

Møte torsdag den 13. desember kl. 10

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 29):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2002 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002))
2. Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar mv. for 2001 på Samferdselsdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 50 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 18 (2001-2002))
3. Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate fleire aktørar på Jernbaneverket sitt banenett (Innst. S. nr. 49 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:12 (2001-2002) unntatt pkt. 2)
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 av 28. september 2001 om endring av vedlegg II i EØS-avtalen (direktiv om taubaneanlegg til persontransport) (Innst. S. nr. 51 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 11 (2001-2002))
5. Innstilling frå næringskomiteen om dei fiskeritavtalene Noreg har inngått med andre land for 2001 og fisket etter avtalene i 1999 og 2000 (Innst. S. nr. 38 (2001-2002), jf. St.meld. nr. 50 (2000-2001))
6. Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 140/2001 av 23. november 2001 om endring av EØS-avtalens protokoll 2 og 3 om bearbeidede landbruksvarer og andre landbruksvarer (Innst. S. nr. 54 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 29 (2001-2002))
7. Innstilling frå justiskomiteen om endringar på statsbudsjettet for 2001 under diverse kapittel administrerte av Justis- og politidepartementet (Innst. S. nr. 52 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 16 (2001-2002))
8. Innstilling fra justiskomiteen om samtykke til garantistillelse for Anders Jahres dødsbo som ledd i forlik (Innst. S. nr. 55 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 17 (2001-2002))
9. Referat

Presidenten: Representanten May-Helen Molvær Grimstad, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:

For Akershus fylke: Sverre Myrli, Harald Espelund,

Mette Korsrud og Ib Thomsen

For Hordaland fylke: Ragna Flotve og Rita Tveiten

For Møre og Romsdal fylke: Ottar Kaldhol

For Nord-Trøndelag fylke: Karin Søraunet

For Sør-Trøndelag fylke: Ola Røtvei

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1, 2 og 3 behandles under ett – og anser det for vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2002 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002))

S a k n r . 2

Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar mv. for 2001 på Samferdselsdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 50 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 18 (2001-2002))

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate fleire aktørar på Jernbaneverket sitt banenett (Innst. S. nr. 49 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:12 (2001-2002) unntatt pkt. 2)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 50 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Høyre 35 minutter, Framskrittspartiet 25 minutter, Sosialistisk Venstreparti 20 minutter, Kristelig Folkeparti 20 minutter, Senterpartiet 15 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

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

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

– Dette anses vedtatt.

Petter Løvik (H) (leiar for komiteen): Det er eit svært godt budsjett som regjeringspartia legg fram i dag, og som vi vil få fleirtal for i Stortinget. Det er godt, fordi vi har fått auka løyvingar til fleire gode formål i forhold til inneverande år. Vi har fått ein auke på 460 mill. kr til riksvegane, ein auke på 330 mill. kr til Jernbaneverket, og vi aukar kjøpa av tenester frå NSB med 80 mill. kr, noko vi meiner og trur skal føre til betre tenester og betre regulartitet på jarnvegsspora.

Når eg er spesielt glad, er det likevel ikkje mest på grunn av løyvingane. Eg trur at det budsjettet vi vedtek i

dag, vil stå fram som eit historisk budsjett, for endeleg har stortingsfleirtalet manna seg opp til å prøve å gripe fatt i ein del av dei heilt grunnleggjande problema og dei grunnleggjande problemstillingane i norsk samferdselspolitikk. Vi går inn for store endringar i struktur, vi legg eit fundament for at vi i framtida skal kunne tilby brukarane endå betre tenester. Og det er kundane som står i sentrum. Det er ikkje strukturendringane i seg sjølve som er målet. Målet er at dei som brukar dei samferdslestene som Stortinget er med og legg til rette for, skal få eit betydeleg betre tilbod i løpet av dei komande åra.

Det aller viktigaste vi gjer i dette budsjettet, er dei endringane som skjer med Statens vegvesen. Eg har lyst til å gi stor ros til Vegdirektoratet for den offensive haldninga dei har vist ved å ta tak i ein del problemstillingar når det gjeld ein del strukturar som er overmodne for at ein finn ei løysing.

Vi grip fatt i forvaltningsdelen i Vegvesenet, og vi prøver å få redusert administrasjonen med eit klart mål: Færre skal sitje ved skriveborda og fleire skal ut i praktisk vegbygging.

Det som blir gjort her, er ei ganske stor slanking av administrasjonen i Statens vegvesen. Men samtidig er det ei viktig desentralisering ut frå Vegdirektoratet til regionkontor og til vegkontor i dei ulike fylka. Målsetjinga er at vi skal klare å få redusert administrasjonen i Statens vegvesen frå 5 000 til 4 000 personar, og at dei innsparte ressursane sjølvsagt skal gå til auka produksjon, meir vegbygging, betre vedlikehald, og dermed eit betre tilbod til oss som er brukarar av desse vegane.

Vi grip også fatt i produksjonsdelen i Statens vegvesen. Denne foreslår vi no å gjere om til eit aksjeselskap. Dette har fleire fordelar. For det første vil dette gi meir likeverdige forhold mellom Statens vegvesen som vegbyggjar og andre entreprenørar som på lik linje med Staten kan vere med og byggje veg. Det vil også gi Statens vegvesen meir likeverdige forhold overfor dei private aktørane ein skal ut og konkurrere med. Dette med å få like konkurranseforhold og større fridom til dei som skal produsere vegtenestene, er eit hovudmål for den omlegginga som vi no legg opp til.

Vi går også inn for andre viktige strukturtiltak. Vi set i gang prosessar der både NSB og Posten, som i dag er særlovsselskap, skal bli gjorde om til AS, og Luftfartsverket, som i dag er ei forvaltningsbedrift, skal òg gjerast om til aksjeselskap.

Somme hevdar at dette er ein revolusjon, andre hevdar at det betyr lite. Sanninga er nok at dette betyr ein heil del. Men for NSB og Posten, som i dag er særlovsselskap, vil ikkje forandringane vere så veldig store. I praksis viser vel diskusjonen om desse omleggingane dei siste dagane at det er ganske stor forvirring både blant folk flest og i media om kva særlovsselskap er for noko. Vi føler det rett å gjere dei om til aksjeselskap, som har heilt klare spelereglar, som er ei velkjend selskapsform, og som vil kunne vareta dei interessene vi har, på ein betre måte enn det som skjer i dag.

Aller viktigast er det å få rydda opp i forholdet mellom staten som kjøpar av tenester og dei selskapa som

skal levere desse tenestene. Staten skal sjølvsagt bestemme kva flyplassar vi skal ha, kor gode posttenester vi skal ha, og staten skal i stor grad bestemme kva rutetilbod NSB skal ha. Men selskapa får betydeleg større fridom til å organisere arbeidet. Det er slutt på den tida at vi styrer desse selskapa gjennom eigarskap. I dag blir tenesteproduksjonen styrt gjennom konsesjonar og gjennom kjøp av tenester. Og neste år kjøper vi frå desse tre selskapa tenester for om lag 1 800 mill. kr. Vi vil kjøpe tenester også i framtida, men det er ikkje sikkert det berre blir frå desse selskapa. Blant anna har eg merka meg at like etter samferdselskomiteen avgav si innstilling, var konkurrerende selskap allereie ute og signaliserte at dei kunne tenkje seg å ta ein del av persontransporten som NSB har i dag. Dette er svært gledeleg.

Mange av oss som no sit i samferdselskomiteen, er nye i komiteen. Og utan å vere overraska har vi konstatert at det er ei kolossal interesse ute, både i media og blant svært mange aktørar, for det arbeidet vi utfører der. Vi får mange besøk, og vi får mykje lobbyverksemd inn mot oss. Og dette gjer inntrykk. Det gjer inntrykk å møte folk som står overfor dødsfarlege stamvegar. Og det gjer inntrykk når folk står fram og fryktar for flyplassen sin. Det gjer inntrykk når foreldre møter oss og fortel om den angsten dei har for ein rasfarleg skuleveg. Det gjer inntrykk når næringslivet fortel oss om vegar som er stengde 21 dagar i trekk på grunn av ras. Det gjer inntrykk når kommune og næringsliv mange stader spytta inn titals millionar for å få gjennomført vegprosjekt som vi ikkje har makta å gje nok ressursar til frå staten si side, men der dei er villige til å ta eit tak sjølve. Det gjer også inntrykk når vi får brev frå folk som kjem med ganske klare meiningar om andre delar av tenesteytinga som staten har ansvaret for.

Alle desse tinga seier meg éin ting: Vi er nøyde til å få ei kraftig styrking av svært mange område i samferdselssektoren. Vi må ha meir ressursar inn til samferdsel, og det ligg i Sem-erklæringa frå dei tre partia at vi skal få det. Men samtidig er det heilt nødvendig at vi tenkjer nytt, at vi er i stand til å setje kundane endå meir i fokus, og at vi er i stand til å møte litt motstand for å få til ei omstilling. Vi føler oss alle tryggast i den tida vi kjenner best, og det er fortida. Men det betyr ikkje at vi kan fortsetje å leve der. Vi må omstille oss, vi må møte dei nye krava som innbyggjarane stiller til oss. Dette budsjettet er eit stort steg i retning av å få lagt fundamentet for ein heilt ny samferdselspolitikk der kundane sine behov kjem i aller, aller fremste rekkje.

Det er mange område vi kunne ha kome inn på, og vi skal kome innom det meste i løpet av dagen. Men eg føler at desse strukturelle endringane til beste for kundane er den viktigaste budskapet frå dei tre regjeringspartia i denne saka.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg hadde bestemt meg for å lytta nøye til komiteleiaren no for å prøva å få tak i logikken i dette at aksjeselskap skal gje betre tenester for

folk, få tak i kva det er som konkret skal skje. Eit nytt fundament, seier komiteleiaren, og ein større fridom. Ja, fridom til kva, og på kostnad av kven? Kva slags fridom kan det vera, om det ikkje skal vera ein fridom til t.d. å leggja ned tilbod i distrikta som er dyre? Me har jo sett kva fridomen blir brukt til i desse dagar i NRK, som m.a. Løvik sitt parti ikkje vil gå inn og styra. Er det den typen fridom me no skal få i samferdselssektoren?

Så må eg seia at eg er antakeleg mest bekymra for Luftfartsverket. Eg har kjempeproblem med å sjå korleis eit aksjeselskap der skal kunna gje fridom og meir konkurranse utan at det går ut over småflyplassar i dette landet. Og eg har ein partifelle av representanten Løvik med meg i ei stor bekymring for dette, nemleg styreleiar Erlend Rian. Han seier det veldig sterkt i Nordlandsposten ein av dagane:

«Det vil føre til gru og ulykke for distriktene.»

Og:

«Vi ønsker frihet om det meste, men ikke strukturen for våre flyplasser.»

Vidare:

«Luftfartsverkets organisasjonsform er en viktig sak med alvorlige konsekvenser. Alt for viktig til å leke seg med.»

Og det står:

«Det er hakkende galt det som skjer nå, sier Erlend Rian.»

Driv komitefleirtalet og leikar seg litt med spennande idear utan å tenkja igjennom kven dette går ut over? Og har dei ingen respekt for at det skal skje på ein måte som dei som er involverte, føler seg vel med?

Petter Løvik (H): Representanten Ausdal Starrfelt var på jakt etter logikken. Og logikken er veldig, veldig enkel: Vi skil no mellom oss som storting, som skal bestemme kva slags posttenester vi skal ha, kva slags flyplassar vi skal ha på kva nivå, kva slags tilbod vi skal ha på vegane, og dei organisasjonane som skal levere dette til oss.

Luftfartsverket er allereie i gang med ein omstillingssprosess der dei har konkludert med statsforetak, som ligg nokså nær aksjeselskapet. Om Luftfartsverket blir aksjeselskap, vil det gje dei ein større fridom til å organisere verksemda si. Men det betyr sjølvstøtt ikkje at det i det heile tek frå Stortinget styringsrett over både kva flyplassar vi skal ha, og kva kvalitet som skal vere på tilboda der. Styringa skjer ikkje i dag gjennom eigarskap, men gjennom konsesjonar og kjøp av tenester.

Så spør representanten om kven dette skal gå på kostnad av, og kva med dei tilsette i denne saka? Sjølvstøtt vil dei tilsette bli tatt med på råd. I Luftfartsverket og i Statens vegvesen er dette ein prosess som har gått over svært lang tid. For Posten og NSB gjer vi no eit vedtak der vi set fast prinsippet, det skal bli AS. Det er ikkje ein revolusjon over natta, men det er grønt lys for ein prosess der dei tilsette sjølvstøtt vil bli tatt med på råd.

Stortinget misser ikkje makt i det heile, vi får tvert imot større makt til å stille strenge krav til dei som skal produsere tenestene, i og med at vi får større avstand til dei.

Kenneth Svendsen (FrP): Behovet for investeringer i veisektoren er enormt, både på E6 gjennom Østfold og Akershus og på E18 nedover Sørlandet. Vi ser dødsulykker, og vi ser skader og lemlestelser av personer som fører til personlige tragedier, og Stortinget reagerer dessverre ikke nok på det.

I Fremskrittspartiet har vi prioritert vei. Vi har omprioritert over 1 milliard kr innenfor Samferdselsdepartementets budsjett. Vi har tilført 1,3 milliarder kr, og i tillegg har vi et utenlandsbudsjett der vi tilfører 1,5 milliarder kr. Dermed er det 4 milliarder kr til sammen som vi bruker på å etablere et godt veinett i dette landet. Dette ville ha gitt folk i Østfold et langt bedre veitilbud, og det ville ha redusert de mange dødsulykkene dramatisk. Det samme gjelder på E18 nedover Sørlandet. Også her ville man ha nulltet ut mange av dødsulykkene og de personlige tragediene.

Vi kunne startet opp Lofast i Lofoten, og vi kunne forbedret alle de andre riksveiene som har et overhengende behov for å bli gjort noe med.

Høyre foreslo i fjor ca. 1 milliard kr ekstra i forbindelse med Nasjonal transportplan. Etter det jeg kan lese meg fram til, ligger de betydelig etter dette i dette forslaget. Nå er jeg klar over at man har forhandlet seg fram til en løsning der man har kommet litt på vei. Men mitt spørsmål er: I Sem-erklæringen står det at man skal ha en økning på 600 mill. kr i forhold til Arbeiderpartiets forslag i forbindelse med Nasjonal transportplan. Man ligger etter dette nå. Vil man komme tilbake og oppfylle dette, og legge inn de pengene man allerede ligger etter med, neste år?

Petter Løvik (H): Representanten Svendsen har sjølvstøtt heilt rett i at Høyre har satsa sterkt, og sagt at vi skal satse sterkt, på veg. Eg var litt inne på bakgrunnen for dette i innlegget mitt.

Vi står også fast ved det høge ambisjonsnivået som dei tre regjeringspartia la fram i Sem-erklæringa, om at vi i løpet av perioden skal ha gjennomsnittleg ca. 600 mill. kr ekstra på riksvegar.

Det er også rett at Framstegspartiet i sine alternative budsjett har satsa sterkare på veg, som dei har gjort på ein masse andre område ved å pøse svært mange fleire millionar kroner inn i statsbudsjettet – og ikkje berre millionar, det er snakk om milliardar. Men baksida trur eg dei fleste av oss er klar over: Vinninga vil lett gå opp i spinninga.

I Dagens Næringsliv den 27. november, som eg er sikker på at representanten Svendsen har lese, står det heilt klart frå våre fremste økonomar at renta ville gått opp om Framstegspartiet sitt forslag hadde gått gjennom. Då hadde vi ikkje fått opplevd den gleda som veldig mange norske innbyggjarar følte i går då renta gjekk ned, som vi håpa og som vi trudde, på bakgrunn av eit sterkt budsjett.

Eg kan love representanten Svendsen at dei tre regjeringspartia og Regjeringa vil gjere alt dei kan for å oppfylle dette målet, så sant nokon vil støtte oss i Stortinget innafor forsvarlege rammer. Eg kan ikkje love at dette skjer neste år, slik representanten Svendsen spurde om,

men eg kan love at vi er å jour våren 2005 med dette viktige opplegget.

Heidi Sørensen (SV): Jeg merket meg hva det var komitelederen sa hadde gjort inntrykk på ham i løpet av høsten. Det mest slående med det var alt det som *ikke* hadde gjort inntrykk på komitelederen. Det som ikke hadde gjort inntrykk på komitelederen, var de som ville ta vare på naturområdet sitt, de som ikke ville at veien skulle gå gjennom et område med mange truede fuglearter. Det som heller ikke hadde gjort inntrykk, var de som ville ta vare på villreinstammen på Hardangervidda, og derfor ikke ville at den veien skal vinterbrøytes. Disse hadde ikke gjort noe inntrykk på komitelederen. Det hadde heller ikke de foreldrene som må holde barna sine inne på de dagene da luftforurensningen i de største byene våre er så stor at det er farlig for barn med astma å gå ut. De som vil ta vare på togstrekningen sin, har heller ikke gjort inntrykk på komitelederen. Og de pendlerne som står på toget på vei inn til Oslo, har heller ikke gjort inntrykk på komitelederen.

OECD pleier å gjøre inntrykk på Høyre. For noen dager siden la OECD fram en rapport med sterk kritikk av norsk miljøpolitikk. Høyres miljøvernminister, Børge Brende, var ute og sa at han skulle rehabilitere norsk miljøpolitikk. Den jobben som flertallet i samferdselskomiteen har gjort i høst, har vært en ytterligere degradering av norsk miljøpolitikk. Jeg vil spørre om komitelederen er enig i det, og så vil jeg spørre om han i fremtiden kan tenke seg å hjelpe Børge Brende med å rehabilitere miljøpolitikken. Da håper jeg at også de gruppene som taler for miljøet, av og til i allfall kan gjøre inntrykk på komitelederen.

Petter Løvik (H): Når komiteleiaren nemnde ein del ting som hadde gjort sterkt inntrykk i haust, var det ærleg meint. Men eg ber om forståing for at med ti minuttas talletid kan ikkje den lista bli fullstendig utfyllande.

Det er rett som representanten Sørensen seier, at her er mange andre problemstillingar vi burde tatt fatt i. Natur- og miljøsidene er viktige sider. Villreinen, som har vore eit diskusjonstema, har vi teke omsyn til. Vi vil halde ope Rv 7 over Hardangervidda, men vi har også sagt at her skal ein vurdere om dette kan ha skadeverknader på villreinen. Det gjer også inntrykk at nokre togpassasjerar ikkje har eit godt nok tilbod, som representanten Sørensen var innom. Derfor satsar vi på ein sterk auke i kjøp av tenester frå NSB. Vi satsar på større investeringar i Jernbaneverket for å få både betre spor og betre tilbod via dei tenestene vi førebels kjøper frå NSB på persontransporten. Samtidig har det også noko med miljø å gjere, i ei litt anna form, når vi møter skuleungar som må gå på ein ganske smal og dårleg og mykje trafikkert veg, og når vi, som eg var inne på i mitt innlegg, møter foreldre som sit med angst heile dagen fordi ungane kjører skulebuss på ein veg som ein veit er utsett for store ras. Desse avvegingane er det vår plikt å foreta. Eg trur at noko av det viktigaste vi kan gjere i framtida, er å satse sterkare på å få ein betre vegstandard, som vil gagne miljøet,

fordi vi ville sleppe mykje av den trafikkorken som vi har i dag. Regjeringa og regjeringspartia vil også, som vi sa i Sem-erklæringa, ha ei storsatsing på kollektivtrafikk. Det skal vi sjølvsagt følge opp.

Presidenten: Det blir en lang dag, så presidenten oppfordrer alle representantene til å holde seg til taletiden. Replikordskiftet er omme.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det komiteleiaren framstilte som ny politikk for eit betre Samferdsels-Noreg, fryktar me i Arbeidarpartiet vert negativt for det norske folk. Me står saman med SV og Senterpartiet om merknader knytte til dette. Kor store endringane vert, er m.a. avhengig av kor mykje statsråden eller Stortinget er villige til å styra. Det same fleirtalet som står bak endringane, har nyleg sagt nei til å styra NRK, som er eit anna statleg aksjeselskap, i spørsmålet om nedlegging av distriktskontor. Ei slik haldning til styring av samferdselssektoren tyder på at selskapa skal få styra meir sjølve. Då veit me at avgjerdene i større grad vert tekne ut frå bedriftsøkonomiske omsyn, og i mindre grad ut frå samfunnsomsyn.

- Det er samfunnsomsyn, ikkje bedriftsøkonomi, som sikrar bestemor på Røros moglegheita til å senda pakkar og brev til same pris som dei som bur i Oslo.
- Det er samfunnsomsyn, ikkje bedriftsøkonomi, som gjer det mogleg å ha flyplassar over heile landet, ferjetilbod til den ytste nakne øya og vegar i grisgrendte strøk.

Kva meiner statsråden når ho i Aftenposten skriv at aksjeselskap skal gje «sikrere, bedre og mer effektive samferdselstjenester, til en rimelig pris»? Korleis kan ein gje bebuarar i distrikta betre tenestar ved at ein organiserer dei som aksjeselskap? Mi kjensle er at ein med aksjeselskapsforma over heile fjøla vonar å kunna få redusert eller lagt ned ulønsame tilbod utan at politikarane må ta heile kritikken. Sjølv om statsråden i den same artikkelen seier det er «en fullstendig uriktig fremstilling» å gje inntrykk av at det skal leggjast opp til privatisering, ser eg ikkje bort frå at det er nettopp som ein mellomstasjon mot privatisering at aksjeselskapsforma gjev mening. Eg er nokså viss på at dette ikkje høyrest så ille ut i øyra til Høyre og Framstegspartiet heller.

Viktige avgjerder som kan få store konsekvensar for både innbyggjarane og dei tilsette, har vorte tekne over bordet i dette huset utan at fagfolk eller tilsette har vore involverte. Dette er uprofesjonelt. Eg har stor forståing for at dei tilsette er sinte. Noreg er langt framme når det gjeld bedriftsdemokrati. Me har erfart at det å involvera dei tilsette i alle fasar av omstillingsprosessar ikkje bare er rett, det er i tillegg lurt. Skulle statsråden eller Kristeleg Folkeparti koma på andre tankar, vil eg seia: Det er lov å snu. Dersom statsråden skal følgja opp det ho har sagt om ikkje å privatisera, er det nok mot venstre og ikkje mot høgre ho må snu seg.

Posten Norge BA og NSB BA er selskap som er oppretta etter egne særlover. Dette var resultatet av ein brei prosess under regjeringa Brundtland. Selskapa har med

denne styringsforma stor fridom. Samfunnsmessig styring skjer gjennom konsesjon og offentleg kjøp av tenester. Kort kan ein seia at skilnaden er at aksjeselskap lettare kan splittast opp, delprivatiserast og gå konkurs. Aksjeselskapsmodellen innbyr til bedriftsøkonomiske omsyn. Resultatet kan verta dårlegare og dyrare tilbod i Distrikts-Noreg.

Eg møtte nyleg rundt 50 bussjåførar. Dei har, som andre i NSB BA, vore med på store omstillingar dei siste åra. No skal rutene deira ut på anbod, noko som fører til stor usikkerheit om dei vil få behalda jobben. I tillegg skal dei no verta aksjeselskap. Eg skjønar dei vert provoserte når fleirtalet snakkar som om det er no omstillinga skal ta til. Få har omstilt seg meir enn tilsette i NSB og Posten, og dei er midt inni store prosessar med reduksjonar i talet på tilsette – og så dette!

Luftfartsverket, som eig dei fleste flyplassane i Noreg, skal gjerast om frå forvaltingsbedrift til aksjeselskap. Det vert ein stor skilnad. I dag er Luftfartsverket underlagt klår instruksjonsmyndigheit frå statsråden, sjølv om det er eit eige styre. Styreleiar Erlend Rian, som eg nemnde i stad, tidlegare Høgre-politikar, seier at styret ikkje ynskjer å ta avgjerd om flyplasstrukturen. Bare få flyplassar går med overskot i Noreg. Dette vert brukt til å subsidiera dei som går med underskot. Det er ei ordning i god sosialdemokratisk ånd: å yta etter evne og få etter behov. Er det dette fleirtalet vil ha bort? Eg fryktar at bedriftsøkonomiske omsyn vil føra til at mange småflyplassar vert nedlagde. Det ligg føre ei utgreiing som foreslår dette. Arbeidarpartiet ynskjer, saman med SV og Senterpartiet, å handsama dette spørsmålet saman med Nasjonal transportplan i 2004. Det er bare slik me kan sikra forpliktande og heilskaplege løysingar og vurderingar. I tillegg vil det gje tid til at involverte kan få uttala seg. Nedlegging av flyplassar kan bety nedlegging av både arbeidsplassar og busetnad i området rundt. Det vil vera å skyva demokratiet utover sidelina ikkje å gje rom for påverknad frå dei dette gjeld.

Konkurransen om persontransporten på jernbanen kan i verste fall gå ut over regularitet og tryggleik i eit lite land som Noreg. I område med dobbeltspor er kapasiteten alt sprengd, og det er lite rom for å setja inn fleire tog. Her vil det vera snakk om å konkurrera om dei avgangane som alt er, og det er her det vil vera interessant å konkurrera. Resultatet kan då verta at me sit igjen med eit statleg selskap for dei minst lønsame delane av jernbanetrafikken. Det trur me vil vera uheldig.

I EU vert det arbeidd med eit direktiv om konkurranseutsetjing av all kollektivtransport. Stoltenberg-regjeringa sende ut eit framlegg til endring av samferdselslova for å sikra arbeidstakarane betre ved overdraging av konsesjonar til nye anbydarar. Eg vonar at Regjeringa vil følgja opp med denne lovendringa. Me må ikkje koma i ein situasjon der dei tilsette sine rettar vert auksjonerte bort for at selskapa skal vinna eit anbod.

Eg vil igjen spørja: Kvifor er denne overgangen til aksjeselskap så viktig? Er det for å få fart på nedlegging av ulønsame flyplassar og ferjestrekningar? Er det for å saldera med dei tilsette sine løns- og arbeidsvilkår? Eller er

det for å koma nærare privatisering der bedriftsøkonomiske omsyn og ikkje samfunnsomsyn vert avgjerande?

Samferdsel er viktig. Samferdselsbudsjettet i år er betre enn på mange år. Det vert løyvt 1,3 milliardar kr meir i år enn i fjor – 650 mill. kr til veg og 650 mill. kr til jernbane. Det er godt på veg mot oppfylling av framlegget i Nasjonal transportplan.

Regjeringa Bondevik gjorde i tilleggsproposisjonen framlegg om å løyva 140 mill. kr. meir til veg og kollektivtrafikk. Dette er ganske puslete når me veit at dei så seint som i Sem-erklæringa lova å auka løyvingane til dette med vel 1 milliard kr i året. Resultatet er no at Arbeidarpartiet sitt budsjett ligg 75 mill. kr over budsjettet til regjeringspartia og Framstegspartiet. Igjen er det slik at desse partia lovar meir og held mindre. Det lovar ikkje godt.

Arbeidarpartiets ekstra 200 mill. kr ynskde me å bruka slik:

- 40 mill. kr til østfoldvegane. Situasjonen er dramatisk, reguleringsplanane er klare, og svenskane kan by på betre framdrift enn oss. Korleis representanten Holten frå Østfold kan gå imot dette, skjønar ikkje eg.
- 60 mill. kr til kollektivtiltak i storbyane, med 45 mill. kr til Oslo og 5 mill. kr til Bergen, Trondheim og Stavanger
- 15 mill. kr til utvida rabattordningar for elevar og studentar
- 10 mill. kr til rassikringstiltak
- 75 mill. kr til ulike vegprosjekt

Men etter at fleirtalet reduserte rammene med 75 mill. kr, måtte me justera litt på budsjettet. Me står på våre løyvingar til kollektivtrafikk, rassikring, E6 i Østfold og innfartsveg til Kragerø. I tillegg legg me som fleirtalet inn 4 mill. kr ekstra til ekspressbussane, samstundes som me ber om ein gjennomgang av støttesystemet med sikte på å gjera ordninga meir målretta.

Det som skjer i dag på vegsektoren, er historisk. Statens vegvesen sin forvaltingsdel skal gjennom den største omstillinga i moderne tid. 19 vegkontor skal erstattast av fem regionar. Det gjer det mogleg å driva meir strategisk transportplanlegging. Det skal nyttast mindre ressursar til administrasjon og meir til veg. Det vert bra for folk rundt i landet. Eg vil understreka at dette fører til desentralisering, ikkje til det motsette.

I motsetnad til dei tidlegare omtalte omstillingane er dette framlegget resultatet at ein lang prosess i eit nært samarbeid med dei tilsette. Dette er Arbeidarpartiet sin metode for å fornya offentleg sektor.

Eg tykkjer det er synd at det bare er Arbeidarpartiet og SV som støttar visjonane om at denne regionaliseringa kan vera eit første steg på vegen til betre samordning av heile transportsektoren. Ved å gje desse kontora planansvar for sjø, luft, jernbane og kollektivtransport i tillegg til veg vil ein kunna ta viktige steg vidare mot heilskapleg tenking på samferdselsområdet. Men eg vonar at statsråden vurderer framlegget likevel.

Andre talarar frå Arbeidarpartiet vil omtala dei ulike sektorane nærare. Eg vil til slutt snakka litt om luftfart. I

Arbeidarpartiet er me uroa over utviklinga. Difor er me glade for at eit fleirtal har støtta eit framlegg om å be Regjeringa koma tilbake til Stortinget med ein gjennomgang av situasjonen og forslag til løyvingar eller andre tiltak. Me kan ikkje sitja passive og sjå på at flyplassar vert stengde på grunn av den økonomiske situasjonen i Luftfartsverket, eller at heilt naudsynte utbyggingar som skal sikra inntekter i framtida, vert utsette. Eg er glad for fleirtalet sin merknad om at utbygginga av Sola lufthamn skal gå som planlagt.

Arbeidarpartiet trur ikkje at bortfall av flyseteavgifta vil betra situasjonen monaleg. Det får bare effekt på godt trafikerte strekningar. Alle får auka utgifter ved at luftfarten er teken inn i momssystemet, og distrikta kan igjen måtta lida. I tillegg vil bortfall av retten til å tena opp og ta ut bonuspoeng føra til at selskap som har Noreg som heimemarknad, kan tapa i kampen på den internasjonale arenaen. Me er skeptiske til bonusprogram, men me trur at norske selskap må ha same vilkår som dei dei konkurrerer med.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Anne Berit Andersen (H): Jeg registrerer når vi snakker om omstilling og å omgjøre bl.a. Vegvesenet til et statlig AS, at det med en gang kommer fra Arbeiderpartiets side: Dette er privatisering. Dette er ikke privatisering, men vi ønsker å skille rollene. Staten skal bestille, og staten skal kontrollere. Det er andre som skal gjøre jobben. Det er viktig for oss å få fram.

Jeg registrerer også at Arbeiderpartiet ønsker å omorganisere Statens vegvesens produksjonsavdeling til en egen divisjonsmodell. Begrunnelsen fra Arbeiderpartiet er å oppnå økt effektivisering, noe som bl.a. fordrer økt konkurranse. Men skal vi få full effekt ut av en omorganisering, må vi la produksjonsavdelingen stilles på lik linje med andre aktører i markedet. Rollene blir uklare slik som Arbeiderpartiet vil ha det. Det blir forskjellige forskrifter og regelverk å forholde seg til. Dette vil igjen medføre liten troverdighet i markedet, bl.a. på grunn av muligheter for krysssubsidiering. Og da vil jeg vise til den konklusjonen som er kommet fra Statskonsult.

Mitt spørsmål blir da følgende: Hvorfor vil ikke Arbeiderpartiet gi Statens vegvesens produksjonsavdeling like konkurransemuligheter ved å organisere det som et statlig aksjeselskap? Er det bare ord og ikke en reell handling fra Arbeiderpartiets side når man snakker om omstilling og effektivisering av offentlig og statlig sektor?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): No høyrer eg igjen at Høgre seier at dette ikkje er privatisering. Det lurar eg no på. Og eg lurar på når det vart så viktig for Høgre med statlege AS, og at det vart måten ein skal løysa samfunnsoppgåvene på. Det forstår eg ikkje heilt.

Me meiner at divisjonsmodellen skil godt nok mellom dei ulike rollene, samtidig som det gjev moglegheit for å jobba meir strategisk og få større effektivitet. Noko av det aller viktigaste er at me skal ha tusen stillingar vekk frå administrasjonen og over på veg. Det klarer me med

divisjonsmodellen. Eg vonar ein klarer det med eit AS òg, men det klarer me altså med divisjonsmodellen. Og det som er poenget, er jo å få mest mogleg veg og mest mogleg utført arbeid ut av pengane.

Omstillingar har me halde på med ganske kraftig, det har me vist i dei åra som har gått. Og ikkje minst – og det sa faktisk komiteleiaren òg – har Vegvesenet vist at dei kan. Dei har vore med i ein veldig viktig prosess for å finna fram til korleis ein kan gjera dette på ein god måte. Eg tykkjer det står respekt av det å vera med på å leggja til rette for ein omstillingspakke som betyr så store omveltningar som dette kan gjera – så mange som må flytta på seg frå skrivebordet og kanskje ut på vegen, så mange som får endra arbeidstilhøve. Eg tykkjer faktisk me har vist det ganske godt. Og så bryr me oss faktisk om å involvera dei det gjeld, både fordi det er gode fagfolk som kan mykje om samferdsel, og som bør vera med og uttala seg, og fordi folk som er tilsette på ein plass, bør vera med og uttala seg.

I grunnen kjenner eg at på spørsmålet får eg bare lyst til å stilla ein masse motspørsmål: Kva er alternativet? Korleis tykkjer ein at ein har ordna sitt bu, når ein no skal gå i gang og diskutera med tilsette som er i harnisk over dette vedtaket, men òg måten det er gjort på? Eg ynskjer for så vidt lukke til, for når fyrst galt skal vera, må me jo vera med og gjera det beste ut av det.

Kenneth Svendsen (FrP): Arbeiderpartiet fremstår som omstillingsmotvillige i denne saken. Den svenske næringsministeren kalte Norge for den siste kommuniststat, og han hadde et godt poeng, spesielt hvis han hadde konkretisert det mot Arbeiderpartiet og SV i denne saken.

Det er tydeligvis et poeng for Arbeiderpartiet å holde flest mulige av arbeiderne borte fra produksjon og inne på kontorene til planlegging. Arbeiderpartiet har protestert vilt mot omdanning av selskapene til aksjeselskap. Og så prøver de å gi inntrykk av at de er de NSB-ansattes beste venner. Det er ikke alltid slik at det er de som sier at de er ens venner, som er de beste vennene.

Det skal jeg begrunne med at det er slik at det i dag blir mer og mer konkurranse ute i Europa på jernbanenettet. Det som er viktig for å ta vare på de ansattes arbeidsplasser, er å sette bedriften i stand til å motstå konkurransen. Det gjør vi best ved å gi de samme arbeidsvilkårene som man gjør i et aksjeselskap, og ved å åpne det norske linjenettet på et tidlig stadium, slik at man er vant til konkurranse og kan slå tilbake når andre konkurrenter kommer inn.

Det samme med Luftfartsverket. Her gir alle partier inntrykk av at de er distriktenes venn – man skal ta vare på distriktene, og derfor skal vi ikke omdanne Luftfartsverket til et aksjeselskap. Den beste måten å være distriktenes venn på, er å få ned flyprisene. Og flyprisene kan en få ned ved å gjøre Luftfartsverket effektivt. For det er faktisk brukerne som betaler kostnadene ved Luftfartsverket, i brukeravgift, og den beste måten man kan gi brukerne i distriktet et godt tilbud på, er å effektivisere Luftfartsverket på en slik måte at prisene går ned. Støtter ikke Arbeiderpartiet det?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg tykkjer det er heilt urimeleg å seia at Arbeidarpartiet er omstillingsfiendtleg. Me vil ikkje omstilla til det same og heller ikkje på den same måten som høgresida, men me vil omstilla. Og så har me faktisk forstått det heile det norske næringslivet har forstått, at bedriftsdemokrati er ganske lurt. Det er ikkje fordi me ser det som eit mål i seg sjølv å vera vener med bussjåførane – sjølv om me gjerne vil vera vener med alle – at me meiner at dei skal involverast når det gjeld omstilling av bussektoren, men det er fordi dei har god kompetanse når det gjeld bussdrift, og fordi dei som tilsette er dei som skal utøva det nye som kjem, og då er det ganske lurt at dei har vore med på å påverka, for då vil dei gjera det på ein betre måte. Så me vil omstilla, men me vil omstilla til noko anna. Me trur ikkje på aksjeselskapsmodellen, som gjev ei kjensle av at no er det bedriftsøkonomi, no er det «kommers» som gjeld, og då vert me redde for distrikta og m.a. for dei ulønsame flyplassane.

Svendsen snakkar om Luftfartsverket, at ein skal få ned prisane og få meir effektivitet i Luftfartsverket. Svendsen må vel òg innrømme at det er ganske mange flyplassar i dette landet som ingen kan tena pengar på, same korleis ein organiserer det i Luftfartsverket. Svært mange av desse små flyplassane vert det gjeve støtte til for at dei skal kunna haldast oppe. Noko skjer innanfor Luftfartsverket til sjølve flyplassane, og noko skjer til flyreiser. Men at me kan gjera dette om til «kommers», trur eg ingenting på. Dersom me skulle få konkurranse i flysektoren eller om flyplassane, vil det vera om dei fire flyplassane som går med overskot. Så sit me der også igjen bare med det som kostar pengar for staten. Det trur me i Arbeidarpartiet er ei veldig dårleg løysing.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Kenneth Svendsen (FrP): Samferdsel er noe som angår oss alle, og den viktigste delen av samferdsel er veier. Veier er noe vi alle bruker, enten vi bor i det sentrale østlandsområdet eller langt ute i distriktene. Dessverre ser det ut som om veier kommer i bakleksa i forhold til jernbane.

Fremskrittspartiet har i sitt alternative statsbudsjett lagt til grunn at det skal brukes over 1,3 milliarder kr mer på samferdsel. Når en tar med de reduksjonene vi foreslår for jernbane, og andre effektiviseringsforslag innen samferdselsbudsjettet, frigjør Fremskrittspartiet totalt 2,4 milliarder kr til veiformål. I tillegg til dette har vi et utenlandsbudsjett der vi foreslår å bruke 1,5 milliarder kr til veibygging, slik at den totale potten Fremskrittspartiet ønsker å bruke på veibygging, vil være nærmere 4 milliarder kr.

Behovet for mer penger til veiformål er enormt. Når en leser i aviser og ser på TV at Sverige med 1 000 milliarder kr i gjeld forserer byggingen av ny E6 fra Svinesund kraftig, mens vi i et av verdens rikeste land ikke vil bruke penger for å redde liv på E6 gjennom Østfold eller andre fylker, må en nesten være norsk stortingspolitiker for å forstå det.

Derfor har Fremskrittspartiet foreslått betydelig satsing på E6 gjennom Østfold. Det er viktig å merke seg at dette er friske penger. Vi gjør ikke som Arbeiderpartiet, nemlig å stjele penger fra andre prosjekter for å gi til bl.a. Østfold. Fremskrittspartiet ser at det er behov for en massiv satsing på veisektoren, og da nytter det ikke å lure seg selv ved å ta fra et prosjekt for å gi til et annet. Enten et liv går tapt i Vestfold, Østfold eller Trøndelagsfylkene, er det like galt, og det som er spesielt galt, er at mange av disse livene kunne vært spart hvis flertallet på Stortinget hadde vært villig til å bruke mer penger på veinvesteringer og veivedlikehold. Det er investeringer i forskjellige nye traseer på bl.a. E6 i Akershus gode eksempler på, der vi har sett at ulykkesstatistikken har gått dramatisk ned etter nybygging.

For Fremskrittspartiet er det særdeles viktig å få fjernet ulykkene på veiene. Det burde være likedan for de øvrige partiene i denne salen. Når jeg legger godviljen til, tror jeg de mener det når de sier at de arbeider ut fra nullvisjonen – null drepte og skadde i trafikken. Problemet er bare at det ser ut som om flertallet har betydelige problemer med å forstå hvordan man når et slikt mål. For å forstå det vil jeg anbefale de partiene som ikke ønsker å bruke mer penger på veier og veiløsninger, å lese Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett. Der er det mange gode forslag.

Selv om det å komme ulykker til livs er viktig, er også fremkommelighet viktig. Rask og stabil fremkommelighet er meget viktig for næringslivet, og da er dette et være eller ikke være for bosettingen. Hvis flertallet som snakker så fint om distriktpolitikk, hadde ønsket å satse på veibygging og veivedlikehold, hadde også fraflyttingsstatistikken sett annerledes ut. Det burde være et dilemma for spesielt Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet at hver gang flyttestrømmen øker, sender de samme partiene penger til fylkeskommuner og kommuner, som om det er de som flytter sørover, mens de sender regningen til bedriftene som ligger i samme distrikt. Så klør de samme partiene seg i hodet og lurer på hvorfor næringsliv og befolkning flytter.

Budsjettavtalen mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene førte dessverre ikke til den store pengeflyten fra jernbane og over til vei. Som det kan leses ut fra vårt budsjettforslag, som ligger innenfor rammen, flytter Fremskrittspartiet i overkant av 1 milliard kr fra jernbane og over til veiformål. Da vi fikk med oss regjeringspartiene på å flytte 15 mill. kr fra jernbane til vei, var det en dråpe i havet, men det er tross alt bedre enn Arbeiderpartiets forslag og langt bedre enn SVs.

Men det som er viktig i budsjettavtalen, er strukturforslagene, og spesielt viktig er den delen som sikrer konkurranse på jernbanesporet. Jeg har registrert at de som er motstandere av konkurranse, bruker mange motargumenter, bl.a. at det ikke er andre aktører klare til å komme inn på markedet. Til det er det å si at en ikke kan forvente at det står norske aktører klare til å starte jernbandedrift i dag, når det tidligere ikke har vært lov å drive konkurranse på sporet. Men jeg er sikker på at når dette i dag blir vedtatt, og det blir etablert et marked, så vil aktørene

dukke opp, både norske og utenlandske. Og hadde vi gjort dette tidligere, hadde allerede norske aktører vært etablert og kunne hatt et fortrinn ute i Europa, når den skinnegangen etter hvert åpnes, men med den steile holdningen Arbeiderpartiet og SV har hatt mot fremskritt, er dessverre muligheten for det langt dårligere for de kommende etableringene og for NSB.

Hele hensikten med en slik reform er å få konkurranse, slik at brukerne kan få et bedre tilbud, og at det offentlige kan frigjøre midler som kan brukes på andre samferdselsområder, og da fortrinnsvis på veibygging. Jeg ser for meg at de mange ulønnsomme jernbanestrekningene som Stortinget ønsker å videreføre, settes ut på anbud, slik at det offentlige kjøper tjenestene av den som gir et best mulig tilbud til lavest mulig pris. Dette er et enkelt og godt prinsipp, som bl.a. brukes ved kjøp av flytjenester fra Widerøe. Og jeg har ikke hørt noen som har tatt til orde for at staten må eie Widerøe for å kunne gi kundene i områder der det ikke er lønnsomt å fly, et godt flytilbud. Det samme prinsippet bør gjelde for kjøp av jernbanetjenester.

Ekspressbuss er en fleksibel og effektiv måte å løse kollektivtilbudet på. I dag har det vært tilnærmet umulig å etablere ekspressbussruter som har konkurransefflate mot jernbane. Behovet for en liberalisering på dette området har vært åpenbart for de fleste. Fremskrittspartiet har gang på gang tatt dette spørsmålet opp i form av spørretimespørsmål og som forslag. Dessverre har det vært umulig å få flertallet med på en slik konkurranseforbedring.

I budsjettavtalen har Fremskrittspartiet fått gjennomslag for dette prinsippet. Dette er ikke først og fremst en seier for Fremskrittspartiet, men for brukerne. En bussrute som går parallelt med en jernbane, er selvfølgelig langt mer fleksibel og når brukerne på en langt bedre måte. I tillegg er en slik kollektivløsning langt mer kostnadseffektiv. Når press fra Fremskrittspartiet i tillegg førte til at det i første omgang ble tilført 25 mill. kr til ekspressbussene i kompensasjon for at Stortinget påla bussdrift dieselavgift, og som i forhandlingene ble ytterligere økt til 29 mill. kr, er dette et skritt i riktig retning. Dessverre fikk ikke Fremskrittspartiet flertall for sitt forslag om å kompensere ekspressbussdriften med 50 mill. kr. Det ville ført til at rabattordningen for eldre og skoleelever kunne ha vært videreført på dagens nivå. Dette viser at når de andre partiene snakker om kollektivløsninger, også for distriktene, så handler Fremskrittspartiet. Hvis noen skulle lure, er dette en av grunnene til at Fremskrittspartiet er i sterk vekst bl.a. i Distrikts-Norge.

Fremskrittspartiet ønsker å investere i sikkerhet langs kysten. Derfor ønsker vi en offensiv satsing på farleder, med merking av skipsleia. Ulykker og rapporter fra skipsnæringen viser at det er et skrikende behov for en slik satsing. Derfor har Fremskrittspartiet foreslått at det skal brukes 45 mill. kr mer på dette området.

Loran C-systemet har fått ny aktualitet etter de feige angrepene som ble gjort på USA den 11. september. GPS-systemene er som kjent et satellittbasert navigasjonssystem med stor nøyaktighet. Problemet er at det

ikke er innebygd noe back up-system hvis dette satellittsystemet skulle ramle ut. I Norge har vi en Loran C-stasjon i Bø i Vesterålen. Dessverre har usikkerhet over lang tid ført til at stillinger har stått vakante i påvente av en eventuell nedleggelse. For Fremskrittspartiet er det viktig at disse stillingene besettes, og at kompetansen ivaretas, slik at stasjonen er klar til å videreføre sine oppgaver på en god måte i fremtiden hvis det skulle bli nødvendig.

Allerede før den 11. september var det klare tegn til at bruk av fly som transportmiddel var avtagende. Denne reduksjonen ble kraftig forsterket av angrepene på USA den 11. september. Dette har ført til at luftfarten står overfor store utfordringer i fremtiden. Spesielt vil lavere aktivitet føre til lavere inntekter for Luftfartsverket. Det er etter Fremskrittspartiets syn særdeles viktig at Luftfartsverket i en slik situasjon viser at de er omstillingsvillige. Luftfartsverkets kostnader videreføres som kjent til brukerne i form av forskjellige flyavgifter. Hvis Luftfartsverket ikke klarer å omstille seg til lavere inntekter, vil dette kunne føre til høyere brukeravgifter, noe som vil være dramatisk, i og med at Norge allerede har en av verdens høyeste brukeravgifter. En økning av slike avgifter vil føre norsk luftfart inn i en ond spiral, med stadig høyere priser, noe som igjen vil føre til færre passasjerer og mindre inntekter. Fremskrittspartiet mener at en effektivisering av Luftfartsverket og en kritisk gjennomgang av Luftfartstilsynet vil kunne gi besparelser slik at brukeravgiftene skal kunne reduseres. Gjennom budsjettavtalen fikk Fremskrittspartiet gjennomslag for at Luftfartsverket skal organiseres som et aksjeselskap. Dette setter Luftfartsverket bedre i stand til å møte fremtiden til beste for brukerne.

På denne bakgrunn tar jeg opp de forslagene som Fremskrittspartiet har fremmet eller er medforlagsstiller til. Jeg gjør også oppmerksom på at om vårt gode alternative forslag mot all formodning skulle falle, vil vi subsidiært støtte det fremforhandlede forslaget fra regjeringspartiene.

Presidenten: Representanten har tatt opp de forslagene han refererte til.

Representanten kan være sikker på at vi skal sørge for at det vil bli gitt mulighet for å stemme subsidiært.

Det blir replikkordskifte.

Tomas Norvoll (A): Når jeg hører på representanten Svendsen, får jeg et inntrykk av at aksjeselskap er en mer høyverdig styringsform enn alle andre måter å organisere selskapene på. Og jeg går ut fra at når de ønsker å omdanne diverse selskap til aksjeselskap, er det ikke fordi det gir en masse feite styreplasser og den type ting, det er fordi man ønsker å flytte makt fra Stortinget til det selskapet.

Luftfartsverket er et av de selskapene som Fremskrittspartiet har fått gjennomslag for skal omdannes til et aksjeselskap. Og da skal man flytte beslutninger fra Stortinget til styret der. Jeg har registrert at styrelederen i

Luftfartsverket, Erlend Rian, har uttalt seg om dette, og han har ikke sagt at det er spennende, han har ikke sagt at det er uheldig, han har sagt at det «vil føre til gru og ulykke for distriktene» – gru og ulykke! Det er jo ganske sterkt.

Kenneth Svendsen er jo ellers veldig lokal i innstillingen. Han har til og med fått flertallet med på at departementet skal utrede enveiskjøring forbi nærbutikken hans på Fauske. Men her, når han vet at det i hans eget fylke er flere flyplasser som står i fare for å bli nedlagt – Svolvær og Narvik står fremst i den køen – er han ikke med. Da legger han opp til noe som Luftfartsverkets styreleder selv sier vil føre til gru og ulykke. Det er åpenbart at det fort kan føre til en ukontrollert nedlegging av flyplasser i Kenneth Svendsens eget fylke og Kenneth Svendsens egen region. Det er mulig at han ikke vet det, men jeg vet at de tilbudene er helt avgjørende for utviklingen og muligheten til å drive næringsvirksomhet og til å kunne bo i de regionene. Så jeg kan ikke konkludere med annet enn at Kenneth Svendsen må være den største trussel som finnes mot utviklingen i eget fylke.

Kenneth Svendsen (FrP): Det var en interessant konklusjon. Det som er veldig hyggelig å ta med seg i en slik diskusjon, er at velgerne i Nordland tydeligvis er uenig med representanten som hadde ordet. Jeg synes det er veldig viktig i et demokrati at velgerne får si sitt. Det så vi i valget da Arbeiderpartiets løsninger ble dømt nord og ned, og man havnet på et historisk lavmål, mens Fremskrittspartiet gikk kraftig fram og fikk flere representanter på Stortinget. Så det er godt å vite at man gjør det på den måten.

Meningen med aksjeselskap er selvfølgelig å effektivisere. Det som er meningen med det, er å få effektiv drift. Når jeg reiser fra Bodø, eller når næringslivet bruker flyplassene, om det er i Bodø eller på Leknes, belemres vi med skyhøye brukeravgifter. Prisene er det største hinder for at man skal få et effektivt Distrikts-Norge. Det som er viktig da, er enkelt og greit å få ned de prisene. Hva må man gjøre da? Jo, man må legge press på bl.a. Luftfartsverket, slik at de effektiviserer på en slik måte at man kan få ned de skyhøye prisene. Vi har en av verdens høyeste flyavgifter. Da er det viktig for oss å få disse ned.

Så drar representanten inn enveiskjøring til nærbutikken til Svendsen på Fauske. I Fauske går det altså E6 midt gjennom sentrum. Jeg er fra Nordland, og jeg er opptatt av E6 i Nordland. Jeg har fått mange tilbakemeldinger på det, og bl.a. har mange ønsket at kanskje andre stortingsrepresentanter også engasjerte seg litt for lokale veiformål i Nordland. Det er tross alt fra Nordland jeg er valgt, og da kan det ikke være noe galt i at jeg ønsker å rydde opp med hensyn til E6. Bevilgningen til veier skjer tross alt i denne sal. Så jeg håper at representanten heller konsentrerer seg om å finne gode veiformål å løse i Nordland.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg skal stille spørsmål om luftfart og flyprisene. Det har vært en stor debatt i Nord-

Norge om flyprisene. De har økt radikalt de siste årene. Fra landsdelen koster det nå mellom 7 000 kr og 8 000 kr tur-retur Oslo. Man kan fly omtrent rundt jordkloden for samme beløp. Verst er det for dem som er avhengig av å reise fra en kortbaneflyplass via en stamrute-flyplass ut av landsdelen. Det koster fra 2 000 kr til 2 500 kr fra en kortbaneflyplass til en stamrute-flyplass. Vi har altså svært høye flypriser, og de representerer sannsynligvis de største avstandsulempene for befolkning og næringsliv i distriktet. Så mitt spørsmål er: Hva vil Fremskrittspartiet gjøre for å få ned flyprisene? De har jo støttet Regjeringens forslag, og det betyr en prisreduksjon for Nord-Norge og for distriktet på ca. hundrelappen, i realiteten ingen ting.

Kenneth Svendsen sier i replikkordskiftet nå at han skal effektivisere Luftfartsverket. Man kan få et inntrykk av at han ikke er klar over at vi har over 40 flyplasser i Norge å drifte. Vi er et av de landene som har flest flyplasser i forhold til befolkningen. Til sammenlikning har Sverige 10-15. Det er en av årsakene til at vi har høye kostnader ved drift av Luftfartsverket, og jeg går ut fra at det ikke er nedlegging av kortbaneflyplasser han tenker på når han skal effektivisere Luftfartsverket. Hva er det så?

SV har foreslått konkret at vi skal redusere flyprisene på kortbanenettet med 30 pst. fra og med neste anbudsperiode. Vi har foreslått at man bør få utredet offentlig kjøp også på stamrutenettet i landsdelen for å få ned flyprisene. Fremskrittspartiet har ikke støttet noen av disse forslagene, og mitt spørsmål blir da: Hvorfor vil ikke Fremskrittspartiet være med på å få ned flyprisene i distriktet og i Nord-Norge?

Kenneth Svendsen (FrP): Det er ikke slik at det bare er i Nordland man har skyhøye flypriser. Det har man på Vestlandet. Det har man rundt om i hele dette landet. Det vi har vært med på i dette budsjettforliket, er å sikre at flypassasjeravgiften fjernes, som er vel 250 kr tur-retur på en billett. Det er ikke all verden, men det er et skritt i riktig retning. Det er noe som gjelder alle i dette landet som flyger på stamrute-flyplasser. Alle får disse reduksjonene. Det var SV imot. Vi var for reduksjonene.

Det andre gjelder Luftfartsverket. Når man sier at det er 40 flyplasser i Norge, er det slik at potensialet for å effektivisere er enda større. Da har man 40 plasser man kan effektivisere for å få ned kostnadene. Så får man komme tilbake til kjøp av tjenester fra Widerøe når den saken kommer til Stortinget. Da skal vi vurdere hva vi vil gjøre med flyplassene på kortbanenettet.

Odd Holten (KrF): Debatten så langt har tilkjennegitt at det er ulike samferdselspolitiske spørsmål som opptar alle partier, dog med ulike vektlegginger og emneområder. Kristelig Folkeparti og Regjeringen ønsker en balansert satsing på videre veit utvikling og gode kollektivløsninger, bl.a. via NSB.

Vi tror ikke at det går an å bygge seg ut av trafikkøene ved bare å bygge veier, selv om dette er svært viktige områder. I tettbefolkede områder må vi ta i bruk tog,

trikk og buss for å løse de store transportbehovene. Vi ønsker altså å effektivisere disse tjenestene til beste for brukerne innen kollektivtransporten.

Fremskrittspartiet har ofte svært mye penger, også til samferdsel, og da helst til veisatsing, som er berørt tidligere. Det som da er noe påfallende, er at det er så stor vilje til å gå inn for kutt i forhold til NSB-budsjettene. Jeg stiller da spørsmålet: Hvorfor gjøres dette så konsekvent når det er dette tilbudet som løser de virkelig store transportoppgavene, og da spesielt i forbindelse med persontransport i pressområdene?

Kenneth Svendsen (FrP): Representanten Holten sier at man satses på en balansert bruk av penger, og at man har en balansert veibygging. Nei, det som er problemet, er at den er totalt ubalansert. Man bruker voldsomt store ressurser på å opprettholde et linjenett og en trafikk gjennom NSB på sporet, som dekker altfor lite av det transportbehovet man har i dette landet. De aller fleste får ikke bruke jernbanen. Store deler av Vestlandet kan ikke bruke jernbanenettet. Store deler av Nord-Norge kan ikke bruke jernbanen. Der stopper som kjent jernbanen i Bodø, og alle nord for Bodø kan ikke bruke jernbanen, med unntak av en kort strekning fra Narvik og inn i Sverige. Det viser at behovet for å satse på vei og veibygging er enormt. Det er det som hjelper befolkningen, og det er det som hjelper næringslivet i dette landet. Det er bare å følge med på hva næringslivet i distriktene selv sier, hva næringslivet selv ønsker. De ønsker satsing på vei. Hvis man reiser rundt og snakker med befolkningen, noe som vi av og til gjør, er det slik at det er vei de ønsker at vi skal satse på – bygging av vei og veivedlikehold. De vil ha strøing, og de vil ha brøyting. Men vi skjærer ned på bevilgningene, slik at det er umulig å holde oppe enkelte veistrekninger. Det fører til ulykker, og det fører til lemlestelse av folk, som er helt unødvendig, og vi burde hatt mot nok til å rette på dette ved å øke bevilgningene kraftig til de transportmidlene som når befolkningen.

Presidenten: Replikskiftet skulle dermed være over.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt har bedt om ordet utenom tur for å framsette forslag.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Takk, president.

Eg vil med dette ta opp dei forslaga som Arbeidarpartiet fremja åleine eller i lag med andre parti.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt har tatt opp de forslag hun refererte til.

Heidi Sørensen (SV): En OECD-rapport som ble lagt fram denne uken, kritiserer Norge som miljønasjon på viktige og alvorlige områder. For ca. ti år siden, i 1993, omtalte man i en tilsvarende rapport Norge i svært rosende ordelag. Norsk miljøpolitikk har altså de siste ni årene blitt forverret. Høyres miljøvernminister har vært offensiv og sagt at han skal rehabilitere Norges renommé som miljønasjon. Det er vi i SV svært glad for, men Børge

Brende klarer ikke det hvis hans partifeller i samferdselskomiteen og hans regjeringskamerater oppfører seg på den måten som de har gjort under behandlingen av samferdselsbudsjettet. Jeg vil gjerne gå gjennom et par av de områdene der Norge har fått kritikk, og se hva vi faktisk har gjort når man har behandlet samferdselsbudsjettet i komiteen.

OECD sier at vi ligger an til å bryte våre forpliktelser i Kyoto-avtalen om ikke nye, kraftige tiltak iverksettes for å redusere de farlige utslippene av klimagasser. Vi kan ikke glemme at samferdselssektoren står for nesten 30 pst. av de samlede klimautslippene, og at samferdselssektoren er den sektoren som øker sine utslipp kraftigst. Ingen andre sektorer opplever en slik vekst i klimautslipp som det samferdselssektoren gjør. Derfor er det slik at skal vi ta miljøhensyn, må vi legge opp til en politikk som flytter trafikk fra vei og luft over på bane og sjø.

Når det gjelder jernbane, er forslaget til statsbudsjett fra regjeringen Stoltenberg og forslaget fra regjeringen Bondevik helt identisk. Det er en kraftig reduksjon i forhold til det man la opp til for bare et halvt år siden, da Nasjonal transportplan ble behandlet. Investeringsnivået er redusert med nesten en tredjedel. Det mangler nesten 600 mill. kr på inneværende års budsjett om man skulle følge opp de ambisjonene som man hadde for bare et halvt år siden. Hvis dette blir resultatet videre, vil dobbeltsporet til Asker bli utsatt. De som bor i Stavanger, kan se langt etter dobbeltsporet Sandnes–Stavanger. Det samme gjelder det høyest prioriterte jernbaneprosjektet – dobbeltsporet på Vestfoldbanen. Det er slik at toget til Tønsberg i dag bruker 13 minutter mer enn det gjorde i 1973. Det har vært et flertall på Stortinget, inntil i høst, for å prioritere denne jernbanestrekningen.

Kristelig Folkeparti har skrevet noe som lyder som musikk om denne jernbanestrekningen i Nasjonal transportplan:

«Disse medlemmer mener det er viktig at investeringene i infrastruktur for tog ikke sakter ut. Det kan føre til at et feil reisemønster etableres. Derfor ønsker disse medlemmer en raskere realisering av viktige tiltak både på Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Disse medlemmer er kjent med den store reisetidsgvinsten det vil gi om en realiserer Eidangertunnelen. Denne er en forutsetning for senere å kunne realisere en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.»

Dette skrev Kristelig Folkeparti for et halvt år siden.

Man kan skyte en hvit pinn etter det dobbeltsporet på Vestfoldbanen i inneværende planperiode. Eidangertunnelen kan man drømme om i 2020, hvis man skal legge seg på det investeringsnivået man legger opp til. Vi var enige med Kristelig Folkeparti for et halvt år siden, og jeg må få lov å spørre Odd Holten om han fremdeles er enig i det han skrev for et halvt år siden. Og hvis han er det, hvorfor valgte han da slike samarbeidspartnere i samferdselskomiteen som Fremskrittspartiet, som stort sett vil legge ned det vi har av jernbane? Bare for å understreke hvor negativ man er til jernbane i år, går flertallet hen, når de skal lage et kompromiss, og reduserer de

lave jernbaneinvesteringene med ytterligere 15 mill. kr. Resultatet av komitebehandlingen blir færre jernbaneinvesteringer.

For miljøet betyr dette ingen rehabilitering, bare en ytterligere degradering av norsk miljøpolitikk. Sånn sett passer det ganske godt at vi behandler Valdresbanen samtidig i dag. Der har også et flertall gått inn for å rive opp skinnegangen, og det kan stå som et skinnende symbol på det nye stortingets vilje til å satse på jernbane. SV har i sitt alternative budsjett og i vårt forslag innenfor rammen selvfølgelig økt jernbaneinvesteringene kraftig.

Et annet område hvor Norge får kritikk, er når det gjelder utslippene som fører til sur nedbør. For 20 år siden var svovelutslippene de verste, i dag er det de nitrose gassene som utgjør den største trusselen. Samferdselssektoren står for 64 pst. av disse utslippene. Og det er faktisk slik i dag at våre utslipp ligger 2 millioner tonn over de internasjonale forpliktelser som vi har i henhold til Sofia-protokollen. Det er veldig vanskelig for Norge å jobbe offensivt internasjonalt når vi ikke har greid å feie for egen dør. Børge Brende har ikke en sjanse til å rehabilitere norsk miljøpolitikk på dette området uten at han har et bedre samarbeid med samferdselskomiteen enn det han ser ut til å ha hatt så langt.

Også på et annet område får vi kritikk. Det er for mange nordmenn som utsettes for helseskadelig luftforurensning. 700 000 ble utsatt for helseskadelig luftforurensning i løpet av ett år. Veitrafikken er hovedkilden til denne type forurensning. Vi snakker her om svevestøv og nitrose gasser, som fører til økt dødelighet, astma og allergi.

Siden Norge sakker akterut miljøpolitisk, har EU nå vedtatt strengere krav til luftkvalitet enn det Norge har, og gjennom EØS har vi nettopp sluttet oss til dette. Da forundrer det meg at Kristelig Folkeparti og Høyre ikke kan være med på et forslag som bare går ut på at vi skal vurdere hvilke veiprosjekter som kan bidra til å svekke eller styrke våre muligheter til å nå de nye kravene for luftkvalitet. Hvorfor kan ikke Kristelig Folkeparti være med på det? Hvorfor skal vi ikke ta hensyn til skjerpede krav om ren luft når vi planlegger nye veiprosjekter?

Et viktig tiltak for å bedre luftkvaliteten er å satse kollektivt i de store byene. Det har vi gjort i vårt budsjett gjennom en satsing på Oslo Sporveier. Her er det ingen grenser for hva Kristelig Folkeparti og Venstre, men spesielt Kristelig Folkeparti, vil jeg si, lovte i valgkampen. Prisene skulle ned med 25 pst., T-banen skulle rustes opp, og nye vogner skulle kjøpes, og alt skulle skje i et spleiselag mellom trafikant, kommune og stat. Høyre var høyt på banen, de også. Høyres parlamentariske leder og tidligere leder av samferdselskomiteen, Oddvard Nilssen, kastet seg inn i Oslo-valgkampen og lovte statlige midler til kjøp av vogner til Oslo Sporveier. Hvorfor kan ikke Høyre og Kristelig Folkeparti gå inn på en liten merknad som sier at vi må starte en dialog med Oslo kommune for å få til et slikt spleiselag? Jeg må si at det forundrer meg.

Et annet område hvor vi heller ikke har mye å skryte av i Norge, gjelder hensynet til det biologiske mangfoldet. 3 000 arter er truet. Men hva er vel en fugleart mot

en ny motorvei? Kan ikke fuglen bare fly et annet sted? Fysiske inngrep og arealbruk er den viktigste årsaken til at plante- og dyrearter er truet i Norge.

Jeg registrerte at representanten Jan Sahl sa til en nordlandsavis at hvis noen så mye som så på andre alternativ enn Lofast, latterliggjorde de seg selv. I den forbindelse er det 12 arter som er truet – det er 12 fuglearter som må finne seg et annet sted å bo. Jeg vil gjerne si at hvis det er latterlig å være for andre traséalternativer, så vil jeg gjerne være en slik latterlig figur.

Så til Rv 7 over Hardangervidda. 90 pst. av den europeiske villreinen har vi ansvaret for i Norge. Det komiteen kom fram til, var at man ikke skulle stenge den for vintertrafikk, men at man skulle åpne Rv 50 i tillegg. Det betyr at villreinen vil få det verre etter komiteens behandling av budsjettet enn før.

Jeg må få lov til å si at verken budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg eller budsjettforslaget fra regjeringen Bondevik tar i stor grad opp i seg den virkeligheten som er beskrevet i forhold til miljøutfordringene. Det er beklagelig, og det er trist. Men det er langt verre at det er ingenting i flertallets behandling av de budsjettene som tar opp i seg disse utfordringene. Jeg har lyst til å si helt til slutt at min trøst i samferdselskomiteen ofte er maleriet av Axel Revold med bilde av vakker natur som henger bak lederen i komiterommet. Det eneste som er trist med det, er at jeg ofte tenker at et flertall i komiteen ville ha sagt: Her skulle det ha gått en vei!

Presidenten: Vil representanten sette frem forslag?

Heidi Sørensen (SV): Jeg vil gjerne fremme forslagene nr. 3 og 7–11, fra Sosialistisk Venstreparti, og forslag nr. 6 på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Presidenten: Heidi Sørensen har tatt opp de forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): Både Arbeiderpartiet og SV har prioritert kollektivtrafikken som et av sine viktigste satsingsområder. I budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg ble det lagt opp til et særskilt tilskudd til kollektivtrafikken i 2002 på 470 mill. kr, hvorav 440 mill. kr var øremerket storbyene. Ikke uventet foreslår SV en økning på dette området, en økning som går på bekostning av vei. Mitt spørsmål til representanten Sørensen er derfor: Er det ikke et poeng å samle en bredest mulig allianse for å sikre kollektivtrafikkens framtid? Er det ikke et poeng om SV søker allianse med Arbeiderpartiet framfor å stille seg utenfor og i stedet velge å fremme populistiske kutt i veibevilgningen?

Heidi Sørensen (SV): Man blir sjelden kalt populistisk eller folkelig når man foretar kutt for en del veier, som regel er det kjeft den andre veien man får. Men våre veikutt er begrunnet slik at vi har kuttet der veitbygging fører til økt luftforurensning for barn og unge, der vei fø-

rer til at natur blir ødelagt, og der vi har gode kollektive alternativ. Vi står for en annen prioritering enn flertallet, og den ønsker vi å synliggjøre.

Ellers vil jeg si til representanten Froyn at jeg syns vi har fått til et bra samarbeid med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i komiteen. Jeg er også veldig glad for at Arbeiderpartiet er med på en fellesmerknad sammen med oss om Oslo Sporveier, og det etter en valgkamp hvor høyresiden lovt mye mer gull og grønne skoger til Oslo Sporveier enn det Arbeiderpartiet gjorde. Så det syns jeg er hyggelig, og den alliansen håper jeg vi skal kunne bygge videre på. Ellers er vi nødt til, og det håper jeg at Arbeiderpartiet i framtiden vil prioritere høyere, å få til en allianse for de viktigste jernbanesatsingene, for der har vi fint lite å hente fra høyresiden, slik det ser ut i dag.

Hans R. Kjæstad (H): SV liker å fremstille seg selv som miljøets rene, Blenda-hvite riddere. Til tross for dette vil de ikke ta de grepene som er nødvendig for å løse problemene som tårner seg opp nettopp når det gjelder kollektivtrafikk. Ta f.eks. dette fascinerende kollektivsystemet som heter jernbane, som ser ut som et slagfelt i forhold til de problemene brukerne stilles overfor: Hva sier SV når vi prøver å gjøre noe organisatorisk og få til konkurranseutsetting? Begge de delene må nødvendigvis være viktig for SV for å få flest mulig av passasjerene over på tog i stedet for biler, som fører til forurensning og forstoppelse i de store byene våre. Hva gjør SV da? Hvorfor kan ikke SV gi miljøet en sjanse, ta en sjanse og se at det kanskje er nettopp slik at konkurransen vil gi en bedring i det tilbudet som jernbanen er ment å skulle gi? Og organisatorisk har vi nå i lang tid prøvd disse tilstivnede offentlige løsningene som SV er talsmann og talskvinner for, nå er tiden inne for å prøve nye grep. Hvorfor ikke være føre var?

Heidi Sørensen (SV): Representanten gir meg anledning til å kommentere den omorganisering som vi opplevde over natten i komiteen. La meg si det sånn: Jeg har en svært pragmatisk innstilling til hvordan vi skal organisere kollektivtrafikken sånn at den kommer brukerne best mulig til gode. Men budsjettkompromiss som vi får presentert over bordet med tre AS og tre nye konkurranseutsettinger uten en gjennomgående drøfting, oppfatter jeg som – hvis det er lov til å si det – svært useriøs behandling av våre viktigste aktører innen samferdselssektoren. Jeg har sittet i ganske mange styrer og organ i mitt liv, men ikke engang i lokallagene i Natur og Ungdom hadde vi så liten tid når vi fattet så alvorlige beslutninger.

Så må jeg få lov til å si: Når Høyre og Kristelig Folkeparti har gått til Fremskrittspartiet for å satse på tog, så er det ikke kjærligheten til tog som gjør at Kenneth Svendsen vil ha økt konkurranse på skinnegangen. Det må være helt klart. Det er fordi han vil satse på helt andre ting. Og når man samtidig går inn for å redusere bevilgningene til den skinnegangen som man ønsker konkurranse på, da henger ikke miljøresonnementene til flertallet sammen i det hele tatt. Det er stappfullt på skinnegangen rundt Oslo-området. Det er ingen land i verden som

kjører så mye tog på så lite skinnegang som vi gjør. Hadde det vært sammenheng, hadde man virkelig ønsket et løft for jernbanen, toget og miljøet gjennom disse omorganiseringene, så skulle et sånt omorganiseringsforslag vært ledsaget av store økte bevilgninger til den infrastrukturen som dette flertallet faktisk ønsker at det skal være konkurranse på. Erfaringene med den type konkurranse har vi sett i Storbritannia, og det er ingenting av det vi har sett der, som gjør at vi ønsker å gjenta den manglende suksessen.

Presidenten: Så lenge talen går gjennom presidenten, vil presidenten understreke at «useriøs» helt åpenbart er et parlamentarisk uttrykk.

Thore A. Nistad (FrP): Nå har altså miljøpolitikken for alvor kommet inn i samferdselskomiteen og debattene der. Jeg skal la all den miljøetsatsingen som representanten Sørensen var inne på i sitt innlegg, ligge, for det hører vel egentlig hjemme i avgiftsdebatter. Vi har vel aldri sett at SV har støttet at det skal bli billigere å kjøpe nye biler i stedet for å ha den gamle bilparken som vi har. Men jeg skal la det ligge.

Jeg skal konsentrere meg om samferdsel, og her vil SV og representanten Sørensen flytte all trafikk vekk fra vei og over på jernbane. De barberer nær sagt ethvert vei-prosjekt som står i årets budsjett. Løsningene er kraftig satsing på T-bane, jernbanen skal løse alle transportproblemer, og til og med trikk og sykkel har fått bred omtale i denne «lefsa». Men så er det det, og representanten Sørensen innrømmer det selv, at det er lite jernbane. Det er 4 000 km med jernbane i Norge, mens vi har 96 000 km med vei. Det er da jeg gjerne vil ha et svar på hvordan SV vil løse problemene med å frakte mennesker og gods i Norge i fremtiden. Man kan gjerne doble transporten på NSB, men NSB står for fattige 5 pst. av persontransporten og 8 pst. av godstransporten. Man kan gjerne doble godstransporten, man kan tredoble godstransporten med NSB, men man løser ikke de transportproblemer som vi har gjennom Østfold, rundt Oslo og nedover Sørlandet i dag.

Hvordan vil SV, med sin miljøpolitikk og sin satsing på T-bane, sykkel og jernbane, løse de problemer som er på transportsektoren i dag?

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

Heidi Sørensen (SV): Det forundrer meg ikke at representanten Nistad ikke er opptatt av miljøvern, og at man derfor ikke trenger å ta hensyn til det når han utformer sin politikk. Det som er mer overraskende, er at partier som Høyre og Kristelig Folkeparti, som sier at de tar hensyn til miljøvern, samarbeider med dem som ikke vil det.

Så til spørsmålet om hvordan vi skal løse samferdselsproblemer i framtiden. Jeg vil gjerne vise til at det er relativt få veier, som representanten viser til, som SV har gått inn for å stenge. Det er faktisk bare én. Det er Rv 7

over Hardangervidda, og den vil vi stenge vinterstid fordi vi setter hensynet til villreinen høye.

Det er lett for representanten Nistad å latterleggjøre satsing på sykkel. Sykkel er et knallviktig transportmiddel i Norge. Det er faktisk slik at 50 pst. av alle reiser er under 5 km, og for oss som er i noenlunde god form, kan det fint være sykkelavstand. Sykkel er et fantastisk miljøvennlig transportmiddel, det er et helsebringende transportmiddel, og det eneste som faktisk gjør en litt penere av å bruke det.

Så sier representanten at vi ikke har vært med på å gjøre det billigere å kjøpe nye, mer miljøvennlige biler. Det er feil. Vi har til og med i årets budsjett foreslått å øke bevilgningen til forskning på brenselceller, som gjør at vi kan få 0-utslippsbiler. Det er forskning som Fremskrittspartiet har kuttet helt ut. Jeg er også forundret over at flertallet som sådan ikke vil være med på en satsing på 0-utslippsbiler, siden det er noe som Sem-kamerateatene til og med har omtalt i sin erklæring.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

Odd Holten (KrF): Sem-erklæringen uttrykker tydelig vilje til satsing på samferdsel. Dette gjøres gjennom betydelig fokus på veg og kollektivtjenester, med ca. 4,5 milliarder kr i økte rammer gjennom denne fireårsperioden. Fordeling og prioritering mellom veg og kollektivtjenester er omtrent lik i vår satsing. Dette ut fra erkjennelsen av at vi ikke makter å bygge oss ut av tettheten i trafikken i pressområdene. Kollektive løsninger må derfor utvikles videre, via utbygging, konkurranseutsetting og effektivisering. Skal vi klare å løse fremtidens transportbehov, er det ikke tid for hvilepauser.

Vi trenger gode samferdelstilbud som tar høyde for brukernes behov. Spesielt krevende blir det å utvikle miljømessige og samfunnsøkonomiske gode løsninger for privattransport og næringslivets behov generelt.

Kristelig Folkeparti vil at man innenfor samferdselspolitikken skal løse store gruppers pendlerbehov fra hjem til arbeid samt næringslivets store transportbehov. En effektiv logistiktjeneste for næringslivets varer og tjenester er avgjørende for vekst og utvikling. Det motsatte av dette vil være stagnasjon og alt hva det kan innebære for den enkelte og for samfunnet.

Vi må bli betydelig flinkere til å få til gode miljøløsninger. Vi må få til løsninger som gjør at vi kan frakte gods på tog og båt, og i større grad bort fra landeveis-transport. Skal dette løses, må vi få til bedre tilbud – flere enkeltelementer må forbedres. De viktigste enkeltområder er pris, hurtighet, kvalitet og regularitet. Et godt eksempel her er ferskvarertransport, som ikke kan risikere forsinkelser.

I større grad enn før må det også erkjennes at samferdselssektoren ikke er bedre enn det svakeste ledd. I denne forbindelse peker enkelte strekninger seg negativt ut. Det er strekninger med mange dødsulykker og dårlig fremkommelighet, som f.eks. E6 og E18 gjennom Østfold – et fylke som jeg kjenner meget godt, og hvor ca. 75 pst. av all landets godstransport fraktes.

Kristelig Folkeparti ønsker derfor å få til mer effektive samferdselsløsninger for å få mest mulig igjen for de bevilgningene vi bruker. Dette er et ledd i et langsiktig arbeid til beste for pendlere og næringsliv. Og i dette ligger det at man også vil sikre distriktene et best mulig samferdselstilbud, inklusiv satsing på trafikksikkerhet. Kristelig Folkeparti ønsker hele tiden å ha brukeren i sentrum. Dette handler om menneskets hverdag og i betydelig grad om liv og helse.

Kristelig Folkeparti går ikke inn for noen privatisering av NSB og Posten, slik SV og Arbeiderpartiet sier. Vi viser til at de skal være statlige aksjeselskap. Kristelig Folkeparti mener det må settes ned noen viktige prinsipper for disse selskapenes virksomhet. Tjenestene skal være landsdekkende, og prisene skal være konkurransedyktige. Jeg mener at det ikke er begått noen urett mot ansatte, slik det blir hevdet, når Kristelig Folkeparti peker på at det burde være mulig å drive mer effektivt enn i dag. Vårt mål er mer effektive tjenester, samtidig som vi sikrer at alle får dra nytte av bedre tjenester. For å få dette til er det nødvendig å åpne for reell konkurranse.

Når flertallet i samferdselskomiteen anbefaler omlegging av NSB, Posten og Luftfartsverket til statlig aksjeselskap, ønsker man å få mer transport igjen for hver krone. Vegvesenets omlegging er et tydelig tegn på flytting av fokus fra administrasjon til produksjon.

Staten kjøper persontransporttjenester av NSB. Det er omfanget av dette kjøpet som avgjør hvor godt tilbudet til passasjerene skal være også i fremtiden. Bondevik-regjeringen bevilger mer penger til kjøp neste år enn hva arbeiderpartiregjeringen foreslo. I vårt budsjett og i Sem-erklæringen har vi signalisert videre opptrapping. Dette er en offensiv kollektivpolitikk som passasjerene vil merke. Fokus ligger i å gi best mulig tilbud til brukerne av disse tjenestene. Regjeringspartiene er derfor tilfreds med at Fremskrittspartiet støtter omleggingen i samferdselssektoren. Dette er i samsvar med intensjonene i Sem-erklæringen.

Når det gjelder Posten, er konsesjonskravene klare ved bl.a. at hele landet skal ha formidling av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og god kvalitet. Regjeringen vil fortsatt legge til grunn for sitt arbeid at det skal være gode og likeverdige tilbud over hele landet.

Samferdselsminister Skogsholm har garantert at omgjøring av Posten og NSB til aksjeselskap ikke skal føre til dårligere tilbud i distriktene. Det skal tvert imot bli bedre. Dette støtter jeg fullt ut.

Det betyr praktisk talt ingen forandring for NSB å bli aksjeselskap. «Vi fungerer allerede som et aksjeselskap», har kommunikasjonsdirektør Audun Tjomsland i NSB sagt til NTB om det å bli et statsaksjeselskap.

NSB-ansatte arbeider i dag i et BA, et selskap med begrenset ansvar, og har ikke lenger statsansattes spesialordninger, slik de hadde tidligere. NSB sier selv at de synes det skal bli spennende å få konkurranse på sporet. Dette er positive signaler.

Fortsatt er det Jernbaneverket som skal bestemme om andre operatører kan få bruke skinnene til togdrift. Jernbaneverket har ansvaret for forvaltningen og har det

overordnede sikkerhetsansvaret og ansvaret for linjenettet, signaler og trafikkstyring.

Posten ønsker også forslaget om å bli aksjeselskap velkommen. Konsernsjef Kaare Frydenberg i Posten Norge BA er også positiv til dette. Kravene til handlekraft og tempo i beslutningen er stadig økende. Da må også statseide bedrifter evne å ta raske beslutninger.

Konsernsjefen i NSB mener også at en AS-dannelse ikke vil gå ut over de ansatte. Stortinget opphevet allerede i juni i år en rekke særordninger i BA-lovgivningen, slik at rammevilkårene for de ansatte allerede er harmonisert med aksjeselskapsloven. Kristelig Folkeparti vil mene at de ansatte ikke har grunn til å frykte en konkurranseutsetting. En AS-modell er ikke avgjørende for kvaliteten. Dette bestemmes ved kjøp av tjenester, forskrifter og lover.

Vårt mål er å ha brukeren i sentrum. Vi ønsker mer effektive tjenester, samtidig som man sikrer at alle får dra nytte av tjenestene. Regjeringens politikk på samferdselsområdet må dømmes ut fra de mål vi har for hele valgperioden, og ikke ut fra Stoltenberg-regjeringens budsjettforslag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ola Røtvei (A): Å være komiteens kårkall har sine fordeler i flere sammenhenger. Blant annet er minnet om tidligere debatter sterkt. Jeg kan også betro presidenten en hemmelighet: Korttidsminnet mitt er heller ikke så dårlig.

I november i 1996 debatterte Stortinget omdannelsen av Posten og NSB til særlovsselskap. I replikkordskiftet stilte nåværende statsminister Bondevik meg følgende spørsmål:

«Når Arbeiderpartiet også nå ved sin hovedtalsmann karakteriserer særlovsselskap som framtidsrettet, kan vi da gå ut fra at Arbeiderpartiet ikke senere vil gå over til aksjeselskapsformen for NSB og Postverket, men vil bli stående ved særlovsselskapsformen som en varig løsning for NSB og Postverket?»

Med andre ord var Bondevik og Kristelig Folkeparti opptatt av å slå fast at særlovsselskapene skulle være en varig løsning, noe Arbeiderpartiet bekreftet. Nå – fem år senere – forsøker Kristelig Folkeparti seg med en u-sving – i 100 km/t. Jeg tror en slik manøver ikke er å anbefale. Det kan fort skje en katastrofe.

Flertallet begrunner omdannelsen med konkurranse-situasjonen. Jeg har lyst til å stille følgende spørsmål: Kan representanten Holten helt konkret forklare hva som er feil med dagens organisering når det gjelder å møte det flertallet mener er konkurransesituasjonen?

I debatten her bekrefter Holten at det skal være et statsaksjeselskap. Men i flertallsinnstillingen står det helt klart at det skal bli et aksjeselskap. Dette kan ikke tolkes på annen måte enn at en på kort eller lengre sikt ønsker å privatisere disse bedriftene.

Odd Holten (KrF): Representanten Ola Røtvei kom inn på dette med korttidsminne og langtidsminne, og det

er selvfølgelig nyttig å ha det med seg i denne type debatter. Jeg tror det er riktig å si det slik: En kan aldri si at noe er konstant i en saksbehandling i Stortinget. Stortinget fatter til enhver tid de vedtak de mener er riktige.

Representanten Røtvei siterte fra en sak fra fem år tilbake. Det har skjedd en utvikling innenfor samferdselsområdet som gjør at flertallet nå mener at det er behov for å forsøke nye former gjennom et AS, for dermed å få til en større grad av effektivisering – få mer ut av hver krone – og på den måten å få tjenestene bedre. Kristelig Folkeparti har i den innstillingen som vi nå har til behandling her i Stortinget, klart tatt høyde for å gjennomføre en omdanning til et statsaksjeselskap, som skal være heleid av staten. Det er et prinsipp som vi mener må ligge til grunn for det videre arbeidet på de områdene som vi nå behandler.

Heidi Sørensen (SV): Forskjellene mellom det budsjettet som regjeringen Stoltenberg la fram, og det budsjettet som regjeringen Bondevik har lagt fram, er ikke veldig store. I finansinnstillingen var disse forskjellene når det gjelder samferdsel, mindre.

Kristelig Folkeparti, som sitter i en regjeringskoalisjon, hadde et klart valg i komiteen: Hvem skal vi samarbeide med? Man kunne ha tenkt slik: Hvem skal vi samarbeide med for å få et mer miljøvennlig samferdselsbudsjett? Hadde man valgt Arbeiderpartiet, ville det ha blitt bedre. Hadde man valgt SV, ville det sikkert ha blitt enda bedre. Man kunne til og med ha valgt Arbeiderpartiet og SV i fellesskap – og gjort det bedre.

Ett parti i komiteen har det absolutt mest ytterliggående forslaget. Det er Fremskrittspartiet. Det er mindre avstand mellom SVs budsjett og Regjeringens enn det er mellom Fremskrittspartiets budsjett og Regjeringens. Til tross for dette velger «miljøpartiet» Kristelig Folkeparti å gå til Fremskrittspartiet for å få til et samarbeid. Hvorfor har man gjort dette miljøfiendtlige valget?

Jeg har registrert at lederen i energi- og miljøkomiteen, som er representant for Kristelig Folkeparti, har vært opptatt av villreinen på Hardangervidda. Jeg har videre registrert at det samme engasjementet ikke er like stort hos representantene for Kristelig Folkeparti i samferdselskomiteen. Og jeg vil gjenta et spørsmål fra mitt innlegg tidligere i dag: Hvorfor kan ikke Kristelig Folkeparti støtte et forslag om å vurdere hvilke veiprosjekter som vil bidra til å redusere luftforurensingen?

Hva mener Kristelig Folkeparti om dobbeltspor på Vestfoldbanen? Skal vi skyte en hvit pinn etter det? Eller vil man inngå mer miljøvennlige allianser neste gang vi skal avgjøre ting i komiteen?

Odd Holten (KrF): Svært mange enkeltspørsmål ble her reist av representanten Heidi Sørensen.

Jeg kan starte med det siste og si at det er helt naturlig for oss – gjennom den satsing som vi i Sem-erklæringen sier vi vil gå inn for, hvor betydelige milliardbeløp skal brukes til opprusting av jernbane – at viktige jernbanestrekninger i det sentrale østlandsområdet, herunder

Vestfoldbanen, blir prioritert og løftet fram. Det tror jeg det er ganske stor enighet om.

Jeg er glad for at representanten Sørensen karakteriserer Kristelig Folkeparti som et miljøparti. Det vil vi være, og det mener vi at vi er. Vi vil gjennom et budsjett der Sem-erklæringen ligger til grunn – og her har komitelederen allerede sagt at det ikke er dette årets budsjett vi skal måles på, vi skal måles gjennom fireårsperioden – selvfølgelig komme tilbake til en sterkere satsing innenfor det som har med kollektivløsninger å gjøre. Dette ligger klart i forutsetningen.

Hva angår Rv 7 over Hardangervidda, er det en fellesmerknad som burde være tilfredsstillende så langt. Vi kommer tilbake til den saken.

Så ble jeg spurt om hvorfor vi gikk den ene eller den andre veien når det gjaldt å få til et budsjettforlik. Meg bekjent var det ingen invitasjon fra Arbeiderpartiet eller fra andre partier om å få til et budsjettforlik. Det vi nå arbeider med, er et forlik med Fremskrittspartiet. De har i hvert fall vært med på de områder som vi mente det var grunnlag for i dette budsjettet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Jorunn Ringstad (Sp) (ordfører for sak nr. 2): Det er mange tema som det kan være interessant å gripe tak i i budsjettinnstillinga frå samferdslekomiteen. Eg kunne f.eks. bruke heile innlegget mitt til å snakke om jernbana, trong for nye investeringar og vedlikehald. Eg kunne bruke innlegget til å snakke om sjøtransport, betre vedlikehald og merking av skipsleia, utbygging av hamner og om korleis vi skal få større del av transporten over frå land til sjø. Eller eg kunne snakke om luftfart – den einaste transportforma som i hovudsak er sjølvfinansierende, noko som fører til høge billettpisar, spesielt for delar av rutenettet. Eg kunne òg konsentrere meg om rassikring, om vegtransport, kollektivtransport eller andre tema.

I eit kort innlegg er det umogleg å få med alt. Eg vil konsentrere meg om nokre få av alle dei ulike tema som er med i budsjettinnstillinga, og mot slutten av innlegget skal eg òg seie litt om Innst. S. nr. 50, som gjeld løyvingsendringar for 2001 på Samferdselsdepartementet sitt område, ei sak der eg er saksordfører.

Det er framleis ledig kapasitet i anleggssektoren. Slik har det vore dei siste par åra. Senterpartiet har difor fleire gonger føreslått å auke investeringsmidlane, spesielt til veginvesteringar, for å kunne setje ledige hender og maskiner i arbeid. Også i Senterpartiet sitt alternative budsjett for 2002 har vi forslag om å auke i investeringsmidlane til samferdsle. Men dette er det ikkje fleirtal for. Ikkje ein gong Bondevik II-regjeringa, med Høgre som største parti, har lagt inn særleg auke til samferdsle, dette trass i dei lovnadene Høgre kom med i Nasjonal transportplan, og dei lovnadene mange Høgre-representantar kom med i valkampen.

Satsing på samferdsle er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting, både i distrikta og i byane. For næringslivet er det spesielt viktig å

reducere avstandskostnadene. Vi veit at transportkostnadene for norsk næringsliv er svært høge samanlikna med kva dei er i mange land vi kan samanlikne oss med. Standardheving og utbygging av vegnettet, hamneutbygging og satsing på farleier er viktige tiltak.

Mange vegprosjekt står klare til å bli realiserte. I Nasjonal transportplan bad ein samla komite om at departementet skulle kome tilbake til Stortinget med forslag om korleis alternativ bruk av ferjetilskot kan brukast som medfinansiering for å realisere samferdsleprosjekt. Eg har merka meg at så langt har det ikkje kome noko konkret om dette. Stoltenberg-regjeringa problematiserte dette i sin proposisjon, og frå Bondevik II-regjeringa er det berre sagt at dette skal ein kome tilbake til der det er aktuelt. I Nasjonal transportplan gjekk Venstre sin representant i samferdslekomiteen lenger enn resten av komiteen i å påleggje Regjeringa å kome tilbake, seinast i budsjettet for 2002, med modellar for korleis ferjeavløysingsmidlar kan brukast til å realisere samferdsleprosjekt. Eg forventar difor at når komiteen på nytt peikar på at Regjeringa skal kome med slike forslag, kan ikkje ein samferdsleminister frå Venstre vente lenge med ei slik tilbakemelding.

Riksvegferjene er ein viktig del av vegsambandet langs heile kysten. Men dette er ein fordyrande del av vegen. Ferjebillettene kostar mykje meir enn det det kostar å køyre tilsvarande strekning. Spesielt for pendlarar og næringslivet er dette merkbar. Eg kjenner til at for fleire verksemdar har nettopp ferjekostnader vore avgjerande for lokaliseringa. For eksistensen til mange verksemdar i kystdistrikta er det avgjerande for konkurransevna at ferjeutgiftene ikkje blir for høge. Dette er årsaka til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett har lagt inn 20 pst. reduksjon i ferjebillettene. Eg har registrert at Senterpartiet står åleine om dette, men vi har som målsetjing at riksvegferjene på sikt skal bli gratis. Eg veit òg at mange fylkeslag frå andre parti deler dette synet.

Det som er mest iaugefallande i innstillinga frå samferdslekomiteen, er den omfattande omlegginga av strukturane i norsk samferdslepolitikk som eit fleirtal går inn for. Omorganiseringa av Statens vegvesen, både forvaltningsdelen og produksjonsdelen, hadde ein etter handsaminga av Nasjonal transportplan forventa skulle kome tilbake til Stortinget i starten av denne stortingssesjonen. Rett nok bad Stortinget om å få omorganiseringa som eiga sak og ikkje som ein del av budsjettet. Men i alle fall har dette vore utgreidd og vore kjent også for dei tilsette og tillitsvalde. I høve til Stoltenberg-regjeringa har Bondevik II-regjeringa – med støtte frå fleirtalet i komiteen – gått eit steg vidare når det gjeld tilknytingsform for produksjonsdelen av Statens vegvesen. I staden for divisjonsmodellen skal ein ha aksjeselskapsmodellen.

Senterpartiet har saman med SV peika på den organisasjonsmodellen for Statens vegvesen som desse partia har stått saman om. Vi meiner vår modell med ein felles samferdsle- og vegetat ville gitt ein effektiv samferdslestat og vore eit godt grunnlag for ein heilskapleg samferdslepolitikk. Dette var òg Kristeleg Folkeparti sitt standpunkt inntil for nokre månader sidan, men Kristeleg

Folkeparti har her, som på så mange andre område innanfor samferdsle, endra standpunkt.

Eg har merka meg det fleirtalet bak regionmodellen for Statens vegvesen har lagt vekt på i innstillinga, at denne modellen skal bli ei desentralisert løysing. Med denne vektlegginga forventar eg at når regionkontora skal plasserast, blir nokre av dei lagde utanfor dei store byane. Dersom oppgåver blir flytta frå dagens vegkontor og samla i fem regionkontor, blir dette i seg sjølv ei sentralisering. Dersom alle regionkontora blir plasserte i store byar i regionane, blir fleirtalsmerknadene berre fine ord og ingen realitet.

Senterpartiet er kritisk til AS-modellen for produksjonsdelen som fleirtalet går inn for. Vi meiner at AS-modellen tek frå oss korrektivet til dei private entreprenørane på anleggssida. Vi meiner òg at dette ikkje er rette modellen med tanke på beredskap.

Når dei tre regjeringspartia og Framstegspartiet også legg inn i budsjettinnstillinga endringar i tilknytingsform for Luftfartsverket, NSB BA og Posten Noreg BA, er dette så omfattande endringar av norsk samferdselspolitikk at eg vil kalle det uansvarleg å gjere det på den måten som ein no gjer. Utan at det føreligg utgreiingar, eller at dei tilsette er informerte eller tekne med i prosessen, fører ikkje dette til stor tillit.

Det som undrar meg mest, er at Kristeleg Folkeparti så lettvalt hoppar på AS-modellen for så mange selskap innanfor samferdslesektoren. Ei endring av politikken på dette området har gått raskt i Kristeleg Folkeparti. Går vi inn i innstillingar frå samferdslekomiteen frå førre periode, f.eks. når det gjeld Nasjonal transportplan, kan vi i merknadene lese at Kristeleg Folkeparti stod for ein annan politikk. Det er uråd å stå for så ulike merknader utan at det har skjedd ei markert endring av den politiske kursen.

Så over til Innst. S. nr. 50 om løyvingsendringar for 2001 på Samferdsledepartementet sitt område. Dei fleste endringane som er omtala i innstillinga, står komiteen samla bak, og komiteen har få eller ingen merknader. Men på to punkt har komiteen delt seg. Det eine gjeld saka om auka låneramme for E18 Aust-Agderpakka, som er eit delvis bompengefinansiert prosjekt. Komiteen, med unntak av Framstegspartiet, støttar forslaget om ein auke av låneramma. Framstegspartiet har i sine merknader vist til sine prinsipielle syn på bruken av bompengar.

Det andre punktet der komiteen er delt, gjeld Valdresbanen – strekninga Leira–Dokka. Dette er ei sak som komiteen i merknadsform uttala seg om i vår i Innst. S. nr. 327 for 2000–2001. Eit fleirtal sa då at banestrekninga Dokka–Leira kunne fristillast til andre føremål enn jernbaneføremål, og bad om at skjener og sviller på strekninga Bjørgo–Leira skulle fjernast, slik at ein kunne kome i gang med å byggje gang- og sykkelveg. Når saka no kjem tilbake til komiteen, er det fordi departementet tilrår Stortinget å gjere vedtak i denne saka i tråd med fleirtalsmerknadene frå i vår.

Eit mindretal, der bl.a. Senterpartiet var med, sa i merknadene i vår at på grunn av det sterke engasjementet for å oppretthalde jernbanesporet ville ein vente med å

rive opp skjenegangen under føresetnad av ei rask avklaring frå interessentane. Mindretalet streka også under at interessentane i så fall måtte stå for heile finansieringa av banestrekninga.

Eg synest ikkje dette er ei heilt enkel sak. Sterke interesser vil framleis oppretthalde jernbanesporet. Eg forstår interessene for å oppretthalde banetraseen, men fleire kommunar i området, også Oppland fylkeskommune, meiner traseen skal kunne brukast til andre føremål. I tillegg har departementet no opplyst at Jernbaneverket meiner at strekninga Leira–Dokka ikkje kan køyrast med persontog, og at Jernbaneverket ikkje lenger har det økonomiske ansvaret for vedlikehaldet av den nedlagde jernbanestrekninga.

E16, som er stamvegen gjennom Valdres, er ein sterkt trafikkert veg med mykje tungtransport. Eg forstår godt at mange foreldre og lokalpolitikarar er opptekne av å få til ein trygg gang- og sykkelveg for mjuke trafikantar. Nettopp situasjonen for skuleelevar i området er sterkt understreka av foreldre som har teke kontakt i denne saka. Å leggje vekt på tryggleik for mjuke trafikantar må vere ei viktig oppgåve for oss politikarar. Heile komiteen, med unntak av SV, har difor etter ei samla vurdering funne at det er rett å opne for at jernbanenettet mellom Leira og Dokka på Valdresbanen kan bli frigitt til andre føremål, og at skjener og sviller på strekninga Bjørgo–Leira blir fjerna.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A): Vi i Arbeidarpartiet synest å merke ei kursendring hos Kristeleg Folkeparti nå. Representanten Ringstad sat under Bondevik I-regjeringa på den andre sida av bordet i lag med dette partiet og Venstre. Representanten var òg inne på det i innlegget sitt.

Eg kunne tenkje meg å gje representanten Ringstad moglegheit til å fortelje oss andre om det er Senterpartiet som har skifta syn. Berre sidan behandlinga av Nasjonal transportplan i vår er det store politiske kursendringar. Kva trur Senterpartiet sin representant at det har si årsak i?

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Jorunn Ringstad (Sp): I heile førre periode var det eit tett samarbeid mellom Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet på samferdslesida. Dei åra sentrumsregjeringa sat, var det eit naturleg samarbeid ut frå det som òg var grunnlaget for Regjeringa. Men det tette samarbeidet mellom Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet vart ikkje slutt ved regjeringsskiftet i førre periode. Vi heldt fram med å samarbeide tett fordi vi hadde samanfalande standpunkt. Det var slik eg opplevde det.

For mindre enn eit år sidan kom innstillinga frå samferdslekomiteen om Nasjonal transportplan. Eg viste i innlegget mitt òg litt til at der har Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti veldig mange felles merknader, og vi stod saman mot det som no skjer innanfor samferdsle, vi sa nemleg nei til ein utstrekt grad av AS i samferdslesektoren.

(Ringstad)

Vi kan gå gjennom område for område og sjå at Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet ikkje var med på eit einaste forslag om å innføre AS-modellen. Difor undrar det meg òg når eg høyrer at Odd Holten i sitt innlegg og i replikkordvekslinga seier at ingenting er konstant. Han seier òg at dei er opptekne av å få meir ut av kvar krone. Men det er ikkje noko nytt! Det stod jo Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti saman om før òg det, at vi skulle få meir ut av kvar krone. Det har vi skrivne saman i budsjettinnstillingar i samferdslekomiteen for fleire år sidan. Ingenting er konstant. Nei, det er greitt, ting forandrar seg, men eit slikt dokument, som er ein tiårsplan for samferdsle, må vare lenger enn i underkant av eit år.

Sverre J. Hoddevik (H): Senterpartiets nestleder, Liv Signe Navarsete, har igangsatt en aksjon mot Regjeringa, som kanskje ikke fullt ut kan karakteriseres uten å komme i konflikt med parlamentarisk språkbruk. Dette skjer i fylkesting, der muligheten for tilslutning fra et flertall foreligger. Utgangspunktet er bl.a. dagens forslag om aksjeselskapsdannelse av Luftfartsverket.

Vi som har hørt nestlederens argumentasjon, forstår det slik at Jorunn Ringstad like gjerne kan trekke seg fra alle kommende debatter om kortbanenettet og dets anvendelse etter at Luftfartsverket blir aksjeselskap – dette fordi tilbudet innen luftfarten angivelig vil være ute av våre hender. Eller er det derimot slik at det er helt andre utfordringer enn aksjeselskapsmodellen, utfordringer knyttet til sikkerhet, som komiteen allerede er orientert om, som kan true flytilbudet, f.eks. i Sogn og Fjordane? Og i tilfellet det siste kan bekreftes, noe som burde være åpenbart, har ikke da nestlederen i Senterpartiet stilt seg i køen av politikere som etter senterpartimodellen kan rettsforfølges på grunn av villedende markedsføring av seg sjøl og sine forslag?

Fylkestinget i Sogn og Fjordane har oppfordret bl.a. meg til å la være å støtte Regjeringa og derimot gå i allianse med Senterpartiet – dette med 22 mot 17 stemmer. Mener Senterpartiet at slikt arbeid skal være en av fylkestingets prioriterte oppgaver? Eller er slike ting rett og slett bare latterlige, slik mange allerede har karakterisert det?

Jorunn Ringstad (Sp): Det er litt interessant å merke seg at vi held fram med tradisjonen frå den førre perioden når det gjeld replikkar til Senterpartiet sin representant i samferdslekomiteen. Den kjem vanen tru frå min fylkeskollega. Det er jo interessant, men no er det eit brot i den gamle tradisjonen når det gjeld innhaldet i replikken. Eg keik faktisk litt tilbake på tidlegare replikkar i større samferdsledebattar, og i den førre perioden var innhaldet stort sett det same. Det gjekk på Senterpartiet si manglande oppfølging av lovnader. Men no er det tydelegvis ikkje på sin plass.

Så til kortbanenettet og om vår påverknad blir mindre ved AS-modellen. Det går sikkert an å innbille nokon at den ikkje blir det, men fakta er at vi gir frå oss ein del av styringsretten når vi omdannar til AS. Det er ikkje mog-

leg å innbille folk i denne salen at det ikkje er situasjonen. Vi kan trekkje parallellar til det som skjer i NRK. Korfor står kulturministeren i fjernsynet og i andre media og seier: Nei, eg vil ikkje gripe inn, for NRK har indre sjølvstyre. Om NRK vil legge ned tilbodet i distrikta, slå saman distriktskontor, vil ikkje statsråden gripe inn fordi NRK har indre sjølvstyre. Det blir akkurat den same situasjonen i alle dei AS-selskapa som Høgre no saman med sitt fleirtal vil gå inn for å skipe. Vi vil ikkje ha den same styringsmoglegheita frå Stortinget og frå Regjeringa si side når vi går med på den omorganiseringa. Det er godt mogleg å lulle seg inn i den trua at her skal vi halde fram med å styre, men det er ikkje situasjonen.

Geir-Ketil Hansen (SV): Senterpartiet vil fremstå som både et miljøparti og et distriktparti. Begge deler er like høyt prioritert, sier de.

Jeg konstaterer med glede at SV og Senterpartiet og også Arbeiderpartiet har stått sammen om svært mye i denne budsjettbehandlingen. Det var det positivt å oppleve. Men på ett område skiller SV og Senterpartiet lag. Senterpartiet vil ikke være med på å prioritere investeringer i jernbane. Det er udiskutabelt den mest miljøvennlige transportformen. Det er behov for å prioritere sterkere satsing på investeringer i jernbanenettet. Jernbaneinvesteringene har kommet veldig dårlig ut i dette budsjettet. Bare 60 pst. oppfylles i forhold til Nasjonal transportplan. Sammenligner vi oss med Sverige, hvor det nå er en avtale i Riksdagen mellom Socialdemokraterna, Vänsterpartiet og Miljöpartiet – går jeg ut fra – skal det satses over 100 milliarder kr på jernbaneinvesteringer i Sverige i de nærmeste 10–12 årene. Norsk jernbanepolitikk er uhyre puslete i forhold til omverdenen.

Spørsmålet mitt til representanten Ringstad blir: Hvorfor vil ikke Senterpartiet være med på å prioritere den mest miljøvennlige transportformen, nemlig jernbane?

Jorunn Ringstad (Sp): Det er heilt rett som representanten sa: Senterpartiet oppfattar seg sjølv både som miljøparti og som distriktparti. Det er òg rett at Senterpartiet har stått saman med Arbeidarpartiet og SV om mange merknader i den innstillinga som vi debatterer i dag. Det er vel ikkje berre på eitt punkt vi skil lag, det kan vel vere på litt fleire område. Slik må det vere når vi er forskjellige parti.

Men eg stussa litt på den formuleringa og den påstanden som kom, at Senterpartiet ikkje vil vere med på å prioritere jernbane. Vi har ikkje teke ei krone frå jernbanen. Vi har ikkje forslag om å redusere løyvingane med ei einaste krone.

Derimot har det fleirtalet som vart danna i komiteen, flytta midlar frå jernbane til veg. Men Senterpartiet var ikkje med på den omprioriteringa, så vi har støtta kvar einaste krone som har vore fremja i budsjettet når det gjeld jernbaneinvesteringar for inneverande år.

Om representanten vidare vil utfordre på det som går på dei store investeringane i Sverige, og at vi ikkje har det same i Noreg, får vi ta den diskusjonen når det måtte

kome forslag om auka investeringar her òg, men det er heilt klart at eit distriktsparti òg må tenkje på at store delar av landet ikkje har jernbane. Vi kan ikkje investere mindre i veg om vi ikkje samtidig innser at vi òg byggjer ned distrikta, fordi store delar av Nord-Noreg og store delar av Vestlandet ikkje har jernbane. Der er vegen det einaste landeverts transportmidlet, og dermed må det òg vere høgt prioritert. Det håper eg SV òg vil prioritere framover.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Karl-Anton Swensen (Kp): I Kystpartiets opprinnelige forslag til budsjett pekte vi på at det er rom for betydelige økningar av bevilgningene til samferdselsformål. Den nåværende neglisjering av transportsektoren er en av de største ulempene det norske samfunn har i forhold til våre konkurrentland. Den maritime infrastrukturen bør gjøres bedre og sikrere, og folk i distriktene må få et bedre veitilbud.

I vårt alternative statsbudsjett hadde vi satt av ekstra midler til følgende formål: Stad-skipstunnelen, ny farlei ved Lista, økt tilskudd til fiskerihavneanlegg og til Redningsselskapet. Vi hadde også lagt opp til at Redningstjenesten skulle få tildelt 20 mill. kr mer i rammeområde 5, justis.

Vi har videre foreslått økte bevilgninger til riksveinetet og rassikring. Et spesielt problem er det at veistandarden f.eks. i Nordland ikke tilfredsstillende de nye kravene til trailertrafikk. Kystpartiet ville bevilget 85 mill. kr mer til veier enn komiteen legger opp til.

I vårt opplegg foreslo vi at fergene skulle få reduserte priser, og at bompengprisene skulle reduseres. Vi hadde lagt inn ekstra midler over rammetilskuddet for å få ned prisene på fylkesfergestrekningene.

For øvrig støtter vi forslaget som komiteen har lagt fram, om at riksveifergedrift konkurranseutsettes. Dette vil gi en ikke ubetydelig besparelse som kan komme brukerne til gode. Vi har jo erfaringer fra prøveprosjekt der man ser at det vil kunne gi veldig store besparelser for veikontoret.

Kystpartiet foreslo at tilskuddet til ekspressbussene skulle videreføres også i 2002. Når man støtter jernbanen fram til Fauske, hvorfor skal man ikke da støtte ekspressbussene videre derfra til Narvik, Tromsø og Vesterålen. Der er det ikke andre alternativ. Denne bevilgningen er i realiteten en kompensasjon for økte avgifter, og refusjonen burde – om man legger til grunn den opphavlige forutsetningen – være på 70 mill. kr, som er det opprinnelige behovet der. Dette er jo bare en kompensasjon for avgifter. Jeg tror ikke helt man er klar over konsekvensene på sikt.

På momssiden forskjellsbehandles for øvrig vei og havneformål. Det er ulogisk å diskriminere havneformål når man for øvrig sier at man ønsker å overføre større og større andel av transport fra vei til sjø.

Kystpartiet går imot forslagene om å gjøre NSB, Posten og Luftfartsverket om til aksjeselskap. Vi mener at

slike tjenester skal være på det offentliges hender og demokratisk styrt. Bare på den måten kan de styres etter helhetlige, samfunnsmessige nyttevurderinger, og vi er spesielt bekymret med hensyn til kortbanenettet – utviklingen ved at vi gjør Luftfartsverket om til et aksjeselskap. Ved en privatisering vil styringen skje etter snevre bedriftsøkonomiske kriterier. I denne sammenheng kan nevnes at England nå vurderer å renasjonalisere sin jernbane. Årsaken er jo at privatiseringen førte til flere ulykker, mer byråkrati og store ulikheter i tilbudet.

Kystpartiet går imot å fjerne jernbanelinja mellom Leira og Dokka. Vi vil derfor stemme imot romertall II i Innst. S. nr. 50 for 2001-2002 om å frigi jernbanenettet mellom Leira og Dokka til andre formål, og at skinner og sviller på strekningen Bjørgo-Leira blir fjernet.

Kystpartiet vil til slutt ta med en oppfordring spesielt til landets bykommuner, om å satse strategisk på å bringe mer av persontransporten fra bil over på kollektivmidler. Dette vil ha positive ringvirkninger både miljømessig, helsemessig og økonomisk, og det vil overflødiggjøre betydelige veiinvesteringer i sentrale strøk. Spesielt i Oslo vil det være nødvendig å fatte de nødvendige politiske vedtak for å gi kollektivtransporten prioritet i forhold til biltrafikken. Man er f.eks. gjennom reguleringsvedtak nødt til å sikre fremkommelighet for Sporveiene for å kunne gi et rimelig og effektivt tilbud til flere. Når de fysiske muligheter for utbygging ligger til rette, er det naturlig at stat og kommune deltar i spleiselag for å gi Sporveiene det nødvendige løft.

Statsråd Torild Skogsholm: Et sikkert og effektivt transportnett og gode landsdekkende post- og teletjenester til en rimelig pris er sentrale mål for Samarbeidsregjeringen. Bedre samferdsel er nødvendig for verdiskaping og velferd, for å bedre folks helse og miljø, for å redusere distriktenes avstandsulempen og for å øke sikkerheten i trafikken.

Jeg er meget fornøyd med at Regjeringen har fått gjennomslag i Stortinget for forslag som betyr både sterkere satsing på kollektivtrafikk i storbyene og økte bevilgninger til viktige vegprosjekter. Rammevilkårene til luftfarten bedres gjennom avgiftslettelser på over 1 milliard kr, noe som bl.a. vil være av stor betydning for folk og næringsliv i distriktene. På alle disse områdene tar vi viktige steg i riktig retning, sammenliknet med den forrige regjeringens forslag.

Jeg er glad for at behandlingen av budsjettet i samferdselskomiteen har ført til at Regjeringens satsing på økte bevilgninger til kollektivtrafikk opprettholdes. Et godt kollektivtilbud, spesielt i storbyene, vil ha stor betydning for å bedre miljøet – renere luft, redusert støy og arealbehov. Samtidig vil et velfungerende kollektivtilbud bedre framkommeligheten for nærings- og nyttetransporten i byområdene. Jeg har merket meg at komiteens flertall stiller seg positivt til Regjeringens forslag til økte bevilgninger til opprustning av T-banen i Oslo og forsert planlegging av bybane i Bergen. Jeg registrerer også at det er flertall for å styrke den landsomfattende ordningen for skole- og studentrabatt på kollektivreiser.

Å gi folk et bedre kollektivtilbud, ikke minst i våre storbyområder, er én av mine viktigste ambisjoner som samferdselsminister. Jeg ser fram til å fortsette denne satsingen, bl.a. gjennom å sette i gang arbeidet med en egen stortingsmelding om kollektivtransport. En slik samlet melding om utfordringene og virkemidlene i kollektivpolitikken er et nybrottsarbeid som aldri tidligere har blitt gjort av foregående regjeringer.

Samferdselskomiteen har også i all hovedsak sluttet seg til budsjettforslaget til jernbaneformål, som innebærer en økning i bevilgningen på over 13 pst. fra saldert budsjett 2001. Ved prioriteringen av midler til Jernbaneverket er det lagt vekt på å videreføre satsingen på drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, i tråd med opplegget i Nasjonal transportplan 2002–2011. På investeringsbudsjettet er særlig slutføring av igangsatte prosjekter og nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika–Asker gitt høy prioritet.

Selv med den sterke økningen av jernbanebudsjettet, vil det kreves en betydelig økning også de kommende årene for å følge opp planrammene i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan. Denne situasjonen innebærer en stor utfordring både for vår regjering og for Stortinget i årene som kommer.

I og med at stortingsflertallet i all hovedsak vil gi sin tilslutning til Regjeringens forslag til vegbudsjett, vil også vegbudsjettet få et løft sammenlignet med saldert budsjett 2001. Som for jernbanen, er det Regjeringens ambisjon å følge opp de økonomiske planrammene i det vedtatte handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan. I forslaget til vegbudsjett ligger det en klar prioritering av drift og vedlikehold. Dette er områder som har stor betydning for trafikksikkerheten, og for å opprettholde standarden på det eksisterende vegnettet. I forslaget til investeringsbudsjett er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Men det foreslås også å starte opp flere nye viktige prosjekter.

Flertallet i komiteen påpeker at det er viktig at europavei 6 gjennom Østfold blir bygd ut til firefelts motorvei raskere enn det ble lagt opp til ved Stortingets behandling av Østfoldpakken. Jeg slutter meg helt og fullt til dette. Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold er nødvendig både på grunn av trafikksikkerheten, og fordi dette er en svært viktig strekning for næringslivets transport inn og ut av Norge. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med nærmere planer for en slik forsering.

Jeg er glad for at komiteens flertall slutter seg til forslagene om en omfattende omorganisering av både forvaltnings- og produksjonsoppgavene i Statens vegvesen. Forslaget vil gi et mer effektivt Statens vegvesen, der mindre ressurser skal gå til administrasjon og mer penger kan brukes til utbygging, drift og vedlikehold. Det vil komme hele landet til gode, og jeg merker meg at komiteen understreker nettopp denne effektivitetsgevinsten. Omdanning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen til statsaksjeselskap kombinert med høy grad av konkurranseutsetting vil gi mer effektiv vegproduksjon. Regjeringen kommer tilbake til Stortinget våren 2002 med bl.a. fremdriftsplan for denne prosessen.

Omorganiseringen av forvaltningsdelen i fem regioner vil dessuten innebære en klar desentralisering, ved at oppgaver delegeres ut fra Vegdirektoratet i Oslo i dag, samtidig som det bygges videre på eksisterende kompetansmiljøer i etaten. Lokal innflytelse skal ivaretas og styrkes i den omorganiseringen som skal skje.

Knapt noe område av samferdselspolitikken står i øyeblikket overfor så store utfordringer som luftfarten. Foruten at luftfartens internasjonale problemer også gjør seg gjeldende i Norge, har vi her i landet over en lengre periode sett en svak trafikktutvikling innenlands. Regjeringen vil arbeide for at det fortsatt skal være et godt landsdekkende luftfartssystem, samtidig som kravene til sikkerhet ivaretas. Ikke minst derfor har vi foreslått å fjerne den statlige flypassasjeravgiften. Jeg er glad for at et klart flertall slutter seg til dette forslaget som vil gi norsk luftfart en lettelse på over 1 milliard kr årlig, og som også vil bidra til å styrke Luftfartsverkets inntjening og investeringsevne.

Flertallet i komiteen har flere forslag til økt konkurranse, og omdanning av samferdselsvirksomheter til statsaksjeselskap. Omdanningene vil kreve lovendringer, og saksbehandlingen vil følge de vanlige prosedyrer i slike saker. Det innebærer bl.a. at de ansattes organisasjoner da vil bli trukket med i behandlingen.

Jeg har vanskelig for å forstå den kritikk og frykt som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet gir uttrykk for i innstillingen. Særlig er jeg undrende til Arbeiderpartiets holdning. Etter de endringer som det siste året er blitt gjennomført i lovene for henholdsvis postselskap og jernbaneselskap, iverksatt av den daværende arbeiderparti-regjeringen, tilsvarer organiseringen av selskapene det som gjelder for statsaksjeselskap. Det samme er tilfellet når det gjelder de ansattes stilling. Jeg vil minne om at det er kun de ansattes rett til ny stilling i staten og rett på ventelønn som i dag er spesielt for Posten og NSB i forhold til aksjeselskapsloven. Det er fastsatt i BA-lovene at disse rettighetene gjelder fram til 1. januar 2005. Jeg er innstilt på at denne overgangsordningen skal stå ved lag, men i siste instans blir det opp til Stortinget å avgjøre slike spørsmål.

Den organiseringen NSB og Posten har i dag, iverksatt av den daværende arbeiderparti-regjeringen, tilsvarer i det altoverveiende det regelverk som gjelder for statsaksjeselskaper. Det er imidlertid viktig for selskapene at de har en organisasjonsform som er kjent i markedet, også internasjonalt. Jeg vil sterkt understreke at en omdanning til AS ikke innebærer en privatisering av selskapene. Statens mulighet til å gripe inn overfor selskapene dersom det er nødvendig, vil ikke bli dårligere som følge av en omdanning til aksjeselskap. Jeg vil bl.a. vise til at Posten fortsatt vil være forpliktet til oppfylle de samfunnsmessige krav som går fram av konsesjonen til selskapet. Jeg vil også vise til at denne regjeringen har fått tilslutning til å øke bevilgningen til kjøp av jernbanetjenester fra NSB i forhold til forslaget fra den forrige regjeringen.

Ved omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap, må vi fastlegge premissene for Luftfartsverkets virksom-

het som gir gode samfunnsmessige løsnings. Det er viktig å tenke luftfartsløsnings utover det som ligger på statsaksjeselskapsløsnings (presidenten klubber).

Presidenten: Taletiden er ute.

Presidenten er sikker på at statsråden vil få anledning til å komme med slutten av innlegget sitt senere i debatten.

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det er mykje av det statsråden sa, som Arbeidarpartiet er samd i. Men det er mykje av det ho ikkje sa, som eg gjerne ville ha visst noko om, og eg skal stilla nokre spørsmål. Så vonar eg at me får fleire høve til å diskutera i åra framover.

Igjen når det gjeld hovudusemja, som går på organisering av verksemdene, så er det berre målformuleringar. Det er lite konkret. Så seier statsråden at det er viktige steg som har vorte tekne i dette budsjettet i forhold til tidlegare. Då må eg seia at då må det vera omorganiseringa som liksom er det kvalitative, viktige steget, for det er mindre pengar i fleirtalets budsjett enn i vårt, så det kan ikkje vera det viktige steget. Eg vonar ikkje statsråden ser på det som det viktigaste steget.

Det er jo Kristeleg Folkeparti og Venstre, som er statsrådens parti, som har skifta side når det gjeld organiseringa av samferdselssektoren, jf. det som vart sagt i ein replikk her tidlegare om kva Bondevik sa i 1996.

Eg får lyst til å spørja, og statsråden får svara så langt ho ynskjer det: Var statsråden positiv til Framstegspartiets krav om nye AS i sektoren? Når det vert AS no, vil ho styra meir enn kollega Svarstad Haugland gjorde når det gjeld NRK, slik at altså når det vert AS, vil ein framleis sjå til at ikkje flyplassar vert nedlagde eller andre tilbod vert kraftig reduserte? Kjenner ho seg vel med prosessen, med å starta med at så mange av dei som skal jobba i desse verksemdene, er imot det? Eller har ho same haldninga som representanten Holten, at når eit par sjefar er positive, så er alle positive? Eller er ho interessert i kva dei tilsette sine organisasjonar meiner om dette?

Så er det eit spørsmål til. I Sem-erklæringa vart det lova vel ein milliard meir i året til samferdselsformål. I år kom det 140 mill. kr. Skal det som ikkje vart teke i år, takast igjen i dei siste tre åra, slik at me får ein auke i dei komande åra på 1,3–1,4 milliardar kr? Er det statsrådets ambisjon?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg vil få lov til å berømme Arbeiderpartiet for det arbeidet de har gjort gjennom en årrekke i form av å se på tilknytningsformer for samferdselsvirksomhetene. I den forbindelse har man valgt å gjøre om en del virksomheter til særlovsselskaper. Og som jeg sa i mitt innlegg, er disse særlovsselskapene i dag nesten så godt som fullstendig identiske med aksjeselskap. Det jeg nå ser i debatten, er at dette er man usikker på også i dette hus. Det gir oss enda en god grunn for å rydde opp og kalle en spade for en spade.

Når det gjelder spørsmålet om jeg er enig i forslaget, vil jeg si at jeg er enig i at det å gjøre om disse BA-ene til

statsaksjeselskaper er en mer renspektet organisering i forhold til de målene man har for virksomhetene. Det er ikke noen endring av målene for disse virksomhetene ved at man omdanner dem til statsaksjeselskap. I motsetning til det som Arbeiderpartiet har gjort i senere år gjennom å gjøre om en del virksomheter til aksjeselskaper for så å privatisere dem, noe som f.eks. gjelder for Telenor, NSB og NSB Gods, hvor man har valgt å delprivatisere senest i mai i år, så foreslår vi nå å omgjøre disse særlovsselskapene og Luftfartsverket til statsaksjeselskaper, hvor det er staten som er eier av selskapene. Dette er en selskapsform som folk vet hva er, og som er internasjonalt kjent. Prosessen er lang, og den har pågått lenge. Diskusjonen om det skulle være særlovsselskap eller aksjeselskap har pågått over mange år. Og de ansatte har vært inne i den tidligere, og de skal inn i den nå.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg er veldig godt fornøyd med mye av det statsråden fremførte i sitt innlegg her i dag, for både statsråden og Høyre og Kristelig Folkeparti følger nå opp en hel del av de forslag som Fremskrittspartiet har fremlagt i år etter år, og som tidligere har vært nedstemt. Nå har det blitt både AS-modeller og effektivisering av Vegvesenet, og vi har fått vekk flypassasjeravgiften og en hel rekke ting som jeg ikke skal ta opp her. Det er et klart vendepunkt i norsk samferdsel.

Så hadde statsråden litt lite om vei, synes jeg, men hun hadde sett at komiteen vil ha en forsert utbygging av E6 gjennom Østfold, og den nevnte hun. Men ifølge Nasjonal transportplan – med den svake takten som ligger der – vil fortsatt 50 pst. av veien gjenstå ved utløpet av perioden for Nasjonal transportplan, og det er i 2011. Den svenske statsråden har lovet at han skal ha sin del ferdig senest i 2007. Kan statsråden her i Norge love at hun gjør den samme jobben på sin side av grensen?

Så er det en annen ting. En samlet komite har bedt om en forsering av stamveiruten E16, av både planleggingen og utbyggingen. Det har ikke statsråden nevnt noe om, og da er spørsmålet mitt: Vil statsråden følge opp det en enstemmig komite har sagt i sin innstilling til både i Nasjonal transportplan og budsjettet nå, og komme tilbake med penger til en forsert utbygging av E16? Eller har statsråden til hensikt, som en del medier antyder, å flytte denne stamveien til et annet sted?

Statsråd Torild Skogsholm: E6 i Østfold er en vei som har stor betydning for hele landet, i og med at veldig mye av vår landverts eksport transporteres på denne veien. Det har vært en enorm trafikkøkning, og det er altfor mange alvorlige trafikkulykker på den veien til at vi bare kan se på at dette skal fortsette. Derfor er det min oppfatning at det er viktig å forserer utbyggingen av denne veien, fordi det er så mange som vil vinne på det, og jeg vil komme tilbake til Stortinget med et forslag til hvordan dette kan skje.

Når det ellers gjelder E16, har jeg ikke foreslått å flytte noen stamveier. Jeg har ikke tenkt å foreslå at E16 ikke skal være stamvei. Derfor er det viktig å se på de mulighetene vi har for å møte de utfordringene som er på den-

ne veien, i likhet med på mange andre veier. Det er behov for å sette i verk en del tiltak der. Det kommer vi til å se på og legge fram i de årlige budsjettene.

Jeg vil også få lov til å kommentere litt som jeg ikke rakk å komme inn på i stad når det gjelder konkurranse innenfor persontransport på jernbanen. For når vi snakket om å gjøre om NSB til et statlig aksjeselskap, var det en frykt for at det ville bety privatisering og flere ulykker på jernbanen. Jeg er åpen for at det skal være ytterligere konkurranse også når det gjelder persontransport på jernbanen, men jeg er opptatt av at vi skal bruke den tiden som er nødvendig for å gjennomføre dette på en måte som er forsvarlig i forhold til trafikksikkerheten.

Heidi Sørensen (SV): Jeg er glad for å høre en samferdselsminister som virker oppriktig engasjert i kollektivtrafikken. Det er vi ikke bortskjemt med i samferdselskomiteen, der regjeringspartiene på ingen måte har utvist det samme engasjementet som statsråden har gjort fra talarstolen her i dag.

Nå er Venstre i den spesielle situasjonen at de har statsråden, men de har ingen representanter i komiteen som behandler samferdselssaker. Likevel har jeg registrert at under behandlingen har det vært en viss dialog mellom departementet og regjeringspartiene, og jeg har lyst til å utfordre statsråden i forhold til noen forslag som regjeringspartiene ikke går inn på. Det handler om luftforurensning og de nye EØS-kravene, hvor Arbeiderpartiet og SV står sammen om et forslag om at vi må utrede og se på hvilke veiprosjekter det er som kan styrke vår mulighet til å nå disse nye kravene, og hvilke veiprosjekter det er som vil svekke våre muligheter til å gjøre det. Hvorfor kan ikke regjeringspartiene være med på noe slikt?

Jeg har også registrert at Kystpartiet prisverdig nok vil være med på en dialog i forhold til Oslo Sporveier når det gjelder kjøp av vognmateriell. Det var en av Venstres hovedsaker i valgkampen, og Odd Einar Dørum sprang fortest av alle og skrøt av at til og med Oddvard Nilsen var med på at staten nå skulle bidra til kjøp av vognmateriell til Oslo T-bane. Jeg vil gjerne høre statsrådets syn på den saken. Det forundrer meg at Høyre og Kristelig Folkeparti ikke er med på denne merknaden.

Til slutt til Rv 7. Flertallsmerknaden sier at Vegdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning skal samarbeide om når Rv 7 over Hardangervidda skal stenges. Når de er uenige, skal statsråden da la denne uenigheten komme villreinen til gode?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg setter stor pris på at det er et engasjement i forhold til miljøet og de miljøutfordringene vi står overfor innenfor samferdselssektoren, for det er ikke tvil om at samferdselssektoren er en stor bidragsyter når det gjelder lokal luftforurensning, og for så vidt også globale problemstillinger. Når vi jobber med både veiprosjekter og jernbaneprosjekter, er vi nødt til å ta hensyn til en rekke miljøaspekter. Det er riktig, og det er viktig. Av og til vil det komme konflikter som det er svært vanskelig å avveie mot hverandre.

Når det gjelder luftforurensning, foregår det mye arbeid på det feltet, både når vi ser på samferdselssektoren totalt og ikke minst når det gjelder utfordringene vi står overfor i de konkrete storbyområdene. Derfor er det viktig at vi tenker kollektivt samtidig, og kanskje gjerne i sekundet før vi tenker veiløsninger. Uten at vi tenker kollektivløsninger i storbyer, klarer vi ikke å løse transportproblemene i dag. Vi klarer ikke å bygge oss ut av disse problemene. Det tror jeg det er ganske stor enighet om. Luftforurensningsproblematikken er et element vi må ha med oss.

Når det gjelder Rv 7 og konflikten mellom villrein og folk som ønsker å ferdes over Hardangervidda, er der etablert et samarbeid som jeg har tillit til skal fungere. Jeg har tillit til at når det er en reell konflikt, vil det bli gitt rom for å slippe reinen over, for å si det sånn.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg er glad for at eg kan starte med å seie at eg er heilt samd med statsråden som i starten av innlegget sitt streka under verdien av godt utbygde samferdsels-, post- og teletenester i heile landet, og la vekt på at det skal vere til ein rimeleg pris.

Eg kan òg slutte meg til det statsråden peikar på om at det er mange utfordringar i samferdselssektoren. Men når statsråden no går over til å snakke litt om korleis ein skal møte ein del av utfordringane, og med det kjem inn på den omstruktureringa og omdanninga til AS som på ein måte skal vere den store løysinga, skil vi nok kraftig lag.

Det som eg har lyst til å spørje om i tilknytning til akkurat den omdanninga, gjeld noko som statsråden sjølv sa i innlegget sitt. Då streka statsråden sterkt under at når ein skal omdanne frå særlovsselskap til aksjeselskap, er det nesten inga endring. Kvifor i all verda er det då nødvendig å gjere den endringa? Hadde det ikkje vore greitt å ha Posten som særlovsselskap og få § 10-meldingar til Stortinget med jamne mellomrom? Det same med NSB. Kvifor i all verda skal det vere nødvendig å endre på dette når statsråden seier det ikkje blir noka endring i det heile?

Og så var det Odd Holten som i innlegget sitt sa at statsråden har garantert at det ikkje skal bli dårlegare tilbod ute i distrikta med den omstruktureringa som skjer. Eg har lyst til å utfordre statsråden på og få bekrefta at den garantien har vore gitt, og eg har òg lyst til å stille spørsmål om kva grunnlag garantien blir gitt på, og kor langvarig ein slik garanti frå statsråden er.

Statsråd Torild Skogsholm: Det at omstrukturering er den store løysingen, er helt feil. Det er et ledd i å gi de riktige rammevilkårene for disse virksomhetene – delvis har de gode rammevilkår, men det er uklart hva de egentlig har.

Når stortingsrepresentanter ikke er sikre på hva som ligger i styringsformen særlovsselskap, vet de det åpenbart når det gjelder aksjeselskap. Da undrer jeg på: Hvorfor skal vi da sitte med et særlovsselskap som ingen vet hvordan vi skal styre? Aksjeselskap vet vi jo hvordan vi skal styre.

Når jeg sier at det er feil at dette er den store løsningen, er det fordi det er Stortinget som garanterer gjennom økte bevilgninger til disse sektorene. Det er Stortinget som sørger for at vi kjøper tjenester, f.eks. luftfartstjenester. På den måten får vi nådd de målene vi har for samferdsel. Selskapsformen er ikke det som avgjør om vi når målene våre. Det er politikken som blir dannet i denne sal som garanterer det. – Så jeg skal gjøre mitt i forhold til at ingen skal få det dårligere med de nye løsningene gjennom denne selskapsformen.

Vi har fortsatt muligheten til å ha § 10-planer. Dette endres ikke med aksjeselskapsdannelsen. Vi har fortsatt mulighet til å foreta inngrep i store, viktige saker som berører disse virksomhetene. Denne muligheten blir ikke borte.

Svein Roald Hansen (A): Statsråden la i innlegget og i replikkordskiftet stor vekt på at når det gjelder omorganiseringen av særlovsselskap til aksjeselskap, skal det være til statsaksjeselskap.

Jeg håper statsråden føler seg trygg på at det er et synspunkt som alle partiene som står bak dette i innstillingen, deler fullt ut. Jeg skal ikke forlange at hun skal røpe noe fra Regjeringens indre liv, men kanskje hun kunne si om hun føler seg like trygg på at Fremskrittspartiet har det som målsetting.

Så var statsråden inne på behovet for en raskere utbygging av hovedinnfartsårene ut og inn av landet, E6 og E18 gjennom Østfold. Jeg er veldig glad for de signalene som statsråden gav, og som jeg føler er en oppfølging av den befarung som hun nylig hadde i Østfold, hvor hun uttrykte seg slik at det var et viktig mål å få til en raskere utbygging enn det som ligger i planene. Og jeg er glad for at statsråden varsler å komme tilbake til Stortinget med dette.

Men det ligger i det vedtaket som skal fattes i dag, i flertallsinnstillingen, en bevilgning på 10 mill. kr til strekningen Patterød–Jonsten på E6. Og skal man komme raskere i mål med utbyggingen enn det som ligger her, så må man ta opp en ny strekning til utbygging neste år.

Jeg vil derfor gjerne be samferdselsministeren bekrefte at hun er innforstått med at disse 10 mill. kr innebærer at denne strekningen på E6 blir tatt opp til utbygging i 2002, altså at pengene skal brukes til å stikke spaden i jorden, og at det også vil kreve oppfølging i 2003.

Statsråd Torild Skogsholm: Det er statsaksjeselskap vi snakker om i dag. Det foreligger ikke noe forslag om privatisering av noen av selskapene, det er et forslag om omdanning til statsaksjeselskap. Det er det vi mener med det. Jeg tilhører et parti og en regjering som ikke ønsker doble agendaer. Derfor er det statsaksjeselskap som i dag står på agendaen.

Når det gjelder E6 i Østfold, vil jeg komme tilbake til hvordan og hvor fort vi kan få til en forsering av den utbyggingen. Det er en prosess – og saken kommer til å bli lagt fram for Stortinget så fort jeg har anledning.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Bjørgulv Froyn (A): Bondevik-regjeringen har valgt sin plass på det politiske fargekartet: godt over på den blå siden. I valgkampen satt løftene løst hos regjeringspartiene, og nesten ingen sak var for stor til å bli lovet gjennomført. Budsjettinnstillingen er løftepolitikernes eksamensprøve, og der ser vi et magert resultat.

Kollektivtrafikken var for alle regjeringspartiene et satsingsområde. Arbeiderpartiet fikk skyld for en elendighetsutvikling som den nye regjeringen ville gjøre noe med. Av store ord ble det lite igjen. Utfordringene for kollektivtrafikken er fortsatt parkert, og i stedet har man valgt å møte problemene med rituelle besvergelser om mer marked og mindre samfunnsstyring.

I løpet av noen kveldstimer under komitearbeidet ble det tatt en avgjørelse om å gjøre NSB og Posten om til AS. At denne avgjørelsen var lite gjennomtenkt, tyder debatten i etterkant på. Regjeringen har vanskeligheter med å begrunne et slikt forslag, men vedtak vil man ha. I ettertid har man planer om å ta kontakt med de ansatte, antakeligvis for å få bistand til å få vedtaket begrunnet. Det vitner om dårlig innsikt i demokratiske prosesser og i hva ordet «medbestemmelse» egentlig inneholder. Dette er lettvtint og vanskelig å ta seriøst. Debatten i dag gjør meg enda mer pinlig berørt, for nå har jeg hørt at en viktig begrunnelse for å gjøre disse selskapene om til AS, er at Stortinget ikke vet hva et særlovsselskap er. Takk for det.

En satsing på kollektivtrafikk er et spørsmål om penger. Det vil ikke komiteens flertall ta innover seg. Arbeiderpartiet har valgt å bruke de nye økonomiske anslagene som Regjeringen kom med, til ytterligere å styrke bevilgningene til kollektivtrafikken i de store byene.

Jeg er glad for at komiteen har sluttet seg til oppstart av Fossumdiagonalen i Oslo, slik at den kan igangsettes så tidlig som mulig i første del av planperioden i Nasjonal Transportplan. Dette er et første viktig bidrag til å ta Groruddalens problemer på alvor. Jeg forutsetter at statsråden så snart som mulig kommer tilbake til Stortinget med denne saken.

Jeg tillater meg samtidig å oppfordre statsråden til ytterligere initiativ som berører Groruddalen. Vi snakker om 130 000 mennesker som etter hvert har fått en redusert livskvalitet som følge av ulike miljøforurensninger. Staten må vise tydelig at dette problemet også angår den.

I komiteens innstilling har flertallet uttrykt sin tilfredshet hva angår midler til Bjørvikaprojektet med sikte på anleggsstart i første planperiode. Dessverre må jeg ta til etterretning at komiteen ikke kunne slutte seg til merknaden fra Arbeiderpartiet og SV, der vi ber Regjeringen om å få forgang i Bjørvikaprojektet med sikte på en rask avklaring når det gjelder finansieringen i et spleiselag der stat, kommune og private grunneiere samarbeider.

Stortinget har vedtatt byggingen av opera i Bjørvika. Realiseringen av denne operaen vil bli et flott nasjonalt bygg hele landet vil være stolt av. Da må Stortinget ta på alvor den utfordringen som ligger i at Operaen ikke blir liggende i et veikryss. Operaen er et nasjonalt monument og et nasjonalt ansvar. Oslo må være med og ta sine kostnader, men det kan aldri bli slik at planene for Bjørvika ender i et kaos fordi staten ikke tar sitt ansvar.

I løpet av komiteens arbeid ble vi gjort oppmerksomme på at det finnes tilgjengelige mobiltelefonsystemer som er operative for døve mennesker. Dette representerer naturlig nok ikke et stort kommersielt marked og krever derfor, om det faktisk skal kunne bli et mulig hjelpemiddel i de døves hverdag, et statlig bidrag. Komiteen er enstemmig i sin anmodning til departementet om å medvirke til at de døve i Norge får tilgang til slike mobiltekstløsninger.

Komiteen har i sin innstilling pekt på viktigheten av en effektiv og virksom konkurranse på telemarkedene for å sikre alle tilgang til teletjenester av høy kvalitet til rimelig pris. Det er viktig å unngå at utviklingen av høykapasitetsnett og netjtjenester stagnerer. Jeg vil derfor understreke viktigheten av at departementet følger opp komiteens innstilling med en videreføring av arbeidet med rammevilkår og forskrifter på dette feltet.

Anne Berit Andersen (H): Jeg er glad for at samferdselsbudsjettet for 2002 innebærer en økning i riksveivesteringene med 447 mill. kr, inkludert de 100 mill. kr som Samarbeidsregjeringen økte riksveibudsjettet med i tilleggspolisjonen. Gjennom forliket om samferdselsbudsjettet økte bevilgningene til riksveivesteringer med ytterligere 11 mill. kr.

I tillegg til å øke bevilgningene til veisektoren må vi også få mer igjen for de midler vi allerede har til rådighet, eller, for å si det på en annen måte, vi må få mer vei for pengene.

Regjeringen foreslår en omfattende omorganisering av Statens vegvesen. Hensikten med denne reformen er å hente ut betydelige effektivitetsgevinster. Den tidligere arbeiderpartiregjeringen anbefalte i St.prp. nr. 1 for 2001-2002 å organisere Statens vegvesens produksjonsavdeling etter divisjonsmodellen. I proposisjonen står det på side 36:

«En ensidig fokusering på effektivitet, kan isolert sett trekke i retning av en selskapsmodell. Dette har bl.a. sammenheng med at rammebetingelsene i en selskapsmodell vil være mer lik de rammebetingelsene som gjelder for privat virksomhet.»

Statskonsult konkluderer i rapporten «Mer veg for pengene», 2001:10, med at produksjonsavdelingen bør organiseres som et statsforetak eller som et aksjeselskap. De peker spesielt på at divisjonsmodellen ikke er å anbefale på grunn av faren for kryssubsidiering. Dette kan igjen medføre klager til ESA – EFTAs overvåkningsorgan. I arbeiderpartiregjeringens forslag er det altså ikke tatt hensyn til Statskonsults synspunkter.

Divisjonsmodellen som Arbeiderpartiet har foreslått, innebærer at produksjonsavdelingen fortsetter å være en del av Statens vegvesen. Denne modellen er dårlig fordi Statens vegvesen fortsatt vil forvalte både byggherre- og utbyggerrollen under samme administrasjon. Divisjonsmodellen sikrer heller ikke et juridisk skille mellom disse to rollene.

Samarbeidsregjeringen har ved valg av organisasjonsmodell tatt hensyn til at målene i Sem-erklæringen om få mer vei for pengene blir nådd. Samarbeidsregjeringen

mener at dette best oppnås ved at produksjonsavdelingen i Statens vegvesen skilles ut som et eget statlig aksjeselskap. Et aksjeselskap er den modellen som kan sikre en reell likhet med hensyn til like konkurransevilkår mellom produksjonsavdelingen og de private aktørene som opptrer i det samme anleggsmarkedet.

De viktigste fordelene med AS-modellen er for det første at den sikrer et juridisk skille mellom Statens vegvesen som byggherre og produksjonsavdelingen som utbygger, og for det andre at Statens vegvesen vil kunne rendyrke byggherrollen.

Regjeringen vil senest i revidert nasjonalbudsjett til våren komme tilbake til når omdannelsen til aksjeselskap skal finne sted.

Ved etableringen av et aksjeselskap må man ikke gi selskapet en for gunstig åpningsbalanse, ei heller må selskapet i forkant bli tildelt for mange funksjonskontrakter som fødselshjelp.

Når det gjelder forvaltningsavdelingen, vil det skje en desentralisering av oppgaver fra Vegdirektoratet til fem regionkontorer og fra regionene til de lokale enhetene. Det anslås å være mulig å redusere antall ansatte i forvaltningen med ca. 1 000 årsverk, og videre vises det til muligheten til å desentralisere 400–800 årsverk. Resultatet av dette vil bli mindre byråkrati og mer vei.

J o r g e n K o s m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Thore A. Nistad (FrP): I samferdselsdebatten i fjor hadde jeg en debatt med Arbeiderpartiet om hvor langt ned i grøfta de ville kjøre norsk samferdsel før de var villig til å snu. Hvor dårlig ville de drive alt sammen før de innså at statlig dirigering og drift var et feilgrep? Svaret i fjor vet vi, og svaret er fortsatt det samme i år, godt støttet av de andre sosialistene, SV og Senterpartiet.

Senterpartiet har nå valgt side helt offentlig, men heldigvis er Senterpartiets innflytelse for første gang i nyere tid redusert til nærmere null. Den sosialistiske siden i norsk samferdsel er endelig tømret sammen, men nå i et mindretall.

Framover blir det spennende å se hvordan det går med Fremskrittspartiets tidligere forslag om å la brukerne få velge, om ekspressbussene skal få kjøre der de vil, og om de nå får lov til å åpne sine dører slik at passasjerene og kundene kan få lov til å gå på bussene. Vi åpner for konkurranse på jernbanesporet, for anbud i ferjetrafikken, og for at Vegvesenet selv må konkurrere om sine oppdrag.

De siste beskyttede statlige monopoler står nå for fall. I dag er det vel ingen som savner NRK-monopolet eller det gamle Televerket-monopolet. Vi får bare håpe at snuoperasjonen går hurtigst mulig, for innsparingspotensialet er enormt stort, og samferdselssektoren trenger penger.

Men atter en gang må vi dessverre konstatere at vi har et bedrøvelig samferdselsbudsjett. Da tenker jeg på veisektoren. Av den totale transporten innenlands står veitransporten for rundt 85 pst. av persontransporten og for 50 pst. av godstransporten. Resten – omtrent – av gods-

transporten går på båt. Jernbanen, som er det store satsingsområdet også denne gangen, står for 8 pst. Så det er sannelig på tide at vi nå får overført transporten fra vei til bane, og at vi får dannet et NSB AS, slik at vi kan la andre overta styringen der. Hadde veitransporten blitt drevet etter de samme statlige prinsipper som NSB drives i dag, hadde vel lakseeksporten til Europa blitt en form for gravlaks.

Investeringstakten i stamveinettet blir som vanlig borte – også denne gangen. Noe alternativ har vi ikke. Det eneste er at bomavgiftene øker. Nå er de kommet opp i ufattelige 2,2 milliarder kr. Det kommer i tillegg til at vi har verdens høyeste avgifter på bil og bilbruk. Det er betenkelig at staten tar inn langt over 40 milliarder kr på bil og bilbruk, og så er budsjettet på fattige 11 milliarder kr. Det er totalt til drift av veiene, vedlikehold av veiene og til investeringer i veisektoren. Det tilsvarer ca. en fjerdedel.

Fremskrittspartiet har lagt fram et forslag til en økning på stamveirutene på totalt 1,4 milliarder kr. I tillegg har vi til fylkesfordelte rammer plusset på 800 mill. kr. Og utenom det har vi sagt at over utenlandsbudsjettet er vi villig til å bruke 1,5 milliarder kr.

Geir-Ketil Hansen (SV): Samferdselsbudsjettet 2002 er det første budsjettet etter at Stortinget behandlet Nasjonal transportplan. Den vedtatte planen gir klare føringer i forhold til norsk samferdselspolitikk for årene fremover. Blant de viktige målene er økt satsing på kollektivtrafikk for å øke trafikksikkerheten og få en bedre miljøpolitikk og økt satsing på gode og effektive kommunikasjoner i distriktene for å redusere avstandsulempere og for å legge til rette for at det skal være mulig å leve og bo i Distrikts-Norge og sikre verdiskapingen.

Hva innstiller så flertallet i samferdselskomiteen på, ti måneder etter at transportplanen ble behandlet?

For det første: Det flyttes på 15 mill. kr på et samferdselsbudsjett som på de fleste områdene ikke oppfyller målene i handlingsprogrammet til transportplanen. Det er ca. en promille av budsjettet. Pengene tas fra jernbane, som fra før av har kommet svært dårlig ut. Bare 60 pst. av de forutsatte bevilgninger til infrastruktur på jernbane er oppfylt i årets budsjett. Hvorfor kutter flertallet på jernbaneinvesteringer da?

For det andre: Det skal utredes enveiskjøring i Fauske sentrum. Storgata og Strandgata skal bli enveiskjørt. Hvor mange i stortingssalen vet noe om trafikken i sentrum av Fauske? Hvor mange av medlemmene i samferdselskomiteen gjør det? Ett av medlemmene. Jeg har ingenting imot at staten engasjerer seg i å løse trafikkproblemene i sentrum av Fauske. Men det bør vel gå en grense for detaljstyring fra Stortingets side. I tillegg burde vel den kommunen det gjelder, blitt informert på forhånd. Ordføreren i Fauske var uinformert om saken, og på NRK sa han at han tvilte på om enveiskjøring var en god løsning for Fauske sentrum.

For det tredje: De store politiske grepene – omgjøring av Luftfartsverket, Posten BA, NSB BA, Statens vegvesens produksjonsdel og Kystverket til AS og konkur-

ranseutsetting av persontransporten på jernbanen. Dette representerer i sum en omfattende fristilling og liberalisering av norsk samferdselspolitikk – mindre folkevalgt styring, mer markedsstyring. Måten denne liberaliseringen av norsk samferdselspolitikk blir behandlet på i Stortinget, er sterkt å kritisere. En så viktig sak for norsk samferdsel holdes utenfor en normal politisk behandling. Det foreligger ingen konsekvensutredning, ingen demokratisk høringsprosess, de ansattes organisasjoner blir ikke hørt – og de representerer flere tusen ansatte – saken blir ikke behandlet som en egen sak for Stortinget, det skal gjøres etter at prinsippbeslutningen er fattet.

Saken blir ekstra alvorlig når vi vet at Luftfartsverket har utredet hvordan den fremtidige tilknytningsformen bør være. Styret har ikke anbefalt AS, av praktiske og økonomiske grunner. Luftfartsverket ønsker en friere tilknytningsform enn det de har i dag, ja, men de har på styremøte den 17. oktober anbefalt statsforetak. Jeg har sett i dagspressen at det er medlemmer i samferdselskomiteen som ikke visste om det.

I utredningen som lå til grunn for den anbefalte løsning, nevnes bl.a.:

- Luftfartsverket er myndighetenes redskap – les: Stortinget – og myndighetenes ønske om sterk sektorpolitisk styring av det statlige infrastrukturansvaret, altså samferdselspolitikken
- aksjeselskap kan gå konkurs
- statsforetak sikrer en gunstigere lånefinansiering for Luftfartsverket

Når det gjelder Statens vegvesen, som også behandles i dag, er tilfellet at de kan dokumentere at AS-formen vil bli dyrere for staten og for skattebetalerne. Omorganisering til divisjon vil være en bedre, smidigere og mer hensiktsmessig driftsform. Ingen land på denne jord har valgt AS-formen som driftsform for sitt vegvesen med unntak av New Zealand og noen få andre land. Og de få land som har prøvd, er i ferd med å gå tilbake.

En seniorforsker ved Nordlandsforskning, Paul Olav Berg, har i en avisartikkel stilt spørsmål om fristillingen av de statlige etatene vil gå på bekostning av samfunnsmessige hensyn. Han skriver bl.a. at i et historisk perspektiv innebærer fristilling et brudd med den logikk som ligger bak utbyggingen av velferdssamfunnets landsomfattende tjeneste- og velferdstilbud, og at effektiviseringstanken som ligger bak fristilling, forutsetter at de fristilte selskapene legger større vekt på markedshensyn enn på samfunnsmessige hensyn. Paul Olav Berg oppfordrer i sin artikkel Stortinget til å debattere hvilke selskaper som egner seg for fristilling, og hvilke som ikke egner seg, og at det på forhånd klarlegges hvilke konsekvenser det vil få når fristilte selskaper i større grad skal drive på markedets premisser, ikke minst i et spredtbygd land som Norge. Det er viktig at dette skjer i forkant og ikke i etterkant. Det er vanskeligere å reparere. Det er helt riktig – jeg er helt enig med Paul Olav Berg – at vi må ta debatten i forkant og ikke i etterkant, som flertallet legger opp til.

Jeg nevner forskeren, jeg nevner Luftfartsverket, og jeg nevner Statens vegvesen, som hver især gir oss gode

grunner til å ta denne debatten på en helt annen måte enn det som er gjort. Det fikk vi dessverre ikke anledning til, flertallet valgte å samarbeide med Fremskrittspartiet, som ikke ønsket den debattformen – men de var ikke tvunget. De andre partiene ønsket en annen behandlingsform.

I tillegg til at SV har prioritert en tydelig miljøprofil i vårt budsjettforslag, som Heidi Sørensen har redegjort for, har vi også en tydelig distriktsprofil. Vi har foreslått 30 pst. lavere flypriser på kortbanenettet. For befolkning og næringsliv i Distrikts-Norge representerer reisekostnadene med fly en stor avstandsumpe. Ved å foreslå en markant prisreduksjon på kortbanenettet prioriterer vi de reisende som stort sett ikke har andre alternativer, og de som har de høyeste reisekostnadene. Jeg beklager at vi ikke har fått støtte for forslaget om en betydelig prisreduksjon på kortbanenettet.

Vi har foreslått å øke rammen for rassikring med 110 mill. kr. Det er nær en dobling av innsatsen i forhold til Regjeringens forslag. Rassikringstiltak er en svært viktig del av samferdselsinvesteringene i Distrikts-Norge, hvor sikkerheten for befolkningen og fremkommelighet for transporten for næringslivet er sterkt berørt av rasfarlige veistrekninger. Både som trygghets- og fremkommelighetsproblem kan rasfare være en medvirkende årsak til utflytting fra distrikter og sentralisering av næringslivet.

I Handlingsplan for rassikring, som ligger til grunn for Transportplanen, må det, fremgår det, investeres 2 milliarder kr til rassikring i perioden fram til 2003. Den nasjonale rassikringsgruppen, som består av representanter for de mest rasutsatte fylkene, mener at å dekke det samlede behovet for å rassikre det offentlige veinett vil koste 15 milliarder kr over en tiårsperiode.

Jeg har nå presentert deler av SVs alternative budsjett. Vi har prioritert miljø, og vi har prioritert distriktspolitikk.

Jan Sahl (KrF): Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har satt Kristelig Folkeparti sterkt i fokus i denne debatten. Vi ventet det og aksepterer det ut fra at det har vært en uttalt strategi fra de samme partiene å utfordre Kristelig Folkeparti. Vi skjønner at Arbeiderpartiet ikke trives i opposisjonstilværelsen. Vi skjønner at Senterpartiet har satt seg selv i en stilling uten innflytelse, og at SV vant valget, men tapte innflytelsen i Stortinget. Det har vært mange samarbeidsinvitter i debatten til oss, men realiteten i forhandlingene var at Arbeiderpartiet og SV gjerne ville ha Fremskrittspartiet i tale etter mønster fra andre komiteer for å gi Samarbeidsregjeringen eventuelle nye nederlag i budsjettssammenheng. Det frister lite til gjentakelse.

Kristelig Folkeparti ønsker, som alle andre i denne sal, å få mer effektive samferdselsløsninger og mest mulig igjen for statens bruk av penger til transport. Omgjøringen av Posten BA, NSB BA og Luftfartsverket til statlige aksjeselskaper er derfor et ledd i et langsiktig arbeid som skal sikre at samfunnet får mer igjen for de midlene som brukes innen samferdselssektoren. I dette ligger

også selvfølgelig at vi skal sikre distriktene et best mulig samferdselstilbud.

Kristelig Folkeparti går ikke inn for å privatisere disse selskapene, slik opposisjonen i denne sal etter mitt skjønn unisont har drevet desinformasjon i media om. Det skal være 100 pst. statlig eide aksjeselskaper. Det er en soleklar forutsetning at staten fortsatt skal ha styring, at tjenestene skal være landsdekkende og prisene konkurransedyktige. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at det må være mulig å drive mer effektivt enn i dag. Vårt mål er mer effektive tjenester samtidig som man sikrer at alle får dra nytte av tjenestene. For å få dette til mener vi det er nødvendig å gi disse selskapene en friere stilling til å ta nødvendige beslutninger innenfor de rammer som Stortinget setter. Etter de endringer som har skjedd i lovene for BA-selskapene de siste årene, må en etter mitt skjønn lete med mikroskop for å finne forskjellene i forhold til AS. Jeg viser for øvrig til det statsråden sa i sitt innlegg.

Staten kjøper persontransporttjenester av NSB. Omfanget av dette kjøpet er avgjørende for hvor godt tilbudet skal bli til passasjerene. Det statlige kjøpet er økt kraftig i det vedtatte budsjettet, og vi står sannsynligvis overfor ytterligere økninger i kommende budsjetter, fordi Samarbeidsregjeringen har en målsetting om en kraftig økning av kollektivtrafikken. Samarbeidsregjeringen vil føre en offensiv kollektivpolitikk med økt tilbud og lavere pris for brukerne. Vi vil lette adgangen til å opprette ekspressbuss, og vi vil arbeide aktivt for lavere flypriser. Dette er i samsvar med intensjonene i Sem-erklæringen.

For Posten står konsesjonskravet fortsatt fast om at hele landet skal ha formidling av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og god kvalitet.

Budsjettavtalen varsler også anbudsutsettelse for riksveiferjene, men her har vi hatt noen prøveprosjekter som først skal evalueres før nye strekninger settes ut på anbud. Det er staten som kjøper ferjetjenestene på riksveinettet, og dersom staten kan få mer igjen for hver ferjekrone, vil det også komme kysten til gode i form av mer penger til andre satsingsområder. Vedtaket om konkurranseutsetting av ferjene krever lovendring, og denne saken vil derfor komme tilbake til Stortinget.

Budsjettavtalen med Fremskrittspartiet viser en retning, og endringene skal selvfølgelig ikke skje over natten. De ansatte er virksomhetens viktigste ressurser og skal selvfølgelig inn i prosessen. Omorganisering og omstilling krever at alle ansatte tas med i et tett og godt samarbeid. Omorganisering skal grundig forberedes og framlegges for Stortinget før endelig avgjørelse. Målet med omleggingen er mer og billigere transport for brukerne i alle deler av landet.

Så vil jeg si litt om sjøtransporten, som er viktig for næringsutviklingen i store deler av landet. Sjøtransport av passasjerer og spesielt gods har store miljømessige fortrinn. Kristelig Folkeparti vil prioritere investeringer i og oppdatering av farleder, merker og fyr for å øke sikkerheten innen sjøtransporten. Investeringene må også

legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine marknadsandeler, spesielt innen godstransport.

I Kristelig Folkeparti er vi fornøyd med at framdriftsplanen for flytting av Kystdirektoratet til Ålesund holdes, og at en er godt i gang med å etablere produksjonsenheter i Kabelvåg. Når vi først er i gang med en slik stor prosess, kan det være naturleg å foreta en bredere gjennomgang av Kystverkets oppgaver og organisering. Kristelig Folkeparti er derfor enig med Regjeringen i at om-danning av Kystverket til forvaltningsbedrift ikke gjennomføres fra 1. januar 2002.

Ferjene er av avgjørende betydning for å opprettholde og øke aktiviteten i Kyst-Norge. Samarbeidsregjeringen vil derfor styrke ferjetilbudet gjennom bedre kapasitet, økt frekvens, nattferjer og reduserte ferjetakster. Bruk av gass i ferjesektoren har store miljømessige fortrinn, og i Kristelig Folkeparti er vi derfor opptatt av at det bør gis tilsagn om kontrahering av naturgassferje i de samband der det ligger til rette for det.

I Kristelig Folkeparti er vi også glad for at en samlet komite ber Regjeringen legge fram en framdriftsplan for en museumsløsning for norske fyr i løpet av 2002. Det foreligger planer om et norsk fyrmuseum som en nettverksløsning lokalisert til fire kystkommuner, og i Kristelig Folkeparti er vi glad for at Regjeringen skal komme tilbake med denne saken i løpet av det neste året.

Hendelsene den 11. september har gjort det nødvendig å vurdere sikkerhetstiltak innen navigasjonssystemene nærmere. Det satellittbaserte navigasjonssystemet GPS er sårbart, og de dramatiske hendelsene i New York og Washington har aktualisert spørsmålet om et bakkebasert back up-system. Det er klare indikasjoner på at det bakkebaserte navigasjonssystemet Loran C i USA har fått fornyet tillit som back up-system for GPS. England har signalisert interesse for deltakelse i NELS-samarbeidet, og departementet signaliserer at de vil komme tilbake med nærmere informasjon om den vidare utvikling i saken.

Det kan se ut som om vår kritikk av Stoltenberg-regjeringens forhastede beslutning om å melde seg ut av Loran C-avtalen, nå viser seg å være berettiget. Det går fram av flertallsmerknaden, der også fraksjonen fra Arbeiderpartiet er med på å understreke at det i framtiden kan se ut som om Loran C-stasjonen i Bø skal bli opprettholdt. Vi har tillit til at departementet følger opp denne flertallsmerknaden i innstillingen, og at Norge som har lederskapet i NELS-komiteen, følger utviklingen nøye og aktivt medvirker til at vi ikke sakker akterut på dette området. Jeg vil spesielt vise til det som også står i merknaden, at vi må ta vare på de ansatte ved institusjonen i Bø, og at vi må sørge for at utstyret blir oppgradert og bygningsmassen tatt vare på.

Regjeringen går inn for å fjerne flypassasjeravgiften fra 1. april 2002, og fra samme tidspunkt foreslår Regjeringen at passasjertrafikk i luften ikke lenger skal inngå i merverdiavgiftssystemet. Totalt betyr det avgiftslettelser for flyselskapene på mer enn 1 milliard kr. Men jeg vil understreke at vi ikke er ferdig med å senke flyprisene ved at vi har tatt bort passasjeravgiften. Vi står foran formidable utfordringer i forhold til å få ned flyprisene,

både på det regionale rutenettet og på stamrutenettet. Jeg har full tillit til at Regjeringen vil fokusere sterkt på dette området i det året som nå ligger foran oss. Jeg forventer også at departementet arbeider vidare med saken, og at vi etter hvert kan finne en løsning for å få ned de høye flyprisene, spesielt i Nord-Norge.

Til slutt i mitt innlegg vil jeg nevne ett prosjekt fordi jeg ble utfordret av SV, og det gjelder Lofotens fastlandsforbindelse, et prosjekt som etter mitt skjønn i altfor lang tid har versert i dette hus. Jeg er derfor glad for at et stort flertall i komiteen nå ønsker denne saken lagt fram på bordet så snart som mulig. Og jeg står ved det jeg har sagt til Lofotposten: Vi latterliggjør oss selv hvis vi nå på nytt tar omkamp, slik SV vil, på en sak som har versert i dette huset altfor lenge allerede. Prosjektet er halvferdig, og det ender i en fjellvegg. Og det har flere stortingsvedtak bak seg. Når det gjelder de tolv fugleartene, har vi lagt inn en lang tunnel nettopp for at disse fugleartene skal kunne overleve.

Sigrun Eng (A) (ordfører for sak nr. 3): I budsjettdebatten i år har fleirtalet gitt signal om ein endra kurs innan samferdsel. Dessverre handlar ikkje endringane om auka satsing, men om å gi frå seg moglegheita til politisk styring.

Sem-kameratane er i lomma på Framstegspartiet, og Kristeleg Folkeparti har gjort fullstendig kuvending i høve til dei standpunkta dei stod for under Bondevik I. Den gongen snakka vi om at kamelar var favorittkosten, men nå må det vere piggsvin – mothårs! Jan Sahl prøvde seg på ei forklaring, og det har eg berre registrert.

Politikk er «det muliges kunst», heitte det før. Det er eit like aktuelt uttrykk i dag. Privatisering, konkurranseutsetjing og aksjeselskap er løysinga i vår tid innan samferdsel, skulle ein lytte til fleirtalet. Forliksdokumentet blei utan forvarsel, korkje for dei tilsette eller for andre, kokt i hop på ei lita ettermiddagsstund. At frustrasjonen blir stor mellom arbeidstakarane, som har vore og er inne i organisatoriske prosessar over år, er forståeleg.

Dokument nr. 8:12 er eit forslag frå Framstegspartiet om å tillate fleire private aktørar på Jernbaneverkets banenett. Dette er ei gjentaking av forslag frå medlemmer av Framstegspartiet i førre periode. Komiteen legg same argumentasjonen til grunn for sine merknader denne gongen som då. Det er alt i dag gitt opening for konkurranse på sporet når det gjeld godstrafikk. Men fleirtalet i komiteen, Høgre og Framstegspartiet, pluss Kristeleg Folkeparti denne gongen, meiner at prosessen om fullt frislepp går for seint. Det same fleirtalet har i budsjettavtalen gitt dei same føringane som Dokument nr. 8:12 har i seg. Alle partia har i sine merknader signalisert at sikkerheit og tilgjengeleg sporkapasitet må vere på plass fyrst. Statsråden gav som svar i si fråsegn når det gjeld Dokument nr. 8:12, at dei føringane som var lagde i Nasjonal transportplan 2002–2011, St.meld. nr. 46 for 1999–2000, og Innst. S nr. 119 for 2000–2001, framleis skal liggje til grunn. Og i den fråsegna heiter det at ein legg

«fra Samferdselsdepartementets side i første omgang opp til å utvide forskriftene om tilgang til sporet til

også å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransport på strekningar der det er ledig kapasitet på jernbanenettet».

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støttar dette. Det merkelege oppe i det heile er at regjeringspartia ikkje lenger støttar sin eigen statsråd og deler hennar syn.

Alle politiske parti følgjer utviklinga i Europa på jernbaneområdet. England har prøvd privatisering. Ansvarsfråskriving og pulverisering er resultatet. Toga gjekk fortare tidlegare på 1900-talet. Tilliten til jernbanen er borte, og trafikktala går sterkt ned. Der har dei gått tilbake til den gamle løysinga. Staten måtte inn og redde stumpane ved å setje selskapet under administrasjon.

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner at vi fyrst bør hauste av ein breiare erfaringsbakgrunn innanfor godstrafikk, som er langt meir internasjonal, før vi går vidare på tanken om å gjere same grepa innan persontrafikken her til lands. Noreg er som vel kjent både langstrakt og grisgrendt. Alt kan ikkje drivast etter prinsippet om å vere butikk. Nokon av oss tenkjer også distriktspolitik.

Eg reknar med at forslagsstillarane vil kommentere sine standpunkt, men vil berre opplyse Stortinget om at vedtaket går ut på at saka blir lagd ved protokollen.

Innanfor jernbanekapittelet i årets budsjettproposisjon finn vi ein kraftig auke på alle område, meir til investering i linja, meir til kjøp av tenester. Auken er på heile 667 mill. kr på jernbanekapittelet. Etter behandlinga av Nasjonal transportplan skulle jernbanen nå få eit lyft. Skjenegang og køyreleidning er mange plassar svært gammal, nærast gått ut på dato. Alle parti, utanom Framstegspartiet og Høgre, meinte ikkje å satse slik fleirtalet ville, den gongen heller. Forskjellen er berre at nå har dei fått med seg Kristeleg Folkeparti, som har gjort eit kvantesprang i høve til å satse på jernbanen, med å gå i allianse med dei partia som politisk ikkje har vist vilje til å satse på jernbanen. Representanten Svendsen sette ord på det i eit tidlegare innlegg.

Eg tenkjer ikkje då fyrst og fremst på dei 15 mill. kr som fleirtalet har kutta, men meir på dei signala det same fleirtalet sender ut om å oppfylle ramma i fireårsperioden som vi nå er inne i. Arbeidarpartiet finn grunn til å minne om kva som var gitt av signal i Sem-erklæringa, der det står at ein legg opp til å auke løyvingane til Jernbaneverket. Det starta ikkje spesielt godt, fyrste året med eit kutt.

Jernbanen må i langt sterkare grad enn i dag kome på banen som godstransportør på dei lange strekningane. Vi må på sikt få like konkurransevilkår for alle som driv med godstransport. Derfor er det viktig at vi får bygd ut godsterminalane på Leangen og i Gandal. Derfor er det viktig at vi får fleire kryssingsspor, og at tunnelar blir strossa for å ta internasjonale containerar. Utviklinga av knutepunktstasjonar og reduksjon av jernbaneovergangar vil auke tryggleiken og få opp farten.

Likeins vil eg nemne satsinga på dobbeltspor på dei strekningane som i dag er flaskehalsar, Sandvika–Asker fyrst og fremst, men òg vidareføringa av Vestfoldbanen,

for å få ut effekten av dei allereie investerte midlane og for å få ein tidsgevinst. Så har også fleirtalet kommentert strekninga Rørosbanen–Dovrebanen, som på ein måte er eit dobbeltspor til Trondheim. Kan det utnyttast betre?

Jernbanen har dei siste åra fått mykje nytt togmaterieell. Eg er av dei som køyrer mykje tog og høyrer kor positivt passasjerane omtaler dette. I tillegg har NSB fått drahjelp i marknadsføringa si etter den 11. september. Ingen gler seg over den hendinga, men fleire har fått opp auga for at det er bra med jernbane.

Vi klarer heller ikkje å løyse byanes trafikale utfordringar med berre å bygge ut meir veg. Vi må styrkje all skjenegående transport. Det er der nøkkelen ligg til løysing av kollektivsatsinga.

Samferdsel er eit område alle er meir opptatt av utanom dette huset enn innanfor. Eg vil nytte høvet til å kommentere Rv 7 og Rv 50, to riksvegar aust–vest – den eine mellom Buskerud og Hordaland og den andre mellom Buskerud og Sogn og Fjordane. Rv 7 er kontroversiell, bl.a. på grunn av villreinstamma. Den har minst regularitet. Vi må nytte ferje, og den har størst utfordringar når det gjeld tryggleik. Alle parti, utanom SV, går inn for brøyting også komande vinter. Rv 50, som var føreslått vinterstengd av regjeringa Stoltenberg, har den beste regulariteten. Den er ferjefri, kostar mindre og er ferdig utbygd med tunnelar, slik at tryggleiken er langt større og barrieren for reinen er bortimot borte. Den må fylkestinga, saman med vegkontora, finne midlar til. Symbolsk òg er dei to fylka blant dei som har fått reduserte rammer. Ifølgje vegsjefen i Buskerud er det her innført ein heilt ny praksis. Arbeidarpartiet og Senterpartiet har ein mindretalsmerknad om lik behandling av dei to riksvegane.

Høgre-ordføraren i Hol brukte store ord om sine då innstillinga blei kjend. Han skjønar kor viktig denne ferdselsåra er om ikkje øvre Hallingdal skal bli ei attsnøa bakevje. Vi snakkar om Noregs største reiselivsregion.

Avtala med E-CO Vannkraft om overtaking av vegen vederlagsfritt mot vinterbrøyting er underkjend. Der blir det truleg rettssak.

Rv 7 med sine tre moglegheiter til å krysse fjellovergangen mot vest har på nytt kome i fokus etter at statsråden har gitt signal om at ho igjen vil sjå på supplerande stamvegruter. Hallingdal har etter Vegvesenet sine egne tal 74 pst. av trafikken. Som representant for denne regionen er eg glad for det som statsråden har sagt. Politiske vedtak om vegval og viljen til å køyre deretter har slått feil. Eg berre nemner ordet Hemsedal, og kallar det for kaos. Det er dei som har fått trykken.

Så skal Hallingdal endeleg få regiontoget sitt på skjenene att, så raskt som mogleg, har komiteen sagt. Brukarane ventar med lensel på det. Buss for tog på så lange strekningar fungerer dårleg. Bilbruk blir resultatet.

Til slutt: Eg er glad for at det har kome inn pengar til planlegging av dobbeltbrua på E18 gjennom Drammen, at Drammenspakka blir ivaretatt, og at støyskjerming blir valt i Lier.

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): Er lufthamnene ein viktig del av infrastrukturen i landet vårt? Skal NSB fylla samfunnsmessig viktige mål, der distrikts-, fordelings-, miljø- og sysselsetjingsomsyn skal takast vare på? Skal dei tenestene som Posten i dag utfører, framleis vera eit statleg ansvar? Skal det framleis vera eit mål å sikra så likt tilgjenge som mogleg til denne tenesta til lik pris over heile landet? På dette området er Senterpartiet eit jartparti. Senterpartiets svar på alle desse spørsmåla er ja.

Hovudspørsmålet når det gjeld organiseringsform for luftfart, jernbane og post, er då å sikra ei organisering som gir moglegheit til politisk styring. Vi kjenner standpunkta til Framstegspartiet og Høgre. Dei har ein anna agenda. Dei har aldri lagt skjul på at dei ynskjer å redusera statleg styring. Dei har heller ikkje lagt skjul på at dei vil ha meir konkurranseutsetjing og privatisering, og at dei har det som mål på område etter område. Men dette er eit av dei felte der Arbeidarpartiet, SV og sentrumspartia til no har stått saman, rett nok med nyansar i syn innbyrdes, f.eks. i graden av statleg styring. Likevel har det vore eit skisma i denne salen som har gått langs dei store linjene. Så kjem Kristeleg Folkeparti no og lét seg overtjelja i ein sein nattetime til historiske endringar.

I ei sak som kan få følgjer for så mange lokalsamfunn, som kan få følgjer for 30 000 tilsette, skifter Kristeleg Folkeparti syn over natta. Dei er ikkje eingong opptatt av å innhenta erfaringar frå andre land, sjølv om det må ha kome dei for øyra at erfaringane er blanda, til og med i land med ein annan og i utgangspunktet betre geografi enn vår. Eg er overraska over at dei ikkje eingong er forplikta på å ha ei utgreiing i så viktige saker som dette.

Om dei ikkje er interessert i det, kunne dei kanskje vore villige til å sjå på følgjene av omorganiseringa av NRK, for der er jo nettopp tilfellet at kulturminister Valgerd Svarstad Haugland og eit fleirtal på Stortinget seier at Stortinget ikkje bør blanda seg inn i styringa, for NRK er no eit aksjeselskap. Lat meg seia at eg skjønar at nokon vil stilla spørsmål ved konkurranseutsetjing eller privatisering som løysing på område som i så stor grad er avhengige av tilfredse kundar. Men eg må vedgå at det ikkje alltid er hjelpsemd overfor kundane eller effektivitet som har stått i høgsetet i alle desse bedriftene. Men er løysinga då konkurranseutsetjing og privatisering – som eg er svært uroleg for at Kristeleg Folkeparti i nye nattemimar raskt lét seg overtjelja til? Kvifor skulle dei ikkje det, når dei no først har starta med å flytta steinar i denne saka? Då må jo svaret heller vera å setja tydelegare politiske mål og stilla krav til kva desse bedriftene skal levera, framfor å omorganisera i retning av større krav til lønsemd og til bedriftsøkonomiske omsyn, som vi veit ligg i lova om aksjeselskap.

Om dei ikkje vil lytta til Senterpartiet, så kanskje dei kunne lytta til ein tidlegare stortingsrepresentant frå Høgre, nemleg Wenche Lowzow i eit intervju i boka «Livsmot» som nyleg er komen ut. Ho har busett seg på Haugastøl og seier, slik det er gjengitt:

«NSB og Posten er gamle forvaltningsbedrifter som skulle tena heile folket. No handlar det berre om å tene pengar.

Før heitte det at posten skal fram, no veit me ikkje kor lenge det kjem landpostbod hit opp. Det er ei samfunnsoppgåve å sørgja for dei som bur i distrikta. Me kan ikkje avfolka distrikta. Eg synest ikkje eingong Senterpartiet gjer ein god nok jobb på dette feltet. Solidariteten i folket manglar.»

Kanskje er det ikkje overraskande at Kristeleg Folkeparti her snur, med det budsjettet som dei frå før har vore med på å leggja fram. Eg ber dei likevel vurderer ein gong til om det ikkje er for billig å selja ut så store endringar for 10 mill. kr meir til Østfold, som dei likevel kunne ha fått.

Svein Roald Hansen (A): Dagens debatt viser at det så langt er innen samferdselspolitikken vi klarest ser den nye politiske kursen regjeringen Bondevik varslet i sin tiltredelseserklæring.

Den nye kursen innebærer imidlertid ikke at det nå blir betydelig mer veibyggning eller høyere jernbaneinvesteringer, slik som alle som stamper i bilkø på mange av våre mest belastede veistreknings eller opplever forsinkelsene på jernbanen, hadde forventet etter den kritikk som kom da Stoltenberg-regjeringen la fram sitt budsjett. Denne kursendringen forble på papiret i Sem-erklæringen. På disse områdene må regjeringspartiene etter nærmere ettertanke ha kommet til at forgjengerens forslag kanskje var godt nok og innebar en betydelig økning i bevilgningene både til vei og jernbane.

Det nye går på de strukturelle endringene av viktige samferdselspolitiske redskaper, som NSB, Vegvesenet, Luftfartsverket og Posten, noe også komiteens leder la hovedvekten på i sitt innlegg ved debattens begynnelse. Her skal selskapene bli aksjeselskaper, og det skal innføres konkurranse på skinnegangen.

Dette innebærer endringer som gir større åpning for oppsplitting, omorganisering og overføring av oppgaver til selskaper utenfor offentlig eierkontroll, og som kommer til å ha én konsekvens, nemlig mindre politisk styring og mindre muligheter for å nå overordnede samfunnsmessige målsettinger innen samferdselspolitikken.

Hele poenget med aksjeselskapsformen er jo å gi selskapene større handlefrihet. Poenget er at de løpende beslutningene skal tas et skritt borte fra politiske organer. Det kan være gode grunner til det, f.eks. for Posten, hvis de skal kunne møte en økende konkurranse fra andre aktører. Men da kan man ikke, som talerne fra flertallet forsøker seg på her i dag, late som om vi kan styre like greit gjennom de krav som settes i konsesjoner, osv. Aksjeselskap betyr at det skal legges større vekt på forretningsmessige hensyn, og det betyr igjen at samfunnsmessige hensyn i sterkere grad må vike.

La oss ta konkurranse på jernbanen, hvor disse partiene synes å tro at problemet f.eks. på Østfoldbanen kan løses ved at flere selskaper skal konkurrere om kundene. For alle oss som gjennom noen år har hatt mange og varierte opplevelser på Østfoldbanen, er ikke savnet at NSB blir AS, eller flere svenskevogner. Savnet er dobbeltspor gjennom hele fylket og et nytt dobbeltspor mellom Ski og Sentralbanestasjonen. Det er dette som vil gi oss et

togtilbud uten forsinkelser, med kortere reisetid og en rute-tabell hvis viktigste funksjon *ikke* er å måle forsinkelsen.

Det er behov for mye vei i vårt langstrakte land av hensyn til næringsliv og bosetting. For nær 80 pst. av all transport som skal ut og inn av Norge, er det da slik på grunn av geografien i landet vårt at den må gjennom Østfold på E6 og E18. Nesten åtte av ti biler på disse veiene er gjennomgangstrafikk. Det er stamveier som er like viktige for fisketrailerne fra Møre som for trailerne med papir fra Peterson i Moss. Trafikkveksten har vært på 66 pst. siden 1993, langt sterkere enn for landet som helhet.

Nå er utbyggingen til firefelts vei kommet i gang med bompengefinansiering. Problemet er imidlertid at med de planene som ble vedtatt i våres, vil det kreve så lang tid å bli ferdig med denne 62 kilometer lange veien at bommene kommer til å bli tatt ned før veien er ferdig.

Jeg er glad for de signalene som statsråden har gitt i dag om at E6 må bygges ut raskere, og at hun vil komme tilbake til Stortinget med et opplegg for dette. Men det er viktig at de ti millionene som flertallet bevilger i dag, oppfattes som en bevilgning til å åpne strekningen Patterød–Jonstein for utbygging neste høst. Det er det som er nøkkelen til at E6 kan stå ferdig i 2008–2009, som er det raskeste som er praktisk mulig. Derfor må disse millionene ikke få lov til å koke bort i en byråkratisk kringel om hva Stortinget har ment.

Utbygging av denne veistrekningen var et viktig tema i valgkampen i Østfold, og alle partier fikk sine sentrale politikere til å uttrykke stor forståelse for hvor viktig det var. Lengst av alle gikk Høyres leder, Jan Petersen, som sa at det ikke skulle stå på Høyre. Men da regjeringen Bondevik la fram sitt budsjett med 100 mill. kr mer til vei, var ikke denne strekningen prioritert. Fremskrittspartiet hadde «roadshow» så sent som i november, og forklarte at bare de fikk ordne opp, skulle det gå fortere. Fremskrittspartiet kunne sikret 35 mill. kr mer til utbygging både av E6 og E18 neste periode hvis de hadde valgt å samarbeide med Arbeiderpartiet, men det var viktigere å sikre aksjeselskap i samferdselssektoren.

Sverre J. Hoddevik (H): Dagens innstilling står for en markert kursendring i norsk samferdselspolitikk, ikke fordi flertallet plutselig realiserer helt nye forslag, slik som noen hevder, men fordi et nytt flertall i Stortinget løfter fram tidligere mindretallsframlegg og således staker ut en ny kurs – som det deretter forsvarlig skal navigeres etter.

I fokus står naturlig nok aksjeselskapsdannelse i luft, post og på bane. Men prinsipielt er også flertallsforslag om konkurranse og dermed anbud i riksvegferjene. Dette forslaget var begrunnet og fremmet som privat forslag i forrige periode av bl.a. meg og nåværende komiteleder. Den gangen ble forslaget nedstemt. Konkurransespektet og anbudsprinsippet ble fra Arbeiderpartiets side positivt belyst i St.meld. nr. 46 for 1999-2000 Nasjonal transportplan. Der vises det til Møreforskning, som har fulgt forsøkene på 1990-tallet, og som rapporterer om kvali-

tetsforbedringer og måler ut dette i økonomisk innsparring i over 60 mill. kr-klassen. Det er rett at vinnerne av prøveanbudene pr. første forsøksår ikke kunne vise til full måloppnåelse, der man i tillegg til kvalitetsforbedring også skulle få hele 13 pst. reduksjon i driftsutgifterne. Erfaringene var likevel så positivt beskrevet av Arbeiderpartiet i forbindelse med Nasjonal transportplan, at dagens flertallsforslag like gjerne burde fått flertall den gangen da det ble fremmet av Høyre og Fremskrittspartiet i Innst. S. nr. 119 for 2000-2001 om den samme nasjonale transportplanen.

I dagens budsjettinnstilling går Arbeiderpartiet et synlig skritt tilbake i forhold til St.meld. nr. 46 med hensyn til konkurranse i riksvegferjene. Dette skjer i en fellesmerknad med SV og Senterpartiet, der mindretallet toner ned effektiviseringspotensialet ved selektivt å referere til behandlingen av St.meld. nr. 46, samtidig som disse partiene allerede forutser en fryktet monopolsituasjon.

Flertallet bestemmer altså i dag at riksvegferjene konkurranseutsettes. Flertallet vil at dette skal gjennomføres etter hvert som kontraktene løper ut, og flertallet vil selvfølgelig ta med seg erfaringene fra gjennomførte forsøk, slik det står i innstillingen. Flertallet ber også Regjeringa komme til Stortinget med et ferdig opplegg på angitte premisser for konkurranseutsetting av riksvegferjer.

Med tanke på den beskrevne og lange prosessen fram til dagens vedtak, og videre de anførte premisser for å introdusere en ny politikk, blir det tilsvarende urimelig når flere vil snakke om politiske innfall med effekt over natta.

Det blåser også en viss forandringens vind over fiskeriministeren sin portefølje. Budsjettet har i løpet av prosessen fått kapitteleddringer som muliggjør at Kystverkets produksjonsavdeling kan bli forvaltningsbedrift. Samtidig har flertallet tilkjennegitt behovet for ytterligere vurdering av Kystverkets organisasjon, og dermed også bedt om at etablering av forvaltningsbedrift ikke gjennomføres fra 1. januar 2002.

Kystdirektoratet er i alle fall på flyttefot til Ålesund, i samsvar med Stortingets tidligere beslutning. Dessverre var flyttebilen ikke betalt av Stoltenberg, noe som også har bydd på budsjettutfordringer. Vi merker oss at Arbeiderpartiet har innsett denne store svakheten i St.prp. nr. 1 og dermed støtter Regjeringens omdisponering for å bøte på det. Samtidig tilføres kapitlet 20 mill. kr utover forrige regjerings forslag. Dette var nødvendig i forhold til den erklærte støtte trygg farleispolitikk skal ha.

Ranveig Frøiland (A): Vegdebattar engasjerer, og la meg streka under at eit tenleg veg- og jernbanenett er heilt avgjerande både for busetjinga og for at det framleis skal vera eit velfungerande næringsliv i distrikta. Og det trengst framleis betydelege midlar før desse krava er dekte. Eg trur at alle parti her i salen kunne ønskt seg fleire midlar til vegføremål, det høyrer vi i alle valkampar, òg i den siste. Men så må vi prioritera.

Stoltenberg-regjeringa auka samferdselsbudsjettet med 1,3 milliardar kr fordelt på veg og jernbane. Og

Bondevik føreslo ein symbolsk auke, ikkje i nærleiken av det desse partia lovde i valkampen.

Hordaland har dessverre ingen medlemmer i samferdselskomiteen, men eg er ikkje overraska over at det heller ikkje sit nokon på hordalandsbenken frå Høgre og Kristeleg Folkeparti i salen i dag, til det var nok lovnadene deira for mange i valkampen til at dei vil forsvara det som i dag skjer i budsjettet. Og det er nok vanskeleg for Ljones frå Kristeleg Folkeparti å forsvara denne såkalla satsinga. Eg hugsar godt lovnadene hans, og det gjer nok veljarane òg, om storsatsing på kollektivtransport, rimelegare busstilbod osv. Eg trur ikkje det er noko parti som har så stor avstand mellom lovnader og faktiske løyvingar til vegføremål som Kristeleg Folkeparti har.

Det som gjer samferdselsdebatten i dag heilt spesiell, er at Kristeleg Folkeparti mot det dei har lova tidlegare, lot seg pressa av Framstegspartiet til å omdanna NSB, Posten og Luftfartsverket til aksjeselskap – og riksvegferjene skal konkurranseutsetjast. Kristeleg Folkeparti fekk statsministeren, og Høgre og Framstegspartiet fekk utforma politikken, og det har ikkje vore vanskeleg å sjå her i debatten i dag at mange Høgre-politikarar synest dei har gjort ein kjempejobb. Det forstår eg godt. Men det er nok mange ute som spør kvifor det vert gjennomført i dette tempoet. Trur desse partia at tilboda vil verta betre, at effektiviteten vil verta betre? Og dersom Kristeleg Folkeparti meinte at dette er til gode for distrikta, om dei verkeleg meinte at tilboda ville verta betre, så synest eg i alle fall dei kunne teke seg tid til å utgreia saka, teke dei tilsette med på råd – i det heile brukt tid på ei omstrukturering som dei trudde på. Men dette har skjedd i seine nattetimar, for det tolte ikkje dagens lys. Og det er ikkje mange lokalpolitikarar frå Kristeleg Folkeparti som har vore ute og forsvart denne strukturendringa, og det trur eg ikkje vi finn heller.

I mange år har det vore store politiske ønske frå alle parti, trur eg, om at når det gjeld gass, så bør ein ta den i bruk for å gjera det betre for både miljøet og ikkje minst næringslivet. Vi har ei ferje som går på gass i Møre og Romsdal, og det har gjeve gode resultat. No må ferjefylket Hordaland òg få slike ferjer som går på gass. Eg ber om at samferdselsministeren tek tak i dette, slik at dei reint økonomiske argumenta kanskje må vika litt for å ta i bruk gass for miljøet, og slik at næringspolitikken òg kan utviklast vidare i forhold til vidareforedling av denne naturressursen vår.

Heilt til slutt: Vi har eit ferjesamband i Hordaland som var føreslått nedlagt. Det er ferjesambandet Hjellestad–Klokkarvik. Og det er to øyar, Lerøy og Bjelkarøy, med til saman 70–80 innbyggjarar som har dette ferjesambandet som det einaste alternativet for å reisa til fastlandet. Desse må ha eit tilbod. I komiteinnstillinga sikra Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet at dette sambandet skulle oppretthaldast. Eg veit ikkje kva som skjedde, men regjeringspartia var ikkje med på det. Høgres Oddvard Nilsen har gått ut og sagt at dette garantert skal oppretthaldast, og det synest eg er kjempeflott, for det viktigaste er at saka vert løyst. Så eg ber om at statsråden stadfestar at dette skal skje, for det er ikkje nok å løysa

det gjennom Vestlandsrevyen og nokre lokalaviser. Eg ber om at statsråden seier at dette skal finna si løysing, og at desse to øyane må få eit alternativ før ferja vert nedlagd.

Dersom Oddvard Nilsen og Høgre ville fått sine ønske om fristilling gjennomført, kunne vi kanskje ikkje redde dette ferjeleiet med politiske vedtak i Stortinget. Eg er glad for at vi enno kan gjera det.

Hans R. Kjæstad (H): Regjeringspartiene har i sin innstilling til statsbudsjettet for 2002 lagt på plass viktige byggesteiner for en bedre transportpolitikk i Norge. Målet er en effektiv kommunikasjon der transportbrukernes behov og betalingsevne bestemmer. Midlet er bedre organisasjonsstruktur og konkurranseutsetting. Organisasjonsutbyggingen skal i større grad være brukerorientert. Det er ved dette målet, brukervennlighet, at omstruktureringen skal dømmes. Konkurranseutsettingen skal gi transportbedrifter og forvaltningsorganer en kvalitetsreferanse ingen politikerstyrte planer kan måle seg med. Derfor har Sem-erklæringen lagt avgjørende vekt på konkurranseeksponering som virkemiddel for å sikre brukerne transporttjenester der frekvens, punktlighet, komfort og pris setter standarden.

Når vi har en situasjon der en togpassasjer som fraktes fra Fredrikstad/Sarpsborg-området til Oslo, to av Norges tettest befolkede områder, er en bedriftsøkonomisk belastning for jernbanen og ikke en inntektskilde, da bør alle varsellamper i Transport-Norges instrumentpanel blinke heftig rødt. Da er tiden inne for å granske organisasjonen og se på transportpolitiske forutsetninger.

Regjeringspartiene vil omdanne NSB, Luftfartsverket, Posten og Vegvesenets produksjonsavdeling til statsaksjeselskaper. Vi velger aksjeselskapsformen fremfor statsforetak fordi vi mener at et AS er mer smidig, det gir den klareste organisasjonsform juridisk sett. Regulert av aksjeloven er aksjeselskaper forutsigbare aktører med tydelig ansvarsfordeling. Det er viktig ikke minst fordi eksterne selskaper, offentlige og private, da vet hvilke forutsetninger som gjelder. AS er en kjent selskapsform som det er lett å forholde seg til.

Naturlig nok er de ansattes arbeidsbetingelser en viktig del av debatten om selskapsform. Aksjeselskapsformen er svært lik statsforetak. Arbeidsmiljøloven og arbeidstvistloven regulerer arbeidsrettslige spørsmål. De ansattes medbestemmelse og styrerepresentasjon er nedfelt i aksjeloven. Således skulle de ansattes interesser være vel tatt vare på også etter ny tilknytningsform.

Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre vil konkurranseutsette for å kontrollere effektivitet og for å hindre sløsing med skattebetalernes og brukernes midler. Konkurransen på jernbane og veier og anbud på riksveiferjedrift vil gi oss en nødvendig målestokk for sunn, offentlig husholdning og brukervern mot ublu priser. Irrasjonell organisasjon og dårlig økonomistyring er det til syvende og sist passasjer, brevskriver, telefon- og Internett-bruker som må blø for.

Med stor frimodighet blir det hevdet at statsaksjeselskap vil forhindre politisk styring. Det er ikke riktig. Det

skal styres gjennom konsesjonsbehandling, det skal styres gjennom kjøp av tjenester, og den nødvendige politiske styring og hensyn til prinsipielle forhold som er viktig for samfunnsutviklingen, er også ivaretatt gjennom aksjelovens særbestemmelser for statlig eide AS. Bestemmelsen som sikrer statens interesser, gjelder særlig to mekanismer: Det er generalforsamlingen, dvs. statsråden, som velger styre. Dermed hjemler vedtektenes § 10 at alle viktige politiske forhold ved virksomheten kan kreves forelagt statsråden. Dermed er det bare vrangvillige statsråder som står i veien for aktiv kontroll av selskaper – og vrangvillige statsråder finnes det som kjent ingen av i regjeringen Bondevik.

Det har vært påstått at regjeringspartienes forslag om tilknytningsform og konkurranseutsetting har blitt bestemt over natten, uten at de ansattes interesser er blitt tatt hensyn til. Heller ikke dette er riktig. Etableringen av statsaksjeselskap har vært vurdert ved flere anledninger tidligere. Når det gjelder konkurranseutsetting, er dette en del av det forbrukervern som til overmål gjennomsyrrer hele Sem-erklæringen. Det er opp til folkevalgte organer å fatte vedtak som er viktig for samfunnsutviklingen, som i dette tilfellet med organisering av forvaltningsorganer og offentlige selskaper. Vi skal ta den tid som trengs, og vi skal gjøre det på en betryggende måte, men la det ikke være noen tvil om at målet ligger fast. Når det er sagt, vil jeg gjerne få lov til å legge til at de ansatte skal selvfølgelig trekkes aktivt med i omgjøringsprosessen. Man behøver faktisk ikke tilhøre den politiske venstreside for å forstå at de ansattes medvirkning vil være nødvendig og nyttig for å finne gode løsninger. De ansatte representerer forvaltningens og tjenesteytingens aller viktigste innsatsfaktor – uten deres medvirkning får vi intet begynt og intet gjennomført.

J ø r g e n K o s m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Tomas Norvoll (A): Jeg må nesten takke siste taler for et interessant lynkurs i aksjeselskapenes fortrefelighet. Det er nesten så Handelshøyskolen burde leie han inn som gjesteforeleser neste gang studentene skal lære noe om dette.

Det er den debatten som går på strukturform, som er interessant her i dag. For én ting er at vi kan slå hverandre i hodet med hvem som har noen få millioner mer enn de andre partiene til diverse prosjekter, men her er det liten forskjell, og det er kanskje ikke det som er det mest interessante. Man kan i den sammenheng si at det som synes å være helt klart, er at Regjeringen og regjeringspartiene er de som lover mest og holder minst. Da er man i alle fall konsekvent – og konsekvent skal man jo være, for det er en god ting. Men det er det som går på strukturen som er det viktige i denne debatten.

Jeg hørte på samferdselsministeren i stad – og med all respekt: Det blir nesten litt komisk når statsråden beskylder Arbeiderpartiet for å være redd for endringer, og blir framstilt som om vi ikke vil fornye offentlig sektor. Jeg

tror ikke at de som var ansatt i Televerket og som var gjennom den omleggingen, syns at Arbeiderpartiet var redd for endring. Jeg tror ikke at de som i dag er ansatt i sykehusene, som nå gjennomgår en svær reform, vil være enig i at Arbeiderpartiet er imot endring i offentlig sektor. Så det er heilt feil. Og det er heller ikke sånn at vi prinsipielt er imot aksjeselskap – sånn er det overhodet ikke. Jeg vet ikke om det er BA, statsforetak, forvaltningsbedrift eller aksjeselskap som er den mest høyverdige styringsformen her, men det vi reagerer på, er måten dette blir gjort på. Det er ikke et fnugg av seriøs saksbehandling når man setter seg ned på et rom i mørketida og finner ut at nå skal man gjøre alt dette om til AS bare ved et pennestøk.

Representanten Sahl, tror jeg det var, sa at dette var en del av et langsiktig arbeid for å forbedre norsk samferdselspolitikk. Det kan ikke være så veldig langsiktig når man bare plutselig fant på det og plutselig bestemte det, uten å ha dialog med de ansatte, uten å ha dialog med brukerne og uten å ha dialog med de kommuner og fylker som kan få forverret sitt tilbud på grunn av vedtaket som nå blir fattet.

Jeg vil snakke litt om luftfart. Jeg tror det er viktig at man har klart for seg hvor viktig luftfarten egentlig er i Norge. Vi holder til i et land som er kjempesvært. Her er holmer, øyer, skjær, fjorder, fjell, myrer og skoger overalt, og så er det bare 4,5 millioner mennesker å strø utover. Det er klart at da blir avstandene lange og da blir det knotete. Da blir luftfarten og flyene mye av nerven i dette, og det er helt avgjørende for at det rike og spennende næringslivet og samfunnslivet som vi har ute i landet, skal kunne fungere. Derfor tror jeg det er viktig at vi tar innover oss hvor viktig dette egentlig er for landet vårt.

Jeg registrerer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet legger veldig stor vekt på at de har fått fjernet denne flypassasjeravgiften, og at det på en måte skal føre til at nå skal alt bli så mye bedre i luftfarten. Det er klart at det er bedre for flyselskapene ikke å betale en milliard i skatt enn å betale en milliard i skatt. Men å framstille det som om dette skal gi en dramatisk reduksjon av flyprisene, er med all respekt ikke noe annet enn fri fantasi og tankespinn, for sånn er det ikke. Hvis man vil gjøre noe med flyprisene, er det helt andre grep man bør ta. Dette blir ekstra ille når man ser at man samtidig gjør Luftfartsverket om til et AS. Eneste grunnen til å gjøre det må jo være at man skal flytte styring fra Stortinget, fordi det er for tungvint å ha det her, og over til Luftfartsverkets styre som skal ha mer makt enn det styret de har i dag. Det må jo være grunnen for å mene at det er mer effektivt, og kanskje er det det – hva vet jeg. Men jeg syns ikke man skal gjøre dette sånn i hurten og sturten. Jeg syns det blir litt betegnende når styrelederen i Luftfartsverket, Erlend Rian, god, gammel Høyre-mann, går ut og sier at dette vil føre til gru og ulykke for distriktene. Da må jeg spørre: Hva er det for slags linje Regjeringen har lagt seg på? Er det en slags la det skure og gå-holdning man har lagt seg på i samferdselspolitikken? I så fall tror jeg man er godt på full fart inn på fullstendig feil spor.

Statsråd Svein Ludvigen: I Sem-erklæringen legger Samarbeidsregjeringen grunnlaget for en transportpolitikk som kan bidra til gode samferdselsløsninger for hele landet. På sjøtransportområdet vil Regjeringen prioritere tiltak som bidrar til å øke sikkerheten. Samtidig skal investeringene også legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler, spesielt innen gods-transporten. Regjeringen foreslår at Nasjonal transportplan følges opp for Kystverket, og investeringer i maritim infrastruktur og maritime tjenester skal bidra til å styrke sjøtransportens konkurransefortrinn.

Jeg registrerer med tilfredshet at flertallet i samferdselskomiteen slutter seg til Regjeringens forslag til omforming og organisering av Kystverket. Regjeringens ambisjon er at det nye Kystverket skal bli en dynamisk og fremtidsrettet etat innenfor kystforvaltningen. Det nye Kystverket skal bl.a. styrke sin kompetanse innenfor transport- og samfunnsplanlegging. Flyttingen av Kystdirektoratet fra Oslo til Ålesund er i rute, og det planlegges åpning av direktoratets nye kontorlokaler i Ålesund den 2. januar 2002. Fra samme tidspunkt vil også den nye produksjonsenheten åpnes i Kabelvåg.

Min visjon er at havet skal blomstre og kysten skal yngle. En sikker sjøtransport er en forutsetning for at dette skal være mulig. Budsjettet for 2002 innebærer derfor tiltak for å øke sikkerheten til sjøs, fra flere departementer. Mitt eget departement foreslår en økning på 5 mill. kr til oppmerking av farleder for hurtigbåter og roropassasjerskip. I tillegg foreslås en bevilgning på 10 mill. kr for å starte utbygging av AIS – et system for overvåking av skipsfarten langs kysten.

Jeg registrerer at komiteen mener det må vurderes tiltak som reduserer kostnadsnivået for sjøtransport uten at sikkerheten til sjøs svekkes samtidig. Maritim infrastruktur og maritime tjenester er i stor grad finansiert av brukerne gjennom gebyrer. Kostnadene som blir pålagt skipsfarten, må ses i sammenheng med det å legge forholdene til rette for sjøtransport og behovet for sikkerhet langs kysten. Fiskeridepartementet arbeider bl.a. med en gjennomgang av dagens gebyrstruktur. Organiseringen av Lostjenesten blir også vurdert, sammen med andre mulige kostnadsbesparende tiltak. Stortinget vil bli orientert om dette på et egnet måte.

Det er fortsatt stort behov for utbygging og vedlikehold av fiskerihavner. Budsjettforslaget innebærer derfor en fortsatt høy innsats på fiskerihavner, og ligger over gjennomsnittlig årlig planramme i Nasjonal transportplan. Samtidig innebærer budsjettforslaget at bevilgningene på farleder ligger under den årlige planrammen. Målet er imidlertid at planrammene skal nås for både fiskerihavner og farleder for hele perioden sett under ett. Dette er noe Regjeringen vil komme tilbake til i senere budsjettforslag til Stortinget.

I St.prp. nr. 1 har Fiskeridepartementet stilt seg positiv til en museums løsning for norske fyr. Men som komiteen har merket seg, fant departementet det ikke tilrådelig å prioritere å etablere et norsk fyrmuseum i en tid hvor det fortsatt er stort behov for økt innsats i arbeidet med å trygge sikkerheten og framkommeligheten i far-

ledene langs kysten. Komiteen har bedt om en framdriftsplan for etablering av et norsk fyrmuseum som et nettmuseum og legge det fram for Stortinget i løpet av 2002, og det ønsket skal vi selvfølgelig etterkomme.

Regjeringens beslutning om ikke å videreføre den norske deltakelsen i Loran C-samarbeidet utover første avtaleperiode står ved lag. Hendelsene 11. september i New York og Washington har imidlertid gjort det nødvendig å vurdere sikkerhetstiltakene innen navigasjonssystemene nærmere. Når det gjelder Loran C spesielt, vil vi dessuten måtte se på holdningene og utviklingen i de andre medlemslandene i NELS-samarbeidet. I medlemslandene er interessen for Loran C ikke bare konsentrert om maritim bruk. Dette er noe vi forhåpentligvis vil få en bedre og mer helhetlig oversikt over når vi har fått gjennomført den undersøkelsen som vi har satt i gang om den framtidige holdningen til Loran C – hvilket jeg også orienterte om i svarbrevet til samferdselskomiteen av 21. november. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en ny vurdering om den videre utvikling i saken, herunder orientering om de enkelte medlemsland, og observatørlandenes holdninger til Loran Cs framtid.

Regjeringen har ikke lagt opp til nedleggelse av stasjonen på Bø i Vesterålen før en eventuell avslutning av NELS-samarbeidet. Det er også viktig å opprettholde nødvendig kompetanse ved stasjonen på Bø så lenge vi har et operativt Loran C-system, ettersom denne stasjonen samtidig er det tekniske kompetansesenteret for Loran C i Norge.

Jeg rekker kanskje også kort å si at jeg ser med tilfredshet på at et flertall i Stortinget er enig i de rammeområdene som ligger under komiteen. Vi står overfor store utfordringer i tiden framover, deriblant også når det gjelder Kystverket – hvilket jeg kan si noe om ved en senere anledning.

Presidenten: Det er ikke presidenten et øyeblikk i tvil om.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): Jeg ønsker fiskeriministeren hjertelig velkommen til debatten og håper at vi også i denne delen av den får utbytte av både spørsmål og svar.

Mitt utgangspunkt er først og fremst noe statsråden berørte i sitt innlegg: Loran C-systemets framtid. Jeg har med tilfredshet notert meg det statsråden sa. Men det vil være bra om dette ble litt forsterket – fordi det som har kommet til komiteen, er en betydelig usikkerhet i forhold til tidligere vedtak som er gjort, og i forhold til signaler som er gitt – og at det ble enda mer vektlagt at både kompetanse i miljøet, men også vakante stillinger som fins, blir tatt hånd om, slik at om vi senere skal endre grunnlaget for vedtak med tanke på en forlengelse av Loran C-systemet, må det ikke bli slik at vi da er uten evne til å ta innover oss det som forutsettes.

Et annet punkt er flyttingen av Kystverket til Ålesund. For de ansatte var det en vanskelig prosess både når det gjaldt deres personlige situasjon ved en slik flytting, og deres ønske om å ivareta Kystverkets kompetanse. I vår

(Froyn)

vedtok Stortinget å legge produksjonsavdelingen til Kabelvåg. I Regjeringens proposisjon foreslås det en ytterligere gjennomgang av Kystverkets oppgaver og organisering – og av den grunn en utsettelse av omdanningen av Kystverkets produksjonsavdeling til en forvaltningsavdeling fra 1. januar 2002. Syns ikke statsråden at et slikt forslag er en unødvendig plaging av de ansatte, straks etter den store omorganiseringen som har funnet sted? Og hva vil statsråden oppnå som ikke kan oppnås gjennom forvaltningsmodellen?

Statsråd Svein Ludvigsen: Først vil jeg takke for velkomstord. Hvis det i det lå at fiskeriministeren ikke har vært til stede under hele debatten, så har det sammenheng med at vi holder på med visse forhandlinger i Brussel som gjelder kvoter og fiskeri, som er grunnlag for at vi har behov for både Kystverket og Loran C.

La meg ta dette med Loran C først. Det har vært rimeleg klart i Loran C-saken at det ville gå mot nedbygging og avvikling. 11. september har endret på den situasjonen og gjort at denne saken har fått ny aktualitet. Jeg vil understreke at verken nedleggelse av Bø eller nedleggelse av Loran C er det tatt noe endelig standpunkt til. Men det er et hovedproblem når det gjelder Loran C: mangelen på brukere. De som skulle være potensielle brukere, har valgt bort Loran C til fordel for GPS.

Så har man problematikken knyttet til et back up-system. Jeg vil understreke at når Norge nå i høst påtok seg formannsvervet for Loran C-samarbeidet, så må det også oppfattes slik at vi har det samme synet i departementet som spøreren gav uttrykk for. Det er ikke tatt noen beslutning. Vi følger utviklingen i Loran C-arbeidet når det gjelder en eventuell tilknytning til Eurofix og Galileo.

Vi ser det slik i departementet at med den formannskapsrollen vi har påtatt oss, og med det samarbeidet som er, må vi gjøre oss opp våre egne oppfatninger. Men vi kommer ikke fra at dette er et spleiselag, og vi trenger flere brukere enn norske. Men jeg kan forsikre om at i det arbeidet som nå pågår, følger vi utviklingen, og det er som sagt ikke tatt noen definitiv beslutning. Både vi og de ansatte i Bø må nok leve med den usikkerheten som er. På den annen side vil jeg tro at også de ansatte i Bø har sett at det som nå har skjedd den senere tid, har endret litt på forutsetningene – til deres fordel. Men jeg har ikke noe løfte å gi her og nå.

Heidi Sørensen (SV): Også jeg er glad for at vi har fiskeriministeren blant oss her nå.

Jeg har lyst til å ta opp betydningen av sikkerhet til sjøs. Sikkerhet til sjøs er maktpåliggende hvis vi skal klare å få til – som ministeren tok opp – en overgang fra veitransport til sjøtransport. Det er også maktpåliggende om vi skal holde matfatet vårt rent – noe som kanskje er den viktigste utfordringen vi har – at vi sørger for at havområdene våre kan produsere trygg mat også i framtiden.

I innstillingen sier flertallet at man vil stanse omorganiseringen av Kystverket og ikke slutføre omdanningen til forvaltningsbedrift, men gjøre Kystverket til et aksje-

selskap. Erfaringene med å gjøre verk med ansvar for sikkerhet til aksjeselskap er svært delte. Det britiske jernbaneverket ble gjort om til aksjeselskap. Konsekvensene av det kjenner vi, i form av den reduserte sikkerheten som har vært på britisk jernbane. Det britiske jernbaneverket fikk beskjed om å lage lønnsomhetskalkyler, og da var det ikke bedrifts- eller samfunnsøkonomisk lønnsomt for dem å innføre automatisk togstopp. De livene man sparte med det, var ikke nok til at det var en lønnsom investering.

Da må jeg si at jeg er bekymret med tanke på sikkerheten til sjøs når vi nå kanskje skal gjøre Kystverket til et aksjeselskap. Skal en også her begynne med sikre lønnsomhetskriterier, begynne å veie hva et liv er verdt i forhold til sikkerhet? For ikke å snakke om hva miljøet og matfatet vårt langs kysten er verdt. Er det denne type lønnsomhetskriterier som skal ligge til grunn for Kystverkets videre behandling?

Statsråd Svein Ludvigsen: Først til representanten Heidi Sørensens betraktninger rundt dette med trygg mat og overgang av transport fra vei til sjø. Jeg er helt enig når det gjelder dette med trygg mat og trygg transport og sikkerhet i forhold til miljøplager, dette er det viktig at vi ivaretar. Regjeringen har også varslet at vi vil utarbeide en havmiljømelding – hvilket vil være nesten nyskapende i internasjonal politikk – hvor vi vil se ting i sammenheng. Vi har en ambisjon om at den meldingen skal legges fram før sommerferien, og den skal bli et grunnlagsdokument for satsing innenfor ulike felt på disse områdene.

Når det så gjelder omorganiseringen av Kystverket, understreker jeg at prosessen rundt omorganiseringen ikke er avsluttet. Spørsmålet om å gjøre etaten om til en forvaltningsbedrift vil bli vurdert i sammenheng med konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten og spørsmålet om hvor storbyhavnene bør ligge i tiden fremover.

Jeg tar med meg de synspunktene som er kommet, både fra forrige spører og fra representanten Sørensen. Men jeg kan forsikre om at uansett hvordan man organiserer Kystverket, så kan ikke ansvaret for sikkerheten privatiseres. Det er et offentlig ansvar, og ivaretagelse av sikkerheten vil ha førsteprioritet uansett fremtidig organisering. Vi har altså ikke trukket den endelige konklusjonen, men jeg tar med meg de synspunktene som representanten Sørensen brakte til torgs, som så absolutt er relevante.

Jorunn Ringstad (Sp): Fiskeriministeren la i innlegget sitt stor vekt på at ein måtte leggje til rette for utvikling av næringslivet på kysten. Han la vekt på sikker sjøtransport, og at det var viktig å få ein større del av transporten over frå land til sjø. Dette er ei oppfatning som veldig mange parti på Stortinget har, og som har vore understreka i veldig mange innstillingar frå samferdslekomiteen tidlegare.

Det er vel rett å seie at Høgre er eit av dei partia som ikkje har lagt skjul på at dei meiner at ein bør satse endå

sterkare på dette feltet. Difor var det med ei viss forventning eg las Bondevik II-regjeringa sin tilleggsproposisjon til budsjettet, fordi eg forventta at no kom ein del av det som Høgre har sagt i fleire år. Men eg oppdaga at det som stod frå Fiskeridepartementet, var ganske tynne greier, for å seie det rett ut. Det låg ikkje så veldig mykje der av det som ein skulle forvente etter tidlegare lovnader.

Eg merka meg at statsråden i innlegget sitt tok opp ein del av dei påplussingane som har vore. Men det er jo påplussingar som stort sett har kome frå Stoltenberg-regjeringa si side, og slett ikkje frå Bondevik II-regjeringa. Så mitt spørsmål til statsråden er: Er statsråden nøgd med dei påplussingane som Stoltenberg-regjeringa har kome med? Og kva tid kan vi forvente at lovnadene frå Høgre kan oppfyllest frå fiskeriministeren si side?

Statsråd Svein Ludvigsen: Jeg bekrefter det representanten Ringstad understreket, at det er stor enighet i Stortinget mellom alle partiene om at marin sektor har et verdiskapings- og sysselsettingspotensial som er større enn i de fleste andre næringer.

Jeg er også enig i at dette med sikkerhet langs kysten i forhold til miljøet er et prioritert område i alle partier. Derfor viste jeg også til at vi har som ambisjon tidlig på våren å komme med den såkalte havmiljømeldingen, som drar opp en rekke perspektiver og en rekke målsettinger innenfor disse områdene.

Så må jeg minne om at Sem-erklæringen, som ligger i bunn for det arbeidet vi skal gjøre, er et fireårsprosjekt. Vi har ingen ambisjoner om å bruke kortere tid på det, men vi har heller ingen ambisjoner om at det er et dokument som skal ligge til grunn for en regjering utover det. Da skal vi lage nye dokumenter. Men en del av det som ligger der, er så absolutt oppfylt allerede i årets budsjett. Derfor er det ikke slik som man kan få inntrykk av av representanten Ringstads spørsmål, at det som Stoltenberg-regjeringen har lagt fram, skulle det være en ambisjon om å ta bort. Det gode som er lagt fram der, viderefører vi. Der vi ikke var tilfreds, la vi inn våre egne prioriteringer innenfor den tidsramme og de muligheter som det alltid er for en ny regjering når de overtar. Så jeg kan bekrefte at det er en rekke forslag i Stoltenberg-regjeringens budsjettframlegg som jeg er fornøyd med. De har jeg videreført.

Når det gjelder representanten Ringstads spørsmål om når man skal få ytterligere tiltak fra Regjeringens side, så vil de komme i revidert nasjonalbudsjett og i de årlige budsjettene i de fire kommende år.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det ein har gjort i denne samanhengen, er å trekkja tilbake avgjerda om å gjera Kystverket om til ei forvaltingsbedrift, og eg må seia at det luktar AS. Det er visst statlege AS som skal løysa alle oppgåvene og alle problema me møter.

I dag kan eg orientera statsråden om at me har hatt ein debatt om dette med AS. Og dei partia som står bak forslaga om AS på andre område, seier delvis at det er viktig. Nokre seier nei, det er ikkje så viktig, dei seier at det

fører til få endringar, og nokre seier at det fører til mange endringar. Då lurar eg på kva statsråd Ludvigsen sitt bidrag i så måte er: Er overgang til aksjeselskap viktig? Fører det til store endringar? Kva for endringar vil det føra til heilt konkret for Kystverket?

No sa statsråden heldigvis i eit replikk svar at ein ikkje kunne privatisera sikkerheit. Men korleis kan ein privatisera verksemda utan å privatisera sikkerheita? Eller la meg spørja på ein annan måte: Korleis kan ein sikra seg politisk styring når ein ynskjer å organisera alle desse områda som aksjeselskap? Aksjeselskap er jo i sin konstruksjon laga for å tenkja bedriftsøkonomisk og ikkje ut frå omsynet til samfunnet, som sikkerheit, som er viktig på kysten, som det er elles, men ikkje minst viktig på kysten, for om det ikkje er trygt der, vert det fort veldig dramatisk.

Statsråd Svein Ludvigsen: Når det gjelder Kystverkets fremtidige organisering, har Regjeringen ikke trukket en endelig konklusjon. Derfor har vi også varslet at vi kommer tilbake til dette. Stortinget vil få det på behørig måte når vi har vurdert de ulike organisasjonsformer. Da kommer vår anbefaling, og vi vil gi en argumentasjon ut fra det.

Når man, enten det gjelder Kystverket eller andre etater, måtte tenke i retning av et aksjeselskap, er det hele tiden klart at man fra statens side, fra det offentliges side, må gi oppgaver og ansvar. Da er dette med sikkerheten når det gjelder Kystverket, en del som man ikke kan privatisere. Men det er en del av det vi skal forvalte uansett fremtidig organisering.

Men man har samtidig god erfaring med at organisering av etater ofte gir gode resultater i form av mer kostnadseffektiv drift og kostnadseffektive løsninger. Og jeg synes vi alle sammen i denne sal skal være opptatt av hvordan vi kan utnytte skattebetalernes – og i dette tilfelle brukernes – betaling for tjenester på en mest mulig effektiv måte. Da må organisasjonsform ikke være til hinder for at man får gode løsninger, både når det gjelder kostnadseffektiv drift, og når det gjelder å ivareta dette med sikkerhet.

Så kunne jeg kanskje bare få komme tilbake til første spørret, som jeg ikke rakk å svare fullt og helt. Vi er selvfølgelig oppmerksom på at enhver flytteprosess medfører en belastning for dem som har sin arbeidsplass i denne etaten. På den annen side har man også erfart at det er med på å vitalisere en organisasjon – Polarinstituttet, som har flyttet fra Oslo til Tromsø, er et eksempel på det. Det synes å være tilfellet også når det gjelder Kystverket, men for øvrig viser det seg at 14–15 ansatte antakelig følger med fra Oslo til Ålesund, og at vel 20 følger med fra Oslo til distriktskontorene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Bendiks H. Arnesen (A): Jeg har i mange sammenhenger hørt det bli hevdet at det ikke er mulig å vedta hvor folk skal bo. Det er selvfølgelig ikke slik at noen offentlig myndighet kan gjøre vedtak om hvor folk skal bo,

men de vedtak vi gjør her i Stortinget om bl.a. samferdsel, er svært avgjørende for hvor folk *kan* bo og hvor næringslivet *kan* utvikles i dette landet.

I denne sammenheng er jeg ikke altfor optimistisk i forhold til de signaler som gis fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet i denne budsjettinnstillingen, og som selvfølgelig støttes av Venstre.

Når vi nå opplever at disse partiene uten noen forutgående prosess og nærmest på sparket bestemmer at Posten, Luftfartsverket og NSB skal omgjøres til aksjeselskap, så er dette et meget foruroligende signal om hva vi som er bosatt i Distrikts-Norge, kan vente oss i fortsettelsen av privatisering, av markedsstyring og nedleggelser. Vi kunne nok ha forventet oss et slikt grep fra Høyre og Fremskrittspartiet, men det var en stor overraskelse at Kristelig Folkeparti ville være med på en slik linje. Jeg frykter at vi om ikke lenge får en situasjon hvor f.eks. brev- og pakkeportoer blir differensiert ut fra hvor i landet avsender og mottaker bor. Jeg frykter også at vi har sett våre beste dager med hensyn til postdistribusjon til alle husstander og bedrifter på alle virkedager.

Når det gjelder Luftfartsverket, tror jeg ikke at svaret på dagens utfordringer er mer AS, mer privatisering og mindre styring, men tvert imot mer statlig engasjement. Høye priser på flyreiser, faren for en dramatisk nedlegging av flyplasser i kortbanenettet og behovet for forbedringer av terminalbygg ved flere flyplasser tilsier at det i alle fall ikke er mindre offentlig engasjement som skal til for luftfarten.

Vi må sikre at vi kan opprettholde en lufttrafikk som er tjenlig for bosetting og næringsvirksomhet i alle deler av landet, og vi må være klar over at noen områder av dette landet heller ikke har toget som et alternativ.

Når det gjelder konkurransutsetting av fergetrafikken, tror jeg ikke dette vil bedre tilbudene for de reisende og arbeidsforholdene for mannskapet, men i større grad være et spørsmål om inntjening og kostnadsreduksjoner som kan påvirke både rutetilbud og sjøsikkerhet i negativ retning.

Norge er et langstrakt land med få mennesker og spredt bosetting. I et slikt land må det først og fremst tas samfunnshensyn og i mindre grad markedshensyn dersom vi skal opprettholde bosetting og næringsutvikling i alle deler av landet.

Flertallets høyrepolitikk passer kort og godt ikke i Norge.

Jeg ser på mine reiser i Distrikts-Norge mange virksomme og verdiskapende bedrifter, ikke bare innenfor fiskeri, havbruk og landbruk, men også innenfor høyt teknologi og andre typer næring. Det må være Stortingets oppgave å legge alt til rette for å utnytte alt potensial til verdiskaping i dette landet, også i distriktene.

I dag sliper mange livskraftige bygder med en fylkesveistandard som folk i sentrale strøk ikke ville ha akseptert som gangvei til hytta si. Slike elendige veier er mange bedrifter avhengig av for å få produktene sine ut til markedet. Dette medfører kostbare omlastinger og mange forsinkelser som er til stor ulempe for næringslivet. Slik kan det ikke fortsette. Staten må snarest gi en ekstra

hjelp til de fylkene som har de fleste kilometerne fylkesvei, og hvor standarden er dårligst.

La meg til slutt si at jeg er forundret over at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet med et pennestrøk kutter i kompensasjonen for økt arbeidsgiveravgift, midler som fylkene har planlagt og igangsatt bruken av. Dette er et nytt slag mot distriktene.

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

Sverre Myrli (A): Jeg er faktisk ikke så overrasket over det som vi ser tegne seg nå i dag. I forrige periode foreslo jo Fremskrittspartiet og Høyre nesten til det kjedsommelige å gjøre aksjeselskaper av omtrent alle bedrifter og alle virksomheter som finnes innenfor Samferdsels-Norge. Forskjellen på nå og da er at sentrumpartiene og Arbeiderpartiet og SV stemte ned forslagene i tur og orden etter som Høyre og Fremskrittspartiet la dem fram. Venstre var med på noen av dem, men, som sagt, i det store og det hele var det sentrum, Arbeiderpartiet og SV som stod sammen. Det som er overraskende i dag, og det som plutselig har skjedd på to måneder, er jo at Kristelig Folkeparti til de grader har solgt seg til Fremskrittspartiet og Høyre.

For å holde meg til NSB: Det som nå gjøres, er i alle fall ikke gjort for å styrke jernbanen. Høyre og Fremskrittspartiet har aldri vært varme talsmenn for mer jernbane og styrking av NSB i denne salen. Det som nå gjøres, gjøres ikke ut fra samferdselsmessige vurderinger, men rett og slett ut fra rein høyreideologi. Ut fra det nye styringssystemet for NSB skal Stortinget annet hvert år trekke opp de overordnede prinsipper for statens eierskap i selskapet. Det er det ikke lenge siden Stortinget gjorde. I juni nå i år gjorde Stortinget det. Jeg står her med ei innstilling datert den 7. juni. Den datoen blir vel kanskje i norgeshistorien husket for noe annet enn denne innstillinga, men der står det i alle fall:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at staten skal videreføre sitt eierskap i NSB som i dag, og at selskapet skal bestå som et særlovsselskap.»

I debatten den 14. juni sa Jan Sahl – jeg setter stor pris på at han er til stede i salen her:

«Det skulle bare mangle om ikke NSB skulle få arbeidsro. Jeg tror det er nettopp det som trengs.»

Og Rigmor Kofoed-Larsen, hovedtalskvinne i Kristelig Folkeparti, sa:

«Vi ønsker å videreføre statlig eierskap i NSB, nettopp fordi vi vil noe med selskapet.»

Dette er en useriøs måte å gjøre det på, og det er en uforsvarlig måte å gjøre så store grep på.

Hva blir så neste skritt? Jeg går ut fra at Høyre får støtte til å selge aksjene i Flytoget, som de foreslo i vår. Og etter at NSB blir aksjeselskap, blir det vel flertall for å selge ned statens aksjer i NSB. Jeg går ut fra at Kristelig Folkeparti heller ikke har noen skrupler med det. Så lenge partiet går med på å selge aksjer i Arcus, en bedrift

som produserer brennevin, går partiet sjølsagt også med på å selge ned aksjer i et selskap som bare kjører tog.

Jernbanen hadde fortjent å bli behandlet på en mer seriøs måte!

Øyvind Halleraker (H): Det er gledelig at et flertall i komiteen går inn for at Hardangervidda skal holdes åpen kommende vinter. Hardangervidda er definitivt den mest attraktive øst-vest-forbindelsen for næringslivet og for trafikanter generelt mellom Østlandet og Norges nest største by, som er Bergen. Det er derfor viktig at man er forutsigbar i sin politikk, både overfor folk og dyr.

Ja, jeg sa dyr, fordi det er en dreining i flertallets merknad i retning av å holde vegen åpen i en slags sameksistens mellom villrein og trafikanter. Og det kan meget vel hende at dette vil fungere i et praktisk formalisert samarbeid mellom Direktoratet for naturforvaltning og Statens vegvesen. Men jeg tror at vi etter hvert må bestemme oss for at vi ønsker å forvalte denne unike villreinstammen på en skikkelig måte, og vi ønsker at næringslivet og befolkningen i Bergen og på Vestlandet skal sikres en god forbindelse, med forutsigbar regularitet over Hardangervidda, sommer som vinter.

Statsråden har gledeligvis også åpnet for Hardangerbrua ved å støtte det opplegget som er lagt fram fra Vegdirektoratet, om et videre arbeid med planoppdatering og konsekvensanalyse for prosjektet. Hordaland fylkeskommune har prioritert dette prosjektet på topp. Men da må vi antakelig legge deler av vegen over vidda i tunnel, slik at vi imøtekommer både transportinteressene og villreinteressene. Dette spørsmålet er for viktig til stadig å bli skjøvet på. Det gjelder viktige prioriteringer som angår svært mange mennesker. Det fortjener derfor en konstruktiv løsning som alle parter kan leve med.

Anne Berit Andersen (H): I mitt tidligere innlegg snakket jeg mye om Statens vegvesen. Det jeg vil ta opp nå, er hvor viktig det er med gode og trygge veier. Et bedre veinett er nødvendig for å skape ny virksomhet og utvikle eksisterende næringsliv, og ikke minst er dette viktig for distriktene. Økt satsing på veinettet er et viktig element i Samarbeidsregjeringens distriktspolitikk.

Et bedre veinett vil også være med på å styrke sikkerheten på veiene. Som jeg sa tidligere: Det er viktig for å redusere transportkostnadene, og det er viktig for distriktspolitikken. Men dessuten: Ulykkestillene må ned! Vi har vel alle noen som står oss nær, som ferdes på veiene. Jeg har mer enn én gang trukket et lettelsens sukk når jeg hører at min datter har kommet trygt fram fra Søgne til Oslo med bil. Det handler om trygghet, og det handler om sikkerhet.

Derfor er jeg glad for at det på veibudsjettet er en økning i riksveibevilningene på 447 mill. kr i forhold til 2001-budsjettet, inkludert de 100 mill. kr Samarbeidsregjeringen la inn, og i tillegg har vi ved forliket fått ytterligere 11 mill. kr i riksveibevilninger. Det er viktig at vi klarer å bygge ut og bedre standarden på veistreknings med stor trafikkbelastning og høye ulykkestill.

Eksempler på slike strekninger er E18 og E39 gjennom Agderfylkene og E6 gjennom Østfold. Det er derfor svært positivt at Samarbeidsregjeringen har funnet rom for økte bevilgninger til E18 Brokelandsheia-Vinterkjær i Aust-Agder med 40 mill. kr utover det regjeringen Stoltenberg foreslo. I tillegg økes på inneværende års budsjett lånerammen fra 60 til 230 mill. kr til E18 Aust-Agderpakken. Dette medfører at arbeidet kan forseres og ferdigstilles raskere. E6 gjennom Østfold får også en økning, samtidig som denne strekningen kan vurderes som OPS-prosjekt.

Er det noe som er viktig for meg – mer enn dette å få gode veier – så er det å få ned ulykkestillene. Vi vet at jo flere vi kan få reddet, jo bedre og tryggere vil vi få det i hverdagen.

Rolf Terje Klungland (A): Lista flyplass i Vest-Agder var før 1995 en militær flyplass. Da flyplassen ble lagt ned, etter store protester, ble det startet opp rutetrafikk av lokale, private aktører.

For vestregionen i Vest-Agder fylke, som også er kalt Lister-regionen, betyr selvfølgelig et slikt kommunikasjonsstilbud svært mye. Lister-regionen ligger midt mellom Stavanger, altså Rogalandsbyen, og Kristiansand, Agderbyen. Lister-regionen er nå preget av fraflytting.

Flyselskapene har i dag problemer med å få til en kommersiell rutedrift når det gjelder persontrafikken. Dette har sammenheng med at veistandarden til Farsund er svært dårlig. En bedring av veistandarden ligger heldigvis inne i veiplanen. For å opprettholde infrastrukturen for flyplassen må det være persontrafikk. Når veien blir bygd, vil potensialet på flyplassen bli økonomisk regningsvarende.

Alle som kjenner situasjonen i Vest-Agder, ser også viktigheten av at Lista flyplass blir en aktiv flyplass i framtiden. Nåværende næringsminister Ansgar Gabrielsen uttalte i valgkampen at for Lista Fly og Næringsparks vedkommende har rutflyging høyeste prioritet.

Stortinget og Regjeringen har tunge forpliktelser etter at de valgte å legge ned forsvarsvirksomheten på Lista. Det vil bli kolossale kostnader dersom flyplasstripen må rives opp, i forhold til det lille man må ut med for å få til rutflyging. Daværende stortingsrepresentant og nåværende næringsminister Ansgar Gabrielsen uttalte videre at han syntes kravet om statlig støtte og det å få lagt flyruten ut på statlig anbud absolutt er et naturlig krav. Nå har kommunen og fylkeskommunen søkt om å bli med i anbudsrunder. Aktørene fra Vest-Agder har søkt om et maksimalbeløp på 3 mill. kr i året.

Jeg tillater meg å spørre samferdselsministeren: Har næringsministeren vært i kontakt med samferdselsministeren om denne saken, som etter hans mening har høyeste prioritet? Og videre: Vil samferdselsministeren sørge for at Lista flyplass blir opprettholdt, til gode for næringsliv og befolkning i Lister-regionen?

Signe Øye (A): Det er med spesiell oppmerksomhet jeg har lyttet til debatten her i dag. Det er ganske oppsiktsvekkende at E6 i Østfold er blitt nevnt i veldig man-

ge innlegg. Plutselig er mange i denne salen opptatt av alle dødsulykkene og alle de alvorlige ulykkene som har skjedd på E6 i Østfold. Og jeg minner om den stygge statistikken: Ser vi på bare de siste ti årene, «står det en kiste» for hver kilometer langs E6 – på en strekning på seks mil. Det er altfor mange tragedier, og noe må gjøres.

Men vi stopper ikke disse ulykkene ved å uttrykke vår bekymring fra denne talerstolen. Her må det bevilgninger til, slik at vi kan bygge trafikksikre veier. Derfor er det helt umulig å forstå Kristelig Folkeparti og Høyres prioriteringer da budsjettet fra regjeringen Bondevik kom i høst med økte bevilgninger til vei uten at stamveiene i Østfold – våre viktigste veier til utlandet – fikk en eneste krone. Nei, det var andre veier som ble prioritert. Glemte var alle valgløftene fra Bondevik og Petersen, glemte var alle ulykkene i Østfold. Arbeiderpartiregjeringen prioriterte 15 mill. kr til planlegging som først og fremst må på plass, og nå ytterligere 35 mill. kr til E6 og E18 i Østfold, slik at begge disse veiene kunne starte opp med nye parseller neste år. Det får vi ikke flertall for.

Fremskrittspartiet reiste rundt i Østfold i to hele dager så sent som i november og skrytte av at de ville prioritere E6 og E18 i Østfold. Det blir da latterlig når Fremskrittspartiet nå har godtatt et forlik som ender opp med 10 mill. kr til E6 og ikke ett øre til E18. Men nå tror jeg folk etter hvert har avslørt alt pratet som det ikke blir noe ut av i praktisk politikk. Fremskrittspartiet kunne fått til større bevilgninger på disse veistrekningene – der helt klart flest liv går med, der det er flest alvorlige ulykker, der 75 pst. av all langtransport går, og der trafikkveksten er dobbelt så høy som i resten av landet – om de hadde gått sammen med Arbeiderpartiet. Dersom Fremskrittspartiet var opptatt av å spare liv og hindre alvorlige trafikkulykker, kunne de prioritert annerledes. Det ønsket de ikke.

Det er positivt at statsråden lover å forsere E6 og E18 og lover å komme tilbake med et forslag om hvordan dette skal skje. Men det er også slik at dersom det ikke kommer mer penger i 2002 til Østfoldpakka enn de 10 mill. kr som det nå ser ut til å bli flertall for, vil det bli vanskeligere å få til en forsering av tidsplanen, fordi det er umulig å ha anleggsarbeid langs hele veien samtidig som trafikken skal fram. Det forutsetter også at disse 10 mill. kr som nå blir bevilget, blir brukt til å få satt spaden i jorda.

Ola Røtvei (A): Omorganiseringen av samferdselssektoren har vært det store temaet så langt i debatten i dag, og jeg er enig i at det er viktig. Det handler om mulighet til å få politisk og statlig styring av denne viktige sektoren, og etter min oppfatning er samferdselssektoren kanskje et av de viktigste redskaper vi har i nærings- og distriktpolitikken.

Jeg konstaterer at representanten Holten i et replikkordskifte tidligere i dag ikke hadde noen konkrete argumenter å komme med mot den selskapsformen som Posten og NSB har i dag, en selskapsform som man altså mener ikke kan møte morgendagens situasjon. Isteden bruker Holten tida på å understreke at Kristelig Folkeparti vil ha statsaksjeselskap, noe statsråden følger opp, og

faktisk konkluderer med at Stortinget ikke forstår hva som er forskjellen mellom BA og aksjeselskap. Jeg skal la det ligge, men vil prøve meg på en annen konklusjon. I innstillingen bruker flertallet begrepet «aksjeselskap», ikke begrepet «statsaksjeselskap», og det kan ikke tolkes på noen annen måte enn at disse selskapene skal privatiseres på kort eller lang sikt. Her er det helt bevisste valg av begrep. Derfor er det ingen tvil om at Kristelig Folkeparti og flertallet har lagt et løp for å ofre det politiske redskapet når det gjelder Posten og jernbaneanettet på kapitalens alter.

Så noen ord om produksjonsvirksomheten til Statens vegvesen. Utenfor dette hus, og kanskje også i dette hus, blir det framstilt som om det er bortimot offentlig monopol på vegbyggingområdet. Dette er feil. Vi har en blandingsdrift mellom privat og offentlig produksjon som har fungert meget godt på vegsektoren. Og hvorfor har vi offentlig og statlig produksjon? Jeg kan summere opp det i fem punkter: Vi har det på grunn av beredskapen og servicen, fordi vi ønsker et statlig korrektiv i markedet, forskning og utvikling, men kanskje ikke minst på grunn av byggherrekompentansen til Statens vegvesen. Beredskapen og servicen er viktig for alle vegfarende. Å ha et korrektiv i markedet er også viktig. Jeg vil bare minne denne forsamlingen om hvorledes det var da private hadde monopol på asfaltproduksjonen. Da staten begynte med dette, gikk prisene ned med 25 pst. Altså: Skal Statens vegvesen kunne eksistere i framtida, må de ha tilgang til produksjonskompetansen. Erfaringene fra andre land understreker nettopp dette behovet. Hvis produksjonen flyttes bort, kan det ikke ses på som noe annet enn en konkret nedbygging av Statens vegvesen som et korrektiv i vegpolitikken.

Carsten Dybevig (H): Jeg vil rose statsråden og Regjeringen for å vise handlekraft i forhold til de utfordringer som vi har på samferdselssektoren. Innstillingen gir en fornuftig og helhetlig prioritering til de ulike formålene. Det gir en riktig balanse mellom miljø og ikke minst de enorme trafikkproblemer som finnes i sentrale strøk. Imidlertid er det også en balansert fordeling mellom distrikter og sentrale strøk.

I Norge mangler det ca. 90 mil motorvei i forhold til trafikkgrunnlaget. Særlig var statsrådets lovnader om å forsere utbyggingen av E18 og E6 gjennom Østfold svært gledelig. En forsert utbygging er helt nødvendig, slik statsråden poengterer, sett i lys av de enorme trafikkproblemer som finnes i Østfold – kilometervis med køer langs E6 og mange unødvendige dødsfall og lemlestelser som følge av grufulle trafikkulykker. 80 pst. av gods- og biltrafikk inn til Norge kommer gjennom Østfold på disse veiene. Norsk næringsliv har store ekstra transportkostnader som følge av dårlig veistandard.

Det er hyggelig at statsråden legger så stor vekt på å løse de trafikale problemer i Østfold. Jeg vil også få lov til å gratulere Arbeiderpartiet med en helomvending i denne saken om å støtte en forsert utbygging av E6 og E18 bare 14 dager etter Stoltenberg-regjeringens avgang. Arbeiderpartiet har i årevis nærmest brukt alle argumen-

ter for *ikke* å bygge ut E6 til firefelts motorvei og E18 til tofelts motorvei. Uten statsrådets lovnader ville Arbeiderpartiets forslag om ikke å gjøre noe før 2011, blitt stående med de konsekvenser dette ville ha. Så dagens innspill fra Arbeiderpartiet kan jo se ut som et lite skuespill i forhold til de faktiske realiteter som har vært i denne saken tidligere. Og Signe Øyes angrep på både Bondevik og Petersen blir feilslått når Arbeiderpartiet først skiftet standpunkt i opposisjon. Men denne regjeringen handler, den bortforklarer ikke.

Når statsråden og Regjeringens forslag om forsert utbygging skal komme opp som egen sak her i Stortinget,

er det en seier for de veifarende langs disse trafikkfelle-
ne, og vil da med sannsynlighet få flertall om Arbeider-
partiet og Fremskrittspartiet støtter det. Så jeg vil nok en
gang få takke statsråden for hennes initiativ.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at å omtale
medrepresentantens opptreden i salen som skuespill, nep-
pe er høvelig tale.

Formiddagens møte vil nå bli hevet, og nytt møte blir
satt kl. 18.

Møtet hevet kl. 15.05.

Møte torsdag den 13. desember kl 18

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n :

Sakene på dagens kart (nr. 29)

Man fortsatte behandlingen av

s a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2002 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002))

s a k n r . 2

Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar mv. for 2001 på Samferdselsdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 50 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 18 (2001-2002))

s a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate fleire aktørar på Jernbaneverket sitt banenett (Innst. S. nr. 49 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:12 (2001-2002) unntatt pkt. 2)

Presidenten: Før vi går vidare med debatten, vil presidenten bare si at vi nå snart er oppe i samme antall 3-minuttersinnlegg som da vi startet på 3-minuttersinnleggene. Det blir en lang kveld hvis det skal fortsette på denne måten. Vi har mange flere saker pluss et odelstingsmøte. Presidenten ber representantene ta hensyn til det når de tenker på å tegne seg til flere 3-minuttersinnlegg.

Rune J. Skjælaaen (Sp): Fergesambandet Hjellevad –Klokkevik i Hordaland fylke er et riksvegsamband som er foreslått nedlagt. Begrunnelsen er at risikonivået er høyt, og at ferjen som i dag går der, ikke fyller nødvendige sikkerhetskrav.

Komiteens flertall støtter nedleggelsen og deler tydeligvis departementets syn om at en ny ferje ikke er effektiv ressursbruk, som det står. Slik saken står i budsjettinnstillingen, er ikke noe alternativ for dette ferjesambandet på plass, heller ikke det økonomiske ansvaret ved en nedleggelse. Situasjonen er jo den at fergen går innom to øyer med 70 fastboende som ikke har noe alternativ transport til og fra, og argumenteringen om at trafikantene har omkjøringsmuligheter, som det står i proposisjonen, virker derfor noe underlig.

I budsjettinnstillingen har Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet en merknad om at ferjesambandet ikke skal legges ned så lenge innbyggerne på

Lerøy og Bjelkarøy ikke har et annet fullgodt alternativ. Dette har altså ikke regjeringspartiene eller Fremskrittspartiet sluttet seg til.

Når det er snakk om en nedleggelse, antar jeg at det ikke er penger på 2002-budsjettet til å drive sambandet når fergen senere i kveld foreslås nedlagt.

Så har parlamentarisk leder for Høyre forrige fredag sagt til NRK – på Vestlandsrevyen – at departementet skal ordne opp. Og da er spørsmålet: Vil Regjeringen sikre riksvegsambandet inntil et fullgodt ferjealternativ er på plass? Det er det faktisk svært viktig å få en avklaring på overfor Sund kommune, Hordaland fylkeskommune og ikke minst beboerne på Lerøy og Bjelkarøy, som ikke har noe transportalternativ. Jeg håper statsråden i løpet av debatten vil svare på det.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): På slutten av debatten vil eg takka for ein sakleg debatt. Det er kraftig stor usemje – det er ei klar blokkdeling – i Stortinget i dag, og dersom dette er vegen den nye regjeringa skal gå, vert det mot høgre, og ganske kraftig mot høgre.

Det eg er lei for, er at eg ikkje får tak i grunngjevinga for AS: Målet med å laga AS er at ein skal få betre, sikrere og meir effektiv samferdsel. I Arbeidarpartiet er vi òg for betre, sikrere og meir effektiv samferdsel, men vi trur ikkje på aksjeselskapsforma som verkemiddel.

Eg forstår godt at Høgre og Framstegspartiet er glade i dag. Dei har fått gjennomslag for ein politikk som dei før ikkje har fått fleirtal for i denne salen. Det står i Nasjonal transportplan at dei vil ha AS, og at dei etter kvart vil privatisera. Eg kjenner meg ikkje trygg på at aksjeselskap skal lesast som statleg aksjeselskap. Det står ikkje ein einaste plass i innstillinga.

Eg er òg pragmatisk til korleis me skal gjera det, men måten sjølve vedtaket er fatta på, eller «beslutningen», for å bruka det omgrepet, er gjort på, er ganske oppsiktsvekkjande. Og når ein då gjer eit poeng av at dei jo skal få lov å vera med og bestemma, kjenner eg det nesten slik som når ein far seier til dottera si at du *må* gifta deg meg han, men du skal få lov å bestemma korleis bryllauget skal vera. Det er å gje påverknad på ein ganske liten del når på ein måte målet står fast.

Og det er, som sagt, ikkje slik at det er Høgre og Framstegspartiet som har endra syn, men det er Kristeleg Folkeparti. Representanten Holten snakka om at på fem år kunne mykje endra seg. Difor kunne dei vera for AS i dag, sjølv om dei var imot det for fem år sidan, som Bondevik då var. Det som er meir oppsiktsvekkjande, er at Kristeleg Folkeparti var imot dette den 14. juni ved representanten Sahl. Det er svært oppsiktsvekkjande. For dei som følgjer litt med i politikken, og som er opptekne av dette ute i landet, må det vera ganske sjokkerande.

Eg har lyst til igjen å utfordra Kristeleg Folkeparti på kva syn dei har på kven som er for dette, kven som betyr noko i desse bransjane. Posten og NSB er for dette, seier dei. Ja, det er eit par stykke i leiinga som har uttalt seg. Dei får jo meir makt ved dette, men Posten og NSB er meir enn leiinga. Det er faktisk ganske mange tusen tilsette. Er Kristeleg Folkeparti rett og slett ikkje opptekne

av dei tilsette verken som ressurs eller som personar som har rett til å uttala seg i det heile?

Eg har fått lite svar på det eg har spurt om, men eg skjønar det går mot AS, og eg er redd det går mot privatisering.

Jorunn Ringstad (Sp): Innstillinga frå samferdslekomiteen og denne debatten har vist at Framstegspartiet har fått gjennomslag for politikken sin når det gjeld omstruktureringa av samferdsleområdet. At Høgre støttar dette, er inga overrasking. Dette er ein politikk som Framstegspartiet og Høgre har stått for og framleis står for.

Eg har tidlegare i dag gitt uttrykk for at eg undrar meg over at Kristeleg Folkeparti har det standpunktet som dei no gir uttrykk for, då på bakgrunn av dei merknadene som Kristeleg Folkeparti var med på berre for nokre månader sidan.

Det blir elles litt enkelt når hovudtalsmannen for Kristeleg Folkeparti i debatten brukar garantiar frå samferdsleministeren som viktig del av forklaringa for Kristeleg Folkeparti sine nye standpunkt. Då eg i replikkordskiftet stilte spørsmål til statsråden og bad om stadfesting på garantien og litt om grunnlaget for garantien og garantilengda, kom det ikkje noko svar. Då er det grunn til å spørje om Kristeleg Folkeparti har bygt det nye standpunktet sitt på sviktande grunnlag, eller skal vi heller seie på sandgrunn?

Eg veit at mange i Kristeleg Folkeparti sine rekkjer ute i fylka er både undrande og kritiske til det som skjer med Kristeleg Folkeparti i regjering og storting. I Sogn og Fjordane har det vore fylkesting dei siste dagane, og der har fylkestingsmedlem og tidlegare statssekretær i Samferdselsdepartementet, Svein Ottar Sandal, ifølgje avisa Firda frå onsdag den 12. desember vedgått «ope at KrF i Sogn og Fjordane er samd i deler av kritikken mot regjeringa», og at dei «på desse punkta kan vere med på å danne felles front».

Og vidare står det i avisa Firda:

«Han kritiserte kraftig måten Frp gjekk fram på i Stortinget, og varsla rett ut – tre månader etter regjeringsdanninga – at KrF kan kome til å hoppe av.

– Vi veit ikkje konsekvensane enno. Førabels er det for tidleg å felle ein dom. Men på eitt tidspunkt må vi stogge opp og sjå om vi får det vi eigentleg har ønskt. Sett frå Sogn og Fjordane, har vi ikkje fått nok att i dette budsjettforliket», sa Svein Ottar Sandal.

– Dette må kallast klare ord frå Kristeleg Folkeparti sine folk ute. Spørsmålet eg har lyst til å stille, er om stortingsgruppa og regjeringsmedlemmene frå Kristeleg Folkeparti lyttar til sine tillitsvalde, og om Kristeleg Folkeparti har same haldning i regjering, storting og ute i medlemsmassen.

Grethe Fossli (A): Valgkampen i Akershus, og spesielt på vestsiden, var preget av samferdselspolitiske utfordringer en finner i den delen av fylket.

Fra vår side har vi prioritert tre hovedoppgaver:

- dobbeltsporet Asker–Skøyen
- kollektivtilknytningen til Fornebu
- E16 fra Sandvika til Sollihøgda

Det er en glede å kunne konstatere at framdriften av disse nå er på plass. Spesielt er det bra at trusselen om en eventuell omdisponering av midlene til E16 til andre prosjekter er borte. Denne trusselen lå der en stund fordi Bærum kommune bad om mer tid til å utrede et ekstra alternativ til trasé. Nå er pengene der, og beboerne langs E16 er fornøyd, og kommer nok til å puste lettet ut i kveld når avstemningen er ferdig, og de vet at pengene ligger der, selv om det muligens vil bli noen forsinkelser.

En kort kommentar også om dobbeltsporet Asker–Skøyen. Selv om det vil være noen år til vi kan ta det i bruk, ser vi som er brukere av NSBs lokaltog fram til dette. Dagens tilbud er preget av fulle tog og forsinkelser. Derfor er det viktig for oss å holde tempoet og finansieringen oppe, slik at vi er garantert at arbeidet med dobbeltsporet holder planen.

Jeg har også lyst til i den forbindelse, når jeg er inne på NSB, å avlegge en liten visitt og en kommentar til Høyres forslag om å legge til rette for konkurranse innenfor persontrafikk på Jernbanelinjen's skinneganger, og at en i den forbindelse må ta hensyn til bl.a. sporkapasiteten. Jeg regner med at de ikke tenker på strekningen Asker–Oslo. Der er det ikke plass til så mye som én liten ekstra avgang.

Ellers er det litt fristende å komme med en liten invitt til Høyre, som i valgkampen gikk høyt ut og lovt å prioritere E18 nå. Både lokale kandidater fra Høyre, samt daværende samferdselspolitiske talsmann, besøkte Asker og Bærum og lovt flere ganger E18 nå. Da er det med undring vi konstaterer at samferdselsutfordringene på vestsiden i Akershus ikke er nevnt med et eneste ord i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4, heller ikke E18.

Modulf Aukan (KrF): Fleire talarar har i denne debatten teke til orde for eit betre tilbod når det gjeld kollektivtrafikken. Og meir gods over på kjøll har også vore eit uttalt mål ifølgje fleire planar som har passert dette huset i dei seinare åra.

Eit prosjekt som kombinerer desse to målsetjingane på kysten, er realiseringa av skipstunnel gjennom Stadeland. Dette prosjektet har no mognast gjennom planlegging og grunnboring, slik at neste trinn no peikar fram mot vedtak og gjennomføring. Det må ikkje no vera tvil om viljen til å føra dette fram til ei fysisk løysing, slik at dette ekstremt farlege havstykket kan unngåast for den delen av skipsfarten som det her gjeld for. Eg ser i den samanhengen fram til den meldinga som Regjeringa har varsla om prosjektet.

Eg er glad for at det i denne innstillinga har vore sagt at ein skal evaluera dei seks ferjesambanda som i dag er såkalla anbodssamband. Det er openbert at bruken av såkalla bruttokontraktar i desse sambanda ikkje er ein optimal metode for å oppnå mest mogleg teneste for kvar krone.

La det vere sagt i denne debatten at skal ein gjennomføra anbod i ferjetrafikken – og det ser eg vil koma – må det vera slik at selskapa som deltek i denne konkurransen, har økonomisk interesse av at brukarane er fornøgdde, og at selskapa får inntektene av trafikken. Dette vil skapa større interesse i selskapa for å gje gode tilbod. I den samanhengen finn eg grunn til å nemna at den detaljstyringa vi har i dag når det gjeld ferjemateriell, er veldig sterk. Skal ein driva etter anbodsprinsippet, må selskapa få større fridom over disponeringa av det materiellet som ferjeselskapa rår over. Utan det vil ikkje dette verta ein effektiv anbodskonkurranse.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): Eg finn det nødvendig å gjera statsråden merksam på to fleirtalsmerknader når det gjeld behandlinga av Nasjonal transportplan. Begge står på side 83 i Innst. S. nr. 119 for 2000-2001. Den eine gjeld betre kommunikasjonar i Ryfylke – eit område i Rogaland der det framleis er nattestengt og kolonnekøyring 365 dagar pr. år – og det heitte frå komiteen:

«Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Framstegspartiet, Høgre, Senterpartiet og Venstre viser til omtale av ulike løysingar for fastlandssamband for Ryfylke og at revisjon av Transportplan for Ryfylke er under arbeid.

Desse medlemmene reknar med at departementet fylgjer denne saka nærare opp når lokalpolitiske vedtak er klare.»

Dei lokalpolitiske vedtaka var klare i juni. Fylkestinget sørgde i desember for ytterlegare avklaring når det gjaldt førehandsinnkrevjing av bompengar for å realisera fastlandssambandet, Ryfylke-sambandet og Finnfast. Eg ser fram til å oppfølging frå statsråden si side.

Så til temaet alternativ bruk av ferjetilskot. I Senterpartiet var vi fornøgdde med det breie fleirtalet som står bak merknaden om dette i Innst. S. nr. 119. Det vart til stor glede i Rogaland at eit breitt fleirtal bad Regjeringa koma tilbake med ei eiga sak om dette til Stortinget. Eitt av prosjekta som synest høgaktuelt som pilotprosjekt for ei slik utprøving, er Finnfast. Eitt parti, nemleg Venstre, fann det nødvendig med eigen merknad og eigne fråsegn til media. Dei framstilte eige engasjement som sterkare enn det alle vi andre hadde, for å få til realisering av slike løysingar.

I dagens innstilling er det nye merknader som på nytt understrekar at Regjeringa må koma tilbake til Stortinget der dette er aktuelt. Eg er overraska over den lunkne haldninga som Høgre og Kristeleg Folkeparti viser i sin merknad. Det veit eg at òg t.d. fylkesordføraren, frå Høgre, i Rogaland er. Måten dei uttalar seg på, gir grunn til å spørja statsråden kva planar ho har i forhold til oppfølging. Ho har vel ikkje tenkt å stilla Gunnar Kvassheim, May Britt Vihovde og dei som trudde på Venstre, i forlegenheit når dei flaggar så høgt eit eige og ekstra sterkt engasjement for å få til fleire fastlandssamband med medfinansiering frå ferjetilskotsmidlar?

Jan Sahl (KrF): Det er rørende å høre opposisjonens varme omsorg for Kristelig Folkeparti og de problemer

som nattmøtene skaper for oss, bl.a. uttrykt av representantene Meltveit Kleppa, Ausdal Starrfelt og Ringstad. Jeg kan berolige de samme med at disse forhandlingene kom i land på dagtid, og vi vedkjenner oss faktisk vedtakene. Jeg vet om andre forhandlinger, hvor for øvrig Senterpartiet var med, som skjedde med Arbeiderpartiet i de sene nattetimer for ca. et år siden. Men det er kanskje best at jeg ikke kommenterer det videre.

Så til representanten Tomas Norvoll – som lover minst og holder mest, ifølge ham selv. Han bagatelliserer vår satsing på å få flyprisene ned og konkluderer med at bortfall av flypassasjeravgiften er uten betydning. Maken til å kaste stein når man selv sitter i glasshus, synes jeg man skal lete lenge etter. Hva har Arbeiderpartiet gjort for å få flyprisene ned? Absolutt ingen ting! Her kan jeg også prøve meg på å være historieskriver og vise til behandlingen av Nasjonal transportplan, hvor det lengste Arbeiderpartiet kunne strekke seg, var til å være med på en flertallsmerknad om reduserte priser på det regionale rutenettet. Arbeiderpartiet ville overhodet ikke være med på de forslag som SV og sentrumspartiene hadde i forhold til stamrutenettet.

Så til Bendiks Harald Arnesen, som spådde rasing av distriktene når disse AS-ene kom. Jeg ber om unnskyldning, men jeg trodde det var Stoltenberg-regjeringa som fikk et distriktsopprør mot seg sist vinter og vår, og som fikk et valgresultat i tråd med det. Jeg vil minne representanten Bendiks Harald Arnesen om at det opprøret startet faktisk i nord. Og så vidt jeg har forstått av evalueringprosessen i Arbeiderpartiet etter valgkampen, er dette erkjent i dag, ifølge media. Men jeg tar advarslene til representanten Bendiks Arnesen på alvor, og jeg håper at vi i fellesskap skal unngå et slikt opprør i den nære framtid.

Til slutt til representanten Sverre Myrli, som tradisjonen tro viser sine evner til å beskrive historien. Jeg vedkjenner meg selvfølgelig tidligere felles merknader der vi understreket at NSB BA fortsatt skal være et statlig selskap. Det var nettopp det jeg framholdt i mitt hovedinnlegg, et 100 pst. statlig eid aksjeselskap. Det blir ikke mindre troverdig om vi sier det sammen med Høyre og Fremskrittspartiet enn om vi sier det sammen med Arbeiderpartiet.

Så vil jeg helt til slutt minne representanten Sverre Myrli om at Stoltenberg-regjeringen delprivatiserte NSB Gods for få måneder siden, i mai i år. Men det har gått i glemmeboken.

Heidi Sørensen (SV): God matjord er gull verdt. Men den gode matjorden er ofte lagt og distribuert slik at den kommer i konflikt med nye samferdselsprosjekter. Vi må vite at uansett hvilke muligheter som ny genteknologi og den brå revolusjonen i oppdrettsnæringen gir oss, vil vi fortsatt trenge god matjord. Men hva er vel matjord mot en ny motorvei? Når hensynene blir satt opp mot hverandre, taper ofte matjorden.

I dette budsjettet bevilges det penger til et prosjekt som miljøbevegelsen har kjempet iherdig mot i ti år. Det er ny E6 ved Melhus, hvor det i første omgang vil gå

med ca. 300 dekar matjord. For dem som har litt peiling innenfor landbruket, er dette av typen klasse A, den beste kornjord vi har i hele Norge. Hvis prosjektet videreføres som forutsatt, vil det gå med til sammen ca. 1 000 mål. Med til det prosjektet hører at 140 meter av veien er foreslått lagt i det vernede vassdraget Gaula, og at hele 7 km av den traséen går innenfor hundremetersbeltet.

Jeg er glad for at heldigvis et flertall i komiteen iallfall er med på en merknad som sier at man skal gå gjennom de konsekvensutredningene som er gjort, når man legger opp til en firefelts motorvei der man i utgangspunktet bare hadde planlagt to felt.

Jeg regner det som god folkeskikk så langt som mulig å prøve å svare på de spørsmål man blir stilt. Men når ikke det skjer, vil jeg tillate meg å gjenta spørsmålene til Kristelig Folkeparti: Hvorfor kunne ikke Kristelig Folkeparti være med på fellesmerknaden om luftforurensning og at man skulle få laget en evaluering av veiprosjektene knyttet til de nye kriteriene? Hvorfor var det så vanskelig å være med på det prosjektet? Hvorfor kunne ikke Kristelig Folkeparti, når de lovte det hundre ganger i valgkampen, være med på spleiselaget når det gjelder Oslo Sporveier? Og hvis det er så viktig som Jan Sahl sier, at flertallet forestilte seg et statsaksjeselskap, hvorfor skrev man da ikke det i innstillingen? Ordet «statsaksjeselskap» står ikke i innstillingen. Hvis det var det man mente, hvorfor skrev man det ikke inn? Når det står som det står, må vi forutsette at det er privatisering man mener.

Jeg vil spørre statsråden til slutt: Det komiteens flertall under behandlingen har gått inn for, har svekket miljøprofilen. Statsråd Børge Brende vil rehabilitere Norges miljøansikt utad. Har statsråden tenkt å hjelpe ham med det? Og deler hun min oppfatning knyttet til komiteens arbeid?

Geir-Ketil Hansen (SV): Kortbanenettet har vært diskutert i løpet av debatten i forbindelse med at Luftfartsverket skal omdannes til AS, og man har diskutert i hvor stor grad Stortinget i framtiden vil ha innflytelse på utviklingen av strukturen.

Nå er det slik at Stortinget i løpet av vårsesjonen – tidlig, formoder jeg – skal få til behandling en melding om kortbanenettet. Luftfartsverket har levert en utredning, og vi er kjent med at det i den utredningen drøftes eventuell nedlegging av opptil flere kortbaneflyplasser.

I innstillingen har Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV en felles merknad om at man mener at meldingen om kortbanenettet bør behandles i forbindelse med revidering av transportplanen, hvor man må se kortbanenettet i sammenheng med øvrig infrastruktur som vei, jernbane og sjøtransport. Det ville være det naturlige. Det var ikke flertallet enig i. Videre understreket vi at denne meldingen burde sendes ut på høring til kommuner og fylkeskommuner, til dem det angår – spesielt til fylkene som er lokal og regional samferdselsmyndighet. Mitt spørsmål på slutten av dagen til samferdselsministeren er om Regjeringen vil sende denne meldingen ut på høring til kommuner og til fylkeskommuner før den blir lagt fram for Stortinget til behandling.

Petter Løvik (H): Som fleire frå dei tre regjeringspartia har gitt uttrykk for tidlegare i debatten, er vi veldig godt nøgde med det som Stortinget kjem til å vedta i kveld. Vi er stolte over den snuoperasjonen vi er i gang med, som på sikt vil gi folk i Noreg betydeleg betre samferdselstenester.

Eg har likevel merka meg at ikkje heile Stortinget deler den gleda, og eg har merka meg at fleire representantar har kome fram og prøvd anten å latterleggjere eller gjere dei endringane vi legg opp til, forholdsvis små.

Eg har lyst til å stille eit par spørsmål. Når representanten Signe Øye står fram og kritiserer det som vi ikkje har fått gjort, sjølv om vi har fått gjort litt når det gjeld Østfold, kvar var ho og Arbeidarpartiet dei åra dei sat i posisjon og hadde fleirtal? Kva gjorde dei på den sida? Stort sett ingenting.

Kva med Tomas Norvoll, som prøver å latterleggjere den milliardinnsparinga vi har på passasjeravgifta, som vil gi lågare prisar? Ein kan seie at den milliarden er for liten, men det er iallfall ei god byrjing. Kva har Arbeidarpartiet og representanten Norvoll gjort når det gjeld dette? Svaret er: Stort sett ingenting.

Eg har lyst til, på ein litt forsonande måte, å sende ei lita julehelsing til desse to representantane spesielt. Eg vil gjere det med eit vers frå eit dikt som ein nesten-sambygding av meg skreiv i 1867 som heiter «Etterstev», også kjent som «Til lags åt alle kan ingen gjera». Med spesiell helsing, dersom det er lov, til representantane Øye og Norvoll vil eg altså sitere eit av versa, som lyder som følgjer:

«D'er mange nog som vil domar vera
og læ åt alt, som dei andre gjera.
Og lyte finna dei rundt ikring,
og sjølve gjera dei ingen ting.»

Presidenten: Ettersom det var et sitat, skal presidenten la det være med det.

Odd Holten (KrF): Jeg har lyttet med stor interesse til de ulike innlegg i denne debatten, og spesielt har jeg merket meg alle dem som har berørt spørsmål knyttet til den omleggingen som nå foretas for NSB, Posten og Luftfartsverket til AS. Jeg ønsker også helt klart å gjenta og presisere at det det er snakk om, er et heleid statlig AS. Jeg har merket meg den kritikken og den frykten flere talere fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har gitt uttrykk for i forbindelse med denne omdanningen.

Representanten Starrfelt lurte på om vi ikke var opp-tatt av at vi skulle ha med oss ikke bare ledelsen, men også de ansatte på en slik omforming. Jo, selvfølgelig ønsker vi det. Statsråden har også i sitt innlegg sagt at dette kommer til å ta tid. Det er helt naturlig at det blir en lang og effektiv prosess for å prøve å finne fram til en best mulig løsning. Det vi ønsker med denne omformingen, er å få en bedre utnytting av ressursene, større effektivitet og bedre service.

Så kan jeg heller ikke unnlate å komme med en liten bemerkning knyttet til det spørsmål som ble tatt opp av representanten Signe Øye, hvor hun sier at det er svært lite som har blitt gjort på Østfold-veiene de siste årene.

Det er da grunn til å legge merke til at det faktisk var samferdselsminister Odd Einar Dørum den gang som i samarbeid med fylkestinget i Østfold inviterte til en dugnad. Denne betydelige saken ble så tatt opp av statsråd Dag Jostein Fjærvoll fra samme regjering, som da fremmet den såkalte Østfoldpakken, fase 1, for Stortinget, som også ble vedtatt, og som nå i dag har fått sin videreføring ved at vår statsråd har tatt opp igjen viljen til å satse på en tilrettelegging av en bedre fremkommelighet på denne vanskelige veien. Da vil jeg for mitt vedkommende, akkurat som komitelederen, spørre: Hva er det egentlig Arbeiderpartiet har gjort i denne saken i løpet av de fem–ti siste årene når de har sittet i posisjon?

Jeg tror vi alle gjør lurt i å være edruelege i fremstillingen av de enkelte saker. Her er det om å gjøre å finne en best mulig løsning, til felles nytte.

Statsråd Torild Skogsholm: Når det gjelder ferjesambandet Hjellevad–Klokkearvik, foreslo Stoltenberg-regjeringen nedleggelse av dette av sikkerhetsmessige årsaker. Nå er jeg klar over den situasjonen som gjelder for en del av dem som bor i området, som mister et tilbud. Vegsjefen og fylkeskommunen jobber med en utredning for å finne fram til en løsning av saken. Det vil gå ferje der mens man nå jobber fram en ny løsning.

Så tilbake til spørsmål som har vært om mine garantier når det gjelder de utfordringene vi står overfor på samferdselssektoren på grunn av omdanning til statsaksjeselskap. I denne sal skal vi nå i kveld vedta et budsjett som er en del av den garantien – det er her vi faktisk gjør politikken, det er her vi legger rammene for hva vi vil med politikken. Derfor er jeg litt forundret over at det ikke har vært en større diskusjon om hva vi egentlig vil med samferdselspolitikken.

Jeg er også litt forundret over at det tross alt er slik at Samarbeidsregjeringen kom fram til enighet med Fremskrittspartiet om en kollektivsatsing som er bedre enn det arbeiderpartiregjeringen klarte å legge fram i sitt budsjett. Det er jeg faktisk ganske fornøyd med.

Når det gjelder transportløsningene i Østfold, vil jeg bare understreke at vi vil komme tilbake med hvordan vi ser for oss at vi kan framskynde utbyggingen av E6 i Østfold. Det er en viktig sak, og den kommer vi tilbake til.

Når det gjelder kortbanenettet, er det helt klart en sak som må på høring i de berørte fylkeskommuner. Kortbanenettet fungerer i praksis som bussholdeplasser for store deler av landet vårt. Når vi har slike vurderinger som nå er gjort av eksterne ressurser, er det viktig at vi har en prosess i forhold til berørte områder, hvor man kan få anledning til å komme med sine synspunkter.

Ingebrigt S. Sørfont (KrF): Eg vil gjera det same som representanten Frøiland frå Arbeidarpartiet gjorde i eit tidlegare innlegg i dag, nemleg snakka om Kristeleg Folkeparti sin samferdselspolitikk. Eg skjønar godt at representanten Frøiland ville slita litt dersom ho skulle fylle taletida med å snakka om Arbeidarpartiet sin samferdselspolitikk.

Den nemnde representanten karakteriserte Samarbeidsregjeringa sitt samferdselsbudsjett som «ein symbolsk auke» i forhold til det regjeringa Stoltenberg hadde lagt fram. Dette er interessant – at ein medlem av finanskomiteen karakteriserer ei påplussing på 165 mill. kr til vegbygging og til kollektivsatsing som ein symbolsk sum. Det er ein interessant definisjon av symbolikken. Av desse 165 mill. kr går 5 mill. kr til forsert planlegging av bybane i Bergen. Dette er lagt merke til, og dette vert sett pris på i Hordaland. Vestlandshovudstaden treng bybanen både av miljømessige og trafikkeffektive grunnar. Vidare er 15 mill. kr sette av til å sikra auke i rabattsatsen i dei føreslegne ordningane for skule- og studentattar på månadskort o.l. – ei god og realistisk kollektivsatsing, igjen eit verkemiddel som Kristeleg Folkeparti har vore ein av forkjemparane for.

Så registrerte eg òg at det var ekstra tungt for representanten Frøiland at representanten Ljones frå Kristeleg Folkeparti ikkje var til stades under innlegget hennar. Eg har derfor undersøkt dette litt nærare, og det viser seg faktisk at representanten Ljones var til stades under delar av debatten, men han registrerte då ikkje at representanten Frøiland var til stades, og kanskje var det derfor han forlét salen. Han visste sannsynlegvis ikkje at representanten Frøiland stod på talarlista, for hadde han fått det med seg, er eg overbevist om at han hadde strekt seg svært langt.

Ragna Flotve (SV): Kunden skal vera i fokus, har det vore sagt her i dag. Då tenkjer eg: Kven er kunden? Eg trur at i forhold til samferdsel er det nok fleire som ser for seg ein trailer enn ei barnevogn. For bedriftsøkonomi vinn altfor ofte over det som handlar om tryggleik og det eg vil kalla mentalhygiene. Eg har av og til sagt at store delar av samferdselsbudsjettet i grunnen burde lege inn under helse istaden, fordi dette handlar så mykje om tryggleik. Det veit eg ganske mykje om, for eg har budd mesteparten av livet mitt i Hardanger. Men det er klart at store prosjekt og monument har større status enn dei mindre utbetringane. Det er ikkje så stor stas å seia at denne fartsdumpa er det eg som har vore med og kjempa fram. Eg synest at budsjettet i årevis har vist dette.

Eg som er utflytta harding, men har budd i Hardanger mesteparten av livet mitt, forstår godt sinnet og resignasjonen i Hardanger no når mange føler at dei er lura i forhold til store rassikringslovnader – trafikksikring forbi Agatunet, som plutselig vert flytta til andre plassar fordi ein seier at det er meir nødvendig der. Eg trur kanskje ein må føla dette på kroppen for å veta kva det dreier seg om. I tolv år har eg køyrt forbi dette området på vinteren, stoppa bilen, skrudd ned vindauget, heilt stille lytta etter ras – og så gjeve på forbi. Det er tryggleik dette handlar om, ikkje fyrst og fremst om det kan vera spennande å bu i Distrikts-Noreg eller ikkje. Bygdelag, foreldre, velforeiningar arbeider for sine små tiltak rundt i bygdene, og dei fleste har dessverre altfor lite tru på at det nyttar. Då tenkjer eg: Kvifor er det slik? Og svaret gjev seg veldig fort: Dei har lært det av erfaring. Eg har ein draum om at ungar faktisk skal kunna gå nokre hundre meter på ein

trygg skuleveg, at foreldre skal kjenna ro i sjela når ungane tek bussen til skulen på vinterstid. Så oppfordringa mi herfrå i forhold til samferdsel er at fleire enn SV vil ta innover seg desse signala som kjem frå folk, og at kundane dreier seg om heile befolkninga og ikkje kanskje dei som ropar høgast.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det skal ikkje verta ein vane. Eg hadde bare lyst til å seia til Odd Holten at det er Regjeringa som har hovudansvaret for å få budsjettet gjennom. Eg er sikker på at Kristeleg Folkeparti gjekk til Framstegspartiet, ikkje omvendt, så det er litt urimeleg å venta at Arbeidarpartiet skulle koma til Kristeleg Folkeparti.

Så synest eg kanskje statsråden skulle svart på ein del fleire spørsmål. Kva med Lista flyplass? Kva med vilje til politisk å styra AS? Skal me følgja opp Nasjonal transportplan i dei komande tre åra og ta igjen etterslepet førre år? Og i staden for å skulda Stortinget for ikkje å forstå, kan ein ikkje heller prøva å forklara?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–3.

(Votering, se side 1046)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 av 28. september 2001 om endring av vedlegg II i EØS-avtalen (direktiv om taubaneanlegg til persontransport) (Innst. S. nr. 51 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 11 (2001-2002))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

(Votering, se side 1069)

S a k n r . 5

Innstilling frå næringskomiteen om dei fiskeriatvalene Noreg har inngått med andre land for 2001 og fisket etter avtalene i 1999 og 2000 (Innst. S. nr. 38 (2001-2002), jf. St.meld. nr. 50 (2000-2001))

Silja Ekeland (H): I saksordførerenes fravær har jeg blitt bedt om å presentere saken for Stortinget.

Det er en enstemmig komite som står bak merknaden og innstillingen. Sosialistisk Venstreparti har en tilleggsmerknad, som de sikkert selv vil gjøre rede for senere.

Jeg er glad for at Stortinget årlig får en grundig redegjørelse for de fiskeriattaler Norge har inngått med andre land. For første gang ser det ut for at saken har fått stor oppmerksomhet, så jeg håper at dette er et signal om at Stortinget i større grad nå interesserer seg for fiskeri- og ressurspolitikk.

Det er etter komiteens oppfatning viktig å foreta en god forvaltning av våre fiskeriresurser, som vi i det all vesentlige forvalter sammen med andre land. Det er også viktig at vi sørger for tilstrekkelig og forsvarlig tilvekst, som kan gi gode og trygge rammevilkår for norsk fiskerier næring.

Bærekraftig forvaltning og en klart definert føre varpolitikk skal etter komiteens oppfatning være retningsgivende innen alle ledd i norsk fiskeripolitikk. De krav man setter til bærekraftighet og føre var-prinsippet, må være klart definert og synlig for alle innen norsk fiskerierforvaltning.

Skal Norge fortsette å ha autoritet og respekt innen internasjonal miljø-, forvaltnings- og fiskeripolitikk, må vi styre etter de prinsipper komiteinnstillingen legger opp til. Det er spesielt viktig at man kommer til enighet med forhandlingspartene om en bærekraftig fiskeripolitikk. Vi vet at Norge alene, uten medhold fra andre avtaleland, ikke kommer langt i målet om å være føre var.

Mitt inntrykk er at komiteen er klar over at det kan være ulike interesser innenfor de ulike lands fiskeri- og avtalepolitikk. Jeg er også innforstått med viktigheten og betydningen av at en inngått avtale er langt bedre enn ingen avtale, og dette gjelder ikke minst i vårt avtaleforhold med Russland, og også i noen grad med EU. Jeg er overbevist om at Fiskeridepartementet er godt rustet til å bære denne komiteinnstillingens grunnholdning videre i de kommende fiskeriattaler med andre land.

Bendiks H. Arnesen (A): Fiskeriene betegnes stadig oftere som den næringen som skal overta som største eksportnæring etter oljen når den tid kommer. Skal vi oppnå dette, må vi også sikre fiskeriresursene for framtiden. Bærekraftig beskatning av ressursene forutsetter internasjonalt samarbeid og avtaler.

Fra Arbeiderpartiets side er vi opptatt av at Norge fortsatt skal være en pådriver i dette arbeidet. Vi må også ha sterk kontroll og strafferegler mot ulovlig fiske for å sikre at ikke ressursuttaket kommer ut av styring.

Norge har sammen med Russland et forvaltningsansvar for Barentshavet. Uten en avtale med Russland, og uten en enighet, har vi heller ikke noen forvaltning. Derfor er det så viktig å komme fram til omforente avtaler, selv om disse ikke alltid blir slik vi helst hadde ønsket dem. Norge kunne jo selvfølgelig ha forvaltet sin del av Barentshavet for seg selv, men nå er det jo slik at fisken ikke bryr seg så mye om verken gråsoner eller grenser, så en slik forvaltning ville ingen være tjent med.

Selv om komiteen uttrykker uro over situasjonen for torskestammen, går jeg ut fra at alle kan tenke seg den situasjonen som kunne ha oppstått uten at vi hadde hatt en avtale på plass. Slik jeg oppfatter det, er det en del sprik i oppfatning mellom norske og russiske forskere om hvor mye det er mulig å ta ut. Men vi har tross alt klart å få til avtaler som gjør at vi har en forvaltning på plass. Alternativet er altså ingen avtale og ingen forvaltning. Derfor er det så viktig med en sterk grad av internasjonalt samarbeid i forskningsarbeidet og en felles forståelse av hva

som er den reelle ressursituasjonen, og hvordan dette kan håndteres.

Komiteen tar i sine merknader til orde for et internasjonalt regelverk som kan ivareta nødvendige hensyn hva angår forvaltningsspørsmål, kontroll og rapportering. En samlet komite er tilfreds med at Norge og Russland har undertegnet et memorandum om kontrollarbeid.

Sjøpattedyrene spiller en viktig rolle i havets økosystemer. Som andre levende ressurser, må overskuddet i disse bestandene høstes. En samlet komite tar til etterretning at Norge i 2001 setter en fangstkvote på 549 vågehval, og vi har registrert at bestanden av hval nå er så stor at hvalen ikke lenger kan karakteriseres som truet av utrydding. Jeg ser på en fornuftig beskatning av sjøpattedyrene som en viktig del av arbeidet med å sikre fiskeresursene for framtiden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Åsa Elvik (SV): «Drepende kritikk av fiskeriforvaltningen,» skreiv Aftenposten den 1. desember. «Slakter norsk fiskeripolitikk,» skreiv Dagbladet den 4. desember. Dette er omtale av det arbeidet komiteen har gjort i denne saka. Eg ønskjer derfor å spørje representanten Arnesen om han innser at komiteen sin kritikk ikkje først og fremst rammar noverande statsråd Ludvigsen, sjølv om det er noko som tyder på at han vil møte på den same kritikken til neste år, men at denne kritikken først og fremst er retta mot ei lang rekkje fiskeriministrar frå representanten Arnesen sitt eige parti.

Og så lurar eg på ein ting til: Kan representanten Arnesen love meg at han og partiet hans trass i dette vil vere ein alliert i det vidare arbeidet med å få norsk fiskeriforvaltning innafør berekraftige rammer?

Bendiks H. Arnesen (A): Arbeiderpartiet har alltid tatt disse hensynene alvorlig. Da man satte i verk disse tiltakene, var det nettopp en arbeiderpartiregjering og en arbeiderpartistatsråd som fikk på plass kvotesystem, og som fikk på plass begrensninger av uttakene. Jeg minner om den jobben som tidligere statsråd Bolle gjorde i så måte, og all den kritikken han måtte gjennomgå.

Så er det slik, som jeg sa i innlegget mitt, at det ikke alltid blir slik som man helst skulle ha ønsket det, når det gjelder avtaler som man må inngå med andre land. Og jeg gjentar at det må være bedre å få en avtale på plass som tross alt gjør at vi har en forvaltning av ressursene, mot ikke å ha en forvaltning på plass. Hvordan avisene måtte ha tolket det vi har sagt i innstillingen, kan ikke jeg svare for.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Er det slik å forstå at Åsa Elvik skulle ha ordet til innlegg? – Vær så god.

Åsa Elvik (SV): Det er ikkje for å hale ut tida, det er fordi dette er viktig!

Eg vil gjerne starte med å seie at eg er veldig tilfreds med den samrøystes merknaden frå komiteen. Komiteen

legg vekt på at omsynet til berekraftig forvaltning skal vege tyngst i kvotefastsetjinga, og vi peikar på at dette ikkje har vore gjort i dei avtalane som har blitt inngåtte mellom Noreg og Russland dei seinare åra. Ein kan dessutan ikkje kome utanom komiteen si meining om framtidige avtarar: Her skal gjenoppbygging av bestandar prioriterast. Komiteen peikar dessutan på at forskarane sine kvoteråd skal følgjast opp i større grad enn det har vore gjort tidlegare.

Ei av dei kanskje meir diplomatiske formuleringane i komiteen sin merknad er påpeikinga av at ressursituasjonen i Barentshavet tyder på at torskeforvaltninga ikkje har vore spesielt vellukka. Det er ikkje noka overdriving. At russiske forskarar anslår rekordhøg gytebestand rett før ein skal inngå kvoteavtalen, er ikkje noka overrasking. At leiinga i Norges Fiskarlag slår seg til ro med at det er mykje fisk i havet, og viftar vekk alle åtvaringane om den framtidige ressursituasjonen, overraskar meg meir. At seksåringane er store og feite og mange i talet, hjelper lite når dei neste årsklassane er svake. Forskingstokta i Barentshavet i år har vore urovekkjande. Forskarane finn ikkje torskeyngel. Han har ikkje gøynt seg, seier forskarane, han er rett og slett borte.

Eg har sagt før at eg har forståing for at fiskarane, som andre yrkesutøvarar, har behov for langsiktige rammevilkår. Dette var bakgrunnen for at Noreg og Russland hausten 2000 inngjekk ein treårig avtale for norsk arktisk torsk. Under forhandlingane i Den norsk-russiske fiskerikommisjonen i år var det nettopp denne langsiktige avtalen som var det viktigaste argumentet for at ein valde å setje kvoten over dobbelt så høg som forskarane sine tilrådingar. SV meiner den stortingsmeldinga vi har på bordet, burde ha innehalde ei fagleg drøfting av kva konsekvensar ein slik langsiktig avtale får.

Vi saknar i det heile evaluering og sjølvransaking i denne meldinga. Det er ein fornuftig praksis å vurdere om ein når dei måla ein har sett seg, vurdere om verke midla for å nå måla er dei rette, vurdere om noko kunne ha vore gjort annleis. Når ein les meldinga, kan ein gjerne få inntrykk av at alt er i skjønnaste orden, og at det ikkje er grunn til å forandre på noko som helst. Det synest eg er ei lite konstruktiv haldning.

Det er mogleg det er fordi eg er eit resultat av prosjektorientert Reform 94-pedagogikk, at eg tenkjer slik, men eg synest det er ein merkeleg praksis ikkje å drøfte samanhengen mellom mål og middel. Vi kan godt vere ueinige oss imellom om korleis det eigentleg står til med forvaltninga, og det er klart at den som meiner at her er det visse ting å ta tak i, har større behov for evaluering enn den som meiner at alt er i skjønnaste orden. Men det er ikkje poenget. Poenget er at det ut frå demokratismsyn likevel skulle vere rom for kritisk gjennomgang, drøfting og sjølvransaking i ei slik melding.

Denne hausten har fiskerinæringa vore ein del framme i offentlegheita. Mykje av dette har sjølvsagt kome på grunn av diskusjonane rundt statsråden sin person, men viktigare er tilløpet til offentleg debatt rundt ressursforvaltninga og kvotefastsetjinga. Ordførarar langs kysten har protestert på mangel på innsyn i og offentlegheit

rundt forvaltninga. Vi er einige i denne kritikken, og vi vil fortsetje å jobbe for sterkare grad av lokal medstyring i fiskeriforvaltninga. I denne samanhengen er det fornuftig å spørje seg: Viss det hadde vore meir openheit rundt, meir offentleg innsyn i og større grad av lokal styring av fiskeriforvaltninga, ville kvoteavtalen for 2001 ha vore ein annan då? Det er sjølvsagt umogleg å vite, men eg meiner dette er tre forhold som er nødvendige føresetnader for å bringe den norske fiskeriforvaltninga i balanse igjen.

Problemstillingane rundt korleis vi forvaltar ressursane våre er dei viktigaste politikarar kan bruke tida si på. Ei stortingsmelding slik som denne er derfor eit viktig dokument. Eg ville ha vore krassare i dag hadde det ikkje vore for Riksrevisjonen sin varslar gjennomgang av den norske fiskeriforvaltninga. SV helsar denne granskninga velkommen, og vi ser fram til å diskutere resultatet av denne seinare.

Lodve Solholm (FrP): Vi har fått ein debatt som kanskje verkar litt underleg, når det er ei nesten samrøystes innstilling. Men når eg vel å ta ordet i denne saka, er det fordi eg ikkje føler meg heilt vel med dei merknadene som eg og mitt parti har vore med på.

Når ein ser på avisreaksjonane og reaksjonane frå dei som kallar seg barentshavseksperter, som knapt nok har vore i Barentshavet og langt mindre hausta i Barentshavet, må eg seie at iallfall for mitt vedkomande tek eg den sjølvkritikken at ein kanskje ikkje var nyansert nok når det gjeld merknadene i denne saka. Når vi ser reaksjonane i protestindustrien, kunne vi kanskje ønskt at vi hadde gått nøyare inn i dette.

Lat det vere sagt: Det er klart vi skal hauste berekraftig. Det er inga usemje om det. Vi ønskjer å byggje opp gytebestanden, og vi ønskjer å byggje den opp slik at denne næringa kan bli den framtidsnæringa for Noreg som alle forskarar har hevda at den har moglegheit til å bli, og at også det konvensjonelle fiskeriet har si framtid ved sida av havbruk, havbeite og den industrien som ligg til det.

Men det er klart at her er usemje om korleis dette skal vere. Eg har snakka med ein del forskarar, og alle eg har snakka med, seier at den påstanden som blir sett fram av desse protestindustrifolka, nemleg at vi no er på veg inn i kanadiske tilstandar, er blank løgn. Det er ikkje riktig. Det er ikkje så gale. Men vi ser korleis ein slik industri på utsida av dette huset – i dag såg vi eit lass med kol utanfor, eg er vel i tvil om dei kjem med torsk, men det får så vere – oppfattar det når ein faktisk prøver å inngå avtalar med Russland. Eg må jo seie det er merkeleg å tru at lokal kvotefastsetjing etter demokratiprinsippet skulle vere det som skulle til – det skulle bli moro, når finnmarkingane, nordlendingane og sunnmøringane skulle begynne å slåst om kvotane for å fastsetje dei. Dei som trur at det då skulle bli ei berekraftig hausting av torsken, trur eg ikkje kjenner fiskerinæringa godt nok.

Elles deler eg fullt ut det som representanten Arnesen sa når det gjeld sjøpattedyra. Det er uhyre viktig, for det er kanskje dei som haustar mest av den marine ressursen i Barentshavet no, og det er viktig at vi tek med det.

Eg stilte fiskeriministeren eit spørsmål som han ikkje fekk tid til å svare på, men kanskje han skal ha ordet litt seinare. Det gjeld dette med å la forskarane ha moglegheita til å gå om bord i fiskebåtane. Eg veit at det er usemje mellom fiskarane og forskarane om korleis bestandane er. Er det mogleg at forskarane kunne vere med fiskebåten og gå på andre opptrekte linjer enn akkurat der forskarbåten «G.O. Sars» som oftast går? Kanskje ville det vere fornuftig at enkelte fiskarar også var med forskingsskipa på tokt, for dei kunne kanskje vise til område der dei meiner det er fisk – det bør vere nok å nemne blåkveite. Sidan eg begynte på Stortinget i 1989, har det alltid vore krangling om dette. Forskarane seier at det finst ikkje blåkveite, og fiskarane seier at det finst masse blåkveite. Og dei får masse blåkveite. Eg trur faktisk at russarane har ei slik ordning.

Så har eg lyst til å ta opp ei anna sak. Det gjeld forhandlingane med EU. For at vi skal vidareutvikle fiskeria og havbruksnæringa i Noreg, vil det vere viktig at norske legitime interesser blir varetekne. Sentralt i så måte er Noregs delar av fiskeressursane i våre havområde. Frå fiskerinæringas side har ein sidan havrettsregimet med 200 mils økonomisk sone vart etablert på slutten av 1970-talet, fleire gonger opplevd at norske fiskeriinteresser har blitt salderte til fordel for andre utanriks- og handelspolitiske prioriteringar. Dette har resultert i at kvoteavtalar har gitt Noreg langt lågare kvotedelar enn det som bestandens sonetilhøyrslø skulle tilseie. Det var grunn til å vere skuffa over forhandlingsresultatet for avtalen om fiske i Smuttholet. Framstegspartiet var faktisk det einaste partiet som motsette seg den avtalen.

Når det gjeld fordelinga av makrellen og avtalen for norsk vårgytande sild, er det grunn til å frykte at den norske iveren etter å inngå avtalar utan tilbørlig omsyn til langsiktige norske fiskeriinteresser, også skal resultere i ein dårleg avtale for deling av kolmule no i år. Det er derfor grunn til i denne samanhengen å vere kritisk til Utanriksdepartementets openberre motvilje mot å ta dei konfrontasjonane som må til for å oppnå eit betre resultat. Det ser ut til at det finst ei frykt for å ta konfrontasjonar med EU. Eg meiner EUs fiskeriforvaltning i det vesentlege byggjer på heilt uakseptable prinsipp. Havforskarane har for ei rekkje sentrale fiskeslag dokumentert at EUs fiskarar står for ei utkastning av fisk som fleire gonger overskrir totalkvoten for artane. Vidare er det dokumentert omfattande overfiske og uregistrert omsetning av sentrale fiskeartar innanfor EU. Det er også dokumentert manglande oppfølging av satellittsporing frå EUs side, noko som medfører at fartar frå EU ved ei rekkje høve fiskar i område dei ikkje har rett til å vere i. Med bakgrunn i dette skulle det ikkje vere grunn til at Noreg utan motstand aksepterer dei rammene EU legg for forhandlingar om deling av viktige fiskebestandar.

Eg har likevel forventning til den gjennomgangen som utanriksministeren og fiskeriministeren har annonsert om desse spørsmåla. Skal det vere hald i vyane om norsk fiskerinæringas framtidige utvikling, må dette også resultere i ei heilt anna prioritering frå dei norske styresmaktene side når det gjeld dei fiskeriatavtalene vi inngår med andre

land. Eg trur at for å få bevegelse i dei posisjonane dei ulike partane har, må Noreg faktisk vere villig til å bryte forhandlingar og om nødvendig stå utan fiskerivtale med EU, spesielt når det gjeld kolmule.

Marit Arnstad (Sp): Jeg har noen korte kommentarer til en enstemmig innstilling som viser at partiene klart understreker at mye kan gjøres for å bidra til et bedre forvaltningsregime enn en har hatt den senere tiden.

Jeg synes at den enstemmige innstillingen viser at komiteen er av den oppfatningen at dette er spørsmål som fortjener større oppmerksomhet enn det de til tider får. Det er i første rekke spørsmålet om internasjonale kvoteforhandlinger komiteen har valgt å kommentere. Det er bl.a. med utgangspunkt i de norsk-russiske forhandlingene, særlig om torskeknoten. Avtalen som ble inngått i fjor høst, innebar at det for neste år kan tas ut 395 000 tonn. Det er en kvote som ligger langt over det forskerne har anbefalt som et forsvarlig uttak av torskeressursene i Barentshavet.

Jeg synes det er viktig når komiteen sier at den mener at forhandlingene mellom Norge og Russland de senere årene ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til spørsmålet om bærekraftig utvikling. Det er viktig at det er sagt, og det er viktig som et utgangspunkt for en framtidig debatt om hva som er bærekraftig når det gjelder fiskeriforvaltningen.

Når det sies i en enstemmig innstilling, innebærer det i realiteten at både Høyres og Arbeiderpartiets medlemmer velger å kritisere sine egne statsråder. Faktum er jo at kritikken rammer begge partiene – både hva den forrige fiskeriministeren gjorde, og hva den nåværende fiskeriministeren sier.

Senterpartiet er av den oppfatning at det trengs mer oppmerksomhet omkring hva som er et bærekraftig uttak i forhold til de ulike fiskeslagene. Derfor er vi glad for den enstemmige innstillingen. Den totalkvoten som er fastsatt for torsk, er et eksempel i denne sammenheng. Det er ikke vanskelig å erkjenne at det som forskerne har anbefalt som en totalkvote, ville ha betydd dramatiske endringer for næringen. Men jeg tror også vi må erkjenne at et uttak på 395 000 tonn vil gi mindre muligheter for en bærekraftig forvaltning av bestanden og derigjennom mindre mulighet for lønnsomhet og verdiskaping i næringen på lengre sikt. Og det er jo det avgjørende poenget i dette spørsmålet.

Spørsmålet om bærekraft er imidlertid ikke bare knyttet til hva en forhandler fram i fiskeriforhandlinger med andre land, det er også knyttet til den nasjonale fiskeripolitikken. Det er knyttet til mengde, men også til fiskemønster. Hvilke prioriteringer vi velger å gjøre i vår nasjonale fiskeripolitikk når det gjelder fordeling mellom ulike grupper innenfor næringen, hva slags redskap som tillates, og hvilke årsklasser av fisk som det tillates fangst på, vil også ha stor betydning for det samlede bildet av en bærekraftig forvaltning.

Komiteen er også opptatt av at kontroll og rapportering blir bedret, slik at reguleringsbestemmelsene kan overholdes. Jeg har lyst til å understreke det, fordi det er i

næringens egen interesse, både rent faktisk og i forhold til renommé. Ingen har noe å tjene på at noen mistenkes for juks eller illegale handlinger. Jeg har lyst til å understreke at i den sammenheng bør Kystvakta prioriteres mer enn vi har gjort hittil.

Jeg opplever den komiteinnstillingen som ligger her i dag, som en advarsel til fiskeriministeren også fra hans eget parti om at Stortinget vil ha et ord med i laget om hvorledes fisken skal forvaltes i årene framover, og om hvorledes næringen bør utvikle seg. Det er et signal jeg håper statsråden vil ta alvorlig.

Senterpartiet har forståelse for at internasjonale forhandlinger bør kunne føres i en fortrolig atmosfære, men vi er samtidig av den oppfatning at det er behov for en langt mer åpen debatt om fiskeripolitikken, også når det gjelder spørsmålet om kvotefastsettelse. Her tror jeg mange av oss erkjenner at vi står overfor spørsmålet om vi skal ha en levende fiskerinæring i årene framover, og hvorledes den skal se ut de ulike fiskerigruppene imellom.

Statsråd Svein Ludvigsen: Jeg har studert komiteens merknader og lyttet til debatten med stor interesse, og jeg er glad for at komiteen bidrar til å sette et svært viktig politikkområde i fokus. Det er uproblematisk å være enig med komiteen i at hovedprinsippet for de framtidige forhandlinger skal være å prioritere gjenoppbygging av bestander. Dette har også vært hovedprinsippet for norsk ressursforvaltning i flere tiår – under skiftende regjeringer og under skiftende storting, enten det har vært en arbeiderparti-, senterparti, eller Høyre-statsråd i Fiskeridepartementet. La meg også nevne gjenoppbyggingen av bestanden av norsk vårgytende sild, som hadde kollapset tidlig på 1970-tallet. I dag er det Nord-Atlanterens største fiskebestand. I samme moment kan nevnes gjenoppbyggingen av loddebestanden i Barentshavet og gjenoppbyggingen av makrellbestanden i Nord-Atlanteren. Det viser at målrettet forvaltning basert på bærekraft – slik vi er enige om både Stortinget, komiteen og Regjeringen, og slik norsk fiskeriforvaltning har stått og står for – gir resultater.

La meg også få benytte anledningen til å redegjøre for noen overordnede parametre ved Norges inngåelse av fiskerivtaler med andre land. På grunn av at de fleste av våre viktigste fiskebestander er delt med andre stater, én eller flere, er det ikke opp til Norge alene å fastsette kvotenivåer eller avgjøre forvaltningsstrategier. Det må vi forholde oss til på en konstruktiv måte. Vi må akseptere at Norge i forhandlinger med andre aktører, enten det nå er EU, Russland eller andre, ikke alene kan få gjennomslag for sine synspunkter i enhver sammenheng. De forskjellige aktørene har ikke nødvendigvis de samme målsettingene ved utøvelse av sin fiskeripolitikk. Følgelig vil vi heller ikke ha de samme beskatningsstrategiske mål for fiskebestandene. Derfor handler fiskeriforhandlinger ikke bare om å fastsette det vi kan kalle den «riktige» kvoten og bli enige om den «riktige» fordelingen, men like mye om å forene ulike mål som hvert for seg i hvert sitt land også oppfattes som «riktige». Disse «sannheter»

kan kun forenes i en forhandlingsløsning gjennom kompromisser. I kompromisser må alle parter gi, fra tid til annen også Norge. Her er det viktig å ha både et kortsiktig og et langsiktig perspektiv. Målet er imidlertid hele tiden det samme: bestander vi kan høste på, og bestander som kan beskattes og samtidig fornyes.

Når Norge har inngått en kvoteavtale med Russland for 2001 og 2002 som har satt et kvotenivå som er høyere enn de anbefalte føre var-grensene, er ikke det i motstrid til komiteens understrekning av at Norge i ethvert fiskeripolitisk samarbeid må la hensynet til en bærekraftig forvaltning veie tyngst. Uten en fiskeriavtale med Russland, som ville vært status uten enighet om kvoten, ville fisket på småfisk øst i Barentshavet ha økt. Det ville ha bidratt til reduserte muligheter for å lukke store småfisk-områder i vernesonen rundt Svalbard. Det illustrerer at i slike forhandlinger vil det alltid være nødvendig å veie det ønskelige mot det mulige, men en må ikke la det beste bli det godes fiende.

Jeg er således helt enig med representanten Bendiks H. Arnesen, som så riktig understreker viktigheten av å ha en avtale, når alternativet er ingen avtale og dermed ingen forvaltning. For øvrig deler jeg også representanten Arnesens syn på dette med sjøpattedyrene, uten at jeg her skal gå nærmere inn på det. La meg også kvittere ut representanten Solholms forslag om at forskerne kunne gå om bord i fiskefartøylene og på den måten få forsknings- og fangsttokt som kunne gi interessante erfaringer, ved å trekke på fiskernes praktiske innsikt og forskernes faglige innsikt. Det er et forslag som jeg gjerne skal følge opp og drøfte med de impliserte parter.

Samarbeidet mellom Norge og EU om ressursforvaltningen i Nordsjøen har de senere år utviklet seg positivt. Norge og EU ble i 1999 enige om forvaltningsstrategier for bunnfisk i Nordsjøen. Disse strategiene fastlegger bestandsnivåer og tiltaksgrenser som basis for fastsettelse av kvoter, og bidrar således til å legge grunnlaget for en bærekraftig forvaltning. Disse strategiene har blitt fulgt ved de senere kvotefastsettelsene for bunnfisk i Nordsjøen. Særlig alvorlig har situasjonen vært – som flere har understreket – for torsk. For 2001 ble kvotenivået for denne bestanden redusert med 40 pst.

Som følge av torskekrisen har Norge og EU inngått avtaler om forbedring av beskatningsmønsteret i Nordsjøen. Det gjelder økning i maskevidden i trål og snurrevad, permanent stenging for industritrålfiske av et større oppvekstområde for bunnfisk i Norges økonomiske sone samt strengere regler for fiskeredskap.

Når det gjelder komiteens referanse til «praktiserende bifangstregler», antar jeg at det siktes til EUs påbud om utkast. Norge har som kjent et slikt forbud mot utkast, og det er riktig at dette fremdeles står som et uløst problem i fiskerisamarbeidet mellom Norge og EU. Sett fra norsk side er EUs praksis i strid med en fornuftig og bærekraftig forvaltning, noe vi fra norsk side gir klart uttrykk for i våre samarbeidsfora med EU. Det vil vi fortsatt gjøre så lenge EU har denne praksis.

Angående forvaltningen av nordsjøsilde vil jeg vise til den bilaterale sildeavtalen som ble inngått mellom Norge

og EU i 1997. Denne avtalen har utgjort et viktig element for å få kontroll med uttaket av ungsild.

Avslutningsvis vil jeg bare uttrykke tilfredshet med den oppmerksomhet fiskerispørsmål er blitt til del i de senere år. Det avspeiler den svært viktige posisjon fiskerisektoren i dag har i det norske samfunn, og jeg håper fremtidige debatter om slike meldinger som den vi behandler i dag, skal være et forum hvor man får synspunkter fra Stortinget. Og jeg vil tillegge det stor vekt. I så måte har fiskeriministeren og næringskomiteen felles interesser, og jeg tar i det videre arbeidet med meg komiteens synspunkter i innstillingen, så vel som det som er sagt i debatten.

La meg helt til slutt understreke det saksordføreren sa om at hun var overbevist om at Fiskeridepartementet var beredt til å bære frem de grunnholdninger komiteen har. Det kan jeg forsikre om at departementet er.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Åsa Elvik (SV): Stortingsmeldinga vi behandlar i dag, handlar om kvoteavtalen for 2001, men problemstillinga er den same for den avtalen som er inngått for 2002, og derfor dristar eg meg til å spørje litt i forhold til det.

I 2000 sette ein kvoten på den norsk-arktiske torsken til 390 000 tonn. Venta gytebestand var då 350 000 tonn. Den reelle gytebestanden var 286 000 tonn. I 2001 sette ein kvoten til 395 000 tonn. Venta gytebestand var 420 000 tonn. Den reelle var 272 000 tonn. I eit innlegg i avisa Nordlys den 14. november skriv statsråden om torskebestanden og berekraftig utvikling, og han skriv m.a.:

«Med en kvote på 395 000 tonn norsk-arktisk torsk vil både totalbestanden og gytebestanden vokse i året som kommer.»

Då ønskjer eg å spørje statsråden: Kvifor går statsråden ut frå at gytebestanden vil vere 500 000 tonn i 2003 på bakgrunn av dei tala vi hadde i 2000 og 2001?

Statsråd Svein Ludvigsen: Det er riktig at den saken vi behandler i dag, ikke gjelder de avtalene som vi nettopp har inngått, og som vi ikke er begynt å praktisere ennå. Jeg skal komme tilbake og redegjøre for de avtalene og erfaringene med dem når denne saken kommer opp for Stortinget. Men jeg vil bare kort understreke, under henvisning til det vi har snakket om tidligere i dag, og som flere av representantene også har understreket, viktigheten av at vi får en avtale. Norge og Russland er enige om en kvote for 2002, og når vi har valgt å videreføre det regimet som var lagt med en forutsigbarhet på 395 000 tonn, så er det nettopp hensynet til både en bærekraftig utvikling, forutsigbarhet og stabilitet for næringen og for kysten som ligger bak den avgjørelsen. Og med en kvote på 395 000 tonn vil både totalbestanden og gytebestanden vokse i årene som kommer.

Samtidig har Norge og Russland satt sammen en arbeidsgruppe av forskere som for ettertiden skal fremme forslag om langsiktig og bærekraftig forvaltning, og det

(Statsråd Ludvigsen)

vil danne grunnlaget for de neste møtene i den norsk-russiske fiskerikommisjonen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 1069)

S a k n r . 6

Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 140/2001 av 23. november 2001 om endring av EØS-avtalens protokoll 2 og 3 om bearbejdede landbruksvarer og andre landbruksvarer (Innst. S. nr. 54 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 29 (2001-2002))

Presidenten: Presidenten forstår det slik at Åsa Elvik har bedt om ordet til behandlingsmåten.

Åsa Elvik (SV): På bakgrunn av den svært korte tida komiteen har hatt til å behandle ei såpass viktig sak – vi har kjent til saka i 14 dagar, men det er ei sak som har versert i systemet i ti år – føler eg meg ikkje komfortabel med å måtte behandle ho på denne måten. Eg ønskjer å fremme forslag om at saka vert send tilbake til komiteen for grundigare behandling.

Presidenten: Åsa Elvik har da fremmet forslag om at saken skal tilbakesendes til komiteen.

De talere som nå får ordet, får ordet til behandlingsmåten.

Olav Akselsen (A): Sjølv om ein kan slutta seg til kritikken om at me har hatt særskilt kort tid til å behandla denne saka, så er dette altså ei sak som har gått over svært mange år, og der Stortinget fortløpande har vore orientert om utviklinga i saka. Fleirtalet i komiteen har funne at me kunne behandla saka trass i at me har hatt kort frist, og vil derfor rå til at me ikkje utset denne saka ytterlegare.

Øystein Hedstrøm (FrP): På vegne av Fremskrittspartiet vil jeg si at protokoll 3 har vært forbundet med mye usikkerhet over lang tid. Det er nå viktig at den involverte næringsmiddelindustrien får klare signaler. Vi ser det som gledelig at EØS-komiteen nå har fattet en beslutning. Selv om Stortinget har hatt kort tid, er ikke dette første gangen Stortinget har hatt kort tid på seg til å behandle en sak, og har fått behandlet den tilfredsstillende, så Fremskrittspartiet ønsker å få saken avgjort i dag.

Marit Arnstad (Sp): Det er riktig at prosessen omkring forhandlingene knyttet til protokoll 3 har vært ualminnelig lang, men det er også riktig at den tiden Stortinget har fått til behandling av saken, har vært ualminnelig kort. Det har nærmest ført til en summarisk behandling i komiteen. Det har vært et tidspress som har gjort det svært vanskelig for komiteen å innhente tilstrekkelig bakgrunnsmateriale i behandlingen av saken. Senterpar-

tiets medlemmer vil derfor støtte SV i ønsket om å sende saken tilbake til komiteen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til behandlingsmåten. (Votering, se nedenfor)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Vi går til votering over forslaget som Åsa Elvik har tatt opp på vegne av SV, som går ut på å ikke behandle sak nr. 6 i dag, men å sende saken tilbake til komiteen for ytterligere behandling.

Dette forslaget blir støttet av Senterpartiet. De andre partiene har, slik presidenten forstår det, gitt uttrykk for at saken bør behandles i dag.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 75 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.27.47)

Presidenten: Da er vi klare til å starte med den reelle behandlingen av sak nr. 6.

Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

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

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

Presidenten sier at dette ikke er minimum taletid, men maksimum taletid.

– Det anses vedtatt.

Olav Akselsen (A) (leiar for komiteen og ordførar for saka): Eg skal ikkje bruka meir tid enn nødvendig.

Me behandlar no ei sak med ei svært lang forhistorie. Stortinget har med jamne mellomrom blitt orientert om utviklinga i forhandlingane som har vore førte. Sjølv om ein kan vera einig i den kritikken som er framført om at komiteen og dermed Stortinget har hatt kort tid på seg, og at saksutgreinga frå Regjeringa òg har vore i kortaste laget, er det rett å behandla denne saka i dag, slik at Regjeringa kan setja den framforhandla avtalen ut i livet.

I alle forhandlingar er det spørsmål om å gi og ta, og det er òg tilfellet i denne saka. Det er alltid slik at i ein framforhandla avtale er det ting som med fordel kunne ha vore annleis. Men reelt sett har me i dag valet mellom å vedta den framforhandla avtalen eller å forkasta den. Det siste er etter mitt syn eit dårleg alternativ.

Som allereie sagt er dette ei sak med ei svært lang forhistorie, og den bør ikkje bli lengre. Eg vil difor tilrå at

me seier ja til den framforhandla avtalen. Dette er òg viktig for å få føreseielege rammevilkår for den delen av næringslivet som denne avtalen vedkjem. Me må òg merka oss at det frå næringsmiddelindustrien er gitt uttrykk for at dei er tilfredse med at ein no er komen fram til ein avtale, og eg håpar difor at ein kan få avslutta denne saka i salen her i dag.

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

Øystein Hedstrøm (FrP): Det er endelig blitt en enighet mellom kommisjonen og Regjeringen om tollreduksjoner for bearbeidede landbruksprodukter og en del andre landbruksvarer. Det inngår i en forpliktelse for Norge at industritollen avskaffes innen år 2004.

Uenigheten i tollspørsmålet begynte for ca. ti år siden, da Norge var i forhandlinger med EU om EØS-avtalen. Partene kom ikke til enighet når det gjelder bearbeidede landbruksvarer. Men EØS-avtalens protokoll 2 inneholder en utviklingsklausul som innebærer at partene skal redusere tollsatsene for disse produkter etter hvert. Forhandlingene tilspisset seg i fjor, da svenskene sa nei til et utkast til ny protokoll 3, der Norge ville redusere tollsatsene for bearbeidede landbruksprodukter med 3 pst. Svenskene ville ha mer.

Fremskrittspartiet inngår i flertallet i innstillingen som slutter seg til avtalen. Vi er tilfreds med at saken nå synes å være løst. Redusert toll for bearbeidede landbruksvarer er positivt for konkurransen og prisutviklingen på mat i Norge. Derfor er det en fordel at denne saken avsluttes og kan tas av agendaen mellom Norge og EU.

Forhandlingene med EU innebærer små utfordringer sammenlignet med det konkurransepresset som vil komme knyttet til Agenda 2000 og de kommende WTO-forhandlingene.

Internasjonalt er vi alt inne i en trend der råvareprisene går ned og konkurransen over landegrensene øker. Mens EU-landene åpner seg gradvis mot den internasjonale konkurransen, har Norge holdt igjen ved å beskytte næringsmiddelindustrien med høye tollsatter. Høye tollsatter gir også mulighet til å opprettholde høye priser for grønnsaksvarer.

En reduksjon i tollsatsene vil føre til et sterkere press på industrien til å effektivisere seg. Når EU reduserer sine tollsatter betyr det at landbruket og næringsmiddelindustrien i EU øker sin konkurransevne. Dette kan føre til økte prisforskjeller mellom EU og Norge når det gjelder landbruksprodukter, som i neste omgang vil medføre økt norsk grenshandel i Sverige, en grenshandel som er økende fra før av.

En kan være fristet til å spørre: Når næringsmiddelindustrien i andre land effektiviserer seg, følger da vår egen industri med på dette for å kunne klare seg i konkurransen i fremtiden? Dessverre er svaret på dette nei. Flere undersøkelser foretatt av forskere ved BI og Statistisk sentralbyrå viser at norsk næringsmiddelindustri har hatt spesiell lav produktivitetsvekst, langt svakere enn det man har hatt f.eks. i Sverige og hos andre viktige

handelspartnere. Slik har det vært over en lengre periode på 20–25 år. Derfor er det viktig at denne industrien kjenner sin besøkelsestid. Hvis man ikke satser langt mer, f.eks. gjennom å forsere egne effektiviserings- og rasjonaliseringsplaner og få mer igjen for hver krone som blir investert, kommer det til å få store negative konsekvenser for hele verdikjeden i matvaresektoren. Det er det som er sannheten. Ja, det burde være direkte uakseptabelt at Norges nest største industrigran har en stagnasjon i produktiviteten over så lang tid.

Slik Fremskrittspartiet ser det, er grunnen til denne negative trenden ikke bare høye tollmurer og liten konkurranseeksponering, men at både kjøtt- og meierisektoren har vært gjennomregulert. Marginstudier som er foretatt siste året av alle ledd i verdikjeden for matvarer, viser at det er spesielt kjøttindustrien som har stått for store prisøkninger. Så det er nå tvingende nødvendig at bøndene tar tak i sin egen industri og sørger for en omfattende rasjonalisering.

Politikerne har heller ikke stimulert til nytenkning. Det er stort sett bare Fremskrittspartiet som har fremmet forslag om å løse opp i reguleringer, og som har villet åpne for mer konkurranse internt i Norge.

Når vår nye landbruksminister skal utforme Regjeringens landbrukspolitikk i tiden som kommer, så må det legges opp til radikale endringer. Det trengs bl.a. nyetableringer og konkurranse for å få opp produktiviteten. Det er et «must» hvis landbruket skal overleve i fremtiden. Da må bonden ha en effektiv industri som evner å konkurrere i markedet.

Åsa Elvik (SV): Eg synest ikkje det er spesielt komfortabelt at EØS-saka blir kjørt som hurtigtog gjennom Stortinget. Eg skjønnte på murringa i salen, då Stortinget vart kalla inn til votering, at ein ønskte at det toget skulle ha gått endå fortare. Eg synest det er lite triveleg. Den strategien som vert brukt i forhold til EØS-saker, vil eg seie plagar meg, om det er ein parlamentarisk ordbruk. Og eg vil ikkje beklage den voteringa som Stortinget var nøyd til å gjere i stad i høve ei utsetjing av saka. Saka skulle ha vore utsett fordi ho er syltynn – reint fysisk. Det manglar ei utgreiing av dei moglege konsekvensane av at Stortinget godkjenner protokoll 2 og protokoll 3 til EØS-avtalen. Konsekvensane for norsk næringsmiddelindustri vil vere så alvorlege at eg rår SVs representantar til å stemme mot avtalen.

Presidenten: Presidenten kan bekrefte at «plager» til de grader er et parlamentarisk uttrykk.

Marit Arnstad (Sp): Det var godt å høre presidentens romslighet når det gjelder parlamentariske uttrykk.

Forhandlingene om protokoll 3 i EØS-avtalen har pågått i lang tid. Med unntak av de utspillene som kom fra svensk side i 1999, har det vært en prosess som relativt rolig har gått sin gang. Det var riktignok en pause da Norge forhandlet om EU-medlemskap i 1994, men det var nok fordi det var mange som syntes de hadde nok å

bale med på det tidspunktet, om en ikke skulle ha denne type forhandlinger i tillegg.

Det har etter hvert blitt et ganske omfattende problem når det gjelder behandlingen av EØS-saker i Stortinget, at de behandles skjematisk og uten særlig omfattende bakgrunnsmateriale. Det skjer også i denne saken. I mange spørsmål kan det sikkert være uproblematisk, men det er all grunn til å advare mot at en sak som denne blir lagt ut til behandling i Stortinget uten at den i realiteten er tilstrekkelig opplyst. Det er et faktum i dag.

Proposisjonen er knapp, men også tidspresst som komiteen har vært utsatt for, har gjort det vanskelig å innhente tilstrekkelig relevant bakgrunnsmateriale og å kunne gjennomføre noen form for høring med berørte parter. Slik blir det gjerne når et flertall i salen ser det som umulig å vurdere de enkelte tillegg og endringer i EØS-avtalen på et fritt grunnlag. Når et spørsmål i realiteten avgjøres i EØS-komiteen, må en være beredt på å svelge unna, og da vil en ytterligere behandling i det norske storting ha forholdsvis liten verdi.

Senterpartiet ønsker ikke omlegging av tollsatser i den retning protokoll 3 bidrar til. Målet er en liberalisering av handelen når det gjelder industrielt bearbejdede landbruksvarer. Vi ser på dette som problematisk i forhold til den omfattende næringsmiddelindustri vi har, som i stor grad er distriktbasert, og som, i tråd med en liberalisering av handelen, har vært og vil være nødt til å gjennomgå strukturendringer. Dette er endringer som mange i denne salen ser med bekymring på, men som vil være uunngåelige med den retning som de endringene vi i dag inviteres til å debattere, tar.

Matvaremarkedet er i endring. Stadig mer av produksjonen internasjonaleseres. Ferdigmatmarkedet endres og økes. Utviklingen innenfor den industrien som omfattes av RÅK-ordningen, viser at importen av denne type varer har økt kraftig bare de to siste årene. Det betyr at konkurransen i forhold til norsk næringsmiddelindustri har blitt sterkere. Samtidig ser vi begynnelsen til endringer i eierforhold og konserndannelse som kan få stor betydning videre for matvaremarkedet.

Senterpartiet er av den oppfatning at det er i norsk interesse å opprettholde en næringsmiddelindustri som beholder en stor andel av markedet i Norge. Det er viktig både i forhold til industrien og i forhold til det norske landbruket. Presses råvareprisene ned, vil norsk landbruk i den desentraliserte fasongen vi i dag kjenner det, aldri kunne konkurrere med de europeiske landene. Det vet vi, og vi vet også at en slik utvikling vil gå ut over de minste brukene og det distriktbaserte landbruket.

Senterpartiet ser protokoll 3 i EØS-avtalen som et virkemiddel i de endringene vi nå ser i matvaremarkedet. Vi er bekymret for den dynamikken som ligger i avtalen. Protokollen har en klausul i § 2 som innebærer en årlig revisjon av tollsatsene. Noen vil kanskje si at det bare er et spørsmål om teknikk, men vi ser at liknende klausuler i EØS-avtalen bestandig har vært brukt til å føre avtalen et skritt videre i retning av liberalisering. Jeg tror ikke vi skal forvente noe unntak i forhold til denne bestemmelsen, selv om flertallet nok vil forsikre oss om noe annet.

Når flertallet i dag vedtar protokoll 3, vil Senterpartiet understreke hvor viktig det er å opprettholde prisnedskrivning i RÅK-ordningen. Senterpartiet mener at det må legges avgjørende vekt på å balansere avtalen i årene framover. Hvis ikke, vil en utpreget distriktbasert næringsvirksomhet kunne tape stort. Denne protokollen må ses på som én bit av et langt større spørsmål, som handler om hvorledes en skal opprettholde produksjon og sysselsetting i viktige distriktsnæringer.

Statsråd Lars Sponheim: Regjeringen ber om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning om endring av EØS-avtalens protokoll 2 og 3 om bearbejdede landbruksvarer og andre landbruksvarer.

Jeg konstaterer at komiteeflertallet i sin innstilling gir sin tilslutning til Regjeringens forslag om endring av EØS-avtalens protokoll 2 og 3. Jeg er glad for at denne delen av EØS-avtalen nå endelig kommer på plass fra 1. januar 2002, og at de langvarige forhandlingene med EU omkring disse spørsmålene nå har kommet til en ende.

Hovedformålet med protokoll 3 er å utjevne forskjeller i kostnader for produsenter av bearbejdede landbruksvarer som følge av ulikt prisnivå på jordbruksråvarer innen EØS-området. Dette er varer med frihandelsstatus. I praksis innebærer utjevningen at toll og eksportstøtte anvendes for å utligne prisforskjeller på jordbruksråvarer som inngår i ferdigvarene. Prisutjevning er et meget sentralt element i det landbrukspolitiske virkemiddelsystem som både skal sikre industrien like konkurransevilkår, og samtidig sikre avsetningen av jordbruksråvarer. Denne industrien er en betydelig avtager av landbruksråvarer.

Dagens handelsregime for bearbejdede landbruksvarer reguleres gjennom protokoll 2 til frihandelsavtalen mellom Norge og EU fra 1973. I forhold til dagens regime vil protokoll 3 innebære et generelt kutt i tollsatsene inn til Norge og inn til EU på 3 pst. For noen produkter er tollreduksjonen større enn det generelle 3 pst.-kuttet.

For deler av næringsmiddelindustrien vil dette kunne innebære økt konkurranse på hjemmemarkedet. Samtidig vil muligheten for norsk eksport til EU-markedet forbedres for noen produkter. For norsk næringsmiddelindustri er det, uavhengig av protokoll 3, en klar utfordring å styrke sin posisjon både på hjemmemarkedet og på eksportmarkedet.

Jeg vil understreke at det i forhandlingene om protokoll 3 har vært nær kontakt mellom myndighetene og næringsmiddelindustriens organisasjoner, jordbruksorganisasjonene og også enkeltbedrifter, der en løpende har vurdert EUs krav i forhold til industriens interesser. Organisasjonene har gitt uttrykk for at det er positivt at protokoll 3-avtalen har kommet på plass, og at den bidrar til å sikre langsiktige og stabile rammevilkår i forhold til handel med EU. Stortingets organer er også blitt løpende orientert.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Hedstrøm (FrP): Tollsatsene i protokoll 3 baserer seg på historiske forskjeller i råvareprisene. Det

vi nå ser antydningen til, er at forskjellene i råvarepriser mellom andre land og Norge vil øke, og det vil bli økte utfordringer for norsk næringsmiddelindustri.

Jeg husker at da vi behandlet EØS-avtalen for en del år siden, ble det gitt 900 mill. kr til denne industrien, slik at man kunne rasjonalisere og effektivisere. Til tross for det viser alle undersøkelser at det har vært status quo, og det er meget bekymringsfullt. Dessuten er jo denne sektoren gjennomregulert, og bl.a. Konkurransetilsynet sier at alle reguleringsordningene og detaljreguleringen innenfor denne sektoren bidrar til å presse prisene oppover.

Hvordan vil statsråden bidra slik at effekten av protokoll 3 og den økte konkurransen vil ser innenfor matvaresektoren, ikke skal slå mer negativt ut enn det som er nødvendig, for norsk næringsmiddelindustri?

Statsråd Lars Sponheim: På de områder vi nå snakker om, er det ikke alltid det blir like riktig å være for generell, fordi de ulike råvarepriser – også i forholdet mellom norske råvarepriser og råvarepriser i ulike land – nok har et veldig ulikt forløp. Selv om hovedtendensen fortsatt er en betydelig prisforskjell, har vi også råvareprisområder i Norge som har en kostnadsside som er ganske nær den samme kostnadsside som vi kan se i en del land rundt oss. Det gjelder ikke minst for grovere grønnsaker osv.

Når det gjelder spørsmålet om det betydelige investeringstilskuddet som ble gitt midt på 1990-tallet, rett før folkeavstemningen omtrent – jeg mener å huske at jeg satt i finanskomiteen på den tiden, for øvrig sammen med presidenten, jeg tror det var høsten 1994 vi behandlet denne saken i stor hastighet – hører jeg industrien i dag fortelle meg at de 900 mill. kr var helt avgjørende for at store deler av denne industrien kunne være i stand til å møte de utfordringene som bl.a. protokoll 3 representerer. For eksempel la Prior, som nå er inne i en veldig god utvikling når det gjelder kyllingprodukter til det norske markedet, avgjørende vekt på hva de 900 mill. kr i 1994 betød for mulighetene til å kunne ha den gode utviklingen som de nå representerer, og som vokser, og som i nær fremtid vil skaffe nye arbeidsplasser, ser det ut til, i bl.a. Hedstrøms hjemfylke Det ser vi også innenfor andre deler av denne industrien som nå er inne i en fase hvor de tar belastningen og rasjonaliserer veldig. Den bondeeiende del av industrien legger ned anlegg, med de belastninger det alltid medfører, for å kunne få en mer rasjonell produksjon. Og jeg både håper og tror at dette vil kunne gi effekter framover i enda mer kostnadseffektiv produksjon av bearbejdede landbruksvarer.

Marit Arnstad (Sp): Jeg vil nødig bidra til å forlenge debatten, men jeg har likevel et spørsmål jeg må få stilt statsråden. Det gjelder spørsmålet om hvordan RÅK-ordningen vil bli seende ut i tiden framover.

Statsråden omtalte i sitt innlegg RÅK-ordningen som viktig. De endringene en nå gjør, omfatter jo ett av virkemidlene i RÅK-ordningen, nemlig tollsatsene. Så er det et annet virkemiddel i RÅK-ordningen som går på prisnedskrivning knyttet til innenlandske råvarer. Hvis en skal ha

en mulighet til å være med på løpet framover, er det viktig at ordningen med prisnedskrivning kan bestå uendret. Kan statsråden forsikre oss om at det vil være tilfellet?

Statsråd Lars Sponheim: Det er rett at RÅK-ordningen er helt sentral for å kunne ta vare på en norsk næringsmiddelindustri, slik det har vært i fortid, og slik det må være i framtid. RÅK-ordningen betyr råvarepris kompensasjonsordningen, noe som innebærer at enhver industri i Norge eller i andre land skal få lov til å starte på den samme startstrekken når det gjelder å kjøpe sine egne lands landbruksprodukter. Det skal ikke være slik at denne industrien skal ha en ulempe i form av den landbrukspolitikken som landet deres måtte bære. Det er prinsippene i RÅK-ordningen, og det er helt avgjørende for å ta vare på en næringsmiddelindustri som i økende grad, i og for seg helt uavhengig av den sak vi behandler i dag, opplever å få en økt konkurranse. Ikke minst har det sammenheng med at forbruksmønsteret vårt er slik at vi stadig mer bruker bearbejdede og enda mer bearbejdede landbruksprodukter, og i mindre grad kjøper landbrukets produkter direkte og bearbejder dem hjemme. Derfor opplever vi at vi stadig får nye konkurranseområder. Og helt sentralt og helt avgjørende, som representanten her gav uttrykk for, er prisnedskrivning, slik at norsk industri får en inngangspris i sin produksjon som gjør at de ikke har en ulempe. At de vil ha konkurranse på andre kostnadselementer i industrien, vil vi nok alltid måtte leve med, slik som i all annen norsk industri – lønninger, andre kostnader, skattesystemer og alt dette. Men det er nok en type konkurranse som også denne industrien i økende grad må tåle. Det gjør nok også at annet som det står om i denne saken, vil møte en mindre industribeskyttelse for den delen av konkurransen som handler om helt ordinære innsatsfaktorer i industri, uavhengig av landbrukets råvarepriser. Men prisnedskrivning er helt sentralt, og vil være det framover. Og det vil selvsagt Regjeringen arbeide for.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 1069)

S a k n r . 7

Innstilling frå justiskomiteen om endringar på statsbudsjettet for 2001 under diverse kapittel administrerte av Justis- og politidepartementet (Innst. S. nr. 52 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 16 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 40 minutter, og at taletiden blir fordelt med 5 minutter på hver gruppe.

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

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

– Det anses vedtatt.

Linda Cathrine Hofstad (H) (ordfører for saken): Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet til denne endringsproposisjonen, da det er en enstemmig innstilling. Men etter at vi hadde en liten diskusjon om saken i komiteen, vil jeg komme med noen få kommentarer som går på forholdet mellom ordinær budsjettbehandling og endringsproposisjonens innhold.

Komiteen viser i sin merknad til at Oslo politidistrikt har ekstraordinære utgifter på grunn av kronprinsparets bryllup og utdelingen av Nobels fredspris i år. Dette gjør det selvfølgelig nødvendig med tilleggsbevilgninger.

Komiteen viser også til at utgiftene på kap. 466 Advokatutgifter er regelbundet og blir påvirket av antall saker. Bevilgningen på kapitlet ble foreslått økt med 148 mill. kr, og komiteen er fornøyd med at departementet har satt i gang et arbeid for å se nærmere på årsakene til det høye forbruket.

Komiteen har også merket seg at kap. 470 Fri retts hjelp ble foreslått økt med i alt 68 mill. kr, og at økningen kom av en økning i antall ikke-behovsprøvede saker for fylkesnemndene og en økning i antall saker under Fritt rettsråd.

Som helt fersk stortingsrepresentant er den første budsjettbehandlingen i Stortinget en ganske spesiell opplevelse. Over flere uker har det for komiteen vært et krevende og intenst arbeid, der vi alle har prøvd å flytte på beløp og foreta prioriteringer som vi har følt styrker justisbudsjettet, samtidig som vi hele tiden har vært bevisst på at vi skal kunne innestå for helheten. Jeg føler at vi gjennom denne prosessen fikk til resultater, og selv om det var små beløp vi flyttet på, er jeg sikker på at det vil få stor betydning. Blant annet var det en stor seier for meg da vi fikk til en økning på 3 mill. kr til Konfliktråd.

Jeg ble derfor veldig overrasket da vi fikk oss forelagt denne endringsproposisjonen, fordi der er det helt andre beløp det er snakk om. Endringene er faktisk på hele 350 mill. kr, og det er litt andre summer enn det vi holdt på med i vår budsjettbehandling i komiteen.

Selvfølgelig har jeg stor forståelse for at det er vanskelig å anslå de nøyaktige utgiftene på de regelstyrte postene, og at det må tas hensyn til at bl.a. momsreformen slår inn i år. Men jeg må på komiteens vegne peke på at det er et uheldig misforhold mellom de beløpsstørrelsene vi er i stand til å flytte på under den ordinære budsjettbehandlingen, og de beløpsstørrelsene som flyttes på i endringsproposisjonen. Store omdisponeringer og påplussinger på slutten av året er et problem. Det er knyttet mye oppmerksomhet til den generelle budsjettbehandlingen hver høst, og jeg synes derfor at vi også må være opptatt av hvordan budsjettet faktisk blir mot slutten av året.

Jan Arild Ellingsen (FrP): Jeg starter innledningsvis med å slutte meg til saksordfører, som jeg synes redde gjorde veldig greit for saken.

Jeg må jo få lov til å uttrykke en stor grad av frustrasjon over det vi nå skal være med på å gjøre. Det er korrekt, som det er beskrevet, at en del av disse beløpene kommer som en selvfølge ut fra at det ligger forhold der som er bundet opp, og som får økonomiske utslag. Men

her er det altså snakk om å flytte flere hundre millioner fram og tilbake, og da blir det et paradoks for meg når vi i justiskomiteen slåss om å flytte 23 mill. kr, altså en tiendepart av det vi flytter her.

Så kan man selvfølgelig si at vi har ikke noe valg, for slik er det. Men det fremstår, iallfall for min del, som et paradoks. Man kan jo lure på om den reelle makten ligger her eller i departementet. Det er noe man kanskje må la henge i lufta, men faktum er vel at det skal være slik at den skal ligge i Stortinget. Og det gjør den kanskje når det er slik at det er vi som skal fatte vedtaket, på basis av det departementet har gjort. Men at det iallfall for min del knytter seg en frustrasjon til dette, det er helt sikkert!

Statsråd Odd Einar Dørum: Jeg skal ikke kommentere det som er sagt. Jeg vil få si det på følgende måte: Stortinget har en generell budsjettbehandling, der man opererer med totalrammer på 600–700 milliarder kr. Når de rammene er fastsatt, har justissektoren en ramme på ca. 11 milliarder kr. Det er fastlagt ved rammevedtak etter budsjettreglementet. Det definerer selvfølgelig på mange måter spillerommet.

Når vi så kommer til nysalderingen, er vi i den situasjon at om man ser på denne salderingen som denne statsråden har arvet, men jeg skal ikke prøve å dytte ansvaret på andre, ser man at det er regelstyrte ordninger. Så kommer advokatutgifter, det skjer noe den 11. september, det skjer noe med politiet – alt dette betyr selvfølgelig at det blir store tall. Jeg kan derfor godt forstå at om man ser tallene på den måten, vil opplevelsen bli sterk, slik enkelte representanter har gitt uttrykk for. Men hvis man ser på de bakenforliggende prosessene, synes jeg vel at man får ta det med seg.

Generelt er jeg selvfølgelig helt enig i den grunnholdning at når man behandler et budsjett, skal man gå inn for at budsjettet blir bra. Jeg tror nok at man kanskje gjennom et nytt år kan komme til å oppleve at det kan komme opp enkeltsaker som man må forholde seg til på den måten. Men det er min erfaring, etter å ha hatt en viss fartstid her i huset, at den budsjettreformen vi har fått, har virket disiplinerende. Men det er klart at den disiplineringen strammer også inn spillerommet i fagkomiteene. Veldig mye av kampen om spillerommet skjer ofte i forkant, og jeg må innrømme at det var en ganske sterk opplevelse for meg på det tidspunkt det gikk opp for meg. Jeg hadde nå behov for å gi uttrykk for en viss sympati, men samtidig også gi en viss forklaring og kommentar til det som skjer.

J ø r g e n K o s m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7. (Votering, se side 1069)

S a k n r . 8

Innstilling fra justiskomiteen om samtykke til garantistillelse for Anders Jahres dødsbo som ledd i forlik (Innst. S. nr. 55 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 17 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik: 5 minutter på hver gruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt høve til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil tre minutter.

– Det anses vedtatt.

Anne Helen Rui (A) (ordfører for saken): Dette er en sak som har vært oppe i Stortinget mange ganger, helt fra 1994. Men denne gangen har den en ny vri. Saken har før alltid vært å stille garantier fra statens side, mens nå foreligger det et delresultat av et langt og godt arbeid. Nå foreligger det et forlik som fortsatt kan gi boet midler til å forfølge saken videre i forhold til de parter som ikke er med i forliket, samtidig som staten igjen gir en ny, omfattende garanti.

Det hadde ikke vært mulig å avdekke forholdene rundt Jahres utenlandsformue uten statens engasjement i saken. Komiteens flertall er opptatt av den allmennpreventive effekt det har at staten viser vilje og evne til å følge opp omfattende og kompliserte saker om unndragelse av offentlige midler.

Spesielt er dette viktig i en tid med økte muligheter til internasjonale finansielle transaksjoner og økt internasjonalt samarbeid for å motarbeide den svarte økonomien. Jeg er spesielt glad for at Høyre nå har snudd i saken, og på den måten fjerner enhver tvil om at det nå er et stort flertall her i Stortinget som er overbevist om at det er riktig å forfølge denne saken videre.

Jeg forundres over Fremskrittspartiet som ynder å framstå som det partiet som ser mest alvorlig på enhver kriminalitet, i alle fall når det gjelder vanlige mennesker. Men i denne saken som gjelder en velstående manns disposisjoner og unndragelse av midler til det offentlige, da vil ikke Fremskrittspartiet bekjempe denne formen for kriminalitet. Her kommer det etter min mening tydelig fram at dette partiet nok ikke er for rettferdig behandling av mennesker – her er det status som teller. Selv ikke i disse tider, og når det møysommelige arbeidet begynner å gi resultater, snur Fremskrittspartiet. De mener tydeligvis fortsatt at er en mann velstående, er det greit å unndra midler fra det offentlige.

Komiteens flertall støtter Regjeringens vurderinger i saken og anbefaler Stortinget å godkjenne garantierklæringen.

Carsten Dybevig (H): Allerede for 50 år siden startet norske myndigheter undersøkelser vedrørende en ulovlig Jahre-formue i utlandet. I begynnelsen av 1970-årene mottok Sandefjord kommune 40 mill. kr til bygging av nytt rådhus fra Continental Trust, som i ettertid viste seg å være en del av Jahre-imperiets mange bein. Åtte år etter Jahres død blir Anders Jahres dødsbo etterlignet med 780 mill. kr, og bostyret påstår samtidig at Anders Jahre har en betydelig utenlandsformue, nå tilhørende boet.

Dette er starten på en årelang prosess for å få tak i bortimot 1,5 milliarder norske kr. Boet går til søksmål

mot 82 personer i Storbritannia for å få tak i disse midlene. I tillegg blir boet selv saksøkt bl.a. på Cayman Islands.

Allerede i 1994 måtte boet ha en statlig garanti på 100 mill. kr for å gå videre i arbeidet med å få tak i den betydelige Jahre-formuen i utlandet. Høyre støttet dette ut fra at

1. man i særdeleshet ønsket å bekjempe all internasjonal økonomisk kriminalitet
2. sannsynligheten for at boet skulle lykkes i å oppdrive Jahre-formuen var større enn at den ikke skulle oppdrives

Således ville staten få dekket sine garantier fullt ut. Det var situasjonen høsten 1994.

I de etterfølgende årene opplevde vi rettssaker og forlikforsøk, tapte rettssaker og mislykkede forlikforsøk, skyhøye advokatsalærer og store saksomkostninger. I det hele tatt viste denne saken seg, som ut fra kriminalitetsforebyggende hensyn var nødvendig å gjennomføre med statlige garantier, å være svært vanskelig og ekstremt omfattende. Norsk rettferdighet praktisert i Norge, ble ikke oppfattet som tilstrekkelig i de sakene som ble ført både på Cayman Islands og i Storbritannia.

Når så boet høsten 1997 skulle ha ytterligere bevilgninger til å fortsette kampen for å gjenoppdrive Jahre-formuen, var den optimismen vi opplevde i 1994, nå forvandlet til pessimisme. Høyre var skeptisk til ytterligere garantistillelser i statsbudsjettet for år 2000, ikke fordi Høyre ikke ønsket å bekjempe internasjonal økonomisk kriminalitet, men fordi Høyre mente mulighetene for å få midler tilbake som oversteg beløpet til bobehandling, var små. De eneste som sikkert ville tjene på dette, var norske og utenlandske advokater.

Høyres skepsis den gangen har langt på vei vist seg å være en riktig analyse. Det er ikke rettssakene som har båret frukter, men de forlikforhandlinger som er ført. I dag står Stortinget foran muligheten til å inn drive rundt 370 mill. kr, om forliket blir godkjent av alle parter. Høyre støtter selvfølgelig dette. Det må aldri være tvil om at Høyre ser med stor tilfredshet på at boet har lyktes i å inn drive en betydelig pengesum. Dette gir boet muligheten til å føre en videre prosess mot de parter som ikke ønsker et forlik, dvs. Compass Trust og Aall Foundation. Høyres syn og merknader har ikke svekket boets posisjon, slik noen hevder. Dagens forhandlingsresultat viser at endeløse rettssaker ikke er å foretrekke fremfor forlik.

Som motytelse til at Lazard Bank og Lord Kindersley overfører 41,5 mill. dollar til boet, og ikke minst tilgang til det arkivmateriale disse partene innehar, gir Stortinget en garanti for at nevnte parter holdes skadesløse ved eventuelle fremtidige rettsforfølgelser fra impliserte parter.

Høyre imøteser derfor boets videre arbeid med å inn drive ytterligere midler. Dagens flertall i Stortinget ønsker å bekjempe økonomisk kriminalitet med betydelige ressurser og med stor utholdenhet.

Presidenten: Presidenten vil meddele at den innkalte vararepresentant for Troms fylke, Leif Christian Johansen, nå har tatt sete.

Jan Arild Ellingsen (FrP): Innledningsvis vil jeg si at det høres ut som om vi snakker om to forskjellige saker her. For Fremskrittspartiets del handler dette om et delforlik, med en betydelig risiko. For resten høres det ut som om julaften er kommet til dette hus, men det har den visse- lig ikke gjort i det forslaget til delforlik som ligger her.

Og så må jeg si: Jeg lar meg fascinere av saksordfø- rerens angrep på Fremskrittspartiet. Hvis det er noen som har mangel på troverdighet når det gjelder justis- og krimi- nalpolitikk, må det visse- lig være Arbeiderpartiet. Det tror jeg ganske mange kan bekrefte når vi ser på hver- dagskriminaliteten og annen kriminalitet her til lands. Så den fanen som Arbeiderpartiet flagger her, den synes jeg de bør fire atskillig lenger ned på flaggstangen.

Når det gjelder det som faktisk er saken her, så ligger det altså framme et delforlik, med store, mulige utfor- dringer for den norske stat økonomisk sett, og da blir det ikke så enkelt at man kan si ja takk til dette sånn helt uten videre. Hvis dette hadde vært et endelig resultat, kunne man ha trukket den konklusjonen, da ville også Frem- skrittspartiet ha akseptert den, for slik situasjonen er nå, ligger det an til å kunne innføre netto ca. 200 mill. kr til staten og boet. Det ville ha vært helt i orden for vår del også. Men – så ligger det et stort men her, og det menet er den risikoen staten må ta på seg, og det er det som gjør at vi ikke er villig til å gå inn for det forslaget som fore- ligger. Hvis det ikke hadde ligget her, skulle vi også ha akseptert det.

Så leser jeg bl.a. i Dagens Næringsliv at vi får æren av SV for at ting har blitt som de har blitt, og at forliket er så dårlig. Det får stå for SVs egen del. Jeg er rimelig sikker på at SV ikke på noe som helst slags vis kan bevise at det er en kobling mellom kontakt i Fremskrittspartiet og folk som driver med påvirkning, og at det har påvirket resul- tatet og de holdninger Fremskrittspartiet har stått for i denne saken. Det finnes ikke ett fnugg av bevis for noe sånt. Men det kan SV selvfølgelig påstå.

En annen ting som SV er opptatt av, er at man avslø- rer kortene sine og gir bobestyreren dårligere kort når han skal forhandle, når partiet er imot dette. Ja, da blir jo mitt spørsmål tilbake til SV: Hva med det som nå skjer? Er det ikke akkurat det samme SV gjør med å fronte ut nettopp den indre uenighet som er i dette huset, slår man ikke også da opp kortene overfor dem som skal fortsette forhandlingene? Det er iallfall mitt helt klare syn på det. Derfor vil Fremskrittspartiet stå på det vi har gjort, vi vil fortsette å si nei, og det går rett og slett på den usikkerhe- ten som ligger i de videre forhandlingene.

Inga Marte Thorkildsen (SV): SV vil i denne deba- ten framheve at man faktisk var nær et forlik med alle parter, noe som ville vært langt å foretrekke framfor et forlik med bare to av partene. SV er overrasket over den vekt boets finansielle stilling har blitt tillagt i vurderin- gen av forliket. Vi mener at forliket utelukkende burde vært vurdert ut fra juridiske, praktiske og taktiske hen- syn.

Vi opplever at flere at statens motparter aktivt har for- søkt å hale ut behandlingen av denne saken. Dette har de

gjort i håp om at flertallet på Stortinget til slutt ikke ville fortsette å tilføre Anders Jahres dødsbo nok midler til å kunne slutføre saken. Fremskrittspartiet har i så måte gitt dem blod på tann, ved aktivt å motsette seg videre til- førsel til bobehandlingen av Jahre-saken. Ifølge Dagens Næringsliv ble daværende fremskrittspartirepresentant, Jan Simonsen, i 1996 kontaktet av Geelmuyden.Kiese, sannsynligvis på vegne av boets opponenter. Dette be- krefter Simonsen selv.

Siden den gang har Simonsen og hans tidligere parti konsekvent stemt imot bevilgninger til boet. I 1999 fikk han også med seg Høyre. Høyres medlemmer begrunnet sin snuoperasjon på samme måte som Fremskrittspartiet hele tiden begrunnet sitt ståsted i denne saken: De anså mulighetene for å få tilbake pengebeløp som overstiger de beløpene som ble brukt til rettssaker, som små, og at det meste av de bevilgede midlene ville gå til å holde norske advokater med arbeid og inntekter. Også KrF-ere har uttrykt gjennom media at man har vært skeptisk til videre bevilgninger. Med andre ord: Det har vært nokså gode grunner for boets motparter til å benytte seg av ut- halingstaktikken.

Det er overraskende at partier på Stortinget, i en sak der staten har store interesser, velger å forholde seg nes- ten utelukkende til argumentasjon fra motparten i saken. Sosialistisk Venstreparti er ikke kjent med at det har vært tilsvarende nær kontakt mellom boet og de gjeldende partier, som det har vært mellom boets motparter og de samme partiene. Dette er svært betenkelig siden målet her har vært å få klarhet i en av Norges mest kjente skat- teunndragelser.

Videre mener SV det er interessant at Anders Jahres dødsbo fikk sitt rettslige gjennombrudd bare to dager etter at justiskomiteen fremmet sin innstilling høsten 1999, og hvor altså Høyres og Fremskrittspartiets repre- sentanter stemte imot videre bevilgninger til boet. Man kan undre seg over hvilke vurderinger man her la til grunn, når man anså sjansene for å komme noen vei som små.

SV mener det er synd at ikke alle partier klart og tyde- lig har lagt seg på en linje hvor det går klart fram at man ikke aksepterer slik grov økonomisk kriminalitet, men vil forfølge sakene til «the bitter end», som daværende Ven- stre-representant, Terje Johansen, i fjor uttrykte det til Dagens Næringsliv. Og jeg må si at det virker noe mer- kelig at Fremskrittspartiet, som altså ynder å kalle seg lov og orden-partiet framfor noe, i flere år har motsatt seg å bidra til å inndrive midler som har vært unndratt det norske folk gjennom grov økonomisk kriminalitet. Jeg er fristet til å hevde at justispolitikken deres ikke henger på greip når man i det ene øyeblikket nærmest har ubegren- set med midler til politi- og lensmannsetaten for å opp- klare lovbrudd, og i det neste ikke har en eneste krone til å forfølge denne typen hvitsnippkriminalitet, og dermed statuere et eksempel. I stedet har altså partiet satt sine krefter inn på å gjøre boets *motparter* lykkelige. For SV er dette komplett uforståelig, men vi må bare erkjenne at motpartene på mange måter har vunnet: De har fått inn- fridd sine håp om at motstanden mot videre bevilgninger

ville øke, og de har fått gjennomslag gjennom knallhard lobbyisme for følgende oppfatning i visse deler av det politiske miljøet: at boet har svært små muligheter til å få tilbake pengebeløp som overstiger de beløpene boet bruker til rettsaker.

SV aksepterer anbefalingen om et delforlik, men vi hadde ønsket oss en annen situasjon. Vi skulle ønske at de borgerlige partienes vilje til å oppklare skattesvik var større, og vi skulle ønske oss at boet stod fritt til å vurdere sakens fakta. Det skal ikke være noen tvil om at SV ville vært innstilt på ytterligere bevilgninger til boets arbeid hvis Justisdepartementet og bobestyreren hadde anbefalt dette framfor et forlik.

Presidenten: Presidenten gjør oppmerksom på at det ble vedtatt ved starten av denne saken at det ikke ville bli gitt adgang til replikker. De talere som ønsker å tegne seg på talerlisten utover den tildelte taletiden, får en taletid på inntil 3 minutter.

Finn Kristian Marthinsen (KrF): Det forundrer meg at SV benytter denne anledningen til å stille navngitte partier i et underlig lys ved at man framsetter noe man har hørt, og bruker det som sannhetsvitne for å trekke konklusjoner – og konkluderer med at andre partier ikke har en patent holdning til det som handler om økonomisk kriminalitet, eller vilje til å avsløre skattesvik.

Jeg vil på det sterkeste få lov til å avvise at det under noen omstendighet skulle være snakk om at noen har drevet lobbyisme f.eks. overfor Kristelig Folkeparti. Jeg har selv i den foregående fireårsperioden sittet i komiteen og arbeidet med disse sakene, og det har aldri vært noen som har drevet lobbyvirksomhet i forhold til Kristelig Folkeparti på dette punktet.

Men det forhindrer ikke at det er lov å bruke hodet selv. Når man skal bevilge penger, bruker man jo nødvendigvis et visst skjønn i forhold til hva det er man bevilger penger til, hva det er man har i utsikt å oppnå ved disse bevilgningene og hva slags tilbakemeldinger man får på de midlene som er brukt av de bevilgninger som tidligere er gitt – altså hva man er stilt i utsikt å oppnå med de bevilgninger eller garantier som man ønsker å få for den kommende perioden. Det må være riktig at man får anledning til å tenke selv uten at man skal bli fortalt at det har man ikke klart, det er andre som har påtvunget en et standpunkt.

Når det er sagt, vil jeg gjerne understreke at for Kristelig Folkeparti er det selvsagt at vi ikke aksepterer grov økonomisk kriminalitet, ei heller en mindre grov form for økonomisk kriminalitet. Vi aksepterer ingen form for økonomisk kriminalitet, og vi er i aller høyeste grad interessert i å være med på å avsløre skattesvik. Derfor har også våre standpunkt kommet, på bakgrunn av de vurderingene vi har gjort, og vi sier at vi er ikke ved det punktet nå at man ikke vil bevilge penger til fortsatt arbeid på det området som vi i dag behandler. Tvert imot. Med bakgrunn i de informasjonene vi har fått, har Kristelig Folkeparti sagt at ja, vi går for bevilgninger, vi går for

garantier, fordi vi ser at vi er underveis mot et resultat som vi tror kan være svært gunstig. Ingen av oss – ikke SV, ikke Kristelig Folkeparti og ikke noen andre partier – vet hva som blir det endelige resultatet. Vi må basere oss på et skjønn, på en vurdering av de foreliggende opplysningene, og så fatter vi en beslutning på bakgrunn av det. Derfor synes jeg det er et nokså dårlig presisjonsnivå når Sosialistisk Venstreparti i sin merknad til denne innstillingen henviser til «representanter fra Kristelig Folkeparti gjennom media». Det er noe jeg ikke aksepterer som en sannhetsgaranti for den konklusjon som SV ønsker å trekke.

Vi vil fortsatt være med og sørge for at dette arbeidet går sin gang. Vi sier ja til de anbefalingene som er kommet. Det er mange spørsmål vi kan stille, men både Justisdepartementet, Finansdepartementet og bobestyrer anbefaler at vi går for den løsning som ligger på bordet, og det vil Kristelig Folkeparti gjøre.

Statsråd Odd Einar Dørum: Siden midten av 1990-tallet har Justisdepartementet finansiert dødsboets jakt på Anders Jahres utenlandsformue. Jeg er glad for at det har lyktes bostyreren å framforhandle et forlik som kan sikre boets videre drift uten ytterligere støtte fra Justisdepartementet. Jeg er videre glad for at justiskomiteen nesten enstemmig har gått inn for at staten stiller den garantien som forliket forutsetter.

Forliket omfatter bare en av de tre utenlandsgrupperingene som boet har ført forlikforhandlinger med. Et forlik med alle tre med en tilsvarende større forlikssum hadde selvsagt vært en bedre løsning for boet og for staten. Det var imidlertid ikke mulig å få til et slikt såkalt globalt forlik. Jeg vil understreke at forliket med Lazard Bank innebærer at banken skal betale et noe større beløp enn banken antakelig hadde måttet betale som sin andel av et samlet forlik. Det er derfor ikke noe dårlig forlik bostyreren har oppnådd.

Den garantien staten skal avgi overfor Lazard, og som saken her egentlig dreier seg om, vil bare få virkning dersom forliket blir gjennomført. Skifterettens rettskraftige godkjenning av forliket gjenstår. Sandefjord skifterett godkjente forliket 13. november 2001. Kjæremålsfristen løper ut i morgen. Videre hadde selskapet Anders Jahre AS, som kontrolleres av Eikland AS, et krav i boet på 375 444 kr. På grunnlag av dette kravet har Anders Jahre AS begjært dødsboet tatt under behandling som konkursbo. For å unngå det har Justisdepartementet innfridd kravet med renter fra Anders Jahres død i 1982. Motparten har visstnok i dag tilbakeført beløpet til Justisdepartementets brukskonto, men etter regjeringsadvokatens mening plikter motparten å finne seg i en slik intervensjonsbetaling. Konkursbegjæringen skal behandles av skifteretten i morgen. Jeg understreker at dersom delforliket mot formodning skulle falle bort som en følge av noen av disse forholdene, vil statsgarantien ikke bli effektiv. Det er derfor ingen fare forbundet med å avgi garantien for disse forholdene er endelig avklart. På den annen side krever forliksavtalen med Lazard at Justisdepartementet avgir garantien innen 21. desember 2001. Garantien vil

dessuten bli avgitt til bostyreren, som først vil overlevere den til Lazard når alle relevante forhold er avklart.

Når det så gjelder de generelle forhold i denne saken, er det flere representanter som har pekt på dem, og de kan vel oppsummeres på følgende måte: Det er i jakten på denne type penger viktig å være utholdende, det er viktig at man klarer å opptre med noenlunde samlet styrke, og det er et poeng at de som prøver å skjule penger på dette vis, må vite at rettsstater ikke gir opp.

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

Carsten Dybevig (H): SVs påstander om at Høyres skeptiske holdning til ytterligere garantier ved behandlingen i fjor eller i forfjor skulle ha påvirket boets motpart til å drive en rettslig uthalingspolitikk, faller på sin egen urimelighet. Høyre har som mål 1) å bekjempe internasjonal økonomisk kriminalitet på lik linje med Sosialistisk Venstreparti og 2) å inndrive boets rettmessige krav, som var på 1,5 milliarder kr. Imidlertid er det ikke slik at den norske stat alene bestemmer hva som er riktig juss eller ikke, men faktisk også utenlandske domstoler.

Derfor har Høyre under hele sakens gang vurdert mulighetene for å nå frem med boets krav på 1,5 milliarder kr, opp mot kostnadene for dette. Høyre anser det ikke slik, som SV argumenterer med, at den norske stat har en bunnløs kassabeholdning å ta av, men at vi samtidig også vurderer sannsynligheten og mulighetene for å inndrive boets krav.

Jeg vil faktisk si at etter Stortingets vedtak i fjor om ytterligere garantistillelser til boet på 50 mill. kr, der nettopp Høyre hadde en kritisk merknad, har boet nå virkelig kommet i en reell forlikssposisjon for første gang siden saken ble reist. Forliket blir etter all sannsynlighet vedtatt her i dag mot Fremskrittspartiets stemmer.

Høyre stemmer for, fordi dette gir boet 1) midler til å tilbakebetale bruk av statsgarantiene, og 2) midler – og ved hjelp av Lazard Banks arkiver – til selvstendig å forfølge kravet mot de parter som ikke har godtatt forliket.

SV burde gå i seg selv og faktisk være fornøyd med at Høyre stemmer sammen med flertallet for et forlik på 370 mill kr. Alt annet ville jo være kontraproduktivt.

Det er jo SV med sin merknad mot Høyre som skaper tvil om Høyres tidligere motiver, og ikke Høyres faktiske stemmegivning i denne saken. Høyre har hele tiden vært kritisk til bruk av penger til endeløse rettssaker uten annet resultat enn å føre dyre advokater med penger. Høyre sier selvfølgelig ikke nei til å inndrive 370 mill. kr til boet.

Jeg vil minne om at det ikke er rettssakene som har båret frukter, men faktisk forlikforhandlingene. Det må være lov å være kritisk til bruk av statlig garantier så lenge disse ikke gir det forventede resultat. Eller er det slik at SV uten skrupler vil bruke alle nødvendige midler i sin kamp for å inndrive boets rettmessige midler, uansett mulighetene for inndrive midlene? Etter min oppfatning er det bare SVs merknad som skaper unødvendig forvirring i denne saken.

Jan Arild Ellingsen (FrP): Først har jeg lyst til å påpeke at jeg synes SV i sitt første innlegg gikk langt i å insinuere en kobling – eller en korrupsjon – mellom det besøket representanten Jan Simonsen mottok, og hans holdning i saken. Det tar iallfall jeg avstand fra. Det representanten Simonsen har bekreftet, er at det har vært kontakt, men han har ikke antydning eller sagt noe om at det har påvirket han i hans holdning i denne saken. Og jeg vil ta avstand fra en sånn insinuasjon fra SV.

Tilbake igjen til selve saken. Jeg har på nytt en opplevelse av at vi snakker om to forskjellige ting. Det er ikke slik at det vi gjør i dag, er å ta stilling til netto 200 mill. kr, slik det kan se ut som. Det vi tar stilling til, er hvor stor risiko den norske stat påføres ved å inngå dette forliket. Og det er ingen her i denne salen som har overbevist meg om at man her nødvendigvis går ut med et netto plussresultat, til det er det altfor mange og store aktører utenfor som er ute etter å komme i mål.

Og så får vi denne debatten om Fremskrittspartiet som er så opptatt av kriminalitet. Ja, det er nettopp det som er poenget vårt. Er det da noen vits i å satse på en endeløs rettssak der staten kanskje går ut med netto utgifter, i motsetning til netto inntekter? Og med de bevilgningene vi ser at justissektoren får, burde kanskje flere i denne salen være litt opptatt av det som skjer her i landet – det er kanskje vel så viktig som å drive endeløse rettssaker med resultat som iallfall ingen av oss her er i stand til å forutse.

Det er et paradoks for meg når SV flagger dette så høyt. Det som er et faktum, er at SV i innstillingen til budsjettet for justissektoren, faktisk salderte posten til bobehandling med 6,5 mill. kr. Og hvis det skal synliggjøre den frontingen SV har hatt mot Anders Jahresaken, synes jeg det blir et paradoks og litt merkelig sett i sammenheng med hvor høyt SV har gått på banen her.

Men samtidig skal jeg på vegne av Fremskrittspartiet ikke være større enn at hvis det noen gang viser seg at vi tok feil, skal vi også ha rygg til å akseptere det, selvfølgelig.

Inga Marte Thorkildsen (SV): Dette er en noe merkelig debatt, synes jeg, for jeg er ikke så veldig opptatt av hva partier påberoper seg å være opptatt av – og at all kritikk faller på sin egen urimelighet fordi man sier at man er opptatt av noe – men jeg er mer opptatt av hva partier faktisk gjør.

Men jeg må selvfølgelig også få rose Høyre for at de snudde i denne saken og kom til fornuft når det nå ble tydelig at det faktisk var lurt å gå videre og ikke gjøre som Fremskrittspartiet ønsket, å avslutte allerede i 1996. For det er det som har skjedd; vi har nå fått til et delforlik, som vi riktignok mener er dårligere enn et totalforlik, men det betyr jo at det nyttet.

Og jeg må få lov til å spørre Høyre, hvis de har mulighet til å svare på det nå: Hva var det som gjorde at de vurderte det som riktig å gå mot videre tilførsel til boet i 1999, når man fikk et gjennombrudd bare to dager senere?

For SV er det ikke bare snakk om å vurdere utgifter opp mot inntekter i en sånn type sak som er av så pass prinsipiell karakter. For oss er det viktig den allmennpre-

ventive effekt det vil ha at staten sier at man skal forfølge slike saker til «the bitter end», som en Venstre-representant uttalte i fjor. Jeg må også få si til dem som har vært oppe og klaget på at SV nærmest «out-er» partier og forteller dem hva de mener i disse sakene, og at det skader den videre behandlinga, at det har de da vitterlig klart sjøl. De har jo «out-et» seg sjøl hele veien. Det er da ikke noen hemmelighet at de har ment det de har ment!

Jeg forstår ikke helt denne argumentasjonen, men håper at man eventuelt ved neste korsvei – hvis man får saker av liknende karakter – velger å forfølge saken og ikke «feiger ut» så pass tidlig som det Fremskrittspartiet ville.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 1070)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da skulle vi være klare for votering. Presidenten gjør oppmerksom på at det er mange saker som det skal voteres over, så det kan bli forholdsvis lenge, men i fellesskap skal vi komme gjennom dette.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 11 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet.
- forslag nr. 2, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3 og 7–11, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 6, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 4 og 5, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Presidenten skal prøve å redegjøre for de voteringsforklaringene som er framkommet under debatten. Det skal vi ta etter hvert under de enkelte forslag.

Det voteres først over de rammeuavhengige mindretallsforslagene.

Forslagene nr. 7–10, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering. Forslag nr. 7 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.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Trondheimpakken, inklusive en totalvurdering av hensiktsmessigheten av Nordre avlastningsveg, gitt de skjerpede kravene til luftkvalitet, og muligheten for økt overgang fra bil til kollektivtransport.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Bergenspakken, og en totalvurdering av hensiktsmessigheten av firefeltsveg på strekningen Hop–Fjøsanger, gitt de skjerpede kravene til luftkvalitet, samt muligheten for økt overgang fra bil til den planlagte bybanen.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 80 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.39.50)

Presidenten: Når det gjelder forslag nr. 11, fra Sosialistisk Venstreparti, har presidenten forstått det slik at det er foreslått omgjort til oversendelsesforslag. Forslaget får da følgende ordlyd:

«Det henstilles til Regjeringen å komme tilbake til Stortinget i vårsesjonen med en investeringsplan for jernbaneinvesteringer som er i tråd med ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan.»

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

Det skal så voteres over forslag nr. 6, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen:

sørge for at høyhastighetsbånd i prinsippet skal være tilgjengelig for alle landets kommuner innen utgangen av 2005

komme tilbake med et forslag om hvordan en slik utbygging skal muliggjøres og utføres, i egen melding, innen 2002

komme tilbake med et forslag på løsninger for å gjøre stamnettet til en nasjonal infrastruktur, slik at nettet blir tilgjengelig for alle på likt grunnlag, i egen melding, innen 2002.»

Jeg har forstått det slik at Kystpartiet støtter forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 76 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.40.38)

Presidenten: Det skal så voteres over forslagene nr. 4 og 5, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre til økt trafikkoverføring fra veg til jernbane.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en totalvurdering av hvilke vegprosjekter som kan bidra til å svekke eller styrke mulighetene til å nå de nye kravene til luftkvalitet.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 58 mot 38 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 20.41.02)

Presidenten: Det skal så voteres over innstillingens forslag til vedtak under rammeområde 18. Her foreligger det tre avvikende forslag. Det voteres først over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti.
Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	72 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	28 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	78 200 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	12 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	412 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 288 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-160 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 362 600 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	201 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	29 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 879 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 429 700 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 298 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike hold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter.....		19 908 280 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59- 60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofofbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 81 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.41.40)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 2, fra
Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	681 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	284 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	60 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	59 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 200 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	54 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	104 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	

Forhandlinger i Stortinget nr. 71

2001

Em. 13. des. – Votering i sak nr. 1

1053

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 7</i>	5 687 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	5 179 000 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	170 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 714 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	961 300 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	777 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	18 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	322 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	135 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike hold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbanelverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III
Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V
Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI
Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII
Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX
Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59- 60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskudsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 15 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 20.42.03)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 1 fra Arbeiderpartiet.

Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike hold, <i>kan overføres</i>	62 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningssselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 293 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-160 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 574 600 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	156 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	29 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 864 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 303 300 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 298 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	135 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59- 60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofofbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 71 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.42.29)

Komiteen hadde innstillet:

Rammeområde 18
(Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike hold, <i>kan overføres</i>	62 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningssselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	88 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 312 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-160 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 565 600 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	146 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	29 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 864 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 288 300 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 298 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	145 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III
Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V
Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI
Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII
Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX
Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59- 60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 54 mot 42 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.43.05)

Presidenten: Det voteres så over innstillingens rammeuavhengige forslag til vedtak.

Komiteen hadde innstillet:

B. Rammeuavhengige forslag

I

Fullmakt til å kreve inn bompenger

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å kreve inn bompenger til:

1. delvis finansiering av planlagt opprusting av E39 over Stord i Hordaland. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet E39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet E134 Rullestadjuvet i Hordaland. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
4. å videreføre innkrevingen av bompenger i bompengeringen i Bergen i 2002. Vilkårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet for 2002 og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Her har presidenten fått opplyst at Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 81 mot 15 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.43.36)

Videre var innstillet:

II

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

III

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en orientering om framdriften av Handlingsprogrammet for rassikring senest i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2002.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

IV

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for ytterligere konkurranse innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger. Det forutsettes at hensynet til trafikksikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivarettatt.

V

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at riksvegferjedriften konkurranseutsettes.

VI

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre NSB BA til aksjeselskap.

VII

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Posten BA til aksjeselskap.

VIII

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har innstillingen, og presidenten går da ut fra at de øvrige partiene ønsker å stemme imot, med unntak av V, hvor Kystpartiet har gitt uttrykk for at de ønsker å støtte innstillingen.

V o t e r i n g :

1. Komiteens innstilling til IV, VI, VII og VIII bifaltes med 52 mot 44 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.44.20)
2. Komiteens innstilling til V bifaltes med 53 mot 43 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.44.53)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2001 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1310		Flytransport		
	70	Godtgjersle for innenlandske flyruter, <i>kan nyttast under kap. 1311 post 71</i> , blir auka med		10 428 000
		frå kr 393 000 000 til kr 403 428 000		
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30</i> , blir auka med		52 900 000
		frå kr 2 739 812 000 til kr 2 792 712 000		
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter, blir redusert med		2 000 000
		frå kr 5 491 000 til kr 3 491 000		
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter, blir auka med		2 000 000
		frå kr 140 488 000 til kr 142 488 000		
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24.1	Driftsinntekter	-2 405 600 000	
	24.2	Inntekter regionale lufthammer	-212 300 000	
	24.3	Frå reguleringsfondet	-81 200 000	
	24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i>	1 702 000 000	
	24.5	Driftsutgifter regionale lufthammer, <i>overslagsløyving</i>	209 000 000	
	24.6	Avskrivningar	335 900 000	
	24.7	Renter av statens kapital	35 100 000	
	24.8	Til investeringsformål	314 100 000	
	24	Driftsresultat		-103 000 000

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Aust-Agder Vegfinans AS får høve til å auke låneramma frå 60 mill. kroner til 230 mill. kroner.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme mot dette punktet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 79 mot 17 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.45.55)

Videre var innstillet under II:

2. Jernbanenettet mellom Leira og Dokka på Valdresbanen kan bli frigitt til andre føremål og at skjener og sviller på strekninga Bjørge-Leira blir fjerna.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Kystpartiet har varslet at de ønsker å stemme mot dette punktet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 77 mot 16 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.46.18)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:12 (2001-2002) – punkt 1 i forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate flere aktører på Jernbaneverkets bane-nett – blir vedlagt protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 av 28. september 2001 om endring av vedlegg II i EØS-avtalen (direktiv om taubaneanlegg til persontransport).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 50 (2000-2001) – om dei fiskeriavtalene Noreg har inngått med andre land for 2001 og fisket etter avtalene i 1999 og 2000 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 140/2001 av 23. november 2001 om endring av EØS-avtalens protokoll 2 og 3 om bearbejdede landbruksvarer og andre landbruksvarer.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 76 mot 20 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.48.23)

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2001 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r			
61		Høgsterett (jf. kap. 3061)	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 47 185 000 til kr 47 477 000	292 000
410		Herads- og byrettane (jf. kap. 3410)	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 819 541 000 til kr 818 391 000	1 150 000
	21	Spesielle driftsutgifter, blir auka med frå kr 91 670 000 til kr 96 870 000	5 200 000
414		Domsutgifter	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 58 674 000 til kr 63 674 000	5 000 000
432		Kriminalomsorgas utdanningssenter	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 94 670 000 til kr 94 370 000	300 000
440		Politi- og lensmannsetaten (jf. kap. 3440)	
	1	Driftsutgifter, kan nyttast under kap. 441 post 1, blir redusert med frå kr 4 910 254 000 til kr 4 907 787 000	2 467 000
	21	Spesielle driftsutgifter, blir auka med frå kr 64 473 000 til kr 65 417 000	944 000
	22	Søk etter omkomne, kan overførast, blir redusert med frå kr 23 932 000 til kr 8 932 000	15 000 000
441		Oslo politidistrikt (jf. kap. 3441)	
	1	Driftsutgifter, kan nyttast under kap. 440 post 1, blir auka med frå kr 1 053 847 000 til kr 1 073 314 000	19 467 000
	21	Spesielle driftsutgifter, blir redusert med frå kr 944 000 til kr 0	944 000
445		Den høgre påtalemakta (jf. kap. 3445)	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 65 673 000 til kr 66 823 000	1 150 000
451		Sivilt beredskap	
	45	Store nyinnkjøp, kan overførast, blir redusert med frå kr 55 855 000 til kr 51 855 000	4 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
455		Redningstenesta (jf. kap. 3455)	
	21	Spesielle driftsutgifter, blir auka med frå kr 5 099 000 til kr 8 699 000	3 600 000
460		Dei særskilde etterforsningsorgana	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 6 691 000 til kr 9 391 000	2 700 000
466		Advokatutgifter m.m.	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 301 935 000 til kr 449 935 000	148 000 000
467		Norsk Lovtidend,	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 3 040 000 til kr 4 740 000	1 700 000
470		Fri rettshjelp (jf. kap. 3470)	
	70	Fri sakførsel, blir auka med frå kr 205 196 000 til kr 255 196 000	50 000 000
	71	Fritt rettsråd, blir auka med frå kr 141 666 000 til kr 159 666 000	18 000 000
471		Statens erstatningsansvar	
	70	Erstatning til valdsoffer, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 41 640 000 til kr 47 640 000	6 000 000
	71	Erstatningsansvar m.m., <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 70 040 000 til kr 64 040 000	6 000 000
475		Bubehandling	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 19 542 000 til kr 38 542 000	19 000 000
I n n t e k t e r			
3410		Rettsgebyr (jf. kap. 410)	
	1	Rettsgebyr, blir auka med frå kr 694 170 000 til kr 804 170 000	110 000 000
	4	Gebyrinntektene til lensmennene, blir auka med frå kr 123 400 000 til kr 143 400 000	20 000 000
3440		Politi- og lensmannsetaten (jf. kap. 440)	
	1	Gebyrer, blir redusert med frå kr 195 360 000 til kr 182 360 000	13 000 000

II

Stortinget samtykkjer i at Justis- og politidepartementet i 2001 kan overskride løyvinga under kap. 430, post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarande meirinntekter under kap. 3430, post 2 Inntekter frå arbeidsdrifta.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 8

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at Justisdepartementet stiller garanti som nevnt i bilag 5 i forliksavtalen 3. oktober

2001 mellom Anders Jahres dødsbo og Lazard Bank og Lord Kindersley.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 80 mot 15 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.49.06)

S a k n r . 9

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 20.50.