

Møte mandag den 9. 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. 26):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2003 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 2)
3. Innstilling frå samferdselskomiteen om Ryfylkepakken – innkreving av førehandsbompengar (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 3.1)
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om Flytoget AS (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 4.1)
5. Innstilling frå samferdselskomiteen om BaneTele AS (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 4 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 4.2)
6. Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar mv. for 2002 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 66 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 29 (2002-2003))
7. Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Karin S. Woldseth og Kenneth Svendsen om omlegging og utbygging av kommunal og offentlig informasjon gjennom bruk av eksisterende TV-nett (tekst-TV) frem til publikum i forbindelse med kommunal og regional utbygging av bredbånd (Innst. S. nr. 38 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:151 (2001-2002))
8. Innstilling fra samferdselskomiteen om endringer av bevilgninger mv. for 2002 på Fiskeridepartementets område (Innst. S. nr. 57 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 23 (2002-2003) – kap. 1062 og 4062 Kystverket)
9. Innstilling fra justiskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen og André Kvakkestad om opprettholdelse av Nordfjord Sorenskrivarembete som eget domssogn (Innst. S. nr. 15 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:138 (2001-2002))
10. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende granskning av opplysninger om overvåking av samer på etnisk grunnlag (Innst. S. nr. 60 (2002-2003))
11. Referat

Presidenten: Det kommer til å bli en ganske hektisk uke. Slik er det når vi kom såpass mye i utur med finans-

innstillingen. Det betyr at representantene må prøve å vise solidaritet med hverandre, dvs. at når man ber om ordet, så skal en alltid tenke på at det er noen som kommer og skal ha ordet på kveldsmøtet. Vi håper at vi skal kunne legge dette opp slik at det ikke skal være nødvendig med altfor mange dager utover kl. 24, men dette er mye avhengig av representantene selv. Så får vi håpe at vi et annet år greier å få finansinnstillingen i land såpass tidlig at vi får en bedre budsjettbehandling. Det er ikke tilfredsstillende å ha disse tunge budsjettene så tett inn på hverandre med såpass tøffe debatter, men jeg er sikker på at vi skal komme gjennom dette med nødvendig samarbeid.

Representantene Dagrun Eriksen, Bjørn Jacobsen og Hans R. Kjæstad, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter i inneværende uke – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresidenter.

Jens Stoltenberg (A): Jeg foreslår Kjell Engebretsen og Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

Presidenten: Kjell Engebretsen og Oddbjørg Ausdal Starrfelt er foreslått som settepresidenter. – Andre forslag foreligger ikke, og Kjell Engebretsen og Oddbjørg Ausdal Starrfelt anses enstemmig valgt som settepresidenter for Stortingets møter i inneværende uke.

Statsråd Svein Ludvigsen overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten May Hansen vil framsette et privat forslag.

May Hansen (SV): På vegne av Magnar Lund Bergo og meg selv vil jeg fremme forslag om endring av aldersgrensene for film og videogram og lovforbud mot kino-reklame for barn under 7 år.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1, 3 og 4 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2003 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003))

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om Ryfylkepakken – innkreving av førehandsbompengar (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 3.1)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om Flytoget AS (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 4.1)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 30 min, Høyre 30 minutter, Framskrittspartiet 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Kristelig Folkeparti 15 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på 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): Regjeringa har fått gjennomslag for eit svært stramt budsjett. I den situasjonen vi har i Noreg, er dette nødvendig for å sikre arbeidsplassar, sikre næringsliv og halde renta nede. Likevel har vi fått til eit svært godt samferdselsbudsjett. Det er godt fordi løyvingane har auka på dei fleste viktige områda, og ikkje minst fordi det her ligg føre ei nytenking som byggjer eit fundament for framtidig satsing, for framtidig effektiv utnytting av dei midlane vi har, og for auka løyvingar i åra framover.

For å ta det med løyvingane først. Det er på vegsektoren svært mange års forsømmingar å ta igjen, og behovet er kolossalt. Derfor er vi svært glade for at vi i dei to åra vi har hatt denne regjeringa, har klart å få til ein svært sterk auke. I fjor auka vi totalt med 800 mill. kr på riksvegane. I år legg vi på toppen av dette 200 mill. kr, slik at vi totalt sett for desse to åra har ein auke på bortimot 1,8 milliardar kr i forhold til om vi hadde halde fram med det nivået vi hadde i 2001.

Vi får også lagt inn ein svært nødvendig auke på kollektivmidlane, 400 mill. kr i løyvingar, som i stor grad går til infrastrukturtiltak for å begynne å rette opp den vanskelege situasjonen. Vi konstaterer at i dei større byane er det omsyn til kollektivtrafikken som kanskje er det viktigaste. I andre delar av landet er det vegbygging.

Vi fekk i fjor gjennomslag for eit stort lyft i investeringar til jernbane. Vi vidarefører og aukar dette også i år. Vi har òg fått ein gledeleg auke til Luftfartsverket,

som er nødvendig på grunn av dei tapte inntektene ved nedgangen i flytrafikken dei seinare åra.

Når det gjeld nytenking, når det gjeld omstilling, vil eg spesielt peike på ei sak som får si endelege behandling og godkjenning av Stortinget i dag. Det er den store omstillinga vi har fått gjennomslag for når det gjeld Statens vegvesen. Eg skal ikkje kome så nøye inn på den saka, men berre konstatere at den omstillinga vi no gjer, sannsynlegvis vil spare oss for mellom ½ milliard og 1 milliard kr i året på sikt.

Vi gjer ein storinnsats når det gjeld ferjer. Vi har auka løyvingane på ferjesektoren dei siste fem åra med bortimot 60 pst., men vi innser at tilbodet på riksvegferjene er for dårleg, slik at vi vil prøve å betre det ved å leggje desse ut på anbod, noko som Stortinget vil gi si tilslutning til. Vi har også sagt, og får gjennomført, at i dei ferjesambanda der vi har underskot og staten må betale ganske store beløp, skal det vere mogleg å bruke desse midlane til å byggje vegar og bruer som kan erstatte ferjene, noko som på sikt vil spare staten for mykje pengar og samtidig gi trafikantane eit betre tilbod.

Vi har fått gjennomslag for å gjere Luftfartsverket om til aksjeselskap. Luftfartsverket slit, som eg sa, og den større fridomen dei får gjennom å bli aksjeselskap, vil gjere at dei betre kan utnytte dei ressursane som blir stilte til rådvelde.

NSB og Posten er allereie omdanna til aksjeselskap for å kunne utføre betre tenester for innbyggjarane våre. Vi er også i ferd med å få i løpet av eit år eller to konkurranse om sporet ved at NSB får konkurranse når det gjeld persontrafikken.

Ser ein alt dette i samheng, håpar eg at også andre enn regjeringspartia er imponerte over den omstillinga og nytenkinga vi har klart å få til. I ettertid kjem dette til å bli ståande som både eit taktskifte og eit hamskifte i norsk samferdsel til beste for innbyggjarane.

Det er, som eg sa, svært mange års forsømmingar å ta igjen på samferdselssektoren. Det merkar alle som ferdast rundt om i landet vårt. Inga regjering har hittil gjort meir for å kome i gang med ein opprettingsaksjon som den vi no er i full gang med.

Presidenten: Det blir replikkordskifte, begrenset til tre replikker.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg trur nok, om me ser det i høve til kva som er lova og kva som er gjort, at det er mange som kan koma fram med mykje betre tal enn denne regjeringa. For her er det lova mykje, mykje meir enn det som vert halde m.a. i dag.

Eg har lyst til å spørja representanten Løvik om kvifor Høyre og regjeringspartia går imot at me skal få Jærbanen og godsterminalen på Ganddal som eit OPS-prosjekt. Begge prosjekta er viktige for å få fleire personar og meir gods over på bane. Det er faktisk nok gods til eit heilt vogntog til pr. døgn frå Stavanger til Oslo, men det er altså ikkje plass i Paradis, som det heiter der godsterminalen er no, til å handtere det godset. Og så utset me dette på ubestemt tid. Me er på etterskot i høve til prosjektet,

og me har ikkje tid å missa. Kvifor går ein då imot å gje klarsignal for eit OPS-prosjekt no? Godsterminalen må byggjast fyrst, for det sparar oss, ifølgje departementet, for 100–200 mill. kr i høve til i motsett rekkefølgje. Den måten å gjera det på sparar oss i tillegg for 10–15 pst., ifølgje Jernbaneverket. Det kan ikkje vera rimeleg å bruka eit hundretals millionar på den måten, ved å byggja to prosjekt i feil rekkefølgje. Kvifor vil regjeringspartia og Høgre utsetja og fordyra dette? I tillegg vil det også føra til 40 000–60 000 trailerar meir pr. år på vegen i eitt-to år.

Så ei lita sak til slutt. Det har oppstått ein del tvil om flytoget og prioritet på strekninga til Gardermoen. Eg undrast om representanten Løvik kan seia om denne prioriteten er til sals, altså om han kan seljast.

Petter Løvik (H): Som eg peika på i innlegget mitt, er det her ein lang veg å gå før vi klarar å oppfylle dei ønska som ligg føre på samferdselssektoren. Men ser vi på veg, ser vi at vi er i gang med det største løftet sidan motkonjunkturpolitikken tidleg på 1990-talet når det gjeld investeringar. Vi har også valt å bruke svært mykje på drift og vedlikehald, i og med at det svært ofte viser seg å vere der behovet er aller størst. Vi har også lagt opp til ein sterk auke på jernbanesektoren. Det er langt fram til at ønska og måla blir oppfylte der, men vi har fått kraftige lyft dei siste par åra også på den sektoren. Så vi er på veg, sjølv om både eg og regjeringspartia skulle ha ønskt at vi var komne betydeleg lenger.

Når det gjeld Jærbanen og godsterminalen på Ganddal, er ikkje vi imot godsterminalen og heller ikkje imot OPS-finansiering. Det som har vore diskusjonen i denne saka, er spørsmålet om Stortinget skal binde seg opp i ei bestemt rekkefølgje, at det eine skal kome før det andre. Det eg fryktar, er at dersom vi bind oss opp i dette, slik som Arbeidarpartiet nemner, vil vi risikere at det viktige dobbeltsporet på den banen kan bli forseinka. Det tek ikkje regjeringspartia sjansen på.

Til slutt: Flytoget og prioritet. Ja, eg kjenner den diskusjonen nokså godt, og statsråden vil seinare kome nærare inn på dette. Det er mi klare oppfatning at det ikkje er noko problem med å halde fram med den prioriteten som vi har hatt hittil, men, som sagt, statsråden vil utdjupe dette i sitt innlegg seinare i dag.

Thore A. Nistad (FrP): Representanten Løvik sa at det var et svært godt samferdselsbudsjett. Jeg husker godt at ved utarbeidelsen av Nasjonal transportplan var Høyre høyt på banen og lovet at nå skulle det satses på samferdsel, spesielt skulle det satses på veibygging. I Sem-erklæringen ble lovnaden fulgt opp, 600 mill. kr skulle plusses på. Nå viser det seg dessverre at Nasjonal transportplan viser minus 1,2 milliarder kr på vei. Sem-erklæringen er overhodet ikke fulgt opp, og flere og flere er nå av den mening at dokumentet Nasjonal transportplan, som vi utarbeidet, kun er et papirvedtak og modent for å gå i papirkurven.

Er representanten Løvik, som er leder av samferdselskomiteen, enig i at Nasjonal transportplan ikke blir fulgt opp?

Petter Løvik (H): Eg deler ikkje representanten Nistad sitt syn på at Nasjonal transportplan er moden for papirkorga. Det er ein svært viktig plan både når det gjeld å sjå dei ulike ferdselsårene i samanheng, og når det gjeld prioritering og investeringar. Og det kan vera nødvendig å minna representanten Nistad om at denne regjeringa, som eg har nemnt to gonger tidlegare, har fått gjennomslag med god hjelp frå Framstegspartiet for ein betydeleg auke i veginvesteringane.

Eg er fullstendig klar over at Framstegspartiet føreslår meir. Men når ein begynner å sjå på kva måte Framstegspartiet vil finansiere dei auka veginvesteringane på, er det verkeleg grunn til å steile. For kva er det Framstegspartiet gjer? Framstegspartiet seier dei vil ha omstilling i Vegvesenet, og at det vil spare oss for mykje. Dei kuttar absolutt alt på den omstillinga, altså null-stiller ho. Det er komplett umuleg å forsvare. Dei kuttar 650 mill. kr i ein avtale vi har inngått med NSB, ein avtale som er inngått, og som skal sikre lågare prisar og gode rutetilbod. Kva om det stod på eit skilt på Oslo S at annankvar avgang var avlyst på grunn av Framstegspartiet? Det ville vel ikkje representanten Nistad like?. Det skal effektivisering til i NSB, men vi klarer ikkje å effektivisere for så mykje som 650 mill. kr.

Framstegspartiet vil seinare i dag føreslå å auke tryggleiken ved større investeringar i Jernbaneverket. Samtidig kuttar dei 600 mill. kr i drift, vedlikehald og tryggleik på det same Jernbaneverket, og dei kuttar 400 mill. kr i investeringar, samtidig som dei vil ha meir investeringar. Og heilt til slutt: I Kystverket kuttar dei 180 mill. kr. 20 pst av Kystverket sine løyvingar skal kuttast. No skal Kystverket ta over akuttberedskapen langs kysten vår når det gjeld forureining, og dei har ansvaret for merking av leier. Dette vil Framstegspartiet kutte. Det går ikkje vi med på.

Geir-Ketil Hansen (SV): Konsekvensen av flertallets budsjettforslag til bevilgninger til riksvegfervedrift blir at fergene får en redusert ramme. Kronebeløpet fra årets budsjett blir videreført, men kostnadsøkningen er ikke kompensert. Det betyr i realiteten en rammereduksjon på 5–6 pst.

Fergedriften er en svært sentral del av infrastrukturen langs kysten for befolkningen og for næringslivet. Situasjonen innen fergesektoren er at vi har en svært gammel fergeflåte. I 2010 vil 121 av 190 skip være over 30 år. Behovet for fornying av flåten er stort, ikke minst på grunn av økte og skjærpede krav til sikkerhet. Det er i realiteten ikke bevilget penger til fornying av flåten i dette budsjettet.

I Nasjonal transportplan er det lagt opp til 15 nye skip i transportplanperioden. Vi ligger langt bak de nasjonale servicemål med hensyn til rutefrekvens. I et fylke som f.eks. Nordland er bevilgningen bare nok til å dekke 20 pst. av målene, og det gjelder for svært mange andre fylker langs kysten. Det betyr kort og godt at fergene går for sjelden, og at de har for liten kapasitet. Til tross for det blir det i realiteten mindre penger til fergedrift neste år.

Mitt spørsmål til komitelederen er: Bekymrer dette Høyre? Og hva vil Høyre gjøre for at befolkningen langs kysten skal få en moderne og oppegående fergedrift også i framtiden?

Petter Løvik (H): For det første: Dei tala som representanten Hansen presenterer, er ikkje korrekte. Det som ligg inne i budsjettet for i år i forhold til tidlegare budsjett når det gjeld riksvegferjer, er ein auke som omtrent svarar til prisstiginga. Det vil seie ei vidareføring av det nivået vi har i 2002. Eg vil også minne representanten Hansen om at vi i løpet av fem år har hatt ein auke på bort imot 60 pst. i løyvingane til riksvegferjer.

Eg deler Hansen si uro over både at ferjemateriellet er for gamalt, og at rutetilbodet mange stader ikkje er godt nok. Men vi har kanskje ikkje har klart å få ut av den kraftige auken i løyvingane så mykje betre tenester som vi hadde ønskt. Det er ein av grunnane og kanskje hovudgrunnen til at vi har gjort framlegg om – og i prinsippet har fått gjennomslag for – at riksvegferjer skal ut på anbod. For oss i regjeringspartia er det ikkje så viktig kven som fraktar passasjerane. Det viktigaste er at pengane – og vi snakkar trass i alt om 1,1 milliardar kr på dette området – blir brukte på ein slik måte at vi får best mogleg tenester ut av dette.

Eg deler den oppfatninga som Hansen har om at vi står framfor nye utfordringar her. Vi kan løyse dei med større løyvingar, og vi har, som sagt, auka dei også i år. Men det viktigaste er at vi får ei meir effektiv utnytting av dei ressursane vi har. Det håpar eg, og eg er sikker på at det vil gi resultat.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Etter ei tøff ulukkeshelg på norske vegar vil eg byrja med å seia at førebygging av ulukker alltid må stå i fokus. Behov og lyst til å koma fort fram må vika, og opplæring og kontroll må prioriterast.

«Høyt at flyve, dybt at falle» heiter det i eit ordtak. Det må vera ei dekkjande utsegn for regjeringspartia no, parti som lova gull og grøne skogar på samferdselsområdet, berre dei fekk styra. I fjor skulda dei på oss, på at det var lite dei kunne gjera når regjeringa Stoltenberg alt hadde lagt fram eit budsjett. I år skuldar dei på presset i økonomien og behovet for eit stramt budsjett. Det er gamalt nytt. Det presset var truleg større i fjor haust då dei same lovnadene vart gjentekne i Sem-erklæringa.

Eg hadde trudd at det no skulle verta auka løyvingar til samferdselsføremål. Det har det ikkje vorte. I Arbeidarpartiet la me inn 200 mill. kr ekstra i vårt alternative budsjett. Ikkje all verda, eg skal innrømme det, men meir enn Bondevik II fann plass til i fjor, og i overkant av resultatet av forliket. Desse pengane har Arbeidarpartiet først og fremst sett inn i ei næringslivspakke. Gode samferdselsløysingar er avgjerande for at bedrifter skal kunna etablere seg og driva – og folk bu – over det ganske land.

Samferdsel handlar mykje om veg i distrikta. Mange stader er dette, eventuelt kombinert med ferjer, det einaste alternativet. Tog er viktig i store delar av distriktet, og særleg viktig i og mellom byar og tettstader. Det er viktig i seg sjølv fordi det er den mest miljøvenlege transporten, og det er viktig for å få personbilar og store vogntog bort frå vegane. Difor har me i vårt alternative budsjett gjort framlegg om å løyva 10 mill. kr til ferdig planlegging av Eidangertunnelen, og 65 mill. kr til to kryssingsspor for nettopp å leggja til rette for å betra togtilbodet på viktige strekningar.

Regjeringspartia og Framstegspartiet har ikkje funne rom for ei einaste krone til jernbanen. Særskuffande er det at dei heller ikkje ynskjer å koma i gang med godsterminalen på Ganddal så snart som mogleg. Det er sjølv sagt fint at dei har gjort framlegg om å løyva 20 mill. kr til planlegging av Jærbanen. Det har berre den haken at både økonomi og miljøomsyn tilseier at godsterminalen bør byggjast fyrst. Dersom me byggjer Jærbanen fyrst, vil det altså ifølgje svaret frå departementet, som eg sa i ein replikk nettopp, føra til eit hundretals millionar i auka kostnader. Me i Arbeidarpartiet meiner at desse pengane kan brukast på ein mykje betre måte. I tillegg er det slik at dersom me byggjer Jærbanen fyrst, får me 40–60 000 trailerar ut på vegen mellom Stavanger og Kristiansand, eller kanskje heilt til Oslo, i eitt til to år.

Det er til og med slik at statsråden har uttalt seg positivt til at dette bør kunna byggjast som eit OPS-prosjekt. Framstegspartiet, som neppe kan seiast å vera eit jernbanevenleg parti, har òg uttalt seg positivt om saka. Det einaste fleirtalet oppnår med å stemma ned Arbeidarpartiet sitt forslag i dag, er å utsetja saka. Med eit vedtak her i dag kan Jernbaneverket byrja å planleggja prosjektet med det same, og me kan koma i gang ganske fort. Sjølv med denne framdrifta skal det noko til at me klarer å halda det me lova i samband med Nasjonal transportplan. Fleirtalet set dette ytterlegare ut i tid.

Eg er kjend med at Sandnes kommune slit med reguleringsplanen for Rv 44. Det er ein viktig veg, og eg er sikker på at Sandnes ser sitt ansvar etter kvart og får gjort naudsynte vedtak. Men reguleringsplanen for godsterminalen er klar, så kvifor denne forseinkinga skal oppstå for å ta det i rett rekkjefølgje, skjønar eg lite av. Eg vil be statsråden kommentera dette, fordi eg har problem med å skjøna grunngevinga. Dersom ho er positiv, som ho har sagt, kvifor utsetja naudsynte vedtak?

Arbeidarpartiet stør Regjeringa sitt framlegg om å etablere ei ordning som kan stimulere dei største byane til å satsa meir på kollektiv transport. Det er eit gode i seg sjølv fordi det er god miljøpolitikk. I tillegg vil det òg gjera det lettare å koma fram på vegane for dei som må vera der. Me tykkjer Regjeringa er lite ambisjos når ho vil bruka eit år på å planleggja ordninga. Me meiner det må vera mogleg å ha eit opplegg klart før sommaren og deretter starta opp. Difor går me inn for 50 mill. kr til dette i det budsjettet me stemmer for i kveld, altså innanfor dei rammene fleirtalet har gjeve oss. Men diverre ser det ut som me vert nedstemde. Eg vil invitera Regjeringa

og statsråden til å venda seg mot venstre for å få fleirtal for denne ordninga.

Når det gjeld veg, støttar me auka løyvingar til viktige prosjekt. Lofast får 35 mill. kr til oppstart. Det er me i Arbeidarpartiet glade for. Det er eit prosjekt som me stadig har pressa på for å få framdrift i.

Eiksundsambandet får med vår støtte 10 mill. kr. Det la me inn i vårt første alternativ, og det ligg inne no. Det er eit viktig samband, ikkje minst for næringslivet. Det same er Rv 5 Førde–Florø. Fleirtalet prioriterer eit anna prosjekt, men me ser det slik at det er viktigare for næringslivet å gjera ferdig dette prosjektet. Me støttar òg løyvingar til Rv 2 i Hedmark og til vidare arbeid på Bjørndalssletta i Kristiansand. Det vil hindra at arbeidet i Kristiansand stoppar opp, med dei økonomiske og arbeidsmessige konsekvensar dette har.

Så til nokre rammeuavhengige forslag. I dag er ein tung dag for Jondalen i Hordaland. Dei vart skuffa då Regjeringa ikkje kom tilbake med framlegg om avvikling av det som blir kalla store fylkesvegprosjekt. Det bad eit fleirtal om i fjor, og me likar dårleg i seg sjølv at det ikkje vert følgt opp. Eg vonar framleis at det vil verta ei overgangsordning. Eg har grunn til å tru at Framstegspartiet òg meiner det, men på grunn av budsjettavtalen kan dei ikkje seia det på den måten no.

Me er heller ikkje nøgde med den gjennomgangen av bompengefinansiering som ligg i budsjettet. Me vonar at Regjeringa kjem tilbake med ein grundigare gjennomgang, seinast i samband med Nasjonal Transportplan. Det undrar oss òg at støtta til ekspressbussane er tekne bort utan argumentasjon, trass i klare fleirtalsmeldingar i fjor. I Arbeidarpartiet ser me positivt på det meste som skjer på dette området, men me tykkjer nok at løyvingspolitikken er vel liberal der bussane går i direkte konkurranse med og parallelt med jernbanen. Men her ser me òg ut til å vera i mindretal.

Til slutt i sak nr. 1 vil eg nemna at Arbeidarpartiet no er ein del av eit fleirtal som ynskjer å ha rassikring som ein eigen post. Me ser det som svært viktig å få synleggjort rassikringa, og me legg stor vekt på at den nasjonale rassikringsgruppa er sterkt for ein eigen post. Viktigare er det sjølv sagt at rassikring vert prioritert. Det handlar om tryggleik i kvardagen, ikkje minst for ungane våre. Det kan aldri sjåast på i eit reint kost-nytteperspektiv, og eg må innrømme at eg er noko uroleg for utviklinga mot å tenkja meir og meir på kva som svarar seg i samferdselspolitikken. Arbeidarpartiet er glad for at me i dag vedtek eit budsjett som har prioritert rassikring, men det er mykje som står igjen.

Til slutt vil eg ta representantane med til Ryfylke, byrjinga på Fjord-Noreg på Vestlandet. Der er det mange perler. Der er det fiske og landbruk. Der er det tungindustri og turisme. Eg trur det er godt å bu der for dei nær 14 000 som bur der, og det er mange som ferierer der. Innbyggjarane er berre så inderleg avhengige av ferjer, så avhengige at det ikkje er mogleg for dei å koma frå t.d. Tau og Strandalandet til Stavanger utan ferjer. Ryfylke er ei halvøy, men når det gjeld samferdsel, fungerer ho som ei øy. Med ferje frå Tau til Stavanger tek det 40 minutt.

Ein nydeleg tur om ein har god tid og om ein når ferja, men eit problem når ein skal på jobb og ferja ikkje kjem, er full eller det er ferjestreik. Ikkje minst er dette eit problem for næringslivet som m.a. skal sørover med eit veksende omfang av oppdrettsfisk.

Difor er eg glad for Ryfylkepakka – ei pakke med seks ulike prosjekt i Ryfylke, ei pakke som vil binda Ryfylke betre saman, og som når alt er ferdig, vil gjera turen frå Tau til Stavanger på maks 15 minutt med heilkontinuerleg opningstid ved bygging av Ryfast, og ei pakke som vil gjera det lettare å koma både sørover på E39 og austover på E134. I dag tek me berre stilling til spørsmålet om bompengar. Bompengar skal finansiera 70 pst. av utgiftene.

Kan så bompengar vera ei god sak, vart eg spurt om i gruppa. Ja, Ryfast er planlagt å vera 100 pst. bompengefinansiert. Der folk er vane med bompengar i form av billetter på ferjene, som går berre delar av døgnet, er faktisk bompengar for å få ei anna løysing, ei god sak.

Men, som sagt, i dag er det er snakk om godkjenning til å krevja inn bompengar på tre samband for å finansiera planlegging av to av delprosjekta i pakka, nemleg Finnfast og Rv 13. Alt det andre kjem me tilbake til.

Det er eit stort fleirtal som står bak. Framstegspartiet vil løyva alle pengane. I år fekk dei 150 mill. kr ekstra til veg i forliket med regjeringspartia. Det er ikkje mange bomprosjekt dei kan erstatta med desse pengane, så vårt alternativ er nok meir realistisk.

Andre talarar frå Arbeiderpartiet vil koma tilbake til andre saker. Me er, som eg nemnde i replikken min til representanten Løvik, opptekne av spørsmålet om prioritet for Flytoget, og at dette må vera i høve til EØS-avtala.

Presidenten: Representanten Ausdal Starrfelt hadde ingen forslag hun skulle ta opp?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Takk, president!

Eg vil ta opp dei forslaga som Arbeidarpartiet har fremja på vegner av seg sjølv eller i hop med andre parti.

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

Det blir replikkordskifte.

Anne Berit Andersen (H): Representanten Ausdal Starrfelt kom inn på at Regjeringen lovet gull og grønne skoger for et år siden. Jeg vil si til representanten Ausdal Starrfelt at jeg er stolt over det budsjettet som ligger her i dag, fra samferdselskomiteen.

Det er en kraftig økning, og hvis Ausdal Starrfelt har gått inn og sett på de strukturendringene som er foretatt i løpet av dette året, har hun sett at det er historisk. Det vi ser, er at de midlene vi sparer gjennom omstilling og konkurranseutsetting, får vi igjen ved at vi får mer vei for pengene.

Jeg syntes det var en tankevekker at ikke Ausdal Starrfelt nevnte denne store omstillingen som har skjedd i løpet av dette året, og jeg tror det har én grunn: De går

motvillig med på strukturendringer. Det skal helst være som før.

Det undrer meg litt når jeg hører den kritikken som mange ganger kommer i forbindelse med de endringer som blir foretatt. Regjeringen Stoltenberg foreslo i 2002-budsjettet å gi Regjeringen fullmakt til å omgjøre Jernbaneverkets forretningsområder til AS. Da lurer jeg på hvorfor det hele veien skal være så kritiske holdninger til de endringer som denne regjeringen foretar.

Høyre gikk i Nasjonal transportplan inn for å vurdere OPS-utbygging av Mosseveien i tunnel. Arbeiderpartiet gikk imot. Det er derfor positivt å se i dag at Arbeiderpartiet har snudd og nå sikrer flertall for en slik vurdering. Jeg vil gjerne spørre Ausdal Starrfelt: Hva er det som har gjort at Arbeiderpartiet har snudd?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det var mange spørsmål på kort tid. Eg tek ikkje frå representanten retten til å vera stolt over eit budsjett. Eg forstår det ikkje. Eg forstår ikkje korleis ein kan vera stolt over at det vert løyvt milliardbeløp mindre enn ein har lova. Det forstår eg ikkje.

Når det gjeld strukturendringene, er me skeptiske til ein del av dei. Når det gjeld rassikring, er eg som eg nemnde, redd for ei utvikling der det berre er kommers, at det berre er kva som svarar seg, som skal vera avgjerande. Me trur at jo meir me liberaliserer, jo større er faren for at samfunnsinteresser må vika for reine kost-nyttevurderingar. Difor har me no halde att i dei siste strukturendringene.

Når det gjeld Vegvesenet, tykkjer eg at departementet har takla prosessen bra etter at dei gjorde eit feil vedtak. Me meiner framleis at vedtaket var feil, både fordi me meiner det er mogleg gjennom meir samfunnsstyring å ha ein divisjonsmodell og oppretthalda meir statleg produksjon, og fordi me meiner det var ein feil måte å gjera det på. Då det vart bestemt over bordet i fjor, ville me ha ein divisjonsmodell. Men dette fleirtalet bestemte at dei ville ha eit AS, og då tykkjer me den prosessen har vore takla ryddig. Ein kom litt seint i gang, og det var nokre ganske kraftige problem her i vår, men no har ein landa med noko som me kan leva godt med.

Svaret til representanten på spørsmålet om kvifor Arbeidarpartiet er kritisk til den høgredreinga som skjer i norsk politikk, er at det vel jammen seier seg sjølv. Det skulle berre mangla at ikkje Arbeidarpartiet var kritisk til ei høgredreing med liberalisering på alle felt, med meir konkurranseutsetjing på alle felt. Det vil ikkje seia at ein er negativ til alle nye måtar å gjera det på.

Når det gjeld OPS, har me ikkje vore imot det. Me har berre vilja ta det litt steg for steg, og no var me interesserte i å ta eit steg når det galdt Jærbanen, der me altså går føre Regjeringa.

Kenneth Svendsen (FrP): I forrige periode reiste samferdselskomiteen rundt i landet og besøkte alle fylkene. Vi så på vegstrekninger og på hvor behovet var for vegbygging etc. I denne perioden har vi startet på den samme runddans. Vi har vært i flere fylker og sett på behovet for bygging av veger. Det utarbeides planer, og når

Nasjonal transportplan er vedtatt – og i den ligger det også forslag fra de forskjellige partiene om hva de har tenkt å gjøre de neste fire årene – så er det første de forskjellige partiene gjør, å løpe fra sine løfter. Jeg synes svaret fra Løvik til Nistad var interessant: Man skylder på hverandre. Jeg hørte også at representanten Ausdal Starrfelt skylder på Høyre fordi de ikke har oppfylt sine løfter. Men ansvaret for å holde løfter ligger vel hos det enkelte parti som lover noe? Da er det jo forunderlig at både Arbeiderpartiet og Høyre kjører et råt løp der de beskylder hverandre for ikke å holde løfter. Ingen av dem oppfyller sine løfter. De løper fra sine løfter så fort som føttene klarer å bære dem.

Mine spørsmål er: Er ikke de løftene som gis til folk av de enkelte parti, i hvert fall fra Arbeiderpartiet og Høyre, i Nasjonal transportplan, i realiteten å holde folk for narr? Hvorfor oppfyller ikke Arbeiderpartiet sine egne løfter? Jeg håper jeg får et konkret svar på det, og ikke et slikt som Løvik gav da han gikk til frontalangrep i den tro at angrep er det beste forsvar.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det er behov for veger i dette landet. Eg har òg eg sett det på mange av desse turane rundt i fylka, men det er òg behov for andre samferdsleløyvingar. Nasjonal transportplan er ikkje berre ein framdriftsplan, men ein heilskapleg plan. Han er ein bra reiskap dersom ein følgjer han opp. Eg er samd med Kenneth Svendsen i at me ikkje er gode nok. Eg tykkjer ikkje Arbeidarpartiet er gode nok til å følgja opp. Men det som står med lita skrift i Nasjonal transportplan, burde truleg anten takast vekk eller stå med stor skrift, nemleg at me kvart år skal vurdere kva det er økonomisk forsvarleg å bruka pengar på. Folk opplever det jo som reine lovnader at det i 2004 kjem noko her, og som eg sa, er Jærbanen og godsterminalen eksempel på det. Men så kjem ikkje pengane så tidleg som ein hadde tenkt, og då er mi vurdering førebels at anten må me kalla Nasjonal transportplan ein prioriteringsplan, eller så må me i større grad klara å følgja opp det me har lova. For eg er samd med representanten i at vår einaste trøyst er at det ikkje er så stor avstand mellom det me i Arbeiderpartiet har lova, og det me held, som det er for regjeringspartia. Det er den trøysta me har.

Geir-Ketil Hansen (SV): Vi har en jernbane i Norge som i hovedsak er slik som den ble bygd for over 100 år siden. Behovet for oppussing og fornying av jernbanen er stort. I Nasjonal transportplan er det planlagt å investere 19 milliarder kr i infrastruktur på jernbane fram til 2012. Allerede nå ligger vi 6 milliarder kr etter denne planen. Norge er i ferd med å bli akterutseilt – en sinke – på jernbane.

SV har prioritert å øke bevilgningen til jernbane med 940 mill. kr i sitt alternative budsjett. Innenfor den reduserte vedtatte rammen til samferdsel har vi omprioritert og økt jernbaneinvesteringen med 293 mill. kr. Arbeiderpartiet derimot har kun økt rammen til jernbaneinvestering i sitt alternative budsjett med 80 mill. kr, og innenfor den reduserte rammen er det ikke prioritert et eneste øre

mer til jernbane. Dersom vi viderefører Arbeiderpartiets jernbanesatsing med 80 mill. kr pr. år i transportplanperioden, vil det bli knapt 1 milliard kr mer til jernbane. Det er ikke mye, og det ligger på det nivået som NSB kaller for saneringsalternativet.

Mitt spørsmål til Arbeiderpartiet og Ausdal Starrfelt er: Hvorfor har ikke Arbeiderpartiet prioritert mer til jernbane i sitt alternative budsjett? Og hva vil Arbeiderpartiet gjøre for at vi skal klare å gjennomføre målene for jernbane i Nasjonal transportplan?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Her kan presidenten sjå korleis me har det: skjenn frå høgresida fordi me brukar for lite pengar til vegar, og skjenn frå venstresida fordi me brukar for lite pengar på jernbanen. Det er i grunnen akkurat der Arbeiderpartiet står. Me tykkjer begge delar er ganske viktig. Me klarar ikkje å prioritera vekk store samferdselsprosjekt, t.d. Lofast, fordi me skal ha meir pengar til jernbanen. Me tykkjer faktisk at Jærbanen og Lofast er like viktige. Med 200 mill. kr i tilleggsløyvingar la me difor inn 80 mill. kr til jernbanen. I andre omgang brukte me noko av dei til ekspressbussar og noko meir til kollektivsatstinga i storbyane, slik at kollektivprofilen ikkje er vesentleg dårlegare.

Når det er sagt, må eg seia at eg i løpet av det siste året har vorte ein varm jernbaneven. Der trur eg at eg iallfall har fraksjonen med meg, nokre har kanskje vore det endå lenger. Eg håper verkeleg at me får lagt eit godt grunnlag for å laga gode planar, der det er samsvar mellom det me lovar, og det me i neste omgang kjem med av pengar, slik at me òg kan visa ei skikkeleg satsing på jernbanen framover, at me ikkje berre ser at det går nedanom og heim, og ikkje gjer noko med det. Eg tykkjer Sverige kan vera ein god modell for oss i så måte.

Når det i eitt enkelt budsjett, der rammene er gjevne, er foreslått løyvingar til viktige prosjekt, er det mykje vanskelegare enn når me ser på dette i ein heilskap. Men som sagt: Prøver me å seia ja takk begge delar, vert det ikkje maksimalt korkje på jernbane eller veg.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

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 distriktet.

Dessverre ser det ut som om vei kommer i bakleksa i forhold til jernbane. Fremskrittspartiet har i sitt alternative statsbudsjett lagt til grunn at det skal brukes nesten 1,7 milliarder kr mer til samferdsel. Når man tar med de reduksjonene vi foreslår når det gjelder jernbane og andre effektiviseringsforslag innen samferdselsbudsjettet, frigjør Fremskrittspartiet totalt 3,8 milliarder kr til veiformål. I tillegg til dette har vi i utenlandsbudsjettet foreslått å bruke 1,5 milliarder kr til veibyging, slik at den totale potten Fremskrittspartiet ønsker å bruke på veibyging og vedlikehold, er ca. 17 milliarder kr, et tillegg på 5 milliarder kr i forhold til det Regjeringen har foreslått.

Behovet for mer penger til veiformål er enormt. Når man leser i aviser og ser på TV at Sverige, med tusen milliarder kr i gjeld, kraftig forserer veibygingen av ny E6 fra Svinesund inn i Sverige, 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. Fremskrittspartiet har foreslått en betydelig satsing på E6 gjennom Østfold, og det er viktig å merke seg at dette er friske penger!

Fremskrittspartiet ser at det er behov for en massiv utbygging av veisektoren. Da nytter det ikke å lure seg selv ved å ta fra ett prosjekt for å gi til et annet. Om et liv går tapt i Vestfold, Østfold eller Trøndelagsfylkene, er det like galt. Det som er spesielt galt, er at mange av disse livene kunne ha vært spart hvis flertallet på Stortinget hadde vært villig til å bruke mer penger på veiinvesteringer og veivedlikehold. Det er investeringer i forskjellige nye traseer, bl.a. på E6 i Akershus, gode eksempler på. Det har vi sett i Vestfold også, der nye veier med høyere fartsgrenser – 100 km i timen – fører til dramatisk fall i ulykkesfrekvensen. Det er etter at de nye, bedre veiene har kommet på plass.

For Fremskrittspartiet er det særdeles viktig å fjerne ulykkene på veiene. Det burde det også være for de øvrige partiene i denne salen. Når jeg legger godviljen til, tror jeg at de mener det når de sier at de arbeider ut fra nullvisjonen: null drepte og skadede 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 vei og veiløsninger, å lese Fremskrittspartiets alternative budsjett. Der står de fleste løsningene.

Selv om det å komme ulykker til livs er viktig, er også fremkommelighet viktig. Rask og stabil fremkommelighet er meget viktig for næringslivet. Dette er et være eller ikke være for bosettingen. Hvis flertallet som snakker så fint om distriktspolitikk, hadde ønsket å satse på veibyging og veivedlikehold, hadde nok også fraflyttingsstatistikken sett annerledes ut. Det burde være et dilemma for både Høyre, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet at hver gang flyttestrømmen øker, sender de samme partiene mer penger til fylkeskommuner og kommuner, som om at de flyttet sørover! Jeg har ikke sett en eneste kommune som har flyttet sørover, men derimot har jeg sett en mengde enkeltmennesker og bedrifter som gjør det. De andre partiene sender da altså mer penger til kommunene når det er enkeltmenneskene og bedriftene som har problemer. Og så sitter de og klør seg i hodet og lurert på hvorfor næringsliv og befolkning flytter!

Budsjettavtalen mellom Fremskrittspartiet og regjeringens partiene førte dessverre ikke til den store pengeflyten fra jernbane over til vei. Som det kan leses i vårt budsjettforslag, som ligger innenfor rammen, flytter Fremskrittspartiet i overkant av 1 milliard kr fra jernbane over til veiformål. I årets budsjettavtale klarte vi å flytte nye friske midler, 150 mill. kr, til mer veibyging. Dette er

selvfølgelig altfor lite, men det er i hvert fall et lite skritt i rett retning. Men som sagt: Det er dessverre altfor lite.

I forrige budsjettavtale med regjeringspartiene fikk Fremskrittspartiet med seg regjeringspartiene på økt konkurranse, bl.a. på jernbanesporet. Jeg har registrert at de som er motstandere av konkurranse, bruker mange motargumenter, bl.a. at det ikke er andre aktører som er klare til å komme inn på markedet. Til det er det å si at en kan ikke forvente at det står norske aktører klar til å starte jernbanedrift i dag når det tidligere ikke har vært lov å ha konkurranse på sporet. Men jeg er sikker på at når dette nå er vedtatt, og det blir etablert et marked, vil aktører dukke opp, både norske og utenlandske. Og hadde dette vært gjort tidligere, hadde norske aktører allerede vært etablert og kunne kanskje hatt fortrinn i Europa etter hvert som skinnegangen også åpnes her. Men med den steile holdningen Arbeiderpartiet og SV har hatt mot fremskritt, er dessverre muligheten langt dårligere.

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 tjenester av den som gir 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 at kundene i områder der det ikke er lønnsomt å fly, skal få et godt flytilbud.

Ekspressbussene er en fleksibel og effektiv måte å løse kollektivtilbud på. I dag har det vært tilnærmevis umulig å etablere ekspressbussruter som har konkurranseflate mot jernbane, og behovet for liberalisering på dette området har vært åpenbart for de fleste gjennom mange år. Fremskrittspartiet har selvfølgelig flere ganger tatt dette opp, gjennom spørsmål eller som forslag. I fjor fikk vi altså gjennomslag for dette prinsippet. Det er ikke først og fremst en seier for Fremskrittspartiet, men for brukerne. Problemet er at det ser ut som det går veldig seint i Samferdselsdepartement når det gjelder å få godkjent slike tilbud. Jeg vet at det foreligger ønske om å starte opp et slikt tilbud bl.a. mellom Bodø og Trondheim, men det ser ut som det tar tid å få klargjort det. Jeg minner bare om at dette har Stortinget vedtatt i fjor.

Når det gjelder diesellavgiftsrefusjon for ekspressbuss, kan ikke jeg forstå at regjeringspartiene med Venstre i spissen på nytt prøvde å fjerne denne, noe som ville ha ført til færre og dyrere bussruter i Distrikts-Norge. Heldigvis klarte Fremskrittspartiet å slå tilbake det distriktsfiendtlige forsøket fra Regjeringen på å fjerne disse midlene. Det er 30 mill. kr i kompensasjon til ekspressbusse fordi flertallet på Stortinget påla bussdrift diesellavgift. Dette viser at når de andre partiene snakker om kollektivløsninger, også for distriktene, handler Fremskrittspartiet. Hvis noen skulle lure, er dette kanskje en av grunnene til at Fremskrittspartiet er i sterk vekst bl.a. i Distrikts-Norge.

Før 11. september i fjor var det klare tegn på at bruk av fly som transportmiddel var avtagende. Denne reduksjonen ble kraftig forsterket etter angrepene på USA den 11. september. Selv om situasjonen har stabilisert seg, står luftfarten 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 inntekt.

Gjennom budsjettavtalen for 2002 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. Fremskrittspartiet mener omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap vil gi en betydelig effektiviseringsgevinst, men det er særdeles viktig å få slått fast at en slik gevinst ikke skal komme staten til gunst i form av avkastning og deretter utbytte. Det er en forutsetning for Fremskrittspartiet at omdanningen til aksjeselskap helt og fullt skal komme brukerne til gode i form av lavere avgifter. Det er viktig å få med seg at midlene som er brukt til oppbygging og drift av flyplasser i dette landet, ikke er midler som staten har betalt inn, men midler som flypassasjerene har betalt inn i form av avgifter. Det er derfor direkte umoralsk at staten skal kunne ta utbytte av disse midlene. Men dette vil vi komme tilbake til.

En kritisk gjennomgang av Luftfartstilsynet vil kunne gi besparelser, slik at brukeravgiftene skal kunne reduseres. Fremskrittspartiet går da også imot innføring av en ny passasjeravgift for å finansiere sikkerhetskontrollen.

På bakgrunn av dette tar jeg opp de forslagene som Fremskrittspartiet har fremmet, og de forslagene som Fremskrittspartiet er medforlagsstiller til.

Jeg gjør oppmerksom på at om vårt gode alternative forslag mot all formodning skulle falle i denne salen, vil vi subsidiært støtte det fremforhandlede forslaget fra regjeringspartiene.

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

Hvis presidenten har forstått dette med finansinnstillingen riktig, skal det mye til at Fremskrittspartiets opprinnelige forslag blir vedtatt.

Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A): Det er ganske forunderlig at Fremskrittspartiet har vært med på det budsjettforliket som vi har. Ut fra Kenneth Svendsens innlegg har man penger til det meste.

Mitt spørsmål til Kenneth Svendsen går selvfølgelig på samferdsel. Fra Stortingets talerstol snakker han om at

den eneste løsningen på distriktspolitikken, fraflyttingen og næringslivets behov i Distrikts-Norge, er bedre veiløsninger. Jeg er enig med Kenneth Svendsen i at man også må ha bedre veiløsninger, men min oppfatning er i hvert fall ikke at det er den eneste løsningen. Så jeg kunne tenke meg at Kenneth Svendsen sa litt mer om det er den eneste løsningen han har.

Det er noe annet som er ganske forunderlig når man snakker om at man har penger til det meste. Hvis man skal lytte til næringslivet og til folket, synes næringslivet at man burde prioritere jernbane mer. Man har en jernbane som går fra Bodø til Trondheim, Nordlandsbanen, som snart er i forfall, og jeg er litt forundret over at Fremskrittspartiet ikke i det hele tatt er med på å prioritere jernbane – eventuelt burde man for Kenneth Svendsens sin del løfte fanen når det gjelder Nordlandsbanen. Så mitt spørsmål til Kenneth Svendsen går på hvordan han ser på Nordlandsbanen.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg tror ikke jeg har vært oppe på denne talerstolen noen gang og sagt at veiløsning er den eneste løsningen for Distrikts-Norge. Det er det nemlig ikke. Vi har bensinavgiften, som er en god løsning: Ved å redusere bensinavgiften vil det være langt flere som kan bo i distriktene, og kunne frakte sine barn eller seg selv til leikarringer og til kulturopplevelser på en rimelig måte, fremfor å bli sittende hjemme fordi de ikke har råd til å betale bl.a. bensin- og dieselregningen. Det er mange, mange skatte- og avgiftsforslag som kan gjøre det bedre for folk som bor i distriktene. Så vei er ikke den eneste løsningen.

Så lurer jeg på om representanten Strøm og jeg har vært på de samme møtene med næringslivet. For de gangene jeg har vært i møte med næringslivet, har de ikke klaget mye på jernbanen. Det de har sagt, er: vei, vei, vei, vei! Ha fjellovergangene åpne, få fergene til å gå hyppigere, tett igjen hullene på veiene istedenfor å sette opp skilt om at det er hull der, og istedenfor å sette opp skilt om at det kommer steiner ramlende ned fra fjellsiden, fjern steinene som kommer ramlende! De ønsker penger til vei, og det foreslår vi også i vårt alternative budsjett.

Når det gjelder det at vi har gått inn i et budsjettforlik med regjeringspartiene, kan jeg trøste representanten Strøm med at det gjorde vi mens vi holdt for nesen. Men det ble tross alt 150 mill. kr mer til vei enn det ville blitt med Arbeiderpartiet. Det var bedre å få de 150 mill. kr mer til vei enn ikke å få det. Men det er ikke et godt budsjett som blir vedtatt her. Et godt budsjett som hadde blitt vedtatt her, hadde hatt overskriften: «Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett».

Geir-Ketil Hansen (SV): I Fremskrittspartiets budsjett står det når det gjelder jernbane, må jeg nevne, at jernbane «kan være en effektiv løsning i områder med stor befolkningstetthet», og partiet konstaterer at «det er få slike områder i Norge». I Fremskrittspartiets alternati-

ve budsjett kuttet det med 1 milliard kr til jernbaneinvesteringer. Dersom denne prioriteringen innen samferdsel skulle videreføres i transportplanperioden, ville det bli 9 milliarder kr mindre til jernbane i perioden fram til 2012. Det vil være en rasing av norsk jernbane, og det vil gjøre Norge til en desidert sinke i Europa både i forhold til miljø og i forhold til infrastruktur generelt.

Mer og mer av godstransporten i Europa skal nå over fra vei til båt og jernbane. I EU blir det nå ikke investert mer penger i vei, men derimot i jernbane. Det er min spådom – og mange med meg – at gods til Europa fra Norge de nærmeste fem-ti årene ikke vil komme fram dersom det ikke blir transportert på jernbane.

Av godstransporten på strekninger i Norge der det går jernbane og vei parallelt, har jernbanen over 30 pst. markedsandel. På strekningen fra Bodø til Oslo har jernbanen 50 pst. markedsandel av gods. Denne godstransporten vil altså Fremskrittspartiet ha over fra jernbane til vei.

Mitt spørsmål til Kenneth Svendsen blir: Har Fremskrittspartiet vurdert konsekvensen av sin jernbanepolitikk? Har man vurdert konsekvensen for befolkningen i byområdene – f.eks. en by som denne, Oslo – når hundrevis av nye trailere med gods skal komme inn til storbyene daglig, hundrevis flere? (Presidenten klubber.) Har man vurdert konsekvensene for næringslivet i distriktene, som ikke vil få fram sine varer til markedene?

Presidenten: Presidenten vil henstille til alle å holde taletiden.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg vet ikke om representanten er klar over hvilken del av verden vi bor i. Her er det altså lange, lange avstander med spredt befolkning, og spesielt er det slik langs Nordlandsbanen.

Det er ikke sånn at vi foretar en kraftig nedskjæring uten å bygge opp et alternativt tilbud. Det trodde jeg faktisk representanten hadde fått med seg. Vi skjærer ned med ca. 1 milliard kr på jernbane, men vi bruker over 5 milliarder kr for å ruste opp de veiene som går parallelt. I disse områdene hadde det vært mye mer transport på jernbane hvis man hadde gitt godstrafikken prioritet – det er det som er det store problemet. Gi den prioritet, slik at man når fram til markedene når man skal nå fram. Da hadde man fått mer gods på jernbane.

Det er helt klart at jernbane, som vi sier, har en fordel i tett befolkede områder. Tett befolkede områder har vi nede i Tyskland, i Nederland og i Belgia. Der er det kort avstand mellom store befolkningsenheter. Det er klart at der har jernbanen sin funksjon. Men den har det altså ikke mellom Trondheim og Bodø, der det er veldig få områder hvor det bor en stor andel av befolkningen.

Det er også interessant å se at det som skjer i Nord-Norge, er at jernbanen brukes av private firmaer som sender sin transport over Sverige med et privat selskap, for der lønner det seg altså å gjøre det. Men de sender det ikke med det statseide selskapet NSB eller CargoNet, som er drømmen til SV.

Odd Holten (KrF): At Fremskrittspartiet har vist vilje og evne til et budsjettssamarbeid i år, er positivt. For samferdselssektoren har dette ført med seg en økning i rammene på 160 mill. kr til ulike vegformål, noe som kan være med på å gi mulighet for nyttig ekstrainsats på enkelte områder. Men jeg tror vi må kunne konstatere, hvis en er realistisk, at det dessverre ikke er mulig å klare å bygge seg ut av de trafikkøer som er spesielt knyttet til tettstentrene våre. I den forbindelse er det naturlig å forundre seg over at Fremskrittspartiet reduserer budsjettet til NSB Persontrafikk spesielt med hele 650 mill. kr, i en tid hvor flere og flere er mobile, og hvor mange må pendle mellom bolig og arbeid, mellom bolig og ulike aktiviteter. Det er altså trafikkork selv om det i betydelig grad bygges nye veger. Bør vi ikke kunne forenes om at større deler av persontrafikken må og skal over på bane for å kunne avlaste disse sentrale bysentrene? Og hvorfor skal det kuttes spesielt i NSBs tjenester når disse tjenestene kan være med på å fjerne køer – køer som er der selv om nye veger kommer?

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg takker representanten Holten, som er en hyggelig person, for hyggelige ord om Fremskrittspartiets samarbeidsvilje. Jeg føler også at det var en god tone i våre budsjettforhandlinger. Vi kom til enighet, og jeg hører representanten Holten og faktisk også andre fra samme parti si med stor tyngde at Fremskrittspartiet har klart å dra dette budsjettet i rett retning. Da er det jo forunderlig at Kristelig Folkeparti er så veldig mye mot at Fremskrittspartiet skal inn i regjering sammen med dem. For hadde vi sittet i regjering sammen med dem, kunne vi selvfølgelig ha dratt dem enda mer i rett retning, slik at Kristelig Folkeparti hadde blitt enda mer fornøyd med løsningene i budsjettet. Hvis det Holten sier, kan oppfattes som en invitasjon til samtaler, stiller vi gjerne opp når det måtte passe representanten.

Vi har altså stilt opp alternativ til bygging av jernbane. Når det gjelder lange strekninger, er ekspressbussen et godt alternativ. For mange tror jeg det etter hvert vil vise seg at bussen er et mer fleksibelt og bedre alternativ enn jernbane. Litt av poenget vårt når vi prater så varmt for ekspressbussen, er jo at folk skal få lov til å velge tilbud, velge om de vil bruke jernbane eller ekspressbuss, og da tror jeg at mange kommer til å velge bussen.

Når det gjelder trafikkork, er det helt rett det Holten sier. Det er trafikkork på E18, på E6, stort sett over alt, og grunnen er enkelt og greit at veiene er for lite utbygd. Det eneste fornuftige er å bygge ut veinettet i dette landet, slik at bilene og ekspressbussene og andre som bruker vei, kan kjøre på ordentlige og trafikksikre veier og nå frem til rett tid.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Heidi Sørensen (SV): SV ønsker seg en ny samferdselspolitikk – en samferdselspolitikk som tar utgangspunkt i at miljøutfordringene skal løses, og at distriktene har behov for gode kommunikasjoner. Å satse på kollektivtransporten er en forutsetning for å få til dette. Gode byer trenger transport som ikke forurensar. Trikk, T-bane og tog er moderne nullutslipp-framkomstmidler, som bidrar til gode oppvekstmiljøer for barn og unge.

Samferdselssektoren i dag bidrar tungt til de samlede miljøbelastningene. Samferdselssektoren står for 24 pst. av klimautslippene. Den er hovedkilden til helsefarlig lokal luftforurensning, og veibygging og annen infrastruktur fortrenger leveområder til plante- og dyrearter. Budsjettet som blir vedtatt i dag, vil bidra til å forverre de negative trendene. Klimautslippene vil øke, lokal luftforurensning vil øke, og flere viktige leveområder for planter og dyrearter vil bli fortrenget.

Jeg registrerer at Regjeringen synes at budsjettet er en satsing på kollektivtransport. Jeg registrerer samtidig at de som driver kollektivtransporten, ikke er enig i det. Styret i Oslo Sporveier foreslo å legge ned 42 pst. av trikketilbudet i Oslo. Det var endog planer om asfaltering på enkelte strekninger. Hver tiende bussrute i Bergen skal legges ned, det er rutekutt i Trondheim, og kollektivselskaper over hele landet gir uttrykk for at tilbudet neste år vil måtte bli dyrere og dårligere.

På 1930-tallet i Los Angeles foreslo man å asfaltere trikkelinjer. Da var det depresjon, og grunnen til at man gjorde det, var at man ville få fart på bilindustrien. Det lyktes man med. For det er det et slikt tiltak vil føre til, at bilene får økt konkurransekraft overfor kollektivtransporten. Jeg er ikke i tvil om at kollektivtransporten i Norge er underfinansiert, og vi må slutte å innbille oss at vi kan drive en kollektivtransport så utrolig mye billigere enn andre land vi kan sammenligne oss med. Driftstilskuddsandelen i Oslo, som er «high score» i Norge, er på 30 pst., mens gjennomsnittet for europeiske byer vi kan sammenligne oss med, er 50 pst. Denne sulteføringen av kollektivtrafikken på drift kan ikke fortsette. Derfor har vi foreslått kraftige økninger også på driftssiden når det gjelder kollektivtransporten.

I tillegg er vi i Norge verdensmestre i å kjøre tog på enkeltsporede strekninger. Nå ligger vi så kraftig etter på infrastrukturtiltak på jernbanen at det bare på to år utgjør 1,3 milliarder kr. Fortsetter dette ut Nasjonal transportplan-perioden, vil vi ha tapt 6 milliarder kr i infrastrukturtiltak. Det er i grunnen så enkelt at det på jernbanen neste år bare er ett stort prosjekt. SV er enig i at det skal være å bedre dobbeltsporet til Asker – vi er enig i prioriteten – men det er altså bare ett stort anlegg i drift.

Jeg er meget bekymret for at vi ikke kommer i gang og får gjort noe med dobbeltsporet Oslo–Ski. Sørkorridoren i Oslo er overbelastet, og jeg frykter at vi kan ende i en situasjon hvor veisatsingen kommer før, noe som ytterligere vil øke presset på Oslo og skape mer luftforurensning i byen.

I fjor økte veitrafikken i nordre del av Vestfold – på det vi kaller den nye racerbanen – med 11 pst. på ett år. Toget har tapt mange passasjerer på den samme strekningen. Dette var en problemstilling mange var opptatt av da man behandlet Nasjonal transportplan, at infrastrukturtiltakene for toget ikke måtte sakke akterut i forhold til jernbanen, slik at det ble skjev konkurranse. Kristelig

Folkeparti, som i gamle dager var et miljøparti, skrev i sine merknader den gangen:

«Disse medlemmer mener det er viktig at investeringene i infrastruktur for tog ikke sakk akterut. Det kan føre til at et feil reisemønster etableres. Derfor ønsker disse medlemmer en raskere realisering av viktige tiltak på både på Østfoldbanen og Vestfoldbanen.»

Det er jo glitrende skrevet – den gangen! Problemet er at det «feile» reisemønsteret er i ferd med å etablere seg i dag. Viktige tiltak på Vestfoldbanen er ferdig planlagt, det er klart til å sette spaden i jorda, men det blir ikke bevilget en krone til det. I Sverige er det slik at for hver krone man investerer på vei, investerer man to kroner på jernbanen.

Vi kan vel også tilføye som en kuriositet at vi i hvert fall har fått én klar nyhet i salen her i dag. Fremskrittspartiet går nå aktivt inn for å legge ned Nordlandsbanen. Det er interessant. Problemet er at med de infrastrukturtiltakene vi har nå, kan det jo hende at de på sikt kommer til å lykkes med det.

I denne runden har vi også behandlet situasjonen til Flytoget AS. Og den modellen som flertallet legger opp til når det gjelder organisering av flytoget, er ikke god. Samferdselsstatsråden skal nå bli generalforsamling i to konkurrerende jernbaneselskap. Hun skal altså gjøre sitt beste for at de skal konkurrere med hverandre. Jeg har prøvd å forestille meg hvordan en dag for statsråden vil se ut med den nye organiseringen. Den kan se ut på følgende vis: Hun kan finne på å spise frokost med Flytoget AS og diskutere hvordan de skal ta rotta på NSB på Gardermobanen, så kan hun spise lunsj med NSB AS for å diskutere hvordan de skal ta rotta på Flytoget AS. Og hvis hun får summet seg, kan hun spise middag med Jernbaneverket for å bestemme hvem som skal ha prioriteten på linja. Den eneste konkurransen som etableres, er en konkurranse i lobbyisme. Den kunne jeg gjerne vært foruten.

Det er slik i samferdselskomiteen at hensynet til plante- og dyrearter, til det biologiske mangfoldet rundt oss, kanskje ikke er det som ligger alle nærmest. Vi har fått et forslag om fortsatt å holde Rv 7 over Hardangervidda vinteråpen. Dette blir foreslått til tross for at FN's miljøprogram i år har lagt fram en rapport som viser at Norge ikke tar tilstrekkelig hensyn til at vi forvalter en villreinstante som vi har et internasjonalt ansvar for å ta vare på. Vi vet at en vinteråpen Rv 7 er et problem for villreinstammen.

Samtidig har jeg lyst til å si at jeg er glad for at Regjeringen iallfall ikke gikk inn for at den samme riksveien skulle bli stamvei, men at man utelukker det i det videre. Og så håper jeg at det som skjer videre av vurderinger, ender med det resultatet at vi får en vinterstengt Rv 7 over Hardangervidda.

Flertallet foreslår også at Ulvenvannet skal raseres av E39. Det er en viktig lokalitet for låvesvalen. Men hva er vel matestedene til låvesvalen for en ny vei? Det er ikke mange slike matesteder for låvesvalen, og arten er i sterk nedgang. Det er mye mat for låvesvalen der den veien skal gå. Det er synd at den skal bli fortrent bare for en vei.

Flertallet foreslår også å gi penger til Lofast, og vi skal komme tilbake til det når prosjektet blir lagt fram som egen sak på nyåret.

Flertallet går også imot at vi skal forske mer på nullutslippsbiler. Jeg synes det er trist. Vi har jo produksjon av nullutslippsbiler i Norge. Vi ligger langt framme der. Vi produserer en liten sak som heter Think. Det har vært en utmerket bybil. Samtidig er jeg glad for at Samferdselsdepartementet nå tar et større ansvar for forskningsbevilgninger enn hva man har gjort tidligere.

Kystverket får et stort ansvar. De tar over SFTs ansvar for akuttberedskapen. Oljetankerne fra Murmansk, som nå skal passere kysten vår, gjør at dette er viktigere enn noen sinne. Og jeg håper inderlig at departementet klarer å ha nok fokus til å følge opp dette ekstremt viktige arbeidet.

La meg til slutt understreke at jeg er alvorlig bekymret for jernbanens framtid i Norge. Den manglende vilje som Regjeringen og ikke minst regjeringspartiene på Stortinget har til å prioritere nødvendig satsing på jernbanens infrastruktur, gjør at veien for oss som drømmer om en moderne og miljøvennlig samferdsel i Norge, er lang.

Jeg vil avslutningsvis ta opp de forslagene som SV har i innstillingen.

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

Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A): Sosialistisk Venstreparti ynskjer seg ein ny samferdselspolitikk. Det er godt å høyre. Men når representanten Sørensen ikkje gav meg god nok forklaring på SVs jernbanepolitikk i praksis, og det dei ynskjer å framstå som, vil eg gjerne utfordre representanten til å forklare meg det litt nærmare.

I budsjettet har SV flytta mange millionar frå veg til bane, noko dei blir nedstemte på. Men to eksempel i det siste har fortalt oss alle at liv og lære ikkje alltid heng i hop. SV går imot å bygge ut godsterminalen på Ganddal før nytt dobbeltspor på Jærbanen. Resultatet er at 40 000–60 000 fleire trailerar skal ut på ein veg som ikkje har kapasitet til det ein har allereie i dag – og ein terminal må til. Årsaka er visstnok at SV lokalt går imot.

Om nokre dagar skal vi diskutere traséval for Ringebu-banen. SV i Buskerud og lokalt, minus dei som bur i Hole, er einige med Arbeidarpartiet i at det ikkje er anna enn Kroksund-alternativet som vil resultere i forkorting av Bergensbanen. Kva er heilskapstenkinga hos SV? Meiner SV at landet var bygd ein gong for alltid, eller er det einidige miljøargument, slik definisjonen var tidlegare, som ligg til grunn? Spelar det lita og inga rolle at utslipp aukar med aukande vegtrafikk, eller at støy og inngrep som følgje av nye togspor i byar vanskeleggjer arealdisponeringa med bandlegging for traséar som truleg aldri vil bli bygde? Her kunne Stortingets fleirtalsvedtak frå 1992 blitt innfridd og ha komme på sporet, men SV takkar som sagt nei.

Så ser eg at SV går inn for å stengje Rv 7. Meiner SV at Hallingdal skal vere utan vegsamband gjennom vintere, og kva synspunkt har SV på Rv 50?

Heidi Sørensen (SV): Utslippene fra samferdselssektoren bekymrer oss masse. Ikke minst bekymrer det oss når vi skal vedta de store, nye veiprosjektene, som E18 gjennom Vestfold, som har økt veitrafikken med 11 pst. bare på ett år. Det bekymrer oss veldig – helheten i miljøpolitikken

Arbeiderpartiet spør oss om våre jernbaneprioriteringer. De er veldig tydelige. De ligner de faglige prioriteringene som kommer fra Jernbaneverket og fra NSB. Vi må satse på jernbanen først der den har det beste konkurransefortrinnet, nemlig rundt Oslo, på Østfold- og Vestfoldbanen.

Når det gjelder spørsmålet om Jærbanen, er vi enig i at den skal bygges, men partiet er av den oppfatning at man ikke er klar for å gå inn på konkrete OPS-prosjekter ennå, og det lover vi å komme tilbake til i en senere debatt.

Jeg gleder meg til neste tirsdag, for da skal vi diskutere Ringeriksbanen. Jeg er kjempestolt over det vi har fått til der. Vi har fått fattet et trasévalg for Ringeriksbanen. Det har Stortinget holdt på med i over ti år uten å ha klart det. Nå går et flertall i en flertallsinnstilling inn for et trasévalg gjennom et meget komplisert område. Jeg tror at det med dette trasévalget vil bli mange krefter som jobber hardt for at Ringeriksbanen skal få høyere prioritet enn det den har i eksisterende Nasjonal transportplan.

Så helt til slutt til Rv 7. Ja, jeg vil ha Rv 7 stengt. Ja, jeg vil ta det hensynet til villreinen. Jeg synes det er så viktig i forhold til vårt internasjonale ansvar at jeg ikke kan gå inn for å holde den åpen. Men jeg registrerer at Sigrun Eng har delt rundt et forslag på våre pulter i dag som gjelder Rv 50, og jeg vil varsle at SV kommer til å støtte det forslaget, og da håper jeg at vi kan få flertall for det.

Thore A. Nistad (FrP): Som vanlig har SV en høysang om kollektivtrafikken. Jeg skulle gjerne sluttet meg til en høysang om kollektivtrafikken, men jeg tror at den trafikken hadde gått bedre hvis politikerne hadde holdt fingrene unna fatet.

Som vanlig fyrer SV løs på Fremskrittspartiet, og denne gangen for at Fremskrittspartiet vil legge ned Nordlandsbanen. Da har jeg et spørsmål til SV. NSB Gods bruker ikke sin egen bane. De kjører godset inn i Sverige på ARE-togene. Så kjører de gjennom hele Sverige, opp til Nord-Norge. Da er det litt forunderlig at det er Fremskrittspartiet som skal få skylden for at Nordlandsbanen blir nedlagt og at jernbanestrekningen ikke brukes, når NSB ikke engang selv bruker sin egen bane. Jeg kunne også nevnt flere jernbanestrekninger hvor NSB setter opp håpløse tider for å kjøre, eller som de ikke vil kjøre gods på i det hele tatt. Hvorfor vil ikke representanten Sørensen da rette kritikk mot NSBs bruk, og ikke bare legge all skylden på Fremskrittspartiet?

Heidi Sørensen (SV): Jeg takker Fremskrittspartiet for spørsmålet. Men de skal likevel få skylden. De skulle fått all skylden for at Nordlandsbanen blir lagt ned, hvis det var opp til meg. Jeg håper at ingen andre går inn for

det, men det er godt at ett av partiene har kommet ut av skapet, så vi får en reell debatt om dette.

Jeg sa i mitt innlegg at i Sverige er det slik at for hver krone man investerer på vei, investerer man to kroner på jernbane. Og så skal jeg gå rundt her og være sur på NSB for at de velger å kjøre trafikk på de banene som er best vedlikeholdt og i best stand? Det er da helt meningsløst. Fremskrittspartiet og flertallet på Stortinget har gjort det slik at Nordlandsbanen er i en slik forfatning – at vi ikke har fått helt nødvendige kryssningsspor som vi har mast om år etter år. Med to kryssningsspor til på Nordlandsbanen hadde vi kunnet få mange trailere bort fra veiene, men det har ikke kommet én krone fra Fremskrittspartiet, og ikke én krone fra flertallet. Så at jeg liksom skal bli sur på NSB for at de velger å kjøre på gode, svenske jernbanestrekninger, kommer ikke til å skje.

Det er kanskje ikke så rart at Fremskrittspartiet ikke har så mange velgere i Oslo, for det er nemlig slik at konsekvensen av Fremskrittspartiets politikk i Oslo ville vært at man hadde druknet i forurensning. De siste 20 årene har vi altså bygd 25 nye veifiler inn til byen, og farten på køen har ikke økt. Det går akkurat like fort i år som det gjorde for 25 år siden. Det eneste som har økt, er luftforurensningen. Det vi har klart å gjøre, er å lage de køene vi står i, bredere enn de køene vi stod i tidligere.

Men jeg må vel vente lenge på, og drømme lenge om, at Fremskrittspartiet skal skjønne den logikken og være med på en kollektivsatsing.

Jan Sahl (KrF): Vi har i to hovedinnlegg nå blitt presentert for ytterpunktene i norsk samferdselspolitikk. Fremskrittspartiet ønsker å strippe jernbanen og styrke veien der de går parallelt. SV ønsker å gjøre det motsatte: styrke jernbanen og ta fra veien der de går parallelt.

Jeg synes det blir mer og mer viktig at vi har et sentrum i norsk politikk. Det er jo slik at det er en pott som skal fordeles, og man må få til en rimelig fornuftig fordeling.

Nå skal SV ha ros for at de holder kollektivtransporten høyt. Men det fører da også til dramatiske kutt innenfor veisektoren. Jeg skal her bare kort nevne at ca. 400 mill. kr kuttes på E6, som er hovedfartsåren mellom sør og nord, og der vi i tillegg vet at vi har en jernbane som fungerer relativt dårlig. Og da svir kuttet rimelig sterkt.

Så sier SV, som jeg allerede har sagt, at de vil satse på jernbanen der den har sine fordeler. Det går ingen jernbane over Vestfjorden, og det vil vel sannsynligvis heller aldri komme til å gå noen jernbane over Vestfjorden – selv om det kom et kreativt forslag for en tid tilbake fra en kreativ person, som sa at vi kunne sette inn en jernbaneferge fra Bodø via Lofoten og til Narvik. Jeg tror ikke det ville ha kommet til å bære seg. Men det går en vei der som er halvferdig, nemlig Lofotens fastlandsforbindelse. Det er brukt 500 mill. kr. Men SV vil altså ikke være med på å fullføre den. De er i hvert fall ikke med i merknadene, og jeg kan heller ikke se at de har avsatt penger til tiltaket. Det har vært hevdet fra naturvernkrefter at det er så store inngrep i naturen. Nå er det slik at Naturvern-

forbundet lokalt i Vesterålen har lagt ned stridsøksa og gratulert Lofoten med Lofast.

Heidi Sørensen (SV): Takk skal du ha! Og takk for replikken fra Kristelig Folkeparti, som etterlyser sentrum i norsk politikk. Da tenker jeg: Det gamle sentrum i norsk politikk når det gjelder miljø og satsing på kollektivtrafikk, savner jeg også. Jeg savner det inderlig, for jeg ser det nesten ikke. Jeg ser det ikke i energi- og miljøkomiteen, og jeg ser det i hvert fall ikke i samferdselskomiteen. Det gamle sentrum, som hadde et brennende engasjement for kollektivtrafikken, det savner jeg. Men å true med at vi har enorme kutt på vei, for å finansiere kollektivtrafikk og jernbanesatsing biter ikke så veldig hardt på meg, i hvert fall ikke når vi tidligere i dag har hørt komiteens leder skryte av at han er nest best. Det har ikke vært mer penger til vei siden Opseth. Og det var vel ikke noen linje man var så veldig stolt av. Hvis det er riktig at Løvik er nest best, etter Opseth, ja, da er det rom for et par kutt og man kunne ha overført midler dit hvor de har vært hardt tiltrengt, på strekninger hvor jernbanen konkurrerer med vei. Kristelig Folkeparti har selv vært inne på hvor problematisk dette blir på Østfoldbanen og på Vestfoldbanen, hvor veitrafikken øker og jernbanen taper i konkurranse i de områdene hvor jernbanen har sine absolutte fortrinn.

Jeg er helt enig med Jan Sahl i at det ville ha vært en dårlig idé å bygge jernbane til Lofoten. Det har SV heller aldri foreslått. SV har en lang historie for å ha gått inn for de minst naturødeleggende veiene i disse områdene. Det er en tradisjon dette partiet er stolt av.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Odd Holten (KrF): Norge trenger et ansvarlig budsjett for å berge arbeidsplasser og dempe renten. Dette har vært viktig for Kristelig Folkeparti og for Regjeringen. Regjeringen la derfor fram et stramt budsjett, men vi har allikevel funnet rom for satsing på kollektive tjenester.

Jeg er glad for at Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2003 for Samferdselsdepartementet er på hele 19,1 milliarder kr. Årets budsjett i samferdselssektoren er også et budsjett som bærer signal om store omlegginger i ulike driftsenheter, ut fra den kjensgjerning at vi ønsker å få mer aktivitet for hver krone som benyttes.

Samferdselsdepartementets budsjett for neste år betyr en vesentlig økt satsing på kollektivtransport på veg og bane i de største byområdene, bl.a. ved å satse på nytt materiell, flere kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og lyskryssprioriteringer.

Distriktenes behov for god og sikker transport er bl.a. ivaretatt gjennom økt satsing på rassikring, legging av fast dekke på alle riksveger og kraftig økning i overføringen til de regionale lufthavnene. I tillegg prioriteres trafikkisikkerhet, drift og vedlikehold av veg og jernbane og rasjonell framdrift av igangsatte prosjekter.

Jeg ønsker særskilt å berømme Regjeringen for dens satsing på kollektivtjenester. Kollektivtrafikken, inklu-

dert jernbane, får et kraftig løft i neste års budsjett. Midlene til kollektivtjenester øker med 590 mill. kr til 8,3 milliarder kr totalt sett. Dette er den største satsingen på kollektivtjenester noensinne. Ingen annen regjering i Norge kan vise til noe tilsvarende. Representanten Aurdal Starrfelt har derfor ikke rett når hun i sitt innlegg i dag hevder at det ikke er noen økning i samferdselssektoren.

Vi øker rammene til kollektivtiltak i vegsektoren med 780 mill. kr. Vi bruker 5,8 milliarder kr til jernbanefor-mål, og dette er en økning på 280 mill. kr fra 2002-budsjettet. Satsingen på jernbanen er et viktig kollektivtiltak for Kristelig Folkeparti. Vi bruker 178 mill. kr til skole-, student- og ungdomsrabatter, slik at ungdom skal få et bedre kollektivtilbud.

Med bakgrunn i dette vil jeg tilbakevise påstandene om at det ikke er en satsing på kollektivtjenester i statsbudsjettet for 2003. Tar man også høyde for at dette er et svært stramt budsjett for å få ned renten, er det grunn til å legge merke til den betydelige kollektivtjenesten som Regjeringens politikk nå tilsynegir.

Økte vegbevilgninger er viktig for å bedre fremkommeligheten og sikkerheten og for å redusere transportkostnadene og distriktenes avstandsulempen. Regjeringen foreslår en samlet bevilgning på vel 11,4 milliarder kr til vegformål.

Samarbeidspartiene, Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre, er også blitt enige med Fremskrittspartiet om mer penger til vegbygging. Riksvegsatsingen økes med 160 mill. kr. Med lange avstander og spredt bosetting er Norge avhengig av et godt transporttilbud. I tillegg innebærer de økte vegbevilgningene bedre rammebetingelser for næringslivet. Vegnettet i Norge er livsnerven for regional og lokal utvikling. Vegforbindelsen er grunnlaget for arbeidsplasser og bosetting.

Vi øker i tillegg bevilgningene til miljø, fremkommelighet og sikkerhet. Jeg er også tilfreds med Regjeringens satsing på økt tiltak til Trygg Trafikk, til trafikkisikkerhetsformål og til Syklistenes Landsforening, som er med på å øke trafikkisikkerheten for de myke trafikantene. Holdningsskapende arbeid gjennom opplæring i skole og nærmiljø er positivt for samferdselen i trafikken.

Regjeringen har foreslått at Flytoget AS skal skilles ut fra NSB-konsernet. Det statlige eierskapet i selskapet skal legges direkte under Samferdselsdepartementet. Kristelig Folkeparti ønsker styrket kollektivtransport og økt konkurranse med Flytoget AS som eget selskap. Målet er å sikre flytoget som et godt og miljøvennlig transporttilbud for reisende til og fra Gardermoen. Flytoget skal sikre kollektivandelen samtidig som det kan bidra til mer konkurranse i jernbanetransporten. En slik utvikling vil være med på å styrke kollektivtransporten i konkurranse med personbilen.

Regjeringen har åpnet for at man kan starte innkreving av bompenger for å finansiere planlegging av vegprosjekt i Rogaland. Planleggingen gjelder prosjekter som inngår i den såkalte Ryfylkepakken. Bedre kommunikasjon er nødvendig for å fremme videre vekst og utvikling i Ryfylke. Kristelig Folkeparti har lagt vekt på

det faktum at det er stor lokal vilje til å finansiere den videre planleggingen av prosjektet med forhåndsbetaling av bompenger. Kristelig Folkeparti støtter derfor Regjeringens forslag.

Jeg ønsker at de midler som bevilges til samferdsel, må få en best mulig effekt. I dette ligger det et ønske om satsing på trafikksikkerhet, distriktstiltak og kollektivtransport i byområdene i neste års budsjett, noe jeg ser positivt på.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Signe Øye (A): Det er trist å lese at det hittil er 20 drepte på Østfold-vegene i år, dobbelt så mange som i fjor. Dette er alvorlig. Det er derfor veldig viktig at vi får en forsering av Østfoldpakken både når det gjelder E6 og E18. Da blir det helt uforståelig at Kristelig Folkeparti nå ikke kan være med på å støtte Arbeiderpartiets forslag om å gi Østfold bompengeselskap klarsignal til å ta opp lån, slik at strekningen Sekkelsten–Krosby på E18 gjennom Askim kan bygges på en best og rimeligst måte med en god framdrift.

Representanten Holten refser ulydige byråkrater og sier at det er de som har skylden, men det blir litt pussig når representanten Holten i innstillingen ikke kan være med på Arbeiderpartiets forslag. Allerede i juni fremmet et flertall, bestående av Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, et forslag om at Østfold bompengeselskap skulle arbeide videre med et opplegg for å framskynde byggestart, og at Regjeringen i samband med budsjettet for 2003 skulle komme tilbake til Stortinget med en videre framdrift av prosjektet. Bompengeselskapet har gjort jobben sin. Det har ikke statsråden. Mitt spørsmål til representanten Holten blir da: Hva er det som har skjedd siden juni i og med at Kristelig Folkeparti nå ikke kan støtte Arbeiderpartiets forslag om låneopptak? Og jeg har et spørsmål til: Holten sier at det har vært en vekst både på veg- og jernbanebevilgningene for neste år. Hvordan kan Holten få det til når det er en vekst på 1,7 pst. og prisøkningen er på 2 pst.?

Odd Holten (KrF): Jeg er svært glad for at medrepresentanten fra Østfold er opptatt av å få til en positiv og god framdrift av Østfoldpakke fase 1. Det skal ikke være tvil om at dette har full støtte innad på Østfoldbenken, nettopp ut fra at vi ser at denne viktige utbyggingen både på E6 og E18 er av stor betydning ikke bare for vårt fylke, men kanskje mest for landet for øvrig. Så det ser vi svært positivt på.

Men det kunne vært nyttig, da Arbeiderpartiet fikk rede på at det nå forelå et flertall, bestående av regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, om vilje til å gi et tilskott til en forsering av denne parsellen som her ble nevnt ved Askim, at Arbeiderpartiet her kunne vært med på et slikt positivt vedtak om å gi et tilskott. Det som faktisk kom, var et forslag om lånefinansiering. Det kom absolutt i 12. time. Jeg fikk personlig en e-post fra fylkesordfører Arne Øren tre timer etter at behandlingen av budsjettet var ferdig i komiteen. Jeg ser selvfølgelig på

det å lånefinansiere som en mulighet, men på dette tidspunkt var det ikke et alternativ for regjeringspartiene. Vi hadde inngått en avtale med et flertall, og det er det som ligger til grunn for dagens behandling.

Heidi Sørensen (SV): Jeg husker i gamle dager – for et par år siden, i forrige periode, da Kristelig Folkeparti var et miljøparti. Det var den gangen Hilde Frafjord Johnson satt i energi- og miljøkomiteen og Rigmor Kofoed-Larsen satt i samferdselskomiteen. Den gangen jobbet Kristelig Folkeparti for fornybare energikilder og kollektivtransport, og så jobbet de for å verne det biologiske mangfoldet – det skaperverket vi er satt til å forvalte for kommende generasjoner. Det var i gamle dager, det. Hvor har det engasjementet blitt av, – er mitt spørsmål. Hvor er engasjementet for kollektivtrafikken i Kristelig Folkeparti i dag? Hvor er engasjementet for toget i Kristelig Folkeparti i dag?

Jeg har lært én ting i samferdselskomiteen, og det er at man må spørre om det som er nært. Derfor har jeg lyst til å spørre representanten fra Kristelig Folkeparti om Østfoldpakken, som – hvis man ikke er klar over det – også inneholder jernbanetiltak, med en ny Mossetunnel. Men med dagens nivå på jernbaneinvesteringer må vi vel skyte en hvit pinn etter det, kanskje blir det i 2015 eller i 2020. Men hvor er engasjementet for Mossetunnel på jernbanen? Og – for å flytte oss litt nærmere hovedstaden – så sitter Kristelig Folkeparti i et flertall i Akershus og jobber hardt for Oslopakke 2 for å få et nytt dobbeltspor til Ski, som også vil være bra for resten av landet, for Østfold og for forbindelsen vår til Europa med tog. Men hvor er Kristelig Folkepartis engasjement for det? Har det også fordunstet?

Jeg må innrømme at jeg savner det gamle Kristelig Folkeparti, og i samferdselskomiteen er det påfallende hvor dypt man må savne det gamle engasjementet. Derfor vil jeg gi representanten Holten to minutter til å utdype dette.

Odd Holten (KrF): Jeg kan forsikre representanten Heidi Sørensen om at miljøaktiviteten i partiet er like sterk. Når hun viser til forrige periode, så var jo jeg til stede, noe Heidi Sørensen ikke var. Så jeg tror nok at den utvikling og den framdrift som vi har i miljøsaker, er til stede på samme måte.

Jeg kan også forsikre om at Østfoldpakke fase 1 har Mossetunnel inne, men det er dog en formulering knyttet til akkurat den løsningen som ikke er parallell med E6 og E18. Men jeg tror at hvis representanten Sørensen går inn og ser på de henvendelser som er gjort i hvert fall fra undertegnede overfor statsråden, vil representanten se at det spørsmålet ikke er lagt på is. Og – som jeg så vidt var inne på i mitt hovedinnlegg – i årets budsjett når det gjelder kollektivsatsing, er det et kraftig løft, og det er et løft som vi ikke har sett maken til under tidligere regjeringer. Jeg vil også si at denne regjeringen har gjort en betydelig satsing innenfor kollektivtjenester i denne byen i den siste tid. Det regner jeg med representanten Sørensen har full oversikt over.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg må vedgå at eg lurar på kor Kristeleg Folkeparti sitt engasjement er i det heile i dag, for ikkje er dei engasjerte i det dei var engasjerte i, og ikkje talar dei særleg varmt for det dei no held på med. Når representanten Holten snakkar om dette budsjettet som eit historisk lyft, ja, då må han ha små ambisjonar.

Så til Østfold. Arbeidarpartiet – og det håpar eg at representanten Holten har merka seg – arbeider positivt for å finna løysingar i Østfold. Det er mange store utfordringar i fylket, men me har funne ei løysing når det gjeld E6. Me støttar Regjeringas forslag. Og når det gjeld E18, går me lenger enn Holten, for 15 mill. kr monnar ikkje det grann. Det dei treng, er å låna. Når Holten prøver å skulda på prosessen, er det mykje me må ta stilling til over bordet ganske fort. Eg minner om budsjettbehandlinga i fjor, der svære strukturelle reformer vart bestemte over bordet like før framlegginga av budsjettinnstillinga. Så det at representanten Holten ikkje kan ta stilling til at bompengeselskapet kan få låna pengar for å forskottera prosjektet utan meirkostnad for staten, skjønar eg ikkje.

Og så er det mange Kristeleg Folkeparti-veljarar på Jæren – det var det i alle fall, no veit me ikkje heilt. Og då lurar eg på korleis Odd Holten vil svara sine partifeller på Jæren, som ynskjer å få eit dobbeltspor frå Stavanget til Sandnes, som ikkje minst ynskjer å få ein godsterminal på Ganddal så me får meir gods over på bane, og som ynskjer å få brukt pengane på ein fornuftig måte. Eg spør altså kvifor Holten og Kristeleg Folkeparti i dag vil stemma imot Arbeidarpartiet sitt forslag om akkurat dette.

Odd Holten (KrF): Ja, det er jo i denne sal vanlig at angrep er den beste form for forsvar. Og når Arbeidarpartiet nå har valgt å stille seg på sidelinjen og være et kommentatorparti framfor å gå inn og være med på å finne fram til konkrete løysningar, er det naturleg å bruke den muligheten til å fortelle at de som har valgt å være med og ta medansvar, selvfølgelig får en svak profil. Jeg mener selvfølgelig ikke at dette ikke er en riktig beskrivelse av situasjonen. Vi har på område etter område klart markert hva partiet står for, men vi har også valgt å være med og ta medansvar sammen med tre partier, og det betyr at da kan en ikke bare legge sitt eget program til grunn. Jeg har fra tidligere år i dette hus erfart at Arbeidarpartiet i stor grad, da de satt i posisjon, hadde svært vanskelig for å kunne akseptere å ta inn forslag fra andre partier. Det har altså ikke Kristelig Folkeparti, vi går inn i et medarbeiderskap med andre.

Så til Østfoldpakka. Ja, det er et forslag til en vegløsning som er både nødvendig og god, og som vi heldigvis, etter hvert, har fått et flertall for i Stortinget. Det er vi glade for.

Jeg vil også minne om at i dokumentene som foreligger, er det også fra vår side åpnet mulighet for låneopp-tak. Men det er altså i dette budsjettet at vi nå har lagt inn en bevilgning. Det ligger åpning for låneopp-tak på 30 mill. kr fra i fjor.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Samferdslebudsjettet for 2003 ligg langt unna det regjeringspartia lova i Nasjonal transportplan. Etterslepet så langt i perioden er ca. 1,4 milliardar kr for veg og ca. 1,3 milliardar kr for jernbane. Samanliknar vi med lovnadene i Sem-erklæringa, blir etterslepet endå større. Dette viser at samferdslesektoren langt frå er prioritert område for Regjeringa.

Senterpartiet meiner det er viktig å satse meir på samferdsle enn det som ligg i budsjettet frå Regjeringa. Vi har difor i vårt alternative budsjett føreslått å satse ca. 1 milliard kr ekstra på samferdsle. Det er framleis ledig kapasitet i anleggssektoren. Denne ledige kapasiteten meiner vi at vi må utnytte. På den måten kan vi gjennomføre viktige prosjekt og få fjerna flaskehalsar/ulukkesfare og dermed redusere transportkostnadene for næringslivet.

Det er bl.a. eit sterkt behov for å betre vegstandarden mange stader, og mange vegprosjekt står klare til å bli realiserte. I det framlagde budsjettforslaget er det ei viss styrking av vedlikehald og satsing på tryggleikstiltak. Men sjølv med ein viss auke i satsinga på desse områda er behovet der framleis stort, og etterslepet på vedlikehald har bygd seg opp over tid, noko som det vil ta mange år framover å redusere.

For å utløyse det store verdiskapingspotensialet i distrikta vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande. Det blir ofte lagt stor vekt på gode hovudruter gjennom landet, men svært mange av næringsverksemdene ligg ikkje langs desse hovudrutene. Difor må vi ikkje gløyme det sekundære riksvegnettet som er avgjerande for å kome fram til hovudrutene. Senterpartiet vil difor auke innsatsen på riksvegutbygging.

Vi vil heller ikkje fjerne posten for rassikring, slik Regjeringa føreslår. Vi er difor svært glade for at det no er eit fleirtal, alle bortsett frå regjeringspartia, som framleis vil ha ein eigen post for rassikring. Det er mange rasutsette strekkingar rundt om i landet, og det er nødvendig å ha sterk satsing på dette området.

Senterpartiet har i sitt alternative budsjett satsa meir på jernbane enn det Regjeringa har gjort. Jernbana sine fortrinn må utnyttast. Utbygging av terminalar og knutepunkt, kryssingsspor og profilutvidingar er tiltak for å gjere det enklare og meir effektivt for brukarane. I tillegg meiner Senterpartiet at det i sterkare grad må satsast på tryggleikstiltak. Mellom anna fjernstyring, togradio og automatisk togstopp må vere prioriterte tiltak.

Fleire gonger i budsjettsamanheng har samferdslekomiteen bede om å få lagt fram plan for korleis ferjesubsidiar alternativt skal kunne brukast i fastlandssamband. Heller ikkje i budsjettet for 2003 har Regjeringa kome med klare reglar for slik bruk. Det er difor nok ein gong nødvendig å påleggje Regjeringa, gjerne med utgangspunkt i eit eller fleire konkrete prosjekt, å leggje fram forslag om korleis dette kan og bør gjerast. Eg forventar at det er siste gongen komiteen treng å etterlyse dette.

Då løyvingane til fylkesvegar for nokre år sidan vart lagde inn i ramma til fylkeskommunane, var det planlagt at det skulle kome ei overgangsordning for store fylkesvegprosjekt. Fylke som hadde store fylkesveganlegg som då var planlagde og klare til utbygging, og som kan seiast

«stod for tur» til å få løyvingar over statsbudsjettet, var plutseleg ute av løyvingsposisjon. Det vart difor oppfatta som rimeleg å ha ei overgangsordning. No føreslår Regjeringa å skrinleggje heile overgangsordninga. På spørsmål frå komiteen om ei liste over store fylkesvegprosjekt får komiteen ei liste over fylkesvegprosjekt der fylkeskommunane har fått bruke av si fylkesfordelte ramme til desse anlegga. Departementet har ikkje kome med liste over store fylkesvegprosjekt som har venta på overgangsordninga, og som ikkje har fått av den fylkesfordelte ramma. Saman med Arbeidarpartiet, SV og Framstegspartiet har Senterpartiet fleire gonger etterlyst overgangsordninga. Eg er glad for at Arbeidarpartiet og SV saman med Senterpartiet framleis står fast på at overgangsordninga skal gjennomførast.

Til slutt nokre få ord om to saker som er lagde fram i eit tillegg til budsjettet: Den eine er løyve om førehandsinnkrevjing av bompengar for Ryfylkepakka. Det har etter mitt syn lite eller ingenting direkte med budsjettet for 2003 å gjere. Men eg er glad for at eit fleirtal går inn for at denne førehandsinnkrevjinga av bompengar skal kunne gjennomførast, slik at planlegginga av Ryfylkepakka kan halde fram. Det er viktige prosjekt for området det gjeld.

Regjeringa har òg lagt fram forslag om endra organisering av Flytoget i eit tillegg til budsjettet. Organiseringa av Flytoget har komiteen og Stortinget debattert fleire gonger tidlegare. Fleirtalet har hittil meint at eigarskapen i Flytoget skulle vere i NSB AS. Senterpartiet har heile tida stått på dette og er ueinig med Regjeringa, som no vil flytte eigarskapen frå NSB AS til Samferdsledepartementet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Det er ikkje mange dagar ein får sleppa til så mange gonger i løpet av nokre timar.

Eg vil fyrst takka representanten Ringstad for eit godt samarbeid, for så vidt òg det same med SV. Heilt frå i fjor haust har desse tre partia samarbeidd om veldig mange saker. Det er ikkje så lett for oss tre å verta samde om fordelinga jernbane/veg, men på strukturspørsmålsida klarar me veldig godt å verta samde. Eg vonar det samarbeidet kan førast vidare og utviklast vidare.

SV skulda tidlegare i debatten Arbeidarpartiet for ikkje å følgja opp med pengar nok til jernbanen i høve til Nasjonal transportplan. Eg trur nok det er slik at SV har større problem med å følgja opp sjølv i høve til sine egne lovnader. Og kanskje er det slik med Senterpartiet òg, at ein ikkje heilt klarar å følgja opp. Slik er me på mange måtar i same båt, kanskje med litt forskjellig tyngd på den ryggsekken me har på. Det me då kan vona, er at me fram til behandlinga av neste Nasjonal transportplan kan finna nokre grep som gjer at det me lovar, heng meir i hop med det me gjer.

Eg må koma tilbake til Jærbanen. Det vart eit veldig mas, men det var faktisk ikkje berre fordi eg bur der dette gjeld. Det har faktisk vore ei sak for Arbeidarpartiet len-

ge før eg kom i samferdselskomiteen. Jæren er, eller var, ikkje berre fullt av Kristeleg Folkeparti-folk. Jæren er, eller var, fullt av senterpartifolk òg. I kommunen min har Senterpartiet hatt opp til 30 pst. av røystene. Eg lurar på korleis representanten Jorunn Ringstad vil svara partifellane sine heime når ho skal forklara kvifor ein går for ei utsetjing og ikkje for eit OPS-prosjekt, som ville bety at me kan koma i gang med godsterminalen og Jærbanen no, i ei rekkjefølgje der me får mest igjen for pengane.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil fyrst seie meg einig med representanten Ausdal Starrfelt i at i strukturspørsmål står Senterpartiet og Arbeidarpartiet saman. Strukturspørsmål i samferdslesektoren har det jo vore rikeleg av i den perioden som vi no er inne i. Det meste skal jo endrast i forhold til det som har vore før. Det verkar som at berre ein får ta dei store grepa, så skal alt bli berre herlegdom og glede. Eg trur vi skal få sjå litt av kvart i åra framover.

Så til det å følgje opp lovnader. Senterpartiet har i sitt alternative budsjett prøvt å følgje opp lovnaden. Det gjorde vi i fjor, og det har vi gjort i år. Vi har satsa meir enn Regjeringa både på jernbane og på veg i forhold til Regjeringa sine framlagde budsjett.

På fem minutt, som var mi tildelte taletid, er det mange område ein ikkje får kome innom. Jærbanen var eitt av dei. Der står Senterpartiet og Arbeidarpartiet saman om merknadene. Senterpartiet er ikkje med på forslaget frå Arbeidarpartiet, men replikken gir meg jo sjanse til å gi ei røysteforklaring. Senterpartiet kjem til å støtte forslag nr. 7, frå Arbeidarpartiet, som går på utbygging av godsterminalen og Jærbanen i eit felles OPS-prosjekt. Vi synest dette er eit positivt forslag, i og med at etter dei opplysningane som ligg føre, vil ei samla utbygging spare investeringskostnader. Og med dei stramme rammene som ein har innan samferdsle, er det viktig at ein brukar dei ressursane ein har, på ein best mogleg måte.

Sverre J. Hoddevik (H): Senterpartiet hevder å være opptatt av næringslivet i Distrikts-Norge. Regjeringa har lyttet til det samme næringslivet og fastholdt hovedkravet om et stramt budsjett for å tilrettelegge for positiv renteutvikling og tilsvarende kronekurs. Senterpartiet sprenger handlingsregelen med ca. 5 milliarder kr, og dermed kommer ikke Senterpartiets påplussinger til samferdsel engang fram til votering i dag. I tillegg til dette har Senterpartiet også utstrakt vegring mot effektivisering, konkurranseutsetting og målrettet bruk av ressursene for å få mest kvalitetsprodukt ut av pengebruken.

Mange av oss ville tro at arvtakerne etter et gammelt bondeparti hadde sans for nøktern husholdning, der dristig spill med framtidige pensjonsfond ikke skulle komme istedenfor solid fastlandsøkonomi. Hvordan trives Senterpartiet i dag på denne politiske linjen sammen med Fremskrittspartiet?

Jorunn Ringstad (Sp): Når representanten Hoddevik seier at Senterpartiet har sprengt handlingsregelen med 5 milliardar kr, spørst det jo korleis ein reknar for å kome

(Ringstad)

fram til det talet. Men det er heilt korrekt at vi har lagt inn ca. 1 milliard kr ekstra til samferdsle som ikkje går innfor ramma.

Dersom ein snakkar med næringslivet, som representanten Hoddevik tydelegvis er så oppteken av, seier jo næringslivet også i hans eige fylke – eg kunne nemne konkrete eksempel på næringslivstoppar – at det må vere mogleg å satse meir på samferdsle, for det er noko av det som betyr mest for dei når det gjeld å utvikle og bevare næringslivet i distrikta. Det vil altså seie at Sverre J. Hoddevik lyttar til næringslivet med det eine øyret, og så høyrer han ikkje på andre viktige element i det som næringslivet seier.

Dersom vi ikkje har eit næringsliv som fungerer, må vi òg rekne med at det blir utflagging. Det er ikkje berre ein stram økonomi som er avgjerande, men òg avstandskostnader og andre element er viktige for det same næringslivet.

Heidi Sørensen (SV): Jeg vil også få takke Senterpartiet for godt samarbeid og få lov til å si at Jorunn Ringstad på mange måter utgjør stabiliteten og kontinuiteten på en utmerket måte i samferdselskomiteen.

Vi skiller lag i noen spørsmål. Men vi klarte faktisk å stå sammen om en merknad som jeg synes er litt ålreit, for den har et snev av gammelt tankegods, som jeg tror er fellesgods, som handler om by og land hand i hand. Der skriver vi at i store deler av landet trenger vi bedre vedlikehold og bedre veier, men i de tettest befolkede områdene må det satses ekstra på kollektivtrafikk. Det smaker. Det smaker godt for oss i SV også.

Da har jeg lyst til å spørre Jorunn Ringstad litt om satsingen på jernbane. For hvis det er slik at vi skal satse på kollektivtrafikk i de mest tettbygde strøkene, må jo jernbanesatsingen også komme her. Jeg registrerer at av de 1 milliard kr ekstra Senterpartiet har i sitt alternative budsjett, går 150 mill. kr til jernbane. Så står det: Nordlandsbanen, Rørosbanen, profilutviding på Bergensbanen, Ganddal godsterminal og Stavanger–Sandnes. Til Senterpartiet: Jeg tror ikke at det er rent oslohat som ligger bak at strekningene Oslo–Ski, Oslo–Asker eller Østfoldbanen og Vestfoldbanen ikke er nevnt. Men det vil i hvert fall være en oppfordring til også å huske den prioriteringen, for det er her flaskehalsen i jernbanenettet er. Det er ikke heldig hvis vi kommer ut med en prioritering på jernbane som er det motsatte av det som faglig sett anbefales fra Jernbaneverket og NSB.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil òg få trekkje fram det gode samarbeidet som både SV, Senterpartiet og Arbeidarpartiet har greidd å få til så langt i denne perioden. Eg trur at når vi står så mykje saman i strukturspørsmål, kan vi òg stå saman om mange andre ting.

Dersom representanten Sørensen går inn og les Senterpartiet sine budsjettmerknader dei seinare åra, vil ho oppdage at Senterpartiet gong etter gong har streka under at vi har utfordringar på samferdslesektoren over heile landet, men vi kan ikkje møte utfordringane på nøy-

aktig same måten over alt. Vi har snakka om ein todelt innsats: vegutbygging i distrikta og meir satsing på jernbane og kollektivtransport i dei tettfolka områda. Det står vi fast på. Det står òg i særmerknadene til Senterpartiet i dette budsjettet, som det har gjort mange gonger før.

Så refererte representanten Sørensen til ei opplisting av nokre prosjekt som Senterpartiet meiner er viktige. Eg vil berre oppfordre representanten Sørensen til å lese godt det som står før denne opplistinga, for der står det «kan vere aktuelle». Dette er ikkje ei utfyllande og fullstendig liste over alle gode tiltak.

Når det gjeld f.eks. strekninga Oslo–Asker, er det eit prosjekt som er i full gang. Senterpartiet har absolutt ingen ynske om å gjere noko for å redusere utbygginga på den strekninga. Senterpartiet har òg tidlegare, bl.a. i samband med Nasjonal transportplan, peika på strekninga Oslo–Ski som eit godt tiltak.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Tor-Arne Strøm (A): I Nasjonal transportplan står det veldig mye bra. Jeg ønsker å sitere litt fra Nasjonal transportplan. Der står det bl.a. under kapitlet om transportpolitikken som regionalpolitisk virkemiddel:

«Regjeringen vil gjennom transportpolitikken bidra til å fremme robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner ved å:

- styrke tilgjengeligheten til og mellom regionale sentra i distriktene
- tilrettelegge transporttilbudet for et desentralisert næringsliv
- sikre god tilgjengelighet til landsdels-senter, hovedstad og internasjonale reisemål
- sikre grunnlaget for offentlig transport gjennom statlig kjøp av persontransporttjenester og utvikling av knutepunkter i tilknytning til statlig transportinfrastruktur.»

Så kan vi spørre oss om hva som har skjedd i forhold til Nasjonal transportplan, som skulle være et redskap som skulle bidra til å knytte landet mer sammen. Jeg synes vi har en utrolig stor oppgave framfor oss.

Regjeringen har i hvert fall ikke fulgt opp Nasjonal transportplan, og de lovnader som har vært gitt, har ikke blitt fulgt opp. Det tror jeg vi alle sammen må være enige om. De som husker tilbake til våren 1997, husker at de borgerlige partiene lovet mye mer til samferdsel enn Arbeiderpartiet. Så kom Bondevik II-regjeringen. Hva har så skjedd? Jo, akkurat det samme som sist. Lovnadene som ble gitt, har ikke blitt fulgt opp.

Nasjonal transportplan er i større grad blitt en prioriteringsplan enn en framdriftsplan. Det er viktig med en god samferdselspolitikk, for det er også god næringspolitikk, men det ser ut til at det ikke er vilje hos Regjeringen til å følge opp de lovnadene som har vært gitt tidligere.

Når det gjelder Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale rutenettet, må lufttransportens viktighet, hvor viktig lufttransport er for distriktene, bli nøye vurdert. For deler av bl.a. Vestlandet og Nord-Norge er flyet

en kollektiv transportform, både internt i landsdelen og fylket og i forhold til landet ellers. Avstander, vanskelige geografiske og værmessige forhold og mangel på andre transportformer gjør at fly er en viktig transportform. Dette gjelder både det regionale flyplassnettet og ikke minst stamrutenettet. Utilfredsstillende reisetilbud og høye priser fører til problemer og kostnader, både for næringsliv, privatpersoner og det offentlige.

Når det gjelder statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester for 2003, er det foreslått 305 mill. kr. Dette er en nedgang på 67 mill. kr, eller rettere sagt 18 pst. i forhold til saldert budsjett for 2002. Dette skyldes mindre behov for statlig kjøp av posttjenester, som har sammenheng med resultater av Posten Norge AS' arbeid med omstilling og effektivisering.

Alle er enige om at det skal betales utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. Dette vil ligge til grunn i den framtidige utbyttepolitikken. Det er også viktig med forebyggende arbeid og iverksetting av tiltak i hele konsernet for å få ned sykefraværet og antall uføretrygdede. Dette blir også en viktig jobb. Men vi vil be om at Stortinget i forbindelse med neste § 10-melding blir orientert om utviklingen av sykefraværet og antall uføretrygdede i bedriften. Arbeiderpartiet frykter sterkt at Posten som bedrift nærmer seg en smertegrense for hva som er økonomisk forsvarlig som resultat av Regjeringens kutt.

Arbeiderpartiet er meget tilfreds med at flertallet er enige om å starte fullføringen av Lofast i 2003. Arbeiderpartiet er også meget tilfreds med at en nå har fått gjennomslag for Lofast etter utallige runder fra Arbeiderpartiet.

Arbeiderpartiet er veldig lite tilfreds med bevilgningene til jernbanen, og dette kan få katastrofale følger for bl.a. Nordlandsbanen. Målsettingen må jo være å få mer gods fra vei til bane, og da må det prioriteres på en helt annen måte. Dette vil i stor grad gå ut over næringslivet.

Jeg tror at vi i større grad må synliggjøre viktigheten av gode samferdselsløsninger, både i distriktene og i sentrale strøk, og her tenker jeg ikke minst på byene, slik at vi kan både opprettholde bosettingen og ha en infrastruktur som næringslivet er tilfreds med. Kanskje må vi bruke ordtaket om igjen og kanskje oftere: By og land hand i hand.

Anne Berit Andersen (H): Budsjettet som vi i dag skal vedta, er innenfor stramme rammer et meget godt veibudsjett. Det gjelder ikke minst drifts- og vedlikeholdsbudsjettet, som etter to år er i samsvar med handlingsprogrammet for 2002–2005. Regjeringen skal ha honnør for denne måloppnåelsen.

Rassikring har en økning på 45 mill. kr sammenliknet med 2002. Det er gledelig. I 2003 stilles 550 mill. kr til disposisjon for rassikring. Rassikring er viktig for å hindre ulykker og for å redusere utryktheten og uvisheten mange opplever ved daglig å passere rasutsatte steder.

Vi ønsker å utvide stamveinettet. Dette vil gi bedre muligheter for å styre og samordne innsatsen på viktige, fylkeskryssende transportruter og legger også til rette for

å utvikle transportkorridorer hvor vei, bane og sjøtransport kan ses i sammenheng. Et eksempel på dette er Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend.

Vi har store og viktige veiprosjekter under utbygging. Jeg vil i den anledning presisere viktigheten av en rasjonell framdrift, slik at vi unngår unødige stopp i framdriften. Vi vet at dette ofte fører til merkostnader. Derfor er jeg svært fornøyd med de ekstra 20 mill. kr for 2003 som vil gå til Bjørndalskrysset på E39 ved Kristiansand. Dette gir helt klare føringer på at hele veiprosjektet E39 kan ferdigsstilles i sin helhet innen tidsplanen, som er 2004.

Denne regjering er også godt i gang med omstilling av offentlig sektor, noe som igjen er til beste for landets innbyggere og brukerne av offentlige tjenester, slik at vi får mer vei for pengene.

Omdanningen av Statens vegvesens produksjonsavdeling til et statlig AS skjer nå fra 1. januar 2003. Omdanningen fører til et klart skille mellom Statens vegvesens myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomheten. Samtidig åpner dette for full konkurranse av drift, vedlikehold og bygging av veinettet i Norge.

Statens vegvesens produksjonsvirksomhet vil få rammevilkår som er mest mulig lik de private aktørene i markedet, og de vil kunne konkurrere om oppdrag fra statens forvaltningsdel på lik linje med private aktører.

I en omstilling som denne har det vært viktig å ivareta de ansattes rettigheter. Analyser antyder at det nye selskapet må ned fra 4 750 til ca. 3 600 personer i løpet av 2003. Det avhenger selvfølgelig av konkurranseevnen i selskapet og utviklingen i anleggsmarkedet. Jeg vil ønske det nye selskapet lykke til med de nye utfordringer og muligheter de står overfor. Jeg vet at selskapet innehar en kompetanse som absolutt kan konkurrere i et åpent marked.

Jeg har tidligere nevnt rassikring som en del av trafikksikkerheten. Regjeringen styrker dette området på flere felt, bl.a. ved å bevilge mer til utbygging av gang- og sykkelstier og mer til Trygg Trafikk. Det er behov for økt innsats og nye virkemidler for å få ned tallet på skadde og drepte i trafikken. Dette betyr bl.a. nye veier, trafikksikringstiltak på eksisterende veier, opplæring og informasjon.

De mange og tragiske ulykkene som har vært i mitt fylke, Vest-Agder, det siste året, har rammet mange unge. Det har resultert i at tre unge jenter fra Kristiansand stod fram i Fædrelandsvennen og foreslo tiltak for å redusere antall ulykker. Jentene hadde mistet åtte av sine venner og bekjente langs veiene. Og som de sa: Vi vil ikke miste flere. Nå ønsker de å gjøre noe. De har hatt møter med samferdselsministeren, og lokalt har de hatt møter med Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Det er bare å gi honnør til disse unge. Jeg håper at flere unge gjør som jentene fra Kristiansand, og jeg håper at dette også vil bidra til å redusere alle de tragiske ulykkene som skjer.

Thore A. Nistad (FrP): Fremover blir det spennende å se om alle ønsker som ligger bak de forslag som Fremskrittspartiet tidligere har fremmet, vil gå i oppfyl-

lelse – om å tillate ekspressbusser å kjøre når de vil, og hvor de vil, om de får lov til å åpne sine dører der passasjerene, kundene, ønsker å gå på, og der de ønsker å gå av, om konkurranse på jernbanesporet, om anbud i ferjetrafikken, og om at Vegvesenet selv må konkurrere om sine oppdrag. De siste beskyttede monopoler har falt, og i dag er det vel ingen som savner verken NRK-monopolet eller Televerket. Vi får bare håpe at snuoperasjonen går hurtigst mulig. Innsparingspotensialet er stort, og norsk samferdsel trenger penger.

Atter en gang må vi konstatere at vi dessverre har fått et bedrøvelig samferdselsbudsjett, og da tenker jeg selv sagt spesielt på veisektoren. Av den totale transporten innenlands står veitransporten for rundt 85 pst. av persontransporten, og for gods er andelen 50 pst. Nesten all øvrig godstransport går med båt. Jernbanen, som er det store satsingsområdet for de fleste, står ikke engang for 8 pst. av godstransporten. Fremskrittspartiet er veldig fornøyd med at vi nå har fått NSB AS, og vi er meget tilfreds med at de første strekningene nå legges ut på anbud.

Men investeringstakten i stamveinettet blir som vanlig borte denne gangen også, mens noe alternativt transporttilbud ikke foreslås etablert.

Vi er også veldig betenkt over at de ordinære bevilgninger til veiformål er så små som de er i dette budsjettet. Hadde vi brukt bare noen få oljemilliarder hvert år ekstra på infrastrukturen istedenfor å forsøke å investere i utenlandske aksjer, kunne Norge i dag hatt et godt utbygd veinett. Vi kunne hatt en moderne jernbane som fungerte, og vi kunne hatt verdens mest moderne flyplasser, med lave priser. I stedet har vi gamblet, og oljefondet har sunket. Å satse på ny og moderne infrastruktur hadde gitt Norge et fortrinn i fremtiden. Nå opplever vi dessverre at ikke bare vår kapital i utenlandske aksjer synker, men vår kapital i infrastrukturen synker også. Etterslepet blir dessverre verre og verre.

Fremskrittspartiet har i sitt budsjett innsett dette. Vi ønsker å øke rassikringsposten med 200 mill. kr. For å øke drift og vedlikehold plusser vi på 800 mill. kr, og riksveiinvesteringer, både fylkesfordelt ramme og stamveinettet, øker vi med 2,8 milliarder kr. I tillegg kommer vårt utenlandsbudsjett, der vi har satt av 1,5 milliarder kr til veisektoren.

Geir-Ketil Hansen (SV): I SVs alternative budsjett foreslår vi en økning til samferdsel i distriktene på 380 mill. kr. Det inkluderer vei, jernbane, ferjedrift og maritim infrastruktur. Det er en betydelig større satsing enn det Regjeringen og Fremskrittspartiet har foreslått i årets samferdselsbudsjett.

Det er nødvendig å øke innsatsen på disse områdene skal vi make å stoppe fraflyttingen fra distriktene, og skal vi make å sikre verdiskapingen i dette landet. Av tiltak vil jeg nevne spesielt at vi vil øke innsatsen når det gjelder rassikring av veinettet, med 100 mill. kr. Vi var uenige med Regjeringen i at denne øremerkede posten til rassikring skulle strykes. Jeg er glad for at et flertall i komiteen er enig med oss i at denne posten skal beholdes. Det er svært mange lokalsamfunn i dette landet hvor be-

folkningen daglig må kjøre forbi rasfarlige områder for å komme til skole og for å komme til arbeid. De opplever en daglig usikkerhet og utrygghet som de burde ha sluppet. Mange bedrifter må legge ned sin virksomhet i rasut-satte områder på grunn av en usikker transportsituasjon.

Det er beregnet å koste 12–15 milliarder kr å rassikre det norske veinettet. Det må bevilges betydelig mer penger til dette formålet i årene som kommer, skal vi make denne utfordringen innen en rimelig tiårsperiode.

Vi foreslår å styrke bevilgningen til riksveier i distriktene. Rammen til fylkesvis fordeling øker vi med 140 mill. kr. Det er disse veiene som sammen med fylkesveiene holder lavest standard, og som utgjør flaskehalsene i veisystemet. Vi har prioritert de fylkene som har kommet dårligst ut i forhold til Nasjonal transportplan: Hedmark, Oppland, Nordland, Møre og Romsdal og Hordaland. Og vi foreslår å øke bevilgningen til riksveiferjedriften med 20 mill. kr. Regjeringen har foreslått å videreføre samme kronebeløp som ved årets budsjett. Det er senere blitt korrigert av komitelederen. Det faktiske forhold er at man ligger på 46 pst. av måloppfyllelse i forhold til Nasjonal transportplan. I realiteten betyr det en nedgang i rammen til riksveiferjedriften, fordi kostnadsøkningen ikke blir kompensert. Det forbauser meg at ikke stortingsflertallet tar på alvor situasjonen vi har innenfor riksveiferjedriften. Vi har en ferjeflåte der hele 121 av dagens 193 fartøyer vil være 30 år eller eldre i 2010. Det er skåret betydelig ned på midler til nybygg i årets budsjett. Det vil måtte få konsekvenser fordi EU-direktiv 98/18 skjerper kravene til sikkerhet, og ferjeflåten vil om få år ikke tilfredsstillende sikkerhetskrav.

Ferjedriften innfrir heller ikke nasjonale servicemål i forhold til rutefrekvens i mange fylker. I Nordland er måloppnåelsen bare 20 pst., og det gjelder i mange andre fylker langs kysten. Det betyr kort og godt for dårlig rutetilbud og for dårlig kapasitet.

SV er det partiet som i dette budsjettet satser mest på jernbane. Heidi Sørensen har i sitt innlegg redegjort for våre prioriteringer.

Jeg vil nevne Nordlandsbanen spesielt. Det foreslås at det skal settes av penger til fjernstyring av Nordlandsbanen. 50 pst. av all godstransport mellom Bodø og Oslo transporteres på Nordlandsbanen. Slik er det ikke selv sagt at det vil bli i fremtiden, dersom det ikke raskt gjøres noe for å øke kapasiteten på denne banestrekningen. Jernbaneverket har i sin samfunnsøkonomiske analyse av fjernstyring av Nordlandsbanen, som det heter, beregnet at dette tiltaket, som vil kreve 325 mill. kr, vil gi en netto nytte-kostbrøk på 1,78 ved dagens trafikk og en nytte-kost på over 8, med en økning på 40 pst. over ti år. Det er det så absolutt potensial til, og i så tilfelle vil en slik investering i fjernstyring på Nordlandsbanen framstå som den mest lønnsomme samferdselsinvesteringen i dette landet. Jeg oppfordrer samferdselsministeren til å se på denne spesielle investeringen til neste års budsjett. Nordlandsbanen er en prioritert banestrekning, og vi bør ha fjernstyring på Nordlandsbanen innen utgangen av 2005.

Det har også vært sterke reaksjoner blant befolkningen på at det kjøres persontog med mellomdistansestan-

dard, altså motorvogn, som dagtog på strekningen mellom Bodø og Trondheim. Komiteen sier i en enstemmig merknad at dette er en langdistansestrekning som krever en passasjerkomfort tilsvarende intercitystandard. Det er vel Signatur-tog. Jeg vil også be samferdselsministeren følge opp overfor NSB, slik at det blir etablert en tilfredsstillende komfort når det gjelder passasjertilbudet på både natt- og dagtogene. (Presidenten klubber.)

Da fikk jeg ikke avsluttet, men jeg kan vel tegne meg til en treminutter senere.

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

Presidenten: Det kan representanten sikkert, selv om jeg ikke akkurat vil anbefale det. Det blir treminuttersinnlegg nok.

Jan Sahl (KrF): Kristelig Folkeparti ønsker å føre en samferdselspolitikk som skal sikre gode samferdselsløsninger i hele landet. Veibudsjettet ble omtalt i vårt hovedinnlegg, men jeg kan ikke unngå å kommentere videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse.

Dette er en gledens dag for 24 000 lofotværing og for folk i de tilstøtende regioner. Ja, det er en gledens dag for reiselivet og det øvrige næringslivet i regionen. Lofoten knyttes nå nærmere opp til Ofoten-regionen, til Evenes Lufthavn og ikke minst til Narvik med ARE-togene. Et 70 år gammelt veikrav står nå foran sin fullføring. Det har vært mange skjær i sjøen etter at samferdselsminister Kjell Opseth fra Arbeiderpartiet fant ut at en tunnel under Hadsselfjorden var en bedre løsning enn den allerede påbegynte traseen. Debatten mellom Lofoten og Vesterålen har til tider vært hard, men jeg konstaterer nå med glede at frontene mykner opp. Jeg synes det står stor respekt av den lokale foreningen av Naturvernforbundet i Vesterålen som nå skrinlegger motstanden, og ønsker Lofoten til lykke med veien.

Regjeringen øker tilskuddet til regionale lufthavner med 150 mill. kr i 2003. 250 mill. kr av tilskuddet går til de 28 regionale lufthavnene som blir drevet av Luftfartsverket, mens 12,5 mill. kr er tilskudd til ikke-statlige lufthavner. Videre bruker vi 401 mill. kr til statlige kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Regjeringen foreslår å bevilge 120 mill. kr til Luftfartstilsynet i 2003. Det utgjør en økning på 3,2 pst., og med disse bevilgningene viser den sittende regjering at den ønsker å ta luftfartens betydning for hele Norge på alvor.

Luftfarten er inne i en svært vanskelig situasjon med sterk nedgang i flytrafikken. Det skaper økonomiske problemer for flyselskapene og også for Luftfartsverket. Nedgangen i antall flybevegelser fører til betydelige inntektsreduksjoner, noe som undergraver Luftfartsverkets muligheter til å bygge ut og oppgradere sine flyplasser. Luftfarten spiller en viktig rolle i det norske transportsystemet, og særlig viktig er et godt flytilbud for deler av distriktene, som på grunn av lange avstander er helt avhengig av gode flyforbindelser.

I Kristelig Folkeparti er vi videre glad for at Regjeringen foreslår å øke bevilgningene til farleder fra 42,5 mill. kr i 2002 til 51,2 mill. kr i 2003. Den økte satsingen innebærer en styrking av sikkerheten for sjøtransporten og bedre muligheter for å få gods over fra vei til sjø.

Redningsselskapet får økt sin bevilgning i budsjettet med 1,5 mill. kr. Redningsselskapet gjør en stor innsats ved uhell og ulykker til sjøs, og i Kristelig Folkeparti er vi derfor glad for at Fiskeridepartementet og Redningsselskapet i fellesskap skal foreta en gjennomgang av dagens samarbeid og vurdere selskapets rolle i den totale ressursbruken knyttet til kystforvaltning.

I Kristelig Folkeparti er vi videre glad for at det i proposisjonen fra Regjeringen legges opp til at man skal se på muligheten for å ta i bruk naturgass i riksveiferjesambandene. Det er riktig å bruke gass i ferjesektoren ut fra et miljøsynspunkt. Dette er særlig aktuelt på Vestlandet, men for å kunne utvide bruken av gass til transportformål er det en forutsetning å få bygd ut distribusjonssystemene. For å få til lønnsomhet i distribusjonen er det også viktig å involvere andre sektorer enn bare samferdselssektoren.

Kristelig folkeparti er videre fornøyd med at Regjeringen følger opp satsingen med å få til et norsk fyrmuseum etter en nettverksmodell. En samlet komite ber om at det videre arbeidet med et fyrmuseum baseres på det samarbeidet som allerede er etablert mellom Kystdirektoratet og arbeidsgruppen for fyrmuseet.

Til slutt vil jeg gi ros til det arbeidet som Fiskeridepartementet gjør for å finne Loran C-systemets plass som framtidig navigasjonssystem. Det foregår et viktig arbeid i NELS-komiteen med å få fram et bredt kunnskapsgrunnlag for de endelige beslutninger som skal tas. Det er derfor viktig, sett fra Kristelig Folkepartis side, at driften av Loran C-systemet, bl.a. i Bø, videreføres til endelig beslutning skal tas.

Bjørgulv Froyn (A): Denne regjeringen vil gjerne framstille sin egen innsats som historisk: Aldri har det vært satset så mye, og aldri har viljen vært så stor. Det skal ryddes opp i fortidens elendighet, og et lysende bilde av framtiden tegnes. Uansett hvor mange ganger denne historien blir fortalt, blir den ikke nødvendigvis mer sann. Jeg tror ikke det kreves mye akademisk utdannelse for å kunne se at Regjeringens samferdselspolitikk er en sammenhengende rekke av løftebrudd. Denne regjeringen vil kanskje ikke se det, men for andre er det tydelig. Nasjonal transportplan er historie. Vi har etterskudd på de fleste løfter, og i sum noterer vi at de anslåtte bevilgningene til både vei og jernbane til nå har kommet på et etterskudd på nærmere 2,7 milliarder kr.

Regjeringen lovte satsing. Regjeringen ville ta vare på kollektivtrafikken – og vi har i debatten så langt i dag hørt at det synes de de har gjort. Det var få av representantene fra Regjeringen som forsøkte å reiste kollektivt, antar jeg, i dag morges. Temperaturen var mellom 10 og 13 minusgrader, og jeg tror det skulle vanskelig la seg gjøre å få folk til å ta bølgen for Regjeringen i dag tidlig. Det var den samme øvelsen, den samme sport, bare kal-

dere, å vente på innstilte avganger, vente på forsinkelse og lytte til de tilfeldige meldingene som kom. Kollektivtrafikken i Oslo og Regjeringens satsing på Oslo fikk på sett og vis sitt svar med stor tydelighet i dag. Det er ikke mangel på løfter, det er ikke mangel på ord, men det er mangel på penger. Det er mangel på penger ikke bare i 2003, for hvis ikke Regjeringen faktisk vil noe mer enn ord, blir det mangel på penger i 2004, i 2005 og i 2006. Det er utgangspunktet som forteller litt om utfordringene. Det er på denne banehalvdelen vi ønsker at Regjeringen også må ta mot til å befinne seg, og ikke lete fram arenaer som bare er til for dem.

Denne regjeringen har valgt et kompromiss med Fremskrittspartiet i budsjettet. Om det moraliserer jeg ikke. Der får de gjøre som de vil, men vi får iallfall se på konsekvensene. Det som på mange måter blir merkelig, i en tid hvor det er mangel på penger, og hvor det stilles krav til en prioritering, er at det dukker opp penger til tiltak ingen har stilt spørsmål om. Ialffall har ikke vi andre i samferdselskomiteen hørt noe om at det var behov for 5 mill. kr til Fauske sentrum. Jeg har ikke hørt noe om at det var behov for 25 mill. kr til Oppland når det gjaldt Rv 33. Jeg registrerer at når det gjelder E16 Øye–Borlaug, sier departementet at her trenger vi ikke penger, men det blir kastet 10 mill. kr etter dem for å få til et kompromiss. Dette er useriøst, dette er revyaktig, dette er farlig og gir et dårlig varsel for hvordan man skal håndtere et vanskelig budsjettområde som samferdsel representerer.

Denne regjeringen, og spesielt Høyre, har altså vært villig til et kompromiss for å få Fremskrittspartiet med på laget og skaper usikkerhet rundt Bjørvika. Å kutte 10 mill. kr i midler for oppstart av en tunnel er ikke bare et spørsmål om å begrense en sum penger. Det er å gi et varsel om at her risikerer vi kanskje utsettelse. Det er i miljøene en stor grad av usikkerhet for at vi kanskje nå står overfor en utsettelse på ett år. Dette er og bør ikke være en enkel sak for Høyre å ta med seg i sin kulturbagasje når de skal ut og snakke med velgerne.

Så helt til slutt noe som jeg synes er en viktig sak – jeg føler meg nesten som Cato i det romerske senat – og det er noe som bør gjentas ofte i denne forsamlingen: For øvrig er min mening at noe må gjøres i Groruddalen i Oslo. Denne regjeringen lovt mye for Groruddalen. Denne regjeringen har ikke levert noen ting til Groruddalen. Det bor fortsatt 130 000 mennesker i Groruddalen, og det er på mange steder en opplevelse av å befinne seg på en søppelplass. Denne regjeringen bør ta ansvar også for Groruddalen. Groruddalen krever også sitt.

Presidenten: Presidenten var en øyeblikk redd for at representanten skulle si at Groruddalen måtte brennes, men det var ikke slik det var ment.

Sverre J. Hoddevik (H): Regjeringa har tatt mål av seg til og er også virkelig i ferd med å forandre Norge. Dette kommer til uttrykk gjennom de ulike fagbudsjett. Behovet for omstrukturering og effektivisering har flere parti vært nødt til å ta innover seg, og tallrike merknader i budsjettinnstillingene tydeliggjør dette.

Opptakten til det meste av dette ble slått an i fjorårets budsjettprosess for 2002. Videreføringene finner vi også på dagens møtekart. Aksjeselskapsmodellen med tilhørende konkurranseeksponering har tvunget seg fram i samferdselssektoren. I 2003 får vi flere riksvegferjestrekninger på anbud. I 2004 får vi også anbud på enkelte prøvestrekninger på jernbanesporet. Flere ekspressbusser får etter hvert delta i konkurransen om passasjertrafikken. Konkurransen skal nå også nå helt fram til Vegvesenets produksjonsavdeling. Kystverkets produksjonsavdeling blir eksponert for konkurranse, og flertallet peker på aksjeselskapsmodellen som aktuell organisasjonsform også her.

Omstilling og utflytting er prosesser som vi må akseptere – kortsiktig – krever ressurser som gjerne skulle gått kanskje til daglig produksjon. Langsiktig er det likevel entydig gevinst av de endringene som nå er satt i gang.

For Kystverkets del er det spesielt gledelig i år å se et løft når det gjelder farledsbevilgning og likeså tilskudd til fiskerihavner. Det er grunn til å nevne at i Kystverkets budsjett blir det bevilget 30 mill. kr til fullført etablering av AIS, et system for identifisering og overvåking av skip, og dermed bedre sjøsikkerhet og trafikk kontroll i sjøområdene. Kystverket får nå også overført ansvaret for statlig beredskap mot akuttforurensning, og tilhørende midler blir overført fra Miljøverndepartementet.

Fiskeridepartementet har ansvaret for presentasjon av alle farledsprosjekter. Stad skipstunnel er et framtidssjeksjekt som også i år har fått spalteplass både i Regjeringas budsjettframlegg og i innstillinga fra komiteen. Omtalen i budsjettet har fått ulik tolkning. Komiteflertallet har i sine merknader i innstillinga holdt fast ved årlig framdrift og tilbakemelding om forberedelsene, og dermed et best mulig grunnlag for framtidig prinsippbeslutning.

Naturligvis vil kystfylkene ikke slå seg til ro bare med forbedrede farleder. Vegstandarden er også et avgjørende rammevilkår for befolkningen og for et konkurranseutsatt næringsliv. Det er særdeles gledelig at budsjettforliket gav 150 mill. kr ekstra til vegbygging. Ytterligere 10 mill. kr fra planprosessen i Bjørvika henviser til klare premisser for tidligere vedtak. Dette bringer oss et lite hakk i retning av nærmere måloppnåing utenfor hovedstaden.

For mitt fylke har budsjettforliket skaffet helt nødvendige 15 mill. kr til en stengningstruet og falleferdig parsell av Rv 620.

Jeg slutter meg fullt ut til innstillingens merknad om rasjonell og effektiv drift av igangværende anlegg. Akutte tiltak for å sikre framkommelighet på gamle marginalprosjekt kan likevel tvinge seg fram. Rv 620 er et slikt tiltak. Med bevilgninger i 2003 vil vi være mer enn halvferdig med den ekstremt dårlige parsellen, og bindingene for framtidige budsjett er naturligvis da svært minimale.

Statsråd Torild Skogsholm: Samferdsel handler om å gjøre livet lettere for folk – i alle deler av landet.

I de store byene våre er hovedutfordringen bedre kollektivtransport på veg og på bane av hensyn til helse og miljø. Utover i landet er utfordringen bedre framkomme-

lighet og kortere reisetid for folk og næringsliv. I hele transportsektoren, og spesielt på hovedvegnettet, må vi sette ressursene inn på å øke trafikksikkerheten, slik at færre dør og skades alvorlig i trafikken.

Mitt og Regjeringens viktigste ærend med dette samferdselsbudsjettet er å bidra til å nå disse målene innenfor rammen av et samlet, stramt statsbudsjett som demper presset mot rente, kronekurs og arbeidsplasser. Jeg er derfor glad for at budsjettet så å si i sin helhet har fått støtte i Stortinget gjennom denne budsjettinnstillingen.

Jeg vil gi ros til komiteen for godt og grundig arbeid med budsjettet. Jeg vil også gi ros til Fremskrittspartiet spesielt for å ta medansvar for å få flertall for en samlet budsjettamme. Høyres, Kristelig Folkepartis og Venstres avtale med Fremskrittspartiet innebærer økte bevilgninger til vegprosjekter som betyr mye for framkommelighet og trafikksikkerhet, samtidig som Samarbeidsregjeringens kollektivsatsing i sin helhet opprettholdes.

Neste år blir det avsatt nær 8,3 milliarder kr til kollektivtransporttiltak. Det er en økning på 7,7 pst., eller nesten 600 mill. kr, sammenliknet med i år.

I et stramt budsjett har vi dermed fått til en vesentlig vekst i kollektivinnsatsen, og den er målrettet satt inn der den trengs mest, til å styrke framkommelighet og brukervennlighet for kollektivtransport i de største byområdene. Innenfor vegbudsjettet setter vi av nesten 800 mill. kr øremerket til kollektivtransporten: til utbygging av kollektivfelt, lyskryssprioritering, terminaler og holdeplasser, til å øke tempoet i å ruste opp og bygge ut T-banen i Oslo, ja rett og slett til å gjøre buss og bane bedre og mer pålitelig.

Nesten 6 milliarder kr skal brukes på jernbanen neste år. Sett bort fra det ekstraordinære løftet ved utbyggingen av Gardermobanen er dette et historisk høyt nivå – og over 5 pst. mer enn i år. Vi øker bevilgningene både til investeringer og vedlikehold på jernbanen. Vi setter i gang planlegging av nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, og ny Lysaker stasjon. Vi øker tempoet i Fastlands-Norges største anleggsprosjekt: 900 mill. kr er neste år avsatt til nytt dobbeltspor på jernbanen mellom Sandvika og Asker, en flaskehals for store deler av togtrafikken. Overføringen til NSB økes med nesten 100 mill. kr, slik at det kan settes inn 36 nye lokaltogsett i nærtrafikken rundt storbyene. Og vi bevilger mer enn noen regjering tidligere til kollektivrabatter for ungdom og studenter. Dermed senker vi prisene for framtidens kollektivbrukere og gjør hverdagen litt lettere for mange studenter.

For meg og Samarbeidsregjeringen er det avgjørende at samferdselsbudsjettet har en langt klarere kollektivprofil enn tidligere regjeringers budsjettopplegg. Budsjettet for 2003 har en slik profil.

Behandlingen av budsjettet i Stortinget har ført til at vegbudsjettet har blitt økt med 150 mill. kr i forhold til Regjeringens forslag, fra vel 11,4 milliarder kr til knapt 11,6 milliarder kr. Vegbudsjettet gir økt satsing på trafikksikkerhet og distrikttiltak som rassikring og fast dekke på alle riksveger. I tillegg har Regjeringen prioritert økte bevilgninger til vedlikehold av vegnettet og ra-

sjonell gjennomføring av veganlegg som allerede er satt i gang.

Jeg er glad for at vi har fått en sterk økning av rassikringsinnsatsen på neste års budsjett. I tråd med flertallets merknad vil jeg i neste statsbudsjett synliggjøre de midlene som går direkte til rassikring på en egen post.

Budsjettavtalen på Stortinget innebærer også oppstart av nye prosjekter i tillegg til dem hvor Regjeringen la opp til startbevilgning i 2003. Det betyr bl.a. at vi til neste år kan starte arbeidet med å fullføre Lofast i Nordland. I tillegg er E18 gjennom Østfold og Rv 653 Eiksundsambandet sikret startbevilgninger i 2003. Jeg vil her minne om at oppstart av disse tre prosjektene gir en binding på videre budsjetter i størrelsesorden 2–2,5 milliarder kr. Dette legger sterke føringer, og vil bli en utfordring å håndtere slik at vi ikke på nytt kommer i en situasjon med urasjonell anleggsdrift, og i verste fall at anlegg må stanses.

I budsjettet foreslås det en utvidelse av stamvegnettet. Dette vil gi bedre muligheter for å samordne innsatsen på viktige fylkeskryssende transportruter. Jeg er tilfreds med at flertallet i komiteen støtter forslaget, men merker meg samtidig at støtten er noe forbeholden.

Etablering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen som aksjeselskap, gjør at vi kan åpne for full konkurranse om drift, vedlikehold og bygging av vegnettet. Kombinert med ny organisering i forvaltningsdelen gir dette en bedre samlet bruk av ressursene. Det har vært viktig for Regjeringen at dette kan gjøres på en skikkelig måte for de ansatte. Jeg er glad for at de partiene som i vår var kritisk til framgangsmåte og framdrift, mener at prosessen i ettertid har vært intens, men ryddig.

Regjeringen fremmet på fredag forslag om økt egenkapital til Posten og NSB for å bidra til å møte konsekvensene av økte innbetalinger i forbindelse med pensjonsordningene i Statens Pensjonskasse. Jeg vil i den sammenheng gjøre oppmerksom på at også Luftfartsverket nå gjennomgår sine forpliktelser i Statens Pensjonskasse.

Vi kommer nærmere tilbake til luftfarten senere i dag. Jeg vil likevel benytte anledningen til å peke på at den negative trafikkutviklingen i luftfarten er i ferd med å snu. Det henger delvis sammen med etableringen av et nytt innenriks flytilbud. Det kan tyde på at den økte konkurransen, som Regjeringen legger stor vekt på, og fjerningen av flypassasjeravgiften fra 1. april i år, har virket positivt.

Jeg vil også understreke at de nye sikkerhetsforordningene for luftfarten som det arbeides med i EU som følge av terroraksjonene i fjor, vil kunne gi store ekstrakostnader for luftfarten i alle europeiske land. Norge er i en spesiell situasjon fordi vi har mange regionale lufthavner hvor vi nå kan bli pålagt å opparbeide samme sikkerhetsnivå mot terror som på de store internasjonale lufthavnene, til kostnader som det kan stilles spørsmål ved om kan forsvares med tilsvarende uttelling i større sikkerhet. Jeg er derfor innstilt på å sondere med EU mulighetene for tiltak som gir økt fleksibilitet til å tilpasse sikkerhetskravene til norske forhold.

Jeg merker meg videre at komiteen i egne innstillinger støtter Regjeringens forslag om å gi klarsignal for videre

planlegging av Ryfylkepakka og overføre forvaltningen av eierskapet av Flytoget fra NSB til Samferdselsdepartementet. Jeg merker meg komiteflertallets vektlegging av å ta vare på Flytogets prioritet. Ved kapasitetsmangel vil det selvsagt måtte gjøres avveininger mot NSBs ordinære tilbud. En slik ordning vil etter vår vurdering ikke være i strid med EUs politikk på området.

Avslutningsvis vil jeg si at 2003 vil bli et svært spennende samferdselspolitisk år. Ikke bare fordi vi da har fått vedtatt et godt og balansert samferdselsbudsjett, men også fordi vi neste år vil få satt ut i livet en rekke av de reformene regjering og storting har vedtatt i løpet av året som vi nå har bak oss: konkurranseutsettingen av vegproduksjon, nye AS i Vegvesenet og Luftfartsverket, ny og desentralisert organisering av vegforvaltningen og eierskifte for Flytoget og BaneTele – bare for å nevne noen. Alle disse vedtakene er viktige i seg selv – men det er gjennomføringen som virkelig betyr noe for brukerne. Jeg ser derfor fram til å fortsette med fullt trykk i 2003.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg har merka meg at debatten i salen og for så vidt også behandlinga i komiteen i år har vore noko fredelegare enn i fjor og noko venlegare trass i at dei ideologiske skillelinene vert stadig tøffare og stadig klarare, og at det er høgresida som vinn òg i Regjeringa. Eg er ikkje så sikker på at Venstre kjenner seg vel med alt dette, heller ikkje med at ein skal samarbeida med Framstegspartiet for å oppnå den såkalla storsatsinga på kollektivtrafikken. Det vert nok endå dårlegare i fortsetjinga enn det ser ut til i år. Så min påstand er at iallfall partiet Venstre på dette feltet må ha valt feil partner.

Så vil eg minna statsråden om noko som har vore tema i fleire samanhengar, nemleg det å ta fleirtalet på alvor. Det er framleis fleirtalsmerknader der regjeringspartia ikkje inngår. Dersom ikkje det vert teke meir på alvor, risikerer ein dårlegare klima og fleire vedtak mot seg i ei slik sak. Det kan vera lurt å gje eit tilsvar på det fleirtalet ber om i denne salen, og ikkje berre oversjå det.

Så vil eg spørja statsråden om kvifor ikkje Regjeringa vil ha avspark i eit OPS-prosjekt for godsterminalen på Jærbanen òg, som er den einaste logiske konsekvensen av dei svara departementet sjølv har gjeve. For kvar dag som går før me får eit nytt forslag om dette, tapar me i framdrifta, og me ligg altså allereie på etterskot. Det hadde vore ganske lurt: Det er lov å snu sjølv så seint i ein prosess.

Så har eg nokre spørsmål knytte til Flytoget. Kan prioritet på flytogstrekninga seljast? Dersom ikkje: Korleis kan verdien av dette setjast til 412 mill. kr dersom det ikkje kan seljast? Og punkt tre: Statsråden sa at departementet si vurdering var at forslag II ikkje var i strid med EØS-avtalen. NSB seier det motsette. Er det heilt sikkert at det ikkje er i strid med EØS-avtalen?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg er veldig fornøyd med å sitte i denne regjeringen. Som statsråd forventer

jeg å få lov til å være med og legge fram et budsjett hvor vi tar hensyn både til distrikt og miljø gjennom den satsingen vi gjør, både når det gjelder vegløsninger, når det gjelder kollektiv generelt og når det gjelder jernbanen. Jeg kan derfor ikke si annet enn at det budsjettet vi har lagt fram, og det resultatet vi har i dag, i aller høyeste grad er i tråd med det som er Venstres politikk.

Så til spørsmålet om jeg ikke er opptatt av flertallsmerknader fra komiteen her i Stortinget. Jeg vil bare understreke at jeg er veldig opptatt av flertallsmerknadene fra komiteen, og i den grad det er mulig å følge det ytterligere opp, vil jeg komme tilbake til både tidligere merknader og de som er nå.

Når det gjelder OPS på Jærbanen, er jeg absolutt positivt innstilt til å gå igjennom mulighetene for et slikt prosjekt, hvor godsterminalen på Ganddal ses i sammenheng. Det er helt klart krevende med et OPS-prosjekt på jernbanen, og det vil være en annen type OPS-prosjekt enn det vi ser på veg. Derfor vil det kreve at vi bruker litt tid på å gå igjennom hvilke muligheter man har, hvilke modeller som finnes, og hva vi kan få ut av det. Jeg har likevel tro på at det er verdt å gå igjennom og se på mulighetene og på hva vi kan gjøre, og ikke minst hvor fort vi kan få det til.

Når det gjelder prioritet på Flytoget, vil det være en mulighet for det også innenfor det regelverket EU har, og det er nå utarbeidet forskrifter som tar høyde for det, hvor den muligheten gis.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg takker for rosen, også fra Venstre. Nå har altså Fremskrittspartiet fått ros fra Venstre og fra Kristelig Folkeparti. I tillegg har vi fått henvendelser fra flere representanter som er veldig fornøyd med den vinklingen Fremskrittspartiet har fått til i budsjettet, med mer penger til vei. Nå mangler det faktisk bare at Høyre kommer med litt ros til Fremskrittspartiet, så kan vi sette oss ned for å prate regjering!

Det har vært hyggelige toner i forbindelse med budsjettforhandlingene. Men det viktigste mangler, og det var statsråden inne på: trafikkikkerhet. Det man får ved et høyere bøtenivå og strengere kontroller, er nødløsninger. Den egentlige løsningen når det gjelder trafikkikkerhet, er å bygge flere og bedre veier. Det har vi sett i Akershus, der statistikken for drepte og hardt skadde har gått dramatisk ned etter at ny firefelts vei er åpnet. Det samme ser vi i Vestfold. Fartsgrensen øker, og tallet på hardt skadde og ulykker går dramatisk ned. Det er det beste beviset vi har på at det nytter å bygge ny vei.

I dette budsjettet foreslår Regjeringen at det skal brukes nærmere en halv milliard kroner til nedbemanning av Vegvesenet. Hvis man isteden hadde lagt inn 1 milliard kr ekstra til bygging av vei, kunne man faktisk hatt disse folkene i arbeid. I tillegg hadde vi også fått bygd flere veier i dette land. Det kunne hende de hadde fått seg jobb i et annet firma enn i Vegvesenets produksjonsavdeling. Men de hadde vært i arbeid, og de hadde produsert noe, istedenfor i framtiden å heve arbeidsledighetstrygd eller gå på omstruktureringstiltak. Mitt spørsmål er: Ville det ikke være bedre å bevilge 1 milliard kr

mer til å bygge vei istedenfor å sende 1 000 mann ut for ikke å gjøre noe – med full betaling?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg er helt enig i at trafikksikkerhet er viktig. Det er derfor vi har lagt stor vekt på trafikksikkerhet i innretningen i budsjettet, at vi i forhold til drift og vedlikehold legger stor vekt på at trafikksikkerheten skal være overordnet, det som styrer oss i det vi gjør, også i forhold til investeringsprosjekter. Som kjent er det ikke så lenge siden det ble vedtatt en forsering av E6 i Østfold her i denne salen, i hovedsak nettopp ut fra de trafikksikkerhetsutfordringene som vi har. Så det er helt klart at vi trenger en innsats når det gjelder trafikksikkerhet, på mange områder. Vi har senest denne helgen hørt om tragiske ulykker på norske veger som skyldes forskjellige forhold, delvis at vegene ikke er gode nok.

Ja, vi har en stor oppgave i forhold til å forbedre vegene. Men det er en lang rekke tiltak som må til, i forhold til føreropplæring, innskjerping av kontroll, bøtenivå, prikkbelastning osv. Vi må ha en bred innsats når det gjelder trafikksikkerheten. Det er det vi legger opp til.

Når det gjelder bruken av penger, ønsker vi å ha en effektivisering innenfor samferdselssektoren slik at vi kan få mer veg og kollektivtransport for pengene vi spytter inn i systemet. Derfor gjør vi det vi gjør på vegsiden, nettopp for at vi på sikt skal kunne sikre oss at vi får mer veg igjen for de pengene vi bruker der.

Heidi Sørensen (SV): Til statsråden vil jeg si: Takk for engasjementet for kollektivtrafikken. Det er ekte, og jeg skjønner at hun står på! Men det er ikke små utfordringer hun skal håndtere, heller, i den regjeringen hun sitter.

I Vestfold har trafikken på nye E18 det siste året økt med 11 pst., og jernbanen har tapt mange passasjerer. Vi står foran nye, store motorveitbygginger også i Østfold, hvor det også mangler infrastrukturinvesteringer på jernbanen. Komiteens leder sa tidligere i dag på en måte at statsråden var den nest beste veisamferdselsministeren dette landet har sett siden Kjell Opseth. Jeg må si at jeg frykter at hun da er den nest verste jernbanestatsråden siden Kjell Opseth!

Spørsmålet mitt er: Hva har statsråden tenkt å gjøre parallelt med disse motorveisatsingene for å sørge for at jernbanen ikke taper andeler til vei når disse nye veiene kommer?

Jeg hører man sier at dette budsjettet satser på kollektivtransport. Men hvordan skal man forklare det til folk neste år, når det kommer rutekutt og tilbudet blir dyrere? Da må det i hvert fall være sånn at vi har satsset for lite.

I kollektivmeldingen var vi enige om incentivordninger, og vi trodde vi skulle få litt penger til dem i dette årets budsjett. Det gjorde vi – 2 mill. kr! Det manglet kanskje to nuller i forhold til de forventningene som var ute i kollektivselskapene.

Helt til slutt, denne konkurransen med Flytoget, hvor statsråden skal eie to aksjeselskap: Hvem holder statsråden med?

Statsråd Torild Skogsholm: Det var usannsynlig mange interessante spørsmål som jeg gjerne skulle brukt lang tid på å svare på. Jeg får prøve å ta det siste først.

Når det gjelder konkurransen mellom Flytoget og NSB, er det ikke her vi starter den store konkurransen. Den skal være på de rutene hvor vi er ute og kjøper tjenester. Så i den grad det skal være konkurranse her, skal den være rimelig kontrollert. Jeg skal nok klare å fortære både lobbyfrokoster og lobbylunsjer i så henseende.

Så til rutekutt. Det slår meg mange ganger: Hvilken funksjon har egentlig den propagandaen som jeg føler at SV av og til driver i kollektivtransportøymed? Undersøkelser viser at folk ikke vet hvilke priser vi har på kollektivtransport, de vet ikke det relative prisforholdet mellom kollektivtransport og bil, de vet ikke hvilke tilbud vi har. Og med den svartmalingen av kollektivtransporten skjønner jeg godt at folk ikke tør å reise kollektivt. Jeg er dypt bekymret for det. Jeg ønsker faktisk at folk skal velge å reise kollektivt, og da har jeg lyst til å gå ut og si: Vi har gode tilbud. Bruk dem nå, slik at vi kan fortsette å bruke dem også i framtida.

Når jeg da hører at vi får det verste kollektivtilbudet noen gang med dette budsjettet, kan jeg ikke skjønne det, med den solide innsatsen som både Regjeringen og Stortinget nå legger opp til. Det kunne vært fristende å minne om det representanten Heikki Holmås sa på radioen i oktober, at noe av det som gjorde det vanskelig å få engasjerte SV-ere rundt om i landet, var at Stortinget gikk inn og øremerket og lovfestet så mye at det var uinteressant å drive med politikk lokalt.

Vi må jobbe for en god kollektivsatsing sentralt fra. Det krever at det er en innsats fra de berørte fylker og storbyer for at vi skal lykkes. Jeg inviterer fylker, kommuner og andre politikere til det samarbeidet.

Jorunn Ringstad (Sp): I budsjettforslaget for 2003 foreslår Regjeringa at fleire riksvegar eller delar av riksvegar skal få status som stamvegar. Argumentasjonen for omdanninga er at det er ynskjeleg å utvikle korridorankgangen i transportplanarbeidet endå sterkare.

Senterpartiet er ikkje ueinig i eit slikt argument, men det er grunn til å spørje om det er fornuftig å utvide stamvegnettet utan at nivået på løyvingane blir endra. Halvvegs i planperioden er oppfyllingsgraden på 39,8 pst. for stamvegane. Korleis vil statsråden følgje opp utvidinga av stamvegnettet?

I svaret på replikken frå representanten Ausdal Starrfelt sa statsråden at ho var oppteken av merknader frå eit fleirtal i komiteen. Eg oppfatta statsråden slik at ho ville leggje vekt på slike merknader. I fjor bad eit fleirtal, Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, SV og Senterpartiet, om at overgangsordningar for store fylkesveganlegg skulle gjennomførast. I budsjettforslaget i år foreslår statsråden og Regjeringa at overgangsordningar skal skrinleggjast. Korleis rimar dette med å leggje vekt på fleirtalsmerknader frå komiteen?

Statsråd Torild Skogsholm: Når det gjelder stamveggruter, er jeg tilfreds med at flertallet i komiteen støtter

forslaget. Men som jeg sa i mitt innlegg, merker jeg meg at støtten er noe forbeholden. Jeg vil derfor presisere at det ikke er sånn at vi vil gjennomføre en utvidelse av stamvegnettet uten samtidig å øke bevilgningene til stamveger. I revisjonen av Nasjonal transportplan vil det gjøres endringer i rammefordelingen som tar hensyn til utvidelsen av stamvegnettet. Nettopp på grunn av stamvegnettets store betydning, spesielt for trafikksikkerheten og næringslivets transportbehov, er jeg innstilt på at opprusting av stamvegnettet må prioriteres høyere i årene som kommer.

Når det gjelder flertallets merknader i forhold til overgangsordningene for store fylkesvegprosjekter, er det riktig at det har vært oppe tidligere. I St.prp. nr. 1 vises det bl.a. til spørsmålet om todeling av vegnettet; man bad om at disse overgangsordningene skulle ses i sammenheng med todeling av vegnettet. Det skjedde i fjor. Nå går ikke Regjeringen inn for denne todelingen. Dermed dukker spørsmålet opp på nytt. Det kan vises til at det er flere prosjekter, i flere fylker, hvor man har prioritert disse fylkesvegene innenfor de fylkesfordelte rammene.

Når det gjelder Jondalstunnelen, er det planavklaringer som må gjøres før vi kan gå videre med avklaringer av kostnader og finansiering.

Björgulv Froyn (A): Jeg vil heller ikke delta blant dem som for enhver pris skal kritisere kollektivtrafikken og beskrive virkeligheten mer elendig enn det man behøver å gjøre den, men jeg tilhører dem som gjerne vil ta virkeligheten på alvor. Jeg var så vidt inne på det i mitt tidligere innlegg.

Det står rett og slett dårlig til i kollektivtrafikken. Da kan man jo forsøke å beskrive den annerledes, slik at folk kan trives med elendigheten. Men det er faktisk vanskelig hvis man bruker kollektivtransport hver dag, og ikke som en tilfeldig øvelse. Det er det som er utgangspunktet når flere av representantene i salen og mange i komiteen etterlyser tilskudd fra statens side for å gi muligheten til en bedre utvikling for kollektivtrafikken – ikke for å redusere kommunenes ansvar, ikke for å redusere fylkenes ansvar, men for å gi bedre muligheter. Det er der vi står i dag, og det er der vi er tvunget til å foreta noen valg.

Så er det dette med at stramme budsjetter krever prioritering. Jeg nevnte i mitt tidligere innlegg: 25 mill. kr til Oppland, 5 mill. kr til Fauske, 10 mill. kr til Øye–Borlaug. Jeg er brått usikker på om dette er gode tiltak til bl.a. trafikksikkerhet. Men det jeg vet, er at penger til Drammenspakken er penger til trafikksikkerhet. I forhold til den tenkning som statsråden gav uttrykk for, blir spørsmålet: Bryr man seg ikke om Drammenspakken? Er det andre prosjekter i utkantene som er viktigere?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er fristende å kommentere Fauske, men jeg skal ikke kommentere for mye. For den som er oppvokst i Helligvær, er ikke Fauske distrikt. Så for den som er opptatt av distriktspolitikk, er det mye som kan sies.

Vi er *svært* opptatt av trafikksikkerhet. I et totalt budsjett på mellom 11 og 12 milliarder kr til veg prioriterer vi trafikksikkerheten særdeles høyt. Vi er opptatt av Drammenspakken. Vi er opptatt av trafikksikkerheten, enten det er E18 i Vestfold, E6 i Østfold eller hvor det skal være. Det er særdeles viktig for oss.

La meg og få kommentere – jeg burde gjort det i stad – i forhold til replikken fra SV om å bygge veg sammenliknet med jernbane: Jeg tilhører et parti – og ikke minst, en regjering – som ønsker å ha respekt for mennesket, og når mennesket blir utsatt for en helsetrussel enten det er i form av trafikksikkerhet eller det er i form av miljø, må vi ta begge deler på alvor. Derfor går vi inn og bygger veger der hvor trafikksikkerhetsbildet er svært alvorlig. Det akter vi å fortsette med.

Så til det at det ikke er satsing på kollektivtransport. Vi er inne med nær 8,3 milliarder kr til kollektivtransport. Det er en økning på 7,7 pst., eller nesten 600 mill. kr. Hvis det ikke er en satsing i et stramt budsjett, vet ikke jeg.

Dette er en satsing som er viktig. Det er viktig å se på hva vi gjør for å komme videre. Hvilke tiltak er det vi gjennomfører? Vi må gå til de beste og mest effektive tiltakene. Det er slett ikke sikkert at kollektivtransporten blir så fabelaktig mye bedre om vi med et knips øker tilskuddene. Vi må se på hva vi gjør. Vi må se på hvor vi innretter tiltakene våre for å oppnå en størst mulig gevinst. Det skal være attraktivt for folk å reise med kollektivtransport. Også på en dag med minus 12 grader ute, ønsker vi at det skal være attraktivt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Sigrun Eng (A): Etter to år med transportplanen er ikkje biletet særleg lysteleg lesnad når det gjeld jernbaneinvesteringar, sjølv om statsråden seier ho er tilfreds. Ein har fått auke i påplussingar på kjøp av togtenester, tenester som berre går til lokaltog og intercitystrekningar, men det er svært lite til investeringar. Etterslepet i høve til Nasjonal transportplan er som fleire har vore inne på, om lag 1,3 milliardar kr. Etter to år er måloppnåinga berre på 43,5 pst. Etterslepet er så stort at planen ikkje står til truande, og forvitring, og i neste runde sanering, blir resultatet om dette held fram.

Høgre-dominerte regjeringar har aldri vore togvenner. Skinnegangar som snart har hundreårsjubileum, er ikkje gode nok for å få effekten ut av det nye krengetogmateriellet. Dei straumførande leidningane er nesten antikvariske – ja, så gamle at ein ikkje eingong får reservedelar. Resultatet er at togframføringa mange stader går på dispensasjon frå Jernbanetilsynet, med redusert fart, forseinkingar og negativ omtale – og i neste runde kunde-flukt.

I 2006 skal andre togselskap konkurrere med NSB AS om å køyre tog på dei same strekningane og den same skjenegangen. Etter Arbeidarpartiet sitt syn er dette å begynne i feil ende. Vi burde alle ha felles interesse av å fornye og utbetre infrastrukturen, slik at vi kan ha dei beste føresetnadene for å få flest moglege interesserte i å konkur-

rere om sporet, både på passasjer- og godssida. Eg fryktar kompliserte anbudsutlysingar og eit veksande tilsyn – for det er tydelegvis ei ny vekstnæring – for å ta vare på sikkerheita. Vi burde heller leggje forholda til rette på ein slik måte at ein kan flytte meir gods frå veg til bane.

Ynska og behova for alle slags infrastrukturtiltak over heile landet er enorme. Men med eit så lite befolkningsgrunnlag som vi har, med så mange naturgitte hindringar som vi òg har, og med alle årstidene, må vi stikke fingrane i jorda og gjere nokre val. Derfor burde jernbanen der den alt går, bli rusta opp og fornya til dagens og morgondagens standard. Utstrøsing av tunnelar på Bergensbanen er eit godt eksempel i så måte. Det legg til rette for å få semitrailerar over på bane. Internasjonale langtransportar vil om nokre år i langt større grad enn i dag gå på skjener. Vi ser korleis dei satsar på tog i Sverige. Vi høyrer kva dei diskuterer i EU. Noreg er iallfall ikkje den flinkaste i klassa på dette området – kanskje tvert imot. Eitt eksempel er korleis fleirtalet vil løyse utbygginga av godsterminal på Ganddal. Alle faginstansar meiner den utbygginga må kome før dobbeltspor på Jærbanen. Slik blir det ikkje. Arbeidarpartiet ville gjere det i den rekkjefølgja: godsterminalen fyrst og dobbeltspor etterpå, alt gjennom OPS-løysingar. Vi ville disponere om 5 mill. kr til planlegging av godsterminalen.

På det løyvingsnivået jernbanen no ligg, vil det gå utruleg mange år før ein får utnytta dei investeringane som er gjorde, f.eks. på Vestfoldbanen. Fram til 2010 vil dei årlege løyvingane stort sett gå til utbygging av dobbeltspor Skøyen–Asker. Norsk jernbaneutbygging er ikkje akkurat på sporet.

Så litt om Flytoget. I dag er Flytoget eit dotterselskap som er 100 pst. eigd av NSB AS. Regjeringa får med Framstegspartiet si støtte fleirtal for å flytte eigarskapen til Samferdselsdepartementet. Arbeidarpartiet er svært skeptisk til denne eigarskapen. Samferdselsdepartementet sit att som eigar av to konkurrerande selskap, noko som ikkje verkar logisk, sjølv om statsråden har gitt oss synspunkt på det i dag som kan gjere oss litt rolegare.

Flytoget har vore ein suksess. Det har i dag prioritet på sporet, noko som ikkje er automatisk i framtida. Det kan i allfall ikkje vere slik at prioriteringa skal følgje med eit eventuelt utsal av selskapet, dersom det er meininga med omorganiseringa.

Staten har ettergitt gjeld for 6,7 milliardar skatte kroner. Arbeidarpartiet meiner dette er verdier som ikkje skal seljast, korkje til norske eller utanlandske selskap. Arbeidarpartiet meiner ein her må sjå nøye på implementeringa av EUs nye jernbanepakke I, som skal tre i kraft frå 15. mars 2003. Prioritert togframføring for dei selskapa som fraktar passasjerar til hovudflyplassen, må vere målsetjinga.

Eg ser at tida er i ferd med å renne ut, men eg vil iallfall til slutt seie at eg ynskjer inderleg at II kan bli gjort om til eit oversendingsforslag, slik at vi ikkje gjer noko forhasta her i dag.

Hans R. Kjæstad (H): På Regjeringens gevanter er det mange blanke knapper. Aller klareast skinner knappen

for miljø- og naturbruk. Internasjonalt og nasjonalt har Regjeringa høstet anerkjennelse for miljøarbeidet. Innsatsen på dette området ledes ikkje minst av knappestøpere i Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet.

I et meget stramt budsjett prioriterer Regjeringa kollektivtransport. Det satses 8,3 milliarder kr på kollektivordningar, opp 7,7 pst. fra i år, hvilket innebærer nesten 600 mill. kr. Dermed er Sem-erklæringens mål om kollektivtrafikk i rute.

På Regjeringens meny finnes delikatesser for enhver innrøkt kollektivgourmet:

- NSB vil for 2003 motta 1,386 milliarder kr, opp 6,8 pst.
 - Jernbaneverket får 4,438 milliarder kr, opp 4,6 pst.
 - Regjeringa spisser vedlikehold av infrastruktur og oppfyller handlingsplanen for perioden 2002–2005.
 - På investeringssiden kan vi glede oss over storsatsingen på nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker.
 - Vi bruker 136 mill. kr når det gjelder skole- og studentrabatt på kollektivreiser i alle fylker.
 - Det bevilges 780 mill. kr til kollektivfelt, lyskryssprioritering, terminaler og holdeplasser i de store byene.
- Dette gir en økning på 240 mill. kr sammenlignet med 2002.

Oslo skulle selvfølgelig hatt mer, men vi får nå tross alt 350 mill. kr til opprustning og utbygging av T-banen. Det er kanskje ikke så aller verst.

Også innen lufttrafikk er det gjort en klar prioritering. De som bor i spredt bebygde distrikter, får glede av bevilgninger til regionale lufthavner, som øker fra 107 mill. kr til 262 mill. kr. Økningen er med andre ord på hele 145 pst. og er et ledd i Regjeringens distriktpolitiske satsing. I en vanskelig tid for luftfarten har Regjeringa styrket konkurransen, og prisene har gått ned. Statens innkjøpsavtaler, bortfall av passasjeravgift og bonuspoeng innenlands har gitt og vil gi resultater. Arbeidarpartiets og SVs motstand mot å slå fire nærliggende flyplasser sammen til to og motstand mot å fjerne passasjeravgift har ikke bidratt til å lette situasjonen for norsk lufttransport, ei heller har det styrket livskraften til de regionale flyplassene i distriktene.

For noen år siden ble norsk kollektivtransport gjennomført av en sølvpil. Som en forlengelse av flykroppen flyr den gjennom Akershus' grønne enger og mellom Oslos murgårder. Flytoget har blitt juvelen i kollektivkronen. Gjennom service, frekvens, punktlighet, hastighet og modernitet har den potensial i seg til å sette nye standarder i norsk samferdsel. Dermed representerer også flytoget riktig naturbruk og fremkommelighet. Flytoget bør fremstå som modell for andre, og som sådan bør det rendyrkes som en selvstendig enhet, som statsaksjeselskap under departementet. Når så jernbanenettet åpnes for konkurranse, vil flytoget kunne fremstå som en spennende konkurrent til vei og til NSB. Vi kan mønstre et bredt flertall for å sikre flytoget prioritet for hele strekningen Asker–Gardermoen. Det tyder på at det er flere enn regjeringspartiene som deler min entusiasme for bane og for «Sølvpilen»s funksjon som miljøbærer og som personbefordrer.

Regjeringens miljøarbeid har allerede satt spor. Ministeriet Bondevik er best på naturbruk og best på handlekraft.

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

Eirin Faldet (A): I Hedmark er vi avhengige av gode veier, og det er ikke fordi vi ikke er glad i tog. Jeg er faktisk veldig glad i toget, men det er slik at tog ikke er et realistisk alternativ. Vi trenger veien både for privatbilisten og ikke minst for næringslivet.

Jeg er fornøyd med at flertallet nå bevilger 5 mill. kr til å fortsette arbeidet på Rv 2. Skuffelsen var stor for mange da Regjeringen la fram sitt forslag til budsjett uten et eneste forslag om penger til Rv 2. I sitt alternative budsjett foreslo Arbeiderpartiet å bruke 5 mill. kr på Rv 2. Jeg skylder mine kollegaer i Arbeiderpartiets fraksjon i samferdselskomiteen en stor takk for at de lanserte dette beløpet, det vil hjelpe godt på. Det er bra at Arbeiderpartiets forslag nå får flertall, slik at arbeidet kan fortsette. Deler av Rv 2 er ferdig utbedret, derfor er det etter min mening viktig at arbeidene fortsetter slik at Rv 2 blir fortløpende utbedret, og at arbeidet fortsetter i området rundt Kongsvinger.

Som jeg sa, er jeg glad i toget. Derfor var det bra at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett foreslo å bruke 45 mill. kr til krysningsspor på Molykkja. Dette hadde betydd en kraftig forbedring av jernbanen i Hedmark, noe som også hadde gitt gode resultater for næringslivet, og kanskje næringslivet i Hedmark kunne ha tatt jernbanen mer aktivt i bruk. Dessverre ble det ikke slik at vi fikk støtte for dette, fordi regjeringspartiene gjorde en avtale med Fremskrittspartiet.

Men NSB AS har også selv et ansvar for å være et attraktivt transportmiddel for næringslivet. I dag kan det se ut som om NSB priser seg ut av markedet. Jeg kan komme med følgende eksempel: Moelven Byggmodul AS skal frakte 1 078 hus fra Moelv til Trondheim. Prisen er 1,6 mill. kr høyere med jernbane enn med lastebil. I tillegg bør en se litt på miljøsidene. På grunn av prisen må det altså gå 539 lastebiler med tilhengere langs toglinjen fra Moelv og gjennom Trondheim by. For mange innen tømmer- og sagbruksindustrien i Østerdalen er også jernbanen viktig. NSB må være et konkurransedyktig og godt alternativ til lastebilen. Det må samferdselsministeren se nærmere på.

I Regjeringens forslag til budsjett var det ikke noe forslag om å videreføre ordningen med refusjon av dieselavgift for ekspressbussene. Det er bra at det i innstillingen blir foreslått å bevilge 30 mill. kr til dette. Ekspressbussene er et viktig transportmiddel for distriktene.

For Distrikts-Norge er drosjene også en viktig del av transporten. Jeg vil si det slik at for distriktene er drosjene det samme som trikken i Oslo: en del av kollektivtilbudet. Derfor er det viktig at drosjene gis gode rammevilkår, og at drosjenæringen blir mer attraktiv enn den er i dag. I forbindelse med Stortingets behandling av transportloven ble det varslet at det skal komme en egen sak

til Stortinget om drosjenæringen. Jeg vil på det sterkeste oppfordre samferdselsministeren til å ta drosjenæringen på alvor og samarbeide med næringen, slik at når saken kommer til Stortinget, vil det foreligge forslag til forbedringer.

Som mange er kjent med, er jeg opptatt av at ungdom skal få mulighet til å drive med motorsport. Siden jeg ikke lenger sitter i samferdselskomiteen, er det ikke så enkelt å følge opp dette. Derfor vil jeg benytte anledningen til å minne samferdselsministeren om at motorsport er viktig, og at det kan være med på å la ungdom få «rast fra seg» i kontrollerte former og ikke på veien. En satsing på motorsport vil kunne bidra til å redusere antall ulykker blant ungdom. I forbindelse med arbeidet med kommende budsjetter og ikke minst i forhold til kommende rullinger av Nasjonal transportplan er det derfor viktig at samferdselsministeren legger vekt på dette.

Til slutt: I budsjettavtalen mellom Regjeringen og Fremskrittspartiet er det tatt grep for å gjøre det lettere å importere biler som er produsert for det amerikanske markedet. Det kan jo i utgangspunktet være bra, fordi amerikanske biler er veldig viktig for mange. Men det er noe jeg lurer på, noe som samferdselsministeren sikkert kan gi meg svar på. I merknadene er det henvist både til Norges internasjonale forpliktelser og til at en endring av reglene for import av amerikanske biler ikke skal bryte med EØS-avtalen. Da blir mitt spørsmål (presidenten klubber) ...

Kanskje jeg skulle stille det spørsmålet senere, men det er faktisk sånn at jeg håper at samferdselsministeren klargjør hva som må til, eller om det er mulig å oppfylle denne delen av avtalen.

Presidenten: Det var en elegant forlengelse av taletiden.

Statsråd Svein Ludvigsen: Av Fiskeridepartementets budsjett på totalt 2,44 milliarder kr går 46 pst. – 1 147 000 000 – til infrastruktur av stor betydning for marin og maritim aktivitet. Det er god distriktpolitikk, næringsutvikling og verdiskaping. Havner og sjøtransport har en naturlig rolle i et godt utbygd og effektivt transportnett. Det er veier og jernbane i den blå geografien. I Sem-erklæringen sier Regjeringen at den vil legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler, spesielt innen godstransporten – dette både av hensyn til kostnader og miljø og for å lette kapasitetsproblemer i vegsystemet. Det er også helt i tråd med EUs prioriteringer for å løse transportutfordringene i Europa.

På sjøtransportområdet vil Regjeringen prioritere tiltak som bidrar til å øke sikkerheten. Investeringer i maritim infrastruktur og maritime tjenester skal også bidra til å styrke sjøtransportens konkurransefortrinn.

Budsjettet for 2003 innebærer en konkret satsing på sikker sjøtransport. I budsjettet for inneværende år, 2002, er det bevilget 10 mill. kr for å igangsette utbygging av AIS, såkalt Automatic Identification System. Det vil bli anvendt til overvåking av skipsfarten langs hele kysten. I departementets budsjett for 2003 bevilges det 30 mill. kr

for å fullføre utbyggingen av AIS. Disse investeringene må også ses i sammenheng med en utvidelse av territorialfarvannet og innføring av påbudte seilingsleder for skipstrafikken. Jeg er tilfreds med at komiteen er enig i Regjeringens prioriteringer og bevilgningsforslag på dette området.

I tillegg foreslås det å videreføre store deler av satsingen fra de senere år til oppmerking av farleder. Satsingen omfatter både vedlikehold og nye investeringer. Farleder for hurtigbåter og roropassasjerskip er særlig viktig, og det settes av 25 mill. kr. i 2003.

Som ledd i å styrke sikkerhetsarbeidet for skipsfarten foreslår Regjeringen at Statens beredskap mot akutt forurensning overføres fra SFT til Kystverket fra og med 1. januar 2003. SFT skal fortsatt ivareta statens løpende forvaltningsoppgaver, slik som kravstilling, kontroll, reaksjon og rapportering om miljøtilstanden. Kystverket skal på sin side etter den nye ansvarsdelingen ha det operative ansvaret. Kystverket har nemlig bred tilstedeværelse flere steder langs kysten til alle døgnets tider. Samtidig har Kystverkets personell bred maritim kompetanse, og etaten disponerer betydelige ressurser i form av fartøyer, maskiner, trafikksentraler osv. Overføringen til Kystverket kan derfor legge til rette for en styrking og en bedre koordinering av beredskapen mot akutt forurensning. I så måte er det også et element i Regjeringens satsing på trygg ferdsel på sjø og langs kysten og på miljøet.

Jeg har merket meg at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet uttrykker bekymring i budsjettinnstillingen for at Fedje trafikksentral skal bygges ned. I den sammenheng kan jeg vise til det svaret som jeg sendte 25. november til stortingsrepresentant Bastesen, og som er referert i innstillingen. Her framkommer det at vi tar sikte på en omlegging av losformidlingen – og jeg understreker at det er en omlegging av losformidlingen, og ikke noe annet – noe som bl.a. innebærer at losformidlingen på Fedje overføres til Kvitsøy. Det vil imidlertid ikke være aktuelt å endre bemanningen på trafikksentralene før man har forsvarlige løsninger for ivaretagelse av trafikkleddelsen. Med andre ord: Omleggingen av losformidlingen skal selvsagt ikke medføre redusert sikkerhetsnivå ved trafikksentralene.

Jeg registrerer også at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet i budsjettinnstillingen uttrykker bekymring for at det kuttes i overvåkingen av viktige områder langs kysten. Jeg kan imidlertid opplyse at sentraliseringen av losformidlingen ikke reduserer overvåkingen. Realiteten er at Regjeringens forslag til utbygging av AIS innebærer at overvåkingen for hele kysten faktisk bedres.

Det skal også nevnes at en omlegging av losformidlingen er et ledd i en rekke tiltak som er igangsatt for å redusere kostnadsnivået for lostjenesten, samtidig som sikkerheten ivaretas. En effektiv lostjeneste er nemlig en forutsetning for å legge til rette for en konkurransedyktig og sikker sjøtransport.

En viktig forutsetning for å fremme sjøtransporten er velfungerende havner. Departementet har som en oppfølging av Nasjonal transportplan satt i gang et havnepro-

sjekt, hvor formålet er å fremme en ny og framtidrettet havnestruktur, med et nettverk av knutepunktshavner, som skal inngå i et intermodalt transportsystem. Resultatene fra disse arbeidene skal inngå i grunnlagsmaterialet for Nasjonal transportplan for 2006-2015.

I tillegg har vi satt i gang en prosess for Oslofjorden. Viken havneselskap er opprettet, og en utredning skal være ferdigstilt og koordinert med transportplanen.

For øvrig kan jeg, siden representanten Kenneth Svendsen etterlyste ros til Fremskrittspartiet fra Høyre, opplyse at jeg slutter meg til den ros som er kommet fra Venstre og Kristelig Folkeparti i så måte.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): Det er hyggelig i disse førjulstider at folk kan glede seg over hverandre. Man skal jo være romslig. Med mye skryt slipper man også gaver, og det kan man komme billig ut av. Det kan være viktig i en politisk sammenheng som dette. Nå skal jeg ikke snakke om det.

I forbindelse med Kystverket er det en relativt bekvem situasjon. Det er noen usikkerhetsområder, men en relativt bekvem situasjon. Jeg har lyst til å ta en bekymring, og så en annen sak som jeg tror vi er veldig enige om, og som vitner om en viss utvikling fra forrige gang vi behandlet budsjettet.

Bekymringen går på omdanningen og eventuelt endringen i eierskapet av Kystverket Produksjon. Her opplever vi at prinsippet blir viktigere enn den praktiske virkeligheten. Det er noe med å legge forholdene til rette for at Kystverket Produksjon skal være mest mulig effektivt, og sånn sett sørge for at det arbeidet de er pålagt å gjøre, blir best mulig. Istedenfor at man skaper ro i denne organisasjonen, rulles det på og rulles det på med nye tiltak, som vi har sett i andre statlige virksomheter, som ikke etablerer den lojalitet og vilje til samarbeid som er en forutsetning for at man skal få mest mulig ut av det man holder på med. Isteden skaper man usikkerhet, som ødelegger for et godt resultat.

Det gode i sammenhengen er Galileo-programmet for navigasjonssystemene. Det er viktig å legge vekt på at det er bred enighet i komiteen om å satse på at Norge får en bedre posisjon i forhold til Galileo-programmet, og at det som har skjedd vedrørende «Galileo Joint Undertaking», som det heter, ikke bidrar til at vår rolle er uavklart i for lang tid. Jeg tror det er viktig og riktig å si at det er bred enighet i komiteen om at dette er industrielt og forskningsmessig viktig for Norge.

Statsråd Svein Ludvigsen: Den bekymring som representanten Froyn tilkjennegav om den framtidige organisering av Kystverket, tror jeg ikke det er noen stor grunn til å ha. Men vi er i hvert fall enige om at vi ønsker å effektivisere og få mest mulig havn og mest mulig farleder og sikkerhet langsmed kysten for hver krone. Jeg registrerer at de ansatte i Kabelvåg tidligere i høst stod fram i avisen og sa at den konkurransen som vi skal møte i tiden framover, skal vi vinne, fordi vi ønsker å være

best, og vi har kompetanse. Med en slik innstilling i Kystverkets stab og tjenesteproduksjon er jeg trygg på at det skal bli en sterk og god organisasjon. Så er det opp til oss å finne en måte å organisere dette på som gjør at vi får effektiviseringsgevinster ut. Det skal vi komme tilbake til Stortinget med på en egnet måte, slik vi også redegjør for i proposisjonen, for vi ser altså at forvaltningsmodellen ikke nødvendigvis er den mest hensiktsmessige tilknytningsformen for Kystverket, og derfor har vi satt i gang en vurdering av hvorvidt man bør organisere det på en annen måte. Men det skal vi komme tilbake til Stortinget med når den prosessen er ferdig i Regjeringen, og Stortinget skal bli orientert på en egnet måte.

Når det så gjelder Galileo, deler Regjeringen og statsråden det syn som komiteen har tilkjennegitt, som også representanten Froyn forutsatte. Dette er et område der vi så absolutt skal være med og sikre norske posisjoner, fordi det er viktig av flere grunner, industrielt, forskningsmessig og fordi det kan være et egnet hjelpemiddel i navigasjonssammenheng.

Geir-Ketil Hansen (SV): Oljekatastrofen utenfor kysten av Nord-Spania, hvor en oljetanker har havarert og oljelasten er i ferd med å sive i land langs spanskekysten, gjør et sterkt inntrykk. Denne katastrofen minner oss om den situasjonen som kan oppstå på norskekysten når oljetankere skal begynne å trafikkere kysten fra oljeterminalen i Murmansk. Jeg merket meg at skipperen på det norske spesialskipet som nå lenser olje der nede, uttalte til NRK – jeg mener det var på lørdag – at vi har ikke bedre oljeberedskap langs norskekysten enn de har i Spania, og hadde denne katastrofen skjedd utenfor Lofoten, hadde det samme skjedd her; vi hadde vært like hjelpelese som de er der nede.

Fiskeriministeren overtar nå ansvaret for den akutte beredskapen mot forurensning langs kysten. Jeg vil stille fiskeriministeren spørsmål om vi har en akuttberedskap god nok til å kunne håndtere et havari på norskekysten med en oljetanker slik som det vi har opplevd utenfor Nord-Spania. Det har i debatten om den situasjonen vi kan komme i, vært pekt på at vi har for dårlig slepebåtkapasitet i Nord-Norge. Det vil ta altfor lang tid for en slepebåt å nå fram til en havarert oljetanker. Jeg vil spørre fiskeriministeren om han kan kommentere også den påstanden. Og hvis påstanden stemmer, vil fiskeriministeren bidra til at vi får god nok slepebåtkapasitet?

Statsråd Svein Ludvigsen: Oljekatastrofen utenfor Spania illustrerer dessverre på en god eller dårlig måte – alt etter hvordan man vurderer det – konsekvensene av slike ulykker. En slik katastrofe påkaller også internasjonalt samspill og samarbeid for å redusere skadene når de først oppstår. Derfor er norsk utstyr og norsk personell til stede i henhold til de internasjonale forpliktelser vi har, og det vil være nyttig erfaring for norsk personell og også når det gjelder norsk utstyr, å ta med seg når vi eventuelt står overfor slike ting i nære områder. Men Regjeringen har tatt dette på alvor i den grad at vi allerede i mars la fram en stortingsmelding, «Rent og rikt hav»,

hvor vi nettopp drar opp problemstillinger knyttet til sikkerhet og beredskap for ulykker, og den saken ligger til behandling i Stortinget. I tillegg redegjør vi i budsjettet for at vi nå ønsker å flytte den akutte forurensningsberedskapen over fra SFT til Kystverket. Det er et ledd nettopp ut fra ønsket om å toppe samspillet mellom de ulike etater, en bedre koordinering, som vi f.eks. så manglet i forbindelse med John R-ulykken. Vi fullfinansierer nå investeringene i AIS, som skal være et viktig element for å sikre en bedre overvåkning og en bedre beredskap, vi arbeider nå med en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet, og vi skal etablere en trafikksentral for Nord-Norge.

Så konkret i forhold til slepebåtkapasitet. Det har vi redegjort for i stortingsmeldingen «Rent og rikt hav». Her har vi en utfordring i tiden framover. Det er klart at med den økte transport av olje som foregår langsmed kysten fra Russland, er dette noe Regjeringen tar på alvor, og vi har allerede iverksatt tiltak, som jeg har redegjort for.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil knyte replikken og spørsmåla mine til eit prosjekt som statsråden har reist rundt i mange vestlandsfylke og snakka varmt om – ja, mange meiner at han har snakka svært varmt om det. Men det var tidlegare. Når vi les budsjettet frå Fiskeridepartementet, er det vanskeleg å vite kva statsråden i grunnen meiner. Statsråden har kanskje forstått at eg snakkar om Stad skipstunnel. Eg vil referere til eit intervju som NRK Sogn og Fjordane hadde med Arnold Jacobsen, tilsett i Kystverket, som var med i den gruppa som laga rapporten om Stad skipstunnel som vart lagd fram for nokre år sidan. Han seier rett ut: «Ein blir litt oppgitt og lei seg.» «Eg forstår ikkje heilt tenkinga», seier han, når han refererer til den måten dette prosjektet er omtala på i budsjettet. Og det han bl.a. viser til, er at det blir sagt at det ikkje var garantert at det skulle bli ei hurtigbåtrute når tunnelen stod ferdig. Men som Arnold Jacobsen seier:

«...slike garantiar har aldri vore Kystverket si oppgåve å kome med.»

Det finst vel heller ikkje eit rutebåtselskap som kan opprette eller garantere for ei rute på ei strekning som krev ein tunnel, før vedtaket om tunnelen i det minste er gjort. Arnold Jacobsen seier også til NRK Sogn og Fjordane – ifølgje utskrifta som eg har – at han «meiner omtalen i statsbudsjettet er underleg i lys av at fiskeriminister Svein Ludvigsen tidlegare personleg har uttrykt at han er godt nøgd med forprosjektet».

Så eg stiller kort og godt spørsmålet til fiskeriministeren: Kva syn har han på Stad skipstunnel? Er det det som står i budsjettet, eller er det det statsråden har reist rundt og sagt til folk i vestlandsfylka?

Statsråd Svein Ludvigsen: Statsrådens syn på Stad-tunnelen er både det som står i budsjettinnstillingen, og det undertegnede har gitt uttrykk for. Dette er et stort prosjekt. Forprosjektet har en utgiftsramme som ligger på 871 mill. kr, dvs. rundt 900 mill. kr omregnet i dagens kroneverdi. Det er et så stort prosjekt at vi ønsker å se det

i sammenheng med Nasjonal transportplan for 2006–2015, og i sammenheng med det øvrige behovet for transportinfrastruktur i regionen.

Det betyr at dette selvfølgelig vil bli fulgt opp. Det gjelder også den komitemerknaden som flertallet har, hvor man ber Regjeringen om å foreta en ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Det skal vi gjøre, og dette vil bli redegjort for i budsjettet for 2004, slik komiteen ber om.

Heidi Sørensen (SV): Kystverket overtar den akutte forurensningsberedskapen fra SFT. Det er vi fornøyd med. Det er i tråd med prinsippet om sektoransvar i miljøpolitikken. Og jeg håper dette er en sektor som vil være seg sitt ansvar bevisst.

Jeg tror et flertall her er veldig opptatt av at det er opprettet en ny oljeterminal i Murmansk, og at det skal gå oljetankere gjennom Barentshavet langs norskekysten, et område som tidligere ikke har hatt stor potensiell fare for oljeforurensning av den karakter slike oljetankere kan representere. Vi snakker om at de skal få lov til å kjøre nærmest midt igjennom oppvekstområdet for norsk arktisk torsk, den viktigste kommersielle fiskebestanden vi har. Vi snakker om at de skal få kjøre utenfor noen av verdens vakreste og mest verdifulle fuglefjell. Det forundrer meg på den bakgrunn at man i forbindelse med at denne terminalen ble operativ i høst, ikke har satt inn ekstratiltak for å følge disse oljetankerne. Vi har heller ikke sett noen forslag til bevilgningsøkninger på budsjettet som tar høyde for den vesentlige meroppgaven den økte potensielle trusselen fra disse oljetankerne medfører.

Derfor har jeg lyst til å utfordre Ludvigsen og igjen spørre: Er sektoren seg sitt miljøansvar bevisst? Har vi god nok trygghet rundt frakten av olje fra Russland? Og hvilke tiltak mener han vi har som man ikke hadde i Spania?

Statsråd Svein Ludvigsen: Jeg er tilfreds med at SV og Regjeringen i hvert fall har et felles syn på og en felles interesse i at den akutte beredskapen og sektoransvaret skal kobles. Det gjør Regjeringen gjennom det grepet vi tar fra 1. januar. Det illustrerer på en god måte at vi ønsker å koble Kystverkets tilstedeværelse, det mannskap og det utstyr som vi har, tettere opp til beredskapen. Vi ønsker å få til en bedre koordinering av de ulike etater og aktiviteter som foregår langs kysten, som i enhver ulykke blir koblet, og som vi har sett fra tidligere ikke alltid har vært like godt koordinert. Så dette er så absolutt en del av en prosess som vi også har beskrevet i stortingsmeldingen «Rent og rikt hav», som jeg redegjorde for for litt siden. Svaret er altså at sektoren er seg sitt ansvar bevisst. Det tar vi grep i forhold til.

Så er spørsmålet om vi har en god nok trygghet. Da kan man selvfølgelig spørre: Hva er god nok trygghet? Det som skjer i Spania, viser jo at konsekvensene av en ulykke er dramatiske. Så kan man spørre: Ville det ha vært mulig å avverge det? Ja, det er jo det EU nå forsøker, i form av å stille nye krav til skipsfarten, bl.a. til dobbelt bunn i båter. Så der er det en rekke tiltak, ikke bare når det gjelder beredskap på land, men også når det

gjelder å sikre kvaliteten på de skipene som transporterer.

Den økte trafikken som foregår langs norskekysten, gjør det absolutt nødvendig til enhver tid å vurdere om vi har en god nok trygghet. Det har vi etter Regjeringens syn, men ting kan alltså gjøres bedre. Det er derfor vi nå iverksetter en rekke tiltak. Jeg har nevnt AIS, og jeg har nevnt andre tiltak som skal bidra til dette.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Steinar Bastesen (Kp): Vi behandler i dag Fiskeridepartementets og Samferdselsdepartementets budsjett i sak nr. 1 og sakene nr. 3 og 4. Når det gjelder sak nr. 1, har fiskeriministeren og andre talere så vidt vært inne på dette med spesielle kvoteordninger. Vi må aldri glemme at det er Stortinget som har pålagt Fiskeridepartementet å komme fram med spesielle kvoteordninger og sammenstilling av kvoter for båter under 28 meter. Det var flertallet i denne salen som påla Fiskeridepartementet å fremme dette forslaget, men etter sterkt påtrykk fra organisasjonene har fiskeriministeren trukket det tilbake et år, som jo er fornuftig. Det som er enda gledeligere, er at dette virkelig er blitt en sak i Stortinget. Politikerne har begynt å interessere seg for fiskeripolitikk, for det viser seg jo, når sant skal sies, at det dreier seg om penger, det dreier seg om store penger. Det dreier seg om Norges største næring, verken mer eller mindre. Det er tross alt Norges største eksportnæring, når vi ser bort fra oljen. Vi kommer til å få høre mer fra fiskeriministeren og Fiskeridepartementet om disse sakene.

Når det gjelder Kystverkets flytting fra Oslo til Ålesund, har ikke jeg noe imot det, når sant skal sies. Men så opplever vi at Fiskeridepartementet kutter ned på bevilgningene, jeg vil ikke si akkurat i kroner og øre, men i gamle dager hadde vi råd til å ha en fortøyningspøle i hver eneste vik og hver eneste havn. De er borte. De er privateid. Vi hadde råd til å bygge moloer, vi hadde råd til å bygge brønner. Det har vi ikke råd til lenger. Vi har ikke engang råd til å holde ved like de moloene. De datter fra hverandre ute ved øyene. Det lå under Kystverket.

Og når fiskeriministeren og den ene statsråden etter den andre i forrige periode stod her og innrømmet at de hadde full kontroll med oljeforurensningen i Barentshavet og utenfor Norges kyst, er det feil. Vi har ikke noe som helst til oljeforurensning. Det er vi fri for. For når statsrådene har gått inn for å demobilisere slepefartøyene på alle oljeinstallasjonene vi har i norsk økonomisk sone, er det helt klart at vi har ikke noen ting. Jeg har et bilde på mitt kontor av en forbedret utgave av en lettått som gikk under. Jeg kan fortelle hvordan det fungerer. Om bord på det stand-by-fartøyet som ligger inntil oljeinstallasjonen, er det en lense. Om bord i det slepefartøyet og den supplybåten er det vanligvis 13 000 hestekrefter. I davitene på den supplybåten henger det en lettått. Den er på maksimum 130 hestekrefter – i forhold til disse 13 000 hestekreftene på hovedfartøyet! Alle i denne salen, selv om de ikke er notfolk, må forstå at dette er galenskap. Jeg har prøvd siden 1998 å komme meg om bord

på den supplybåten som ligger i Sandnessjøen – det er nabobyen min – og være med på en reell øvelse ute i havet, og har ikke fått det til. Og vi skriver 2002, nesten 2003! Kvanli i Harstad har sendt et brev til meg, og de skal holde en øvelse ute i havet til neste sommer, i Guds gode vær. Men det jeg gleder meg til, det er å se at lett båten blir dradd under. For det blir den. Den er nødt til å bli det. Så vi eier ikke oljevernberedskap. La det være slått fast i denne salen at det finnes ikke oljevernberedskap. Og hva har ministeren tenkt å gjøre med det?

Vi sender oljelenser over til Spania. Vi sender alt vi har av oljevernstyr, som for øvrig er dårlig, for å ivareta «Prestige» etter forliset utenfor spanskekysten. Hva har vi igjen hvis en ulykke skulle ramme oss selv? Vi har ingenting.

Til slutt vil jeg si litt om Gardermobanen. Vi ettergav i forrige stortingsperiode 12,5 milliarder kr! Likevel går Gardermobanen med 100 mill. kr i underskudd hvert eneste år. Samtidig river Esso ned skiltene og pumpene i Hattfjelldal. Der er det sju mil til nærmeste bensinstasjon, og her i denne salen vedtar vi lover som gjør det umulig for folk som bor ute i distriktene, å ivareta sine interesser (presidenten klubber). Takk, president. Jeg tegner meg til et treminutters innlegg etterpå.

Presidenten: Ja, det er vi vant til.

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

Finn Kristian Marthinsen (KrF): I Buskerud er det mange prosjekter som det er ønskelig å få gjort noe med. Men det som for tiden er et av de mest presserende, og det som er viktigst å få gjennomført, er Veipakke Drammen. Det er viktig for Drammen by. Men det er også viktig for resten av fylket, fordi denne pakken legger beslag på det meste av bevilgningene til Buskerud. Derfor er det nødvendig at vi får gjennomført dette så snart som overhodet mulig.

Da Stortinget sluttet seg til Vegpakke Drammen i forbindelse med budsjettbehandlingen i 1994, var det en total kostnadsramme på ca. 2,7 milliarder kr. Senere er den summen økt med 60 pst., av ulike årsaker.

Finansieringen av Vegpakke Drammen skulle skje ved statlige bevilgninger pluss brukervedvirkning. Brukervedvirkningen skulle skje gjennom bomstasjonen på Kjellstad, og jeg kan fra hele mitt liv som sjåfør ikke huske noe annet enn at Lier-bommen har stått der. Likevel opplever vi at når det nå kommer til stykket, har prisene og utgiftene i forbindelse med Drammenspakken steget så mye at brukervedvirkningen fortsatt ikke er tilstrekkelig. Det er bedrøvelig, for å bruke et noe enkelt uttrykk. Men det betyr også at slik det ser ut i øyeblikket, ønsker man å pålegge Buskeruds og Drammens befolkning ytterligere brukervedvirkning for å skaffe inn de midlene som ikke er på bordet pr. i dag, til tross for at Lier-bommen har stått og samlet inn midler i mange, mange år.

Jeg skulle ønske at samferdselsministeren når hun, slik som det står i St.prp. nr. 1, kommer tilbake til dette

som egen sak, kunne finne en mulighet for å unngå at vi igjen får bomstasjon i Drammen, for å ha brukervedvirkning på den måten. Brukervedvirkningen har foregått over så lang tid at det er uheldig at det på nytt sies at folk i Drammen og Buskerud må bidra ytterligere. Det er såpass alvorlig, sier ministeren selv i det som legges fram fra departementet, at man har egne kommentarer på dette i stortingsproposisjonen som går på overskridelsene på Vegpakke Drammen, og ikke bare på Vegpakke Drammen, men generelt på for dårlig planlegging og for dårlig gjennomføring, eller, sagt annerledes: i forhold til økningene som skjer underveis.

Sigrun Eng (A): Dette er dagen for å sende julekort til heimfylket, og eg vil følgje opp min benkenabo Marthinsen.

Eg registrerer også at Drammenspakka ikkje får så mykje pengar som dei kunne ha bruk for for å halde framdrifta etter den reviderte avtalen frå 2000. Regjeringspartia skriv at løyvingane er på 15 mill. kr, og det gjer mogleg ein oppstart i Kreftings gate. Arbeidarpartiet har i sitt alternative budsjett plussa på 20 nye millionar. Knappt nok, om summen blir 35 mill. kr, var det då pengar til å setje spaden i bakken. Det meste ville gått til grunnerverv. Det manglar utruleg mykje, og det er nesten forunderleg at statsråden, som gir uttrykk for å vere så tilfreds, ikkje kunne ha funne noko meir for å halde framdrifta i pakka.

Så til mine «lokale» vegar. Statsråden har fått mykje ros i Hallingdal for at Rv 7 til Gol og Rv 52 gjennom Hemsedal får stamvegstatus. Det betyr at statsråden har tatt på alvor kor trafikkstraumen går når det gjeld tungtrafikk aust–vest. Når det gjeld Rv 7, er det eit anna kapittel. Der skal ein fram til 2006 undersøkje reinen sitt trekkmonster og vidda si toleevne. Samstundes skal ein få framlagt eit plangrunnlag for eventuell bygging av miljøtunnelar. Vidda skal i mellomtida ha vinteropen veg, som i dag.

Rv 50 derimot, som er langt mindre kontroversiell, som har tunnelar, som er ferjefri, og som før Opseth si tid var stamvegalternativet, har restriksjonar om nattestenging og forbod mot kolonnekøyning.

Regjeringspartia er både glade og tilfredse med dette forslaget frå Regjeringa, med den grunngevinga at dei tek omsyn til det lokale næringslivet. Eg kan helse tilbake, etter å ha vore på eit større rakfisklag på laurdagskvelden, og seie at det er ikkje så mange andre enn dei i denne salen som tilhører regjeringspartia, som er spesielt glade. Det er no heilt sikkert. Med dei investeringane som er gjorde i alle andre delar av Austlandet på vegsida gjennom mange år, og flyttinga av hovudflyplassen til Gardermoen, blir det faktisk vanskelegare og vanskelegare for reiselivsbedriftene, og fleire og fleire får raude tal. Situasjonen er alvorleg, og når jernbaneutbygginga, som kunne ha gitt ei betring til både den nasjonale og den internasjonale marknaden, blir parkert neste veke, blir det endå viktigare med god regularitet mot vest. Utan meirkostnad kan lokale entreprenørar gjere brøytejobben – og eg kan gi namn på dei – for same summen som blir

brukt på å brøyte Rv 50 i dag. Det forundrar meg at regjeringspartia er så tilfredse med situasjonen slik han er, at dei ikkje kan slutte seg til merknaden frå Senterpartiet og Arbeidarpartiet. Derfor vil eg på vegner av dei same partia gi regjeringspartia ei ny moglegheit, og eg fremmar forslag nr. 15, som ligg på pultane.

Presidenten: Representanten Eng har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Presidenten håper for øvrig at alle gode ønsker for heimfylkene blir registrert der hjemme.

May Britt Vihovde (V): Som stortingsrepresentant i fem år – og i fire av dei som medlem av samferdselskomiteen – har eg vore med på utruleg mange debattar i denne salen og høyrtr utruleg mykje lovprising av behovet for å satsa på kollektivtrafikk. Derfor er eg veldig fornøgd med at vi faktisk har ei regjering som innafør svært stramme rammer har prioritert kollektivtrafikken. Eg har òg høyrtr uttrykket: Kor er Venstre blitt av i Regjeringa? Den historiske satsinga på kollektivtransport som ein ser i dette budsjettet, viser at Venstre har fått gjennomslag. Vi har fått gjennomslag for auka kapasitet, kvalitet og frekvens. Det ligg òg inne ei større satsing på kjøp av tenester.

Ein har i fjor fått 45 mill. kr sett av til T-banen i Oslo og 100 mill. kr i år. Denne regjeringa set i gang planlegging av bybanen i Bergen. Bergensprogrammet er jo fremja, og det blir vel ein debatt om den saka litt seinare. Men det viser at det er ei regjering med ein venstrestatsråd som samferdselsminister som driv fram desse veldig viktige prosjekta.

Med den satsinga som ligg inne, er eg òg blitt kjend med at midlar kan brukast på spleisepakka til Sandsli-Kokstad i Bergen, for å få høgare frekvens mens ein ventar på kollektivfeltet. Det er litt gledeleg å følgja med på dette, for det var faktisk i budsjettforliket med Arbeidarpartiet i 2001 at vi klarte å sikra eit skikkeleg lyft for kollektivtrafikken og klarte å få på plass dette prosjektet.

Eg har òg registrert auka satsing på trafikksikring og auka satsing på rassikring, og det er viktige venstrevimpelar i budsjettet.

Så er det ein ting til: Komiteen og Regjeringa har skrive om gassferjer og bruken av naturgass innafør ferjesektoren. Dette har komiteen følgt opp. Eg er veldig glad for at eit av dei beste miljøprosjekta når det gjeld gassferjer, nemleg ferjeprosjektet mellom Halhjem og Sandvikvåg, kanskje kan ha fått dei signala som trengst for å kunna kontrahera ferjer. Det er òg eit økonomisk lønnsamt prosjekt, fordi det frigjer ressursar. Ein er nøydd til å setja inn ekstra ferjer i dette sambandet, men med gassferjer kan ein kanskje få færre ferjer, meir miljøvennlege ferjer og auka kapasitet.

Venstre er veldig nøgd med dette samferdselsbudsjettet, veldig nøgd med at ein innanfor så stramme rammer som budsjettet har, har fått ei historisk satsing på kollektivtenestene.

Sigvald Oppebøen Hansen (A): Samferdsle er eit viktig politisk verkemiddel når det gjeld å ta i bruk heile lan-

det, både i forhold til busetnadsstruktur og ikkje minst til lokal næringsutvikling. På mange område har me kome langt i arbeidet med å bygge ut vegnettet, satse på jernbane og leggje forholda til rette for kollektiv transport.

Men det som er hovudutfordringa i dag, er den dårlege vegstandarden i store delar av landet, med andre ord manglande løyving for å forbetre eksisterande vegdekke. Og nettopp på dette området kan eg ikkje unngå å nemne mitt eige fylke, Telemark – eit fylke som komiteen besøkte for om lag eit år sidan, der dei ved sjølvsyn kunne registrere den dårlege vegstandarden.

Det kan dokumenterast at Telemark har kome heilt i bakleksa. Om lag 40 pst. av riksvegnettet i Telemark har ikkje den standarden Statens vegvesen sjølv har sett som standardmål. Telemark har gjennom fleire år fått altfor lite midlar, både til investering og til vedlikehald av vegnettet, og målingar som er gjorde, viser at standarden på vegdekket i Telemark, og særskilt i Distrikts-Telemark, no er verst i heile landet. Det skal ikkje mykje fantasi til for å konkludere med at transportnæringa slit, og at befolkninga er frustrert, når tilhøva er som dei er. I tillegg er slike dårlege standardar direkte trafikkfarlege.

På 1970-talet blei det lagt veldig mykje fast dekke i Telemark. Men det gjekk ut over grunnarbeidet. Det har lite for seg å leggje fast dekke på grunnforhold som er i rørsle heile tida.

Telemark er eit nasjonalt tyngdepunkt for industriell produksjon, verdiskaping og fornying, og står for ein mykje større del av landet sine eksportinntekter enn kva folketalet skulle tilseie.

Skal fylket og næringslivet lykkast i sine ambisjonar om å vidareutvikle og styrkje evna til innovasjon og nyskaping til fordel for Noreg som industrinasjon, er fylket heilt avhengig av å få ein større del av samferdslemidlane enn ved dagens fordeling. Både Stortinget og departementet må no ta omsyn til at Telemark er i ei særstilling ved seinare års tildelingar.

Når det gjeld neste års budsjett, blir nok budsjetttramama oppfatta som eit svik mot veljarane på bakgrunn av det regjeringspartia tidlegare har sagt og lova om satsing på samferdsle. Ved budsjettforliket mellom regjeringspartia og Framstegspartiet kom det ytterlegare nokre millionar vegkroner til riksvegane – eit steg i rett retning – men dessverre ikkje meir pengar til vegane i Telemark.

Politikk handlar om å prioritere. Det er god distriktspolitikk, god næringspolitikk og god helsepolitikk å satse meir på å betre vegstandarden.

Kari Lise Holmberg (H): Det er en god leveregel å starte med det positive først. Det skal jeg også gjøre.

Samferdselsbudsjettet innebærer satsing på både vei og bane, og ikke minst vedlikeholdet av riksveiene får større tildeling enn tidligere. Og det er bra.

Statusen på veiene våre er imidlertid ikke noe å rope hurra for. Vi sliter med til dels gamle og trafikkfarlige veier, altfor dårlige for den trafikkbelastningen som dagens veinett blir utsatt for. Heller ikke er det god nok framkommelighet for den generelle trafikken. Trafikk-

(Holmberg)

sikkerheten er et vesentlig moment. Sist, men ikke minst, handler det om næringslivets vilkår.

Det hadde vært greit om en kunne se den enkelte sak stykkevis og delt, om en kunne slippe å se helhet og sammenheng. Men vi vet at så enkelt er det ikke. Næringslivet trenger ikke bare god infrastruktur. I dagens situasjon er det for næringslivet helt vesentlig med stramme budsjetter. Slik sett har da også NHO gitt uttrykk for tilfredshet med statsbudsjettets totale ramme.

Saksordføreren presiserte det i sitt innlegg, og jeg vil også framheve det nå: Vi har et kolossalt behov for økte midler til investeringer i vei og annen infrastruktur. Det handler ikke om å framføre en klagesang. Det handler om å investere i framtiden. Det handler om å gjøre Norge attraktivt for næringsliv og turisme, gjøre oss konkurransedyktige. I dag rømmer turistene mitt hjemfylke, Telemark. Veistandarden er for dårlig for både busser og lastebiler, og næringslivet påføres store ekstraavgifter på grunn av de dårlige veiene. Og det er en helt korrekt tilstand Sigvald Oppebøen Hansen nylig beskrev i sitt innlegg.

Regjeringen vil i henhold til Sem-erklæringen styrke veibevilgningene ut fra hensynet til miljø, verdiskaping, reduksjon i avstandsulemper, bedre fremkommelighet og sikkerhet. I forhold til det store etterslepet vi har på denne sektoren, har vi kommet et godt stykke på vei. En økning til riksveiene på 1,8 milliarder kr fra 2001 er et bra bidrag. Men store utfordringer gjenstår fortsatt, og Høyre vil og skal fortsatt fokusere på viktigheten av en framtidig god infrastruktur. Det vil mitt hjemfylke, Telemark, være godt tjent med, det vil hele landet være best tjent med.

Magne Aarøen (KrF): Stad skipstunnel er ei stor og viktig sak for heile kysten, og det er eit unikt prosjekt internasjonalt. Ein har arbeidd med dette prosjektet i mange år. Som ein av dei som heile tida har vore sterkt engasjert i det, er det gledeleg med den formuleringa som fleirtalet, regjeringsspartia og Framstegspartiet, er gått i lag om i komiteen, nemleg at det skal sytast for nødvendig ekstern kvalitetssikring omkring prosjektet. Det betyr at når budsjettet for 2004 vert lagt fram, har ein det klart for ei politisk behandling. Då skal all uvisse og alle spørsmål vere avklara, og alle nødvendige tilleggsutgreiningar skal då liggje på bordet, slik at det som står igjen, er å gjere eit politisk vedtak, den eine eller andre vegen, og den problemstillinga får ein ta då. For Kristeleg Folkeparti har dette vore eit prosjekt vi har kjempa for i mange år.

Så er det slik at vi har alle våre store gleder over små saker. Og i dag har eg ei stor glede over ei uhyre lita sak – ei så lita sak at dei fleste i Stortinget sikkert aldri har høyrte om ho, og det er 1 km bygging av ein veg lengst nordvest i mitt fylke, på Rv 620, i Kjødøpollen. Det er ei sak som eg har kjempa for i snart 30 år, og heile tida har vegen vorte dårlegare og dårlegare, men litt breiare kvart år. For det er slik at ettersom lastebilane har vorte tyngre og tyngre, er grøfta kjørt ut den eine vegen til den møter

fjellet, men på hi sida har vegen vorte utvida, og muren hallar meir og meir utover. Det har vore ein samanheng mellom tyngre bilar og muren som hallar meir og meir. Dette har på ein måte gått, men no er det altså kome opp ei løyving på dei millionane som skal til for å byggje ut denne vegen. Så det er store gleder i små saker. Då får eg seie, i høve til representanten Froyn, som snakka om trafikktryggleik tidlegare i eit innlegg, at det gjev stor trafikktryggleik å ha ein veg som er like brei som bilane – minst.

Martin Engeset (H): Østfoldpakke fase 1 har hovedfokus på to veistreknings som er blant landets desidert viktigste strekninger – firefelts E6 og E18 gjennom Østfold. På disse to strekningene går om lag 80 pst. av den landbaserte eksport og import til og fra Norge. Når det gjelder firefelts E6, har Stortinget i egen sak vedtatt kraftig økt fremdrift på bygging og ferdigstillelse av denne strekningen. Nå er det helt avgjørende at vi også får til økt fremdrift på bygging av E18. E6 og E18 hører nemlig sammen som en helhet innenfor rammen av Østfoldpakken. Jeg er derfor svært glad for at flertallet i samferdselskomiteen, i motsetning til Arbeiderpartiet, har funnet plass til en startbevilgning på 15 mill. kr til oppstart av den svært viktige parsellen Sekkelsten–Krosby. I et febrilsk forsøk på en ren avledningsmanøver, og for å tildekke at de selv ikke har avsatt en eneste krone på neste års budsjett til E18 gjennom Askim, kommer Arbeiderpartiet med en merknad når klokka er fem over tolv, som bare består av ord, og ikke penger. Veier bygges som kjent ikke med merknader og ord, det trengs faktisk penger. Stortinget har tidligere i år åpnet for at bompengeselskapet kan ta opp lån. Dette gir grunnlag for at bygging av denne parsellen kan startes opp for fullt tidlig i 2003 og ferdigstilles slik at åpning kan finne sted i 2005. Jeg har med tilfredshet merket meg at samferdselsministeren tidligere i denne debatten har karakterisert de 15 mill. kr som en startbevilgning for denne parsellen, og at dette legger bindinger for bevilgninger senere i perioden.

Det tredje hovedelementet i Østfoldpakkens fase 1 er jernbanetunnelen gjennom Moss. Dette er et jernbaneprosjekt som burde egne seg glimrende for en OPS-løsning. Her har næringslivet og Moss kommune stilt opp med en betydelig delfinansiering av prosjektet. Jeg ventet spent på hva en handlekraftig samferdselsminister kan komme tilbake til Stortinget med, for å få også dette prosjektet på skinner.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg har bedt om ordet for å kommentere Flytoget spesielt. Regjeringen foreslår å skille Flytoget ut fra NSB og gjøre det til et selvstendig statlig togselskap. De begrunner det med at det best vil sikre den suksessen Flytoget har vært, i framtiden. Jeg vil minne om at det er tre viktige grunner til at Flytoget har vært en suksess. Den ene grunnen er at Stortinget har prioritert Flytoget. Det er bevilget penger til investering i dobbeltspor på banen, og forholdene er lagt til rette for prioritet for Flytoget. Stortinget har prioritert Flytoget. Dernest er det slik at NSB-konsernet har prioritert Fly-

toget som en del av konsernet. Det er gitt prioritet, og det er satset på at selskapet skulle utvikle seg og fylle den oppgaven det har fått. Det har de gjort. For det tredje har de ansatte som jobber på Flytoget, aktivt bidratt til at det har blitt en suksess. Det er hovedgrunnene til at Flytoget kan vise til disse tallene og den markedsandelen de har på transport til og fra Gardermoen.

Når vi går imot utskilling av Flytoget, er det fordi vi mener at denne suksessen ikke er garantert å bli videreført hvis Flytoget blir et selvstendig togselskap. For en utskilling fra NSB-konsernet er i realiteten en konkurranseutsetting av Flytoget. Det vil, selv om flertallet på Stortinget vedtar at Flytoget fortsatt skal ha prioritet på flytogbanen, ikke være hundre prosent sikkerhet for at det vil skje i framtiden. Konkurransereglene innenfor EU vil kunne bidra til at NSB, som nå vil bli en konkurrent til Flytoget, vil kunne gjøre krav på å trafikkere deler av Gardermobanen. Derfor vil det bli hengende en usikkerhet om Flytoget i framtiden vil kunne få prioritet. For det andre er det den økonomiske situasjonen. Det er ikke godt gjort at dette vil bli økonomisk vellykket for Flytoget. De vil derimot få økte kostnader ved en utskillelse, bl.a. vil man ikke kunne høste de fordeler av samordning mellom drift, vedlikehold og rutetider som man ville ha hvis de var en del av NSB-konsernet. Nå vil de få økte kostnader på disse områdene. For det tredje vil det medføre økte momskostnader. Ved en utskillelse har Regjeringen beregnet det til 8 mill. kr i første omgang – altså en økonomisk svekkelse av Flytogets økonomi ved en utskillelse. Derfor må man lete veldig lenge for å finne gode og rasjonelle argumenter for at staten skal bruke over en halv milliard for å kjøpe Flytoget av NSB.

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

Presidenten: Presidenten hadde håpet at vi skulle bli ferdig med debatten og treminuttersinnleggene i sakene nr. 1, 3 og 4 på formiddagens møte. Nå tegner det seg flere enn det vi greier å avvikle, så presidenten er alvorlig bekymret for hvordan dette skal ende.

Heidi Larssen (H): I juni vedtok Stortinget at Bjørvikatunnelen skulle bygges, og man ser det potensialet som ligger der. For hva er det som skjer? Vi blir kvitt Norges største veikryss i dagen, et veikryss som har ført til betydelig støy og luftforurensing. Vi blir kvitt Norges dyreste veikryss målt i arealkostnader. Ved disse arealer skal vi nå åpne Oslo mot fjorden og legge til rette for bolig og næring og skape et betydelig kulturelt kraftsentrum, og vi får åpnet viktige deler av vår nasjonale kultur for allmennheten – Middelalderparken og ruinene fra de to strålende katedralene, Mariakirken og St. Halvardskatedralen. Til nå har de ligget delvis skjult under en motorvei. Jeg er derfor meget glad for at Regjeringen nå har fulgt opp dette vedtaket i budsjettet ved å foreslå 20 mill. kr til prosjekteringsinnsats i 2003. Ikke like fornøyd er jeg med at flertallet, her innbefattet mitt eget parti, reduserer denne bevilgningen med 10 mill. kr. Dette kan

medføre en noe mindre rask fremdrift i 2003. Men jeg ser at samferdselsministeren legger til grunn at planlagt byggestart skal være mulig i 2005, noe som komiteen, med unntak av Senterpartiet, er tilfreds med. Jeg er derfor faktisk ikke så bekymret som Arbeiderpartiet og SV, som mener at denne reduksjonen i prosjekteringspengene for 2003 sår tvil om prosjektet. Jeg mener også at de to partiene har heller ingen grunn til å hevde at dette er et alvorlig løftebrudd fra Høyres side. Vedtak om byggestart for Bjørvikatunnelen i 2005 ligger fast.

Jeg har for øvrig også merket meg at Fremskrittspartiet, som tidligere har vært imot Bjørvikatunnelen, nå faktisk er med på å bevilge penger til denne, og også er med på merkningen om at man er tilfreds med at byggestart skal være mulig i 2005. Dette er positive og nye toner.

Så til slutt. Jeg ser også til min glede at flertallet i komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, påpeker de problemene som er ved Mosseveien, fra Sørenga til Fiskevoll, og ber Regjeringen snarest komme med vurdering av utbygging av Mosseveitunnelen mellom Sørenga og Fiskevoll, basert på privat finansiering. Det regner jeg med at Regjeringen gjør kjapt.

Carsten Dybevig (H): Jeg tar ordet fordi Signe Øye tidligere i dag kritiserte regjeringspartiene for å vise manglende handlekraft i forhold til utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold.

De siste årene har vi opplevd endeløse køer, dødsfall og mange lemlestelser på E6 og E18 gjennom Østfold. Senest i går var det en familie som omkom på E6 i Østfold, en tragisk hendelse for familien, selvfølgelig, men også for samfunnet, at slike ting pågår og skjer nesten daglig. Hittil i år har over 20 mennesker omkommet på E6 gjennom Østfold. Vi opplever så at Signe Øye går opp hit og kritiserer Regjeringen, som faktisk fremmet en proposisjon i juni, som ble vedtatt her i Stortinget den 21. juni, om at E6 skulle forseres utbygd gjennom Østfold – både E6 og E18. Jeg synes det er gripende i forhold til de menneskene som omkommer i trafikken. Men at Arbeiderpartiets egne politikere, som på en måte har vært svært unnfalende i denne saken i nesten 30 år, tar ordet og kritiserer regjeringspartiene, som faktisk gjør noe i denne saken, nemlig å sette i gang utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold, det synes jeg er svært urimelig. Det er slik at rundt 70–80 pst. av all trafikk og gods ut og inn av Norge går gjennom Østfold. Dette er et nasjonalt prosjekt, dette er svært viktig. Likevel har ikke tidligere arbeiderpartiregjeringer prioritert utbygging av denne veien, selv om all statistikk har tilsagt at dette har vært en vei hvor det har vært stort behov for å bygge ut til firefelts motorvei for lenge, lenge siden. Man hadde sågar prosjektert det. I 1973 var det allerede bygd ut en tofelts motorvei. På det tidspunktet var det lagt til rette for en utbygging av firefelts motorvei. Likevel tok det altså 29 år før det skjedde noe i den saken. Så jeg må si at regjeringspartiene har god samvittighet i denne saken. Men dessverre, i forhold til alle de familiene som opplever lemlestelser og omkomme, er det ingen unnskyldning. Vi

kunne ha gjort noe langt, langt tidligere slik at vi kunne ha unngått de hendelsene som nå skjer.

I tillegg til det vil jeg bare få avslutte med å si at jeg håper at vi også ved en senere anledning finner løsning gjennom Moss, så også Moss får en verdig jernbaneløsning og en verdig løsning i forhold til vei. De har stor trafikk midt gjennom sentrum.

Per Roar Bredvold (FrP): Hedmark er et fylke helt basert på landtransport, uten sjø- og luftalternativer, og veitransport er utslagsgivende for utviklingen av næringsliv og bosetting. Vi har landets høyeste kjøretetthet, med like mange registrerte kjøretøy som innbyggere. Vi har et betydelig transittvolum med gods og passasjerer nord-sør, øst-vest, og vi har landets desidert mest omfattende veinett når vi tar med 12 000 km private veier. Men vi har dessverre i en årrekke ligget på nasjonalt bunnsjikt hva angår tildeling av samferdselsmidler, til tross for årlig økende veitrafikk. Dette er tragisk, men dessverre en realitet. Og en av de dårligst stilte veiene er Rv 3. Man kan da stille spørsmålet om vi bør satse på Rørosbanen eller på Rv 3 – eller ja takk, begge deler.

370 lastebiler/vogntog kjører Østerdalen hvert døgn. Hver femte bil på Rv 3 er et tyngre kjøretøy. Så godt som all godstransport foregår her. Veien er en av regionens største arbeidsplasser. Vedlikehold og veistandard er viktig for helse, miljø og sikkerhet for yrkessjåførene. Rundt 90 pst. av vogntogene velger Østerdalen framfor Gudbrandsdalen, fordi den er kortere og dermed mer lønnsom, både økonomisk og miljømessig. Rv 3 er av Stortinget utpekt som stamvei, men bare 9 pst. av Rv 3 holder i dag vedtatt stamveinorm, altså 8,5 meters bredde. Veidekket er ujevnt og slitt. Det er ikke gjort større investeringer på en årrekke. Den smale og dårlige veien fører til altfor mange ulykker. Fra 1990 til 2000 omkom 38 mennesker på Rv 3. Myke trafikanter er dårlig sikret langs den trange veien.

I fjor vinter var det mange klager fra trailersjåførene. Det var spesielt yrkessjåførene som kjører gjennom *hele* Østerdalen, som var misfornøyd. Klagene økte med mørkets frambrudd. Det var verst midt på natten. I november og desember var det varierende værforhold og ofte problemer på Rv 3. Det ble ventetid og forsinkelser på grunn av en del trafikkuhell. Norges Lastebileier-Forbund fikk klare tilbakemeldinger.

Vintervedlikeholdet av Rv 3 har aldri vært dårligere. I vinter, dvs. i slutten av oktober, falt det så mye snø at enkelte tolket veisjefen i Hedmark slik at hun antydde stenging av Rv 3 på grunn av store snømengder. Dette går ikke an. Vegvesenet må være proaktivt, føre var og mer offensivt. Det må ikke stå på penger når det gjelder vintervedlikeholdet av Rv 3 – eller andre veier, for den saks skyld.

Når bare 9 pst. av Rv 3 holder vedtatt stamveibredde, blir det selvfølgelig mange problematiske punkter. Av noen steder som er ekstra farlige, kan jeg nevne Åsta bru, 60-sonen ved Evenstad og 60-sonen ved Opphus – der er det for øvrig en barneskole, og det er svært farlig for elever å ferdes der.

Søren Fredrik Voie (H): Jeg kommer fra en del av landet med ekstremt eksportavhengig næringsliv, nemlig Lofoten. Omtrent alt som produseres i regionen, skal selges i andre deler av verden. Fiskeri, havbruk og reiseliv er totalt avhengig av fly-, båt- og biltransport. Dette er livsviktige transportmidler for næringsliv og for privatpersoner, inn og ut av regionen. Derfor er det som skjer på områdene havner, veier, ferger og flyplasser, grunnleggende infrastruktur som muliggjør både bosetting og næringsutvikling, slik at vi – ikke minst – kan utnytte våre naturgitte forutsetninger og skape verdier for resten av nasjonen.

Regjeringens positive politikk har medført at vi nå for første gang på mange år ser en begynnende reduksjon av flyprisene. Det er svært gunstig både for reiselivsnæringen og for andre deler av næringsliv og persontransport.

Et annet element som ligger inne i dette statsbudsjettet, er at etter mange års ørkenvandring, gjennom skiftende regjeringer, har Regjeringen og Stortinget nå kommet til at Lofast skal fullføres som tidligere vedtatt. Jeg synes det er svært positivt at vi nå får en oppstart og en fullføring av dette prosjektet, som utløser nye muligheter i en av de tettest befolkede regioner i Nordland fylke. Dette prosjektet er med på å knytte sammen Lofoten, Vesterålen, Ofoten og Sør-Troms til én handelsregion med mer enn hundre tusen mennesker som både direkte og indirekte gir muligheter for å skape nye arbeidsplasser, ny aktivitet og nye inntjeningsmuligheter.

I tillegg synes jeg at det som kommer i fortsettelsen, og som er bebudet i statsbudsjettet, at vi nå kan forvente at fergetrafikken skal konkurranseutsettes og komme ut på anbud, betinger en ny linje også i denne delen av samferdselspolitikken som gjør at fergetransport og fergetrafikk i enda større grad kan rettes inn mot næringslivets og personbefordringens reelle behov, og ikke, som tidligere, skal være styrt av politiske beslutninger og politisk hestehandel.

Jeg synes denne regjeringen gjør svært mye positivt for samferdselen i Distrikts-Norge for tiden.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg skjønar presidenten vil verta fort ferdig. Eg vil berre minna om at det er tre saker me handsamar, og at det ikkje er så godt å få gjort det så fort. Eg skal ha ein kommentar til dette med Østfold. Så skal eg stilla nokre heilt naudsynte spørsmål til statsråden som eg vonar ho kan svara på, elles har me problem med å veta kva me skal røysta for i kveld.

Men fyrst om Østfold. Ord i merknaden er lite verdt, sa ein av representantane. Det er sant. Men noko som gjev høve til å låna pengar, er pengar. Det monnar ikkje med dei 15 mill. kr som vert løyvde i dag. Østfold ber om rett til å forskottera, og det er det me vil gje Østfold rett til, på visse vilkår.

Når det gjeld Flytoget, kan eg visa til innlegget til Geir-Ketil Hansen, me er heilt på linje. Me ynskjer oss ei tettare tilknytning til NSB, med ein samordningsgevinst. Me veit at prioriteten for toget er ein av konkurransefaktorane. Det var det dei i Aftenposten fann då dei var på Oslo Sentralstasjon og spurde folk. Det var ikkje merke-

varene, det var at toget kom på tida, og at det kom titt. Og det siste me vil, dersom fleirtalet skulle seia at Flytoget skal seljast, er å hindra at prioriteten kan seljast med. Det var vårt politiske mål. Og då har eg fem spørsmål til statsråden: Kva er kriteria for å gje prioritet på eit spor? Oppfyller strekninga for Flytoget, Oslo–Gardermoen, eventuelt Asker–Gardermoen, desse kriteria? Kan Flytoget AS seljast medfølgjande prioritet? Dersom det ikkje kan det, korleis kan verdien då fastsetjast til 412 mill. kr? Og er statsråden heilt sikker eller nokså sikker på at vedtakets II er mogleg i forhold til EØS-avtalen?

Så har eg lyst til å stilla eit siste spørsmål som gjelder jernbanen, og det skal verta det aller siste: Må Stortinget gje klarsignal for at Jernbanelverket skal kunna begynna å planleggja godsterminalen og jernbanen organisert som eit OPS-prosjekt? Det betyr at om me ikkje får gjort det vedtaket i dag, må det tilbake til Stortinget.

Steinar Bastesen (Kp): Jeg var i mitt forrige innlegg litt inne på oljevernberedskapen og fiskeriministerens håndtering av den. Det vi ikke er klar over – kanskje noen er klar over det – er at det er minimum 12 forskjellige departementer som håndterer oljevernberedskapen. Iallfall sa ikke fiskeriministeren det. Det inntrykket vi sitter igjen med i denne salen, er at det er Fiskeridepartementet som har ansvaret. Det er ikke tilfellet. Jeg skal ramse opp departementene, så kan dere notere dem: Samferdselsdepartementet, Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Justis- og politidepartementet, Finansdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Landbruksdepartementet, Olje- og energidepartementet, Miljøverndepartementet, Sosialdepartementet, Helsedepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Utdannings- og forskningsdepartementet. Når vil det fra Regjeringen bli tatt initiativ til å samle alle de institusjonene som har med kysten å gjøre, under ett departement?

Pr. i dag er fiskerne den eneste yrkesgruppen som blir dømt og bøtelagt for å gjette feil. Hvis en gjetter at det er 40 tonn utenfor rekka, tar fangsten om bord og går og leverer den, og det bare er 30 tonn, så får en altså bot og inndraging av fangsten – ved å gjette 10 tonn feil! Dette har Fiskeridepartementet bestemt, og det har vi i denne salen gitt dem fullmakt til å bestemme. Kan vi med hånden på hjertet gå inn for det? Ja da, det kan vi.

Det er Forsvarsdepartementet som har jurisdiksjon over alt som foregår utenfor territorialgrensen. Det er Fiskeridepartementet som svarer på spørsmål som gjelder forurensning innenfor territorialgrensen. Utenfor er det Forsvarsdepartementet. Det er vi ikke klar over. Kanskje noen er klar over det, men jeg var iallfall ikke klar over det før i forrige stortingsperiode.

Det hjelper ikke det slag at en kommunestyrerepresentant fra Kristelig Folkeparti i Brønnøy sier at de døde skal grave graven sin selv, når en skal bosette seg seks fot under torva. Det nytter ikke om naboen graver graven for en heller. Når en er død, er en død. Samtidig gir vi bort 12,5 milliarder kr til Gardermobanen. Og det skal skje utenom budsjettet så folk ikke skal vite om det, det

skal gå stille og rolig for seg. Så legger de ned bensinstasjonen i Hattfjelldal, hvor avstanden for folk til nærmeste bensinstasjon er sju mil. Esso vil ikke selge engang til kommunen og til ordføreren fordi det var for dyrt. Derfor må de grave opp tankene og påføre Esso Norge store omkostninger, i stedet for at det kunne vært overdratt.

Folk forstår ikke at vi skal bygge en ny bydel i Oslo øst som koster 100 milliarder kr før vi er ferdige. Det går ikke an å bygge en opera i en trafikkmaskin. Det sier seg selv. Folk forstår det bare ikke.

Einar Holstad (KrF): Jeg viser til kap. 1374 i St.prp. nr. 1, som omhandler bl.a. utbygging av GSM-R. Der vises det til Innst. S. nr. 274 for 2001-2002, hvor Samferdselsdepartementet sammen med Justisdepartementet har bedt Jernbanelverket om å ta initiativ til en gjennomgang av potensielle gevinster ved samordning av GSM-R-utbygging med TETRA-prosjektet.

I et felles notat fra Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet til Jernbanelverket om TETRA-prosjektet, datert 14. august 2002, bes det om en utredning av mulighetene for å realisere synergieffekter ved samordnet utbygging av GSM-R og TETRA. Ønsket om dette baserer seg på politiske vedtak og et møte mellom de nevnte departementer 8. august 2002.

Hovedmålet for utredningsarbeidet skal være å avdekke hvilke synergieffekter som er realiserbare innenfor de to prosjektenes tidsrammer, samtidig som prosjektenes separate målsettinger nås i best mulig grad. Slik vil foretatte og planlagte statlige investeringer utnyttes maksimalt, og behovet for nye investeringer minimaliseres. Arbeidet skal ta utgangspunkt i tidligere arbeider og utføres i samarbeid mellom Jernbanelverket og TETRA-prosjektet. Realiseringen av de gevinster som identifiseres gjennom det igangsatte arbeidet, vil være gjensidig og avhengig av utbyggingsstart. Det er foreløpig ikke gjort endelig vedtak om igangsetting av GSM-R-utbyggingen. Det samme er gjeldende for TETRA.

Vi er ikke flere enn 4,5 millioner mennesker i dette landet. Jeg tillater meg å stille spørsmålet om man eksempelvis burde vurdere å bygge ut ett av disse systemene der det tilfredsstillende krav til sikkerhet og bruk. Med valg av f.eks. TETRA-nettverk kunne man i tillegg bygge ut GSM-R langs de strekninger hvor utenlandsk togmateriell benyttes. Det vil samtidig kunne oppfylle EU-direktivets forutsetninger om at Jernbanelverket innfører GSM-R for høyhastighetsbaner i Norge.

Det er enighet om at det formelle utredningsarbeidet skal skje mellom TETRA-prosjektet og Jernbanelverket. Når utredningsgruppens mandat ikke skal ha som tema å utrede hvorvidt TETRA og GSM-R kan erstatte hverandre helt eller delvis, har man i utgangspunktet umuliggjort kanskje den største gevinsten ved samordning. Dette samsvarer ikke med verken justiskomiteens eller samferdselskomiteens merknader om krav til samordning av disse to prosjektene.

Øyvind Halleraker (H): Jeg vil si noen ord om den kanskje viktigste stamvegen i Norge uten tilfredsstillen-

de standard, selv om den altså binder sammen 1,2 mill. mennesker. Kyststamvegen E39 går fra Kristiansand i sør til Trøndelag i nord, og går gjennom de viktigste og største eksportfylkene i landet. Mellom Stavanger og Bergen utgjør den den viktigste aksene, gjennom landets mest internasjonale industriområde med eksportrettet virksomhet. Her er viktige næringsklynger innen olje og gass, maritim virksomhet og havbruksnæring, men vegen har til dels elendig standard, helt ned mot énfelts svingete veg over Stord og en innfartsveg mot Bergen som gjør at en føler seg hensatt til 1960- eller 1970-årene.

Derfor er det svært gledelig at samferdselskomiteen – i alle fall et flertall i denne – har funnet plass til 10 mill. kr ekstra til anlegget Moberg–Svegatjørn i Os, som er en svært viktig parsell på E39. I neste omgang må vegen føres med moderne standard mellom Os, Rådal og Bergen.

Og nye planer er på gang. I sør, ved Stavanger, er planene for en undersjøisk krysning av Boknafjorden snart klare, og fra Stord til Tysnes planlegges nå Tysnesbrua. Målet er en ferjefri kyststamveg mellom Stavanger og Bergen. Det vil korte ned reisetiden med nærmere halvannen time, som er svært viktig for et konkurranseutsatt næringsliv og folk flest i denne landsdelen.

Kenneth Svendsen (FrP): Det var tre-fire talere som fikk meg til å ta ordet, bl.a. Oppebøen Hansen fra Arbeiderpartiet og Kari Lise Holmberg fra Høyre, og det var Signe Øye og også siste taler. De har vært oppe på talerstolen og klaget over at man ikke får penger til vei – verken den ene veien eller den andre. De snakker om at det handler om å ta vare på turismen, og ta vare på næringslivet og befolkningen ute i distriktene og rundt omkring. Og det er jeg helt enig med dem i. Det er det det dreier seg om.

På meg virker det som om både representanten Øye fra Arbeiderpartiet og representanten fra Høyre er her oppe og sier: Vi vil, vi vil, men vi får det ikke til. For det er slik at det nytter ikke å komme opp hit og beklage seg over at man ikke får penger til vei.

Representanten Martin Engeset sa at Arbeiderpartiet bare kom med merknader og ord, men ikke med penger. Og jeg er så hjertens enig med ham i det. Men hvorfor kom ikke det partiet han representerer, selv med penger? Det gjorde de altså ikke. Derfor tenkte jeg at jeg skulle opp på talerstolen og si at også Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett ligger til avstemning i dag, så de representantene som ikke er fornøyd med eget parti, har anledning til å stemme på det budsjettet som ligger fra Fremskrittspartiet, som vil gi mer penger til Telemark bl.a. Valget er fritt. De kan stemme på det forslaget, hvis de vil.

Så gjelder det Flytoget. Det er i punkt 1 foreslått at Flytoget skal gå over til Samferdselsdepartementet som eier. Det stemmer vi imot, ut fra at vi har en merknad der vi ber Regjeringen legge det til Næringsdepartementet.

Petter Løvik (H): Eg har nokre merknader heilt på slutten av denne debatten.

Når det gjeld Rv 50, er det eit forslag om å få natt-brøyting. Vi er glade for at vi no har fått ei fast ordning for denne vegen, med brøyting frå kl. 08.00 til kl. 22.00 heile vinteren. Å ha nattope vil koste 1,5–2,5 mill. kr i året. Å fremje det forslaget utan pengar synest eg blir litt meiningslaust.

Så til Bjørvika. Fleire – bl.a. representanten Froyn – har nemnt det som har skjett i Bjørvika, at vi legg inn 10 mill. kr i staden for 20 mill. kr. Det har blitt ein del reaksjonar på dette, men eg kan trøste representanten Froyn og andre med at den reaksjonen vi har fått frå Oslo, er for flau bris å rekne i forhold til reaksjonar frå ein del andre fylke som også sit og ventar på prosjekt som burde ha kome for svært mange år sidan, og som vi har måtta tynt litt ned på for å halde det stramme budsjettet dei fleste av oss ønskjer. Men eg er overtydd om at det skal ordne seg. Som statsråden svarar i eit brev til komiteen: Ein tek sikte på byggjeart og at føresetnadene blir oppfylte før 2005.

Så til Flytoget. Representanten Heidi Sørensen seier at det er litt merkeleg at departementet skal forvalte to konkurrentar, altså NSB og Flytoget. Det er ikkje lettare når den eine konkurrenten skal forvalte den andre, slik situasjonen er i dag. Det er NSB som i dag eig Flytoget, så vi er i ferd med å rydde opp i dette.

Så til E18 gjennom Askim og dei litt merkelege krumspringa som representanten Signe Øye har kome med her: Også regjeringspartia går inn for – og det veit representanten Øye – at det blir opna for lånefinansiering på visse vilkår, som også representanten Starrfelt frå Arbeidarpartiet har sagt. Men i tillegg har vi 15 mill. kr. Eg er klar over at det er litt sårt for representanten Øye og andre i Arbeidarpartiet, men det er i alle fall realitetane.

Så etterlyste representanten Svendsen ros frå Høgre. Og representanten Svendsen og Framstegspartiet skal få ros frå Høgre for samarbeidsvilje. Eg har tidlegare karakterisert deira alternative budsjett; det var ikkje ros, men samarbeidsforholda skal dei få ros for. Men konklusjonen er ikkje den representanten Svendsen kom med, at det var ein invitasjon inn i regjering, kanskje ikkje tvert imot, men langt frå det.

Så seier representanten Sørensen at eg har karakterisert Skogsholm som den beste vegstatsråden sidan Opseth. Nei, det er feil. Eg sa at vi hadde ein del gode år tidleg på 1990-talet. Det var ikkje først og fremst på grunn av Opseth, men det var ein klar motkonjunkturpolitikk for å få ned arbeidsløysa. Når Skogsholm no klarar ein så flott auke sjølv i ein veldig stram økonomi, så er ho den beste samferdslestatsråden vi har hatt. Men så har også Skogsholm eit ekstremt bra stortingsfleirtal å støtte seg på.

Til slutt: Sjølv om eg er komiteleiar, er eg også lokalrepresentant. Eiksundsambandet går gjennom. Eg vil ikkje bruke tid på det, men berre seie meg svært glad for det.

Presidenten: Den reglementsmeisige tiden er nå omme.

Det er to talere igjen på talerlisten. Hvis det blir med dem, vil presidenten la møtet gå over tiden. Tegner det seg flere, tegner de seg for ettermiddagens møte.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): Fastlandssambandet i Ryfylke har med dagens innstilling kome eit langt og viktig steg vidare i retning realisering. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og innstillinga i dag gir no grønt lys for førehandsinnkrevjing av bompengar til vidare planlegging.

Eg må seia at den 25. oktober, då dokumentet kom frå departementet og eg tok det ut av hylla, tenkte eg at her står eg med eit historisk dokument i handa. Det er slik at fastlandssambandet mellom Ryfylke og Nord-Jæren har vore planlagt i mange år. Det har vore drøfta ulike løysingar, og det har vore ulike meiningar, både kommunane imellom, innbyggjarane imellom og òg i fylkestinget. Lenge var det Høgsfjord-prosjektet som var prioritert høgst.

I samband med revideringa av transportplanen for Ryfylke samla fylkestinget seg i juni i fjor om eit svært viktig vedtak. Det var etter initiativ frå Senterpartiet, først overfor dei berørte kommunane og så overfor dei ulike gruppene i fylkestinget. Eg er veldig glad for at statsråden så raskt følgde opp. Det var dessutan òg streka under frå Stortinget si side at statsråden skulle følgja opp når dei lokale vedtaka låg føre.

Det er snakk om 13 000 innbyggjarar i Ryfylke-kommunane gjennom den eine av desse fjordkryssingane, altså mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Når det gjeld Finnfast, snakkar vi i tillegg om 3 000 innbyggjarar som får fastlandssamband. Og så gjeld dette svært mange innbyggjarar som kjem den andre vegen, frå Nord-Jæren over til Ryfylke. Her er store moglegheiter, både når det gjeld næringsliv og busetjing, ikkje minst når det gjeld avlastning på det presset som i lang tid har vore på Nord-Jæren. Eg veit at Stortinget på nytt skal ta stilling til heile Ryfylkepakka, men likevel er det no optimisme og framtidstru i Ryfylke i forhold til den nattestenginga og kolonnekøyninga som ein har opplevd, så langt som ein kan samanlikna med ferjesamband.

Eg vil berre heilt til slutt seia at det er eit anna svært viktig vedtak for Rogaland som blir gjort her i dag, og det gjeld den vidare planlegginga av Jærbanen med dobbeltspor, ein bane som så langt har vore ein suksess, og som òg vil bety veldig mykje når det gjeld avlastning på Nord-Jæren.

Statsråd Torild Skogsholm: Det har kommet en del spørsmål knyttet til Flytoget, spesielt når det gjelder Flytoget og prioriteringsregler i forhold til infrastrukturen.

Det er laget et forslag til nye forskrifter om fordeling av jernbaneinfrastruktur som er ute på høring, og som skal fastsettes av departementet. Der er det foreslått en del retningslinjer som skal legges til grunn. Der har man laget en prioritert rekkefølge for hvordan det skal være ved fordeling av infrastrukturkapasitet. Det høyest prioriterte i forhold til det vi snakker om nå, er infrastrukturkapasitet på offentlige tjenester og andre rutegående persontransporttjenester som det av samfunnsmessige hensyn er viktig å prioritere.

Flytoget er viktig å prioritere. Det er også NSBs persontransport ellers. Flytoget er viktig å prioritere fordi vi har et mål om en høy kollektivandel for transporten til flyplassen på Gardermoen. Dette er fortsatt et mål. Derfor er dette en viktig jernbaneaktivitet. Formålet med dette toget, som er av samfunnsmessig betydning, vil da prioriteres høyt. Forsatt vil det være deler av strekningen hvor det vil være kapasitetstrengsel, spesielt nå når vi bygger dobbeltspor Sandvika–Asker. Det betyr at det er deler av linjen hvor det er trengsel på kapasiteten. Da blir det et spørsmål om å prioritere. Da gir disse forskriftene oss muligheten til å prioritere funksjonen som er knyttet til Flytoget. Når det gjelder spørsmålet om eierskap, kan det gis prioritet til det toget som går og skal ha denne funksjonen, uavhengig av eierskap.

Jeg oppfattet òg spørsmålet som om det var snakk om å selge Flytoget. Det er en uaktuell sak for oss her i dag. Det er en egen sak som må fram for Stortinget, hvis så skulle skje. Men når det gjelder spørsmålet om prioritet i forhold til infrastrukturen, er det rom for å gi den prioriteten, ut fra den samfunnsmessige betydningen som denne transporten har.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1, 3 og 4.

(Votering, se sidene 869 og 888)

Ettermiddagsmøtet vil bli satt kl. 18, og vi starter med behandlingen av sak nr. 2.

Møte mandag den 9. 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. 26)

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 2)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter for hver partigruppe.

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

Videre vil presidenten foreslå at de som tegner seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Kenneth Svendsen (FrP) (ordfører for saken): Luftfartsverkets verdier er gjennom år bygd opp av brukeravgifter som flypassasjerene har betalt. Det betyr at de verdiene som Luftfartsverket AS får med seg i det nye selskapet, ikke er midler som staten har betalt inn og derved har et krav til avkastning eller utbytte av. Midlene er gjennom mange år brukt til å bygge opp Luftfartsverket, og de mange flyplassene i landet som Luftfartsverket eier, er i det alt vesentlige betalt av brukerne.

Bakgrunnen for budsjettavtalen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre for 2002 var at Luftfartsverket skulle omdannes til aksjeselskap, og at man skulle få til en mest mulig effektiv drift av Luftfartsverket. Det var også en forutsetning at en slik effektivisering skulle komme brukerne til gode gjennom lavere flypassasjeravgift. Det er etter mitt syn uforståelig at man skal kunne ta ut utbytte av en bedrift hvor det er flypassasjerene som gjennom mange år har betalt inn de verdiene som ligger der.

Det legges faktisk opp til en vurdering på et senere tidspunkt om man skal komme tilbake med en sak for å vurdere utbyttet. Det er Fremskrittspartiet helt imot. Vi mener at vi allerede nå skal ta stilling til om man skal ha et utbytte i framtiden. At vi har et avkastningskrav på 7–7,6 pst. av totalkapitalen, er for så vidt greit så lenge det er et måltall. Men hvis man oppnår det målet, vil man altså få en avkastning og dermed et mulig utbytte på 1,1 milliarder kr. Fremskrittspartiet har ikke ønsket å åpne for at man skal kunne ta dette eller deler av dette i utbytte. Det er, som sagt, brukerrelaterte avgifter som er betalt inn av passasjerne for å bygge opp de verdiene som er der, og da skal passasjerene ha dette tilbake igjen i form av lavere avgifter. Derfor foreslår Fremskrittspartiet at styret i Luftfartsverket «skal ha som styringsmål at

et eventuelt overskudd skal brukes til å senke de brukerrelaterte flypassasjeravgiftene». Dessverre er vi tydeligvis alene om å ha det målet.

Det er også slik at Luftfartsverket AS i framtiden skal ha et styre. Vi ønsker at styret skal gjenspeile eierne, dvs. at vi bør ha brukergrupper inn i styret. Brukergrupper kan være f.eks. NHO eller andre store brukere. De vil kunne være med på å gjennomføre og presse effektiviteten fram i selskapet. Vi ønsker også at flyselskapene skal være representert i det nye styret i Luftfartsverket, ut fra at flyselskapene vil ha en egeninteresse av å holde flyavgiftene lave, og de kan være med på dette ved å være representert i styret.

Det må også være slik at det framtidige Luftfartsverket bør ha større frihet til å bruke avgiftene for å øke passasjergrunnlaget. Men det må ikke skje på annen måte enn at man har mulighet til å ha forskjellige avgifter etter hvilken tid på døgnet man bruker flyplassen. Altså: Når det er stor etterspørsel etter landing og letting, skal man kunne ha høyere priser enn hvis man bruker flyplassen i andre tidsrom. Det bør også være slik at de som bruker de tjenestene som er på flyplassen, må betale mer for dette enn de som ikke bruker tjenestene, f.eks. visse cateringsselskaper.

Fremskrittspartiet har lagt opp til at egenkapitalen for selskapet skal være på 33 pst., eller 25 pst. for konsernet. Det er forholdsvis lavt i forhold til etableringer av andre statlige selskaper. Fremskrittspartiet foreslår at det skal være 40 pst. egenkapital i selskapet, og det gjør vi ved at vi senker forpliktelsene på henholdsvis 3 milliarder kr på stamrutenettet og 1,75 milliarder kr på regionalnettet. Det kommer tilbake gjennom forslag i Budsjett-innst. S. nr. 6 fra finanskomiteen.

Med dette legger jeg fram det forslag som jeg har referert til.

Presidenten: Representanten har tatt opp det forslag som han refererte til.

Tor-Arne Strøm (A): I budsjettforliket høsten 2002 inngikk Bondevik II-regjeringen en avtale med Fremskrittspartiet om å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap. Tidligere i år har vi behandlet omdanningen av NSB og Posten til aksjeselskap. I løpet av kvelden kommer Stortinget til å vedta at både Luftfartsverket og Statens vegvesens produksjonsavdeling skal omgjøres til aksjeselskap.

I løpet av det siste året har Fremskrittspartiet og Høyre endelig fått gjennomslag for sin årelange kamp for å omgjøre statlige forvaltningsselskaper til aksjeselskaper. Dette vil forandre norsk infrastrukturpolitikk på mange områder. Høyresidens politikk blir gjennomført med Kristelig Folkeparti som garantist og som passiv deltaker og tilskuer.

Arbeiderpartiet mener at Luftfartsverket organisert som forvaltningsbedrift best ville ivareta de nasjonale målsettinger for luftfartssektoren. Derfor var vi imot omdanning til aksjeselskap. Men dessverre fikk vi ikke flertall for å videreføre Luftfartsverket som forvaltningsbe-

drift. Det er bare å konstatere at stortingsflertallet gjorde et prinsippvedtak høsten 2002, og det forholder vi oss til.

Arbeiderpartiet er spesielt urolig for at Regjeringens og Fremskrittspartiets politikk skal gå ut over flytilbudet i distriktene. Flertallet overlater i for stor grad til styret og ledelsen i Luftfartsverket AS å prioritere. Dette kan føre til at økonomiske forhold blir for mye vektlagt på bekostning av samfunnets behov. Både det enkelte menneskes behov og næringslivets behov vil bli svekket.

Det er bekymringsfullt at Fremskrittspartiet i innstillingen skriver at partiets primære mål er at hver enkelt flyplass skal være et eget aksjeselskap. Hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for dette, kan det bety den sikre død for mange flyplasser. Dette må gjøres kjent, slik at Distrikts-Norge får greie på hvilken politikk Fremskrittspartiet ønsker å føre, og hva konsekvensene av en slik politikk kan bli.

Det er store investeringsbehov i flyplassnettet, både i forhold til nye sikkerhetskrav og til utbedringer for å sikre rasjonell drift. Derfor er det nødvendig at Luftfartsverket AS får mulighet til å finansiere dette. Det vil Arbeiderpartiet gjøre ved å øke egenkapitalen for Luftfartsverket utover Regjeringens forslag til egenkapital, og jeg viser til finanskomiteens behandling av dette i Budsjettinnst. S. nr. 6 for i år.

Det er gode grunner til å stille spørsmål om kravet som Regjeringen setter til avkastning og utbytte, er realistisk. Da er det nødvendig med en nærmere gjennomgang av avkastnings- og utbyttepolitikken for Luftfartsverket AS. Dette bør gjøres i forbindelse med revidert budsjett for 2003. Det samme gjelder for anslaget til økning i driftskostnadene. De senere år har Luftfartsverket hatt en årlig økning i driftskostnadene på 4–6 pst. Som aksjeselskap blir det anslått at driftsutgiftene vil bli ca. 2 pst. fram mot 2020 og 1 pst. fram mot 2050. Det er underlig at driftskostnadene kan reduseres slik uten at det har betydning for tilbudet til de reisende.

I 2003 vil det bli brukt 250 mill. kr på statlige kjøp av luftfartstjenester. Arbeiderpartiet mener det er nødvendig å vurdere hvor mye som skal brukes til statlige kjøp i de årlige budsjetter. Vi kan ikke stille oss slik at det blir umulig for Stortinget å gå inn og øke bevilgningene for statlige kjøp.

Til slutt vil jeg si at det er nødvendig at det solidariske finansieringssystemet for flyplassene opprettholdes og videreutvikles. Arbeiderpartiet har i denne innstillingen fremmet forslag om endringer. Dette vil representanten Starrfelt redegjøre nærmere for i et senere innlegg.

Arbeiderpartiet er bekymret for flyplassene i Norge. Det har sammenheng med at det legges opp til mer bedriftsøkonomisk styring og mindre politisk styring fra Regjeringens side. Det vil etter vår oppfatning svekke flyplassene i Norge. Samtidig vil befolkningens og næringslivets behov bli sterkt redusert hvis dette blir resultatet. Så får vi se virkningene etter hvert som ting blir gjennomført.

Hans R. Kjæstad (H): Regjeringen Bondevik har som ambisjon å modernisere forvaltningen i Norge. Det

høres knusk tørt og kjedelig ut, men bak ordene finnes spennende, interessante og ikke minst viktige realiteter. Det dreier seg om ressursutnyttelse, om å strekke skattebetalernes penger lengst mulig, og om respekt for slit og risikovillighet til investorer som verdiskapning og arbeidsplasser er helt avhengig av. Det handler om å gi best mulig service til alle dem som trenger støtte, og det handler om å legge til rette for dem som står for verdiskapningen i Norge. Derfor er modernisering og effektivisering av norsk forvaltning like mye et sosialt prosjekt som det er kald markedsstyring. Elegante organisasjonskart er greit, men avgjørende er arbeid til alle og effektiv hjelp til samfunnets svake. Det er grunnen til at dette er et sentralt politisk virkeområde for Regjeringen.

Således har Bondevik-regjeringen vist handlekraft ved å omorganisere eller vurdere omorganisering av NSB, Posten, Flytoget, Vegvesenets produksjonsavdeling, Luftfartsverket, enkelte av Jernbaneverkets forretningsenheter og forhåpentligvis Kystverkets produksjonsavdeling. Turen er nå kommet til Luftfartsverket. Luftfartsverket er en forvaltningsbedrift som skal bygge, eie og drive lufthavner og luftfartsanlegg og på forretningsmessig grunnlag yte lufthavn og flysikringstjenester til flyselskaper og andre brukere. Som aksjeselskap vil Luftfartsverket få adgang til lånefinansiering i det private lånemarkedet, og det vil bli større grad av langsiktighet og forutsigbarhet i den økonomiske planleggingen. Aksjeselskaper er den mest vanlige og kjente selskapsform, og det gjør det lettere for Luftfartsverket å forholde seg til kredittinstitusjoner og utenlandske aktører. Økt handlefrihet muliggjør en større grad av markedsretting, både for den kommersielle virksomheten og for forvaltning.

Så til politisk styring av statsaksjeselskapene. I tillegg til de muligheter staten som eier av Luftfartsverket AS vil ha for samfunnsmessig styring, vil selskapets virksomhet og utvikling bl.a. styres gjennom statens kjøp av ulønnsomme lufthavntjenester, godkjenning av luftfartsavgifter samt gjennom utforming av konsesjonene for den enkelte lufthavn. Styringen av Luftfartsverket vil skje i henhold til aksjeloven. Stortinget blir informert om selskapets virksomhet på lik linje med alle andre statlige selskaper. Styret skal legge frem saker av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning for generalforsamlingen, og generalforsamlingen er, som vi vet, ministeren.

For Høyre er det viktig å holde fast ved den solidariske luftfartspolitikken. Det betyr at Luftfartsverket fortsatt skal eie de flyplassene som går med overskudd, for å kunne subsidiere dem som går med underskudd. Vi har i den senere tid fått noen signaler fra Arbeiderpartiet som tyder på at noen har planer om å sette den solidariske luftfartspolitikken under debatt, og i et oppslag i Aftenposten gikk Arbeiderpartiets representant så langt som til nærmest å slå fast at Arbeiderpartiet i den forbindelse hadde bestemt seg. Det er ikke grunnlag for det i denne saken, ser jeg, men det blir veldig interessant å se om Arbeiderpartiet snur i denne saken. I så tilfelle får de et forklaringsbehov for hvorledes de kan finne på å ta penger

fra dem som har lite, og gi til dem som har mye. Enten de gjør det over skatteseddelen, eller de gjør det gjennom en annen fordeling mellom de eksisterende flyplasser og flyhavner, vil til syvende og sist det samme melde seg, det blir et omvendt Robin Hood-prinsipp. Jeg håper at min frykt er grunnløs.

Geir-Ketil Hansen (SV): I SV går vi imot å omdanne Luftfartsverket til aksjeselskap. Vår begrunnelse er at flyplassene er en så viktig del av den nasjonale infrastrukturen at de må være 100 pst. politisk styrt, på samme måten som veinettet og jernbanenettet er det. Vi har en unik flyplasstruktur i Norge, med mange flyplasser. Det bør Norge også ha i framtiden, skal vi beholde bosetting og næringsliv i distriktene.

Det hadde etter min vurdering aldri blitt bygd ut et slikt flyplassnett dersom det hadde vært AS-modellen og bedriftsøkonomiske prinsipper som hadde vært lagt til grunn på 1960- og 1970-tallet, da flyplassene ble bygd ut. Jeg tror det skal bli vanskelig å beholde dette nettet av flyplasser når det blir bedriftsøkonomiske prinsipper som i sterkere grad skal legges til grunn i framtiden.

Regjeringen legger opp til at det skal være samferdselsministeren, som generalforsamling, som skal avgjøre når vesentlige saker av samfunnsmessig betydning skal legges fram for Stortinget, videre at det er samferdselsministeren som skal ta stilling til spørsmål om utskilling, privatisering av selskapets virksomhet. Dette er å gå langt i å redusere Stortingets styring med luftfarten.

SV mener at privatisering/utskilling av Luftfartsverkets virksomhet ikke skal kunne skje uten at det blir lagt fram for Stortinget. Vi snakker om en del av samfunnets infrastruktur, som mer enn noe er basert på sikkerhet. Å bringe nye selskaper/nye drivere på flyplassene vil automatisk være et spørsmål som berører sikkerheten.

Når det gjelder de ansattes rettigheter ved overgang til nytt selskap, forutsetter vi at disse blir gitt en forutsigbar og god behandling. Ikke minst gjelder det pensjonsspørsmålet, der vi forventer at det blir funnet løsninger i samarbeid med de ansattes organisasjoner.

Åpningsbalansen vil ha stor betydning for selskapets økonomiske fundament. Luftfartsverket står overfor store investeringer i forbindelse med flyplassene i årene som kommer, ikke minst i forhold til nye og strengere krav til sikkerhet:

- 650 mill. kr årlig på stamrutenettet fram til 2020
- 150 mill. kr årlig på kortbanenettet fram til 2013

I tillegg er det et etterslep på 1,3 milliarder kr i vedlikehold.

Da mener vi at Regjeringens forslag til egenkapital på 7,6 milliarder kr er for lavt. Vi tror at Luftfartsverkets styre har gjort en riktigere vurdering når de foreslår 40 pst. av totalkapitalen, eksklusiv OSL, som betyr en økning på 1,6 milliarder kr, til 9,2 milliarder kr. Det vil vi gå inn for under behandlingen av Budsjett-innst. S. nr 6, fra finanskomiteen.

Til slutt vil jeg nevne Arbeiderpartiets forslag om å få utredet muligheten for at de flyplasser som går med overskudd, skal få beholde deler av det selv. Her må jeg si

meg helt enig i representanten Kjæstads overraskelse og bekymring. Forslaget overrasker meg fordi det er et brudd med det solidariske grunnprinsippet i vår luftfartspolitikk, nemlig krysssubsidieringen. Ingen har støttet forslaget, men dersom det skulle bli vedtatt, vil det bety enten økte utgifter for staten eller reduserte investeringer på de flyplassene som ikke går med overskudd. Det er tilfellet med de fleste av våre flyplasser; det er bare 3–4 flyplasser som går med overskudd. Jeg håper at Arbeiderpartiet legger bort forslaget etter dette forsøket. Hvis ikke, tror jeg vi går mot en større, prinsipiell debatt om driften av flyplassnettet i framtiden.

Jan Sahl (KrF): Luftfartsverket skal omdannes til statlig aksjeselskap, med virkning fra 1. januar 2003. Statens eierskap i det nye selskapet skal forvaltes av Samferdselsdepartementet. Omdanningen av Luftfartsverket vil gi bedriften et klarere økonomisk ansvar og større handlefrihet. Samtidig vil Luftfartsverket stå friere til å ta opp lån og til å samordne virksomheten med datterselskapet Oslo Lufthavn AS.

Kristelig Folkeparti mener at dette vil bidra til et mer effektivt luftfartsverk. Det vil kunne bety lavere luftfartsavgifter og bedre tjenester. Dette er viktig for brukerne av disse tjenestene. Sammen med fjerningen av flypassasjeravgiften og Regjeringens forslag i statsbudsjettet for 2003, som innebærer en kraftig økning av det statlige tilskuddet til de regionale lufthavnene, vil omdanningen styrke norsk luftfart.

Forslagene medfører nødvendige lovendringer og budsjettmessige endringer i forbindelse med omdanningen. Organiseringen av Luftfartsverket som statlig aksjeselskap betyr ingen endring av virksomhetens samfunnsmessige rolle, og det har vært viktig for Kristelig Folkeparti. Luftfartsverket skal legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen luftfartsområdet og drive annen virksomhet som bygger opp under foretakets hovedvirksomhet.

Luftfartsverkets basisvirksomhet vil fortsatt være planlegging, investering og drift av 45 statlig eide flyplasser i Norge. I tillegg skal Luftfartsverket utføre flysikringstjenester for sivil og militær luftfart. Luftfartsverkets datterselskap, Oslo Lufthavn AS, skal bestå som eget aksjeselskap, fullt ut eid av Luftfartsverket.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det ikke kan gjennomføres vesentlige delinger eller utskillinger fra det nye selskapet uten at saken er lagt fram for samferdselsministeren, som er generalforsamling for selskapet.

Foruten de muligheter staten har som eier og generalforsamling for samfunnsmessig styring, vil Luftfartsverkets virksomhet og utvikling også styres gjennom ordningen med statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntjenester. Dessuten har staten muligheter til å styre gjennom godkjenning av luftfartsavgiftene og gjennom utformingen av konsesjonen for hver enkelt lufthavn.

Det er for 2003 foreslått å bevilge 250 mill. kr til statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntje-

nester på Luftfartsverkets regionale flyplasser. Dette er en økning på om lag 150 mill. kr i forhold til saldert budsjett for 2002. Det er ved statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme tjenester vi styrer tilbudet til distrikterne.

Anbudsordning for flyruter vil ikke bli påvirket av at Luftfartsverket omdannes til et statlig aksjeselskap. For 2003 bruker vi ca. 400 mill. kr til statlig kjøp av flyrute-tjenester, basert på inngåtte anbudskontrakter.

I forbindelse med omdanningen av Luftfartsverket vil det ikke skje endringer i Luftfartsverkets eksisterende organisasjon. Regjeringen legger opp til at Luftfartsverkets takster skal godkjennes av myndighetene, men vil vurdere å åpne for at Luftfartsverket innenfor gjeldende hovedprinsipper kan tilpasse avgiftene etter markedet når det anses tjenlig. Større fleksibilitet i fastsettelsen av luftfartsavgiftene vil være med på å bedre utviklingsmulighetene for den enkelte flyplass og bidra til å styrke konkurransen i forhold til private og utenlandske flyselskaper.

Videre vil jeg understreke at Kristelig Folkeparti også ser med undring på at Arbeiderpartiet vil gå bort fra det solidariske prinsippet når det gjelder hvordan overskuddet fra de flyplassene som går med overskudd, skal forvaltes. Jeg vil understreke at Kristelig Folkeparti fortsatt ønsker at de pengene skal forvaltes gjennom Luftfartsverket og brukes til beste for luftfartsnettet totalt sett.

Når det gjelder representanten Tor-Arne Strøms henrydning til Kristelig Folkeparti som en «passiv» medspiller når det gjelder denne saken, vil jeg si at det tross alt er bedre å være en passiv medspiller enn å være satt på reservebenken.

Til slutt vil jeg si til Fremskrittspartiet: Det kom en viss avklaring i innlegget til representanten Kenneth Svendsen, som holdt hovedinnlegget her, når det gjelder avkastningskrav i forhold til å ta ut utbytte. Med hensyn til avkastningskravet må jeg si at jeg synes det er utrolig rart at Fremskrittspartiet ikke vil stille krav om avkastning i Luftfartsverket. Så vidt jeg forstod representanten Kenneth Svendsen, vil de det, men de var ikke interessert i å ta ut utbytte. I så måte kan man si at det kan være fornuftig at det skal gå til å senke luftfartsavgiftene.

For Kristelig Folkeparti er det viktig at luftfarten skal bidra til gode reisetilbud til lavest mulig pris for folket.

Jorunn Ringstad (Sp): Organiseringa av Luftfartsverket har vore diskutert i Stortinget fleire gonger tidlegare. Inntil starten av denne stortingsperioden har det vore fleirtal for at tilknytingsforma skal vere forvaltingsbedrift. Ved budsjettavtalen mellom regjeringspartia og Framstegspartiet som galdt for 2002, vart dei fire partia samde om å gjere Luftfartsverket om til aksjeselskap. Senterpartiet er ueinig i denne endringa av tilknytingsform og vil difor stemme imot ved voteringa seinare i kveld.

For nokre år sidan vart Luftfartstilsynet skilt ut frå Luftfartsverket, og det nye Luftfartstilsynet overtok alle tilsynsoppgåvene. Oppgåvene som er igjen i Luftfartsverket, er planlegging og utbygging av luftfartens infra-

struktur og å yte tenester til flyselskapa og andre brukarar. Det er med andre ord viktige samfunnsoppgåver som ligg i Luftfartsverket. Senterpartiet meiner at det er dagens organisering med Luftfartsverket som forvaltingsbedrift som best vil sikre dei nasjonale målsetjingane for luftfartssektoren.

Når Luftfartsverket skal omgjeras til aksjeselskap, slik stortingsfleirtalet vil, overlet Regjeringa i stor grad til styret og leiinga i selskapet å prioritere. Det er grunn til å tru at styret i aksjeselskapet i større grad enn i dag vil leggje større vekt på økonomiske forhold. Senterpartiet meiner ikkje at økonomiske forhold ikkje skal vektleggjast, men dersom vi i hovudtrekk skal oppretthalde strukturen i luftfartssektoren, må t.d. samfunnsøkonomiske forhold også telje tungt. Ved utbygging av kortbanenettet var nettopp dette sterkt vektlagt. Kortbanenettet saman med stamrutenettet skulle binde landet saman og redusere reisetida på dei lange strekningane. Både for næringslivet og for innbyggjarane i ulike delar av landet var det viktig å få redusert avstandsurempene. Dette er ikkje mindre viktig i dag, for det må vere ei klar nasjonal målsetjing at luftfarten også i framtida skal fylle denne rolla.

Senterpartiet meiner difor at når stortingsfleirtalet gjennomfører omorganiseringa, må det sikrast at Stortinget blir informert om verksemda i Luftfartsverket. Slik Senterpartiet ser det, må det vere eit krav at vesentlege saker og saker som gjeld eventuell utskiljing av basis-tenester og heil- eller delprivatisering skal leggjast fram for Stortinget. Delar av selskapet må ikkje kunne seljast utan at Stortinget har handsama saka. Eg ser det òg som sjølvsaugt at årlege § 10-planar skal danne grunnlag for meldingane som skal handsamast i Stortinget annakvart år.

Både for stamrutenettet og for kortbanenettet er det stor trong for årlege løyvingar. Dette gjeld t.d. ulike tryggleikstiltak og utbetringar for å sikre rasjonell drift. Nye og skjerpa krav til tryggleik kan medføre store investeringar i åra framover. Dette vil kome i tillegg til krav som følgjer av dagens regelverk. Det er nødvendig at Luftfartsverket blir sett i stand til å finansiere dei nødvendige tiltaka.

Saman med Arbeidarpartiet og SV peikar Senterpartiet i merknadene på at Luftfartsverket når det blir omdanna til AS, bør ha ein høgare eigenkapital enn det Regjeringa føreslår. Høgare eigenkapital vil gjere Luftfartsverket betre i stand til å ta hand om dei oppgåvene dei er pålagde, og sikre investering og drift på alle flyplassane.

Dei seinare åra har driftskostnadene i Luftfartsverket hatt ein årleg vekst på 4–6 pst. Men Luftfartsverket føreset ein realvekst på ca. 2 pst. pr. år fram til 2020 og deretter 1 pst. fram til 2050. Dette må tyde på at Luftfartsverket meiner det er mogleg å redusere driftskostnadene. Men det er ikkje klargjort om Luftfartsverket meiner det er mogleg å redusere driftskostnadene utan at det går ut over tilbodet til dei reisande. Eg føreset at Regjeringa kjem med ei orientering om dette i revidert budsjett for 2003.

Senterpartiet føreset òg at det i samband med statsbudsjettet kvart år blir vurdert kor stort kjøp av luftfartstenester som skal gå over statsbudsjettet.

Til slutt vil eg gjere merksam på ein feil i innstillinga på side 3, fyrste spalte. I komiteen sine merknader frå medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har det i både fyrste og andre avsnitt snike seg inn ein feil når det gjeld årstalet. Det skal ikkje stå 2002, men 2001 i begge avsnitta.

Presidenten: Presidenten har notert de rettingene i innstillingen som representanten påpekte.

Steinar Bastesen (Kp): Vi behandler nå omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap. Jeg tror ikke vi hadde hatt de «kyllingmarkene» som ligger spreidd rundt kysten hvis vi hadde omdannet Luftfartsverket til aksjeselskap, som foreslått av komiteens flertall.

Jeg vil slutte meg til mindretallets forslag. At dette må drøftes av Stortinget, er jeg enig i, men jeg tror ikke omdannelse til AS er noen fordel for folket eller for interessene til dem vi i denne sal skal ivareta. Jeg tror ikke det blir billigere for de reisende og for dem som bor rundt om i landet og skal fly til Oslo – forresten må man omtrent fly til Fornebu for å komme til Tromsø når man bor i Brønnøysund, så rart det enn kan høres, men sånn er dagens virkelighet for folk som bor rundt om i dette landet. Jeg tror ikke at omdannelse til aksjeselskap vil være løsningen på disse problemene. Vi er her for å ivareta interessene til folk flest, men det gjør vi ikke ved å stille penger til disposisjon, ved at det kun er penger som skal være det avgjørende når det gjelder hvor flyplassene skal være.

Jeg sitter ikke i samferdselskomiteen, men jeg har ikke noe problem med å slutte meg til mindretallets forslag. Jeg tror som sagt ikke at vi løser problemene ved å omdanne Luftfartsverket til et aksjeselskap. Jeg må minne forsamlingen om at da jeg fra denne talerstol foreslo at vi skulle ha gratis ferje til samtlige som bodde ute i distriktene, fikk vi ikke det – det bestemte flertallet i denne sal. En av begrunnelsene fra Samferdselsdepartementet var nemlig den at folk da ville begynne å reise mer. Har man hørt sånt! Folk ville begynne å bruke ferjene og begynne å reise mer – det hadde det vært artig å være med på! Men slik ble det altså ikke. Akkurat likedan blir det med omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap. Folk blir sittende hjemme, de begynner ikke å reise mer.

Statsråd Torild Skogsholm: Omdanningen av Luftfartsverket til et aksjeselskap fullt ut eid av staten vil gi Luftfartsverket et klarere økonomisk ansvar og større handlefrihet. Det vil gi grunnlag for en mer effektiv drift av flyplassene og tilhørende infrastruktur. Dermed legger vi gjennom dette vedtaket til rette for bedre og rimeligere tjenester for flyselskapene og flypassasjerene, samtidig som de høye kravene til sikkerhet opprettholdes. Aksjeselskapsformen vil ikke innebære en svekkelse av statens mulighet for styring av selskapets viktige samfunnsansvar. Regjering og storting vil fortsatt ha styring med beslutninger av stor betydning for samfunnet.

Luftfarten er nå på veg til å ta seg opp igjen etter en knekk som bare delvis skyldes terrorhandlingene 11. sep-

tember i fjor. Regjeringen har måletrettet lagt til rette for å sikre gode rammevilkår for luftfarten, fordi det er nødvendig for folk og bedrifter i et langstrakt og spredt befolket land som vårt. Sammen med bl.a. fjerningen av flypassasjeravgiften og Regjeringens forslag i statsbudsjettet for 2003 om kraftig økning av det statlige tilskuddet til de regionale lufthavnene, vil denne omdanningen styrke norsk luftfart, særlig i distriktene.

Regjeringens forslag til nivå på Luftfartsverkets egenkapital henger sammen med den teknikk som er valgt med bruttoføring av eiendeler og forpliktelser knyttet til flyplassnettet. Hadde man valgt å føre dette «netto», ville egenkapitalen i prosent av totalkapitalen framstått som langt sterkere. Ser man på «nettobalansen», som er det framtidige långivere trolig vil vurdere, utgjør egenkapitalen for Luftfartsverket eksklusiv Oslo Lufthavn Gardermoen nærmere 45 pst. av totalkapitalen. Opplegget vil også muliggjøre en betydelig økning i investeringsrammen i forhold til de siste årenes nivå.

Et mindretall i komiteen ønsker videre at de stamrute-flyplassene som tjener penger, skal få beholde deler av omsetningen og overskuddet. Jeg vil understreke at omdannelsen til aksjeselskap er spesielt viktig nettopp for disse flyplassene, fordi Luftfartsverket gis større frihet til selv å foreta lønnsomme investeringer. Jeg er selvsagt alltid åpen for å se på nye tanker og økonomiske virkemidler, men vil understreke at Regjeringen og regjeringspartiene ikke på noen måte har gitt opp solidaritetsprinsippet med at de lønnsomme lufthavnene bidrar til at den øvrige delen av lufthavnet opprettholdes, ikke minst av hensyn nettopp til distriktene. Den foreslåtte økningen av statlig kjøp av tjenester ved de regionale lufthavnene innebærer dessuten en lettelse for stamrute-flyplassene som kan muliggjøre økte investeringer, ved at disse ikke på samme måte som før må subsidiere regionalnettet.

Mange av de problemstillinger komiteen ellers tar opp, bl.a. knyttet til utbytte og hensynet til de ansatte, er spørsmål som må følges opp videre framover. Jeg har merket meg disse og andre innspill, og vil understreke betydningen både for de ansatte, flyselskapene og flypassasjerene av at Stortinget nå i dag tar de nødvendige beslutninger om framtidig organisering.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A): Det er ikke lenge siden regjeringspartiene i denne salen ønsket å legge ned tre regionale flyplasser. Jeg ønsker å minne om det. Det var selvfølgelig av økonomiske årsaker. Mitt spørsmål til statsråden er: Ser ikke statsråden noen problemer med omdannelsen til et AS?

Jeg kunne kanskje også tenke meg at statsråden sier litt om sin oppfatning når det gjelder det regionale flyplassnettet, når man, slik vi ser det, gir fra seg mer politisk styring. Slik som i hvert fall jeg ser det, vil man bli avhengig av kanskje enda sterkere økonomisk styring, og det samfunnmessige vil da i denne sammenhengen bli borte. Da er jeg redd for at det vil gå ut over distriktene og de regionale flyplassene.

Statsråd Torild Skogsholm: Nå skal vi ikke starte debatten igjen om å legge ned flyplasser. Jeg vil bare minne om at det er gjort atskillig videre vurderinger av nettopp det aspektet enn å legge ned konkrete flyplasser. Det var òg sett i forhold til en bedre utvikling for regionen rundt. Slike vurderinger vil man nok måtte ta med jevne mellomrom, men det vil fortsatt være slik at organiseringen av Luftfartsverket som aksjeselskap ikke vil innebære en endring av virksomhetens samfunnsmessige rolle. Luftfartsverket vil være like viktig i framtiden som det er i dag, i forhold til nettopp at vi skal ha denne infrastrukturen rundt om i landet. Vi er et land som trenger mange flyplasser. Det vil vi også legge opp til i framtiden.

Når det gjelder det regionale nettet, har vi jo allerede for 2003 lagt inn et større beløp til kjøp av tjenester på dette nettet, nettopp fordi vi ser at det har en betydning for ulike deler av landet at vi opprettholder dette, og fordi vi ønsker å ha et tilbud til folk rundt om i hele landet.

Organiseringen av Luftfartsverket har dermed ingen betydning i forhold til den samfunnsmessige rollen. Tvert imot, ved at vi omorganiserer på den måten som vi gjør nå, gir vi Luftfartsverket frihet til å kunne foreta løpende tilpasninger som ellers ville måtte gå gjennom et tungrodd byråkratisk system. Det tror jeg vil bedre situasjonen både for flyselskap og for passasjerer rundt om i landet. Så dette tror jeg er en meget god løsning, og Stortinget vil få rikelig anledning til å styre Luftfartsverkets aktiviteter i stort.

Kenneth Svendsen (FrP): Det var det siste som bekymret meg litt i denne debatten – at Stortinget skulle få rikelig anledning til å komme tilbake til denne saken. Rikelig anledning til å komme tilbake til saken betyr vanligvis under budsjettbehandlingen, kanskje på Plaza en sen nattetime. Når man mangler 120 mill. kr, finner man det opportunt på nytt å legge på en avgift på passasjerene – en avgift som passasjerene gjennom årtier har måttet betale for å bygge opp disse flyplassene.

Jeg hørte også at ministeren sa at hun ønsket bedre rimeligere priser for flyselskaper og passasjerer. Hva betyr det i realiteten? Jeg vil gjerne at ministeren sier litt om det, for det kan bety så mye. Det kan bl.a. bety at man ønsker å bruke den effektiviseringen som man legger opp til, til å senke brukergiften. Hadde det vært tilfellet, ville jeg ha vært veldig glad for det. Men siden vi står alene om vårt forslag, har vel ikke regjeringspartiene tenkt å gå inn for det.

Så har vi også nevnt dette med at vi ønsker brukerne inn i styret. Vi har bl.a. en del brukere som reiser som passasjerer. Veldig ofte er det personer som reiser i næringsrelatert virksomhet, og de kan da være tilknyttet større organisasjoner, som f.eks. NHO. Vi har flyselskappene, som også er en brukerguppe. I forbindelse med nedsettelsen av et styre må vi ta hensyn til at disse gruppene må være representert.

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg vil gjerne invitere samtlige partier til å være med på å unngå sene natteti-

memøter på Plaza Hotell, eller hvor det måtte være, som fører til en politikk som ikke er god overfor virksomheter som Luftfartsverket AS. Jeg skal gjøre mitt til at vi prøver å unngå slike kvelder.

Det vil være anledning for Stortinget til å komme tilbake til virksomheten i Luftfartsverket, i forbindelse med eiermeldingene som vil bli lagt fram med jevne mellomrom. Hvis det er tiltak som Luftfartsverket ønsker å få gjennomført, som er av en slik karakter at det bør behandles av Stortinget, vil det selvfølgelig bli lagt fram for Stortinget.

Så er det helt riktig som representanten Svendsen er inne på: Når det gjelder kjøp av tjenester, kommer det i de årlige budsjettene. Man har mulighet til å justere både omfanget, kvaliteten og prisene på det som blir tilbudt på det regionale nettet ved at staten kan gå inn og kjøpe tjenester. Jeg ser for meg mange muligheter. Så det er opp til oss, regjering og storting, å sørge for at vi har en god og langsiktig politikk vis-à-vis Luftfartsverket for å unngå kortsiktige budsjettløsninger – gjerne i en sen kveldstime.

Heidi Sørensen (SV): Det er i denne debatten blitt ytret noe om hvem som får lov til å spille på banen, og hvem som må sitte på reservebenken. Til det vil jeg si: Takke meg til en sulten spiller på reservebenken som vil ut på banen og delta, framfor en passiv høyreback som tusler rundt og er livredd ballen.

Fokusering på sikkerhet etter den 11. september i fjor har vært økende. I USA har det foregått en lang debatt om dette. Man har prøvd å sammenligne sikkerhetsnivået på europeiske flyplasser med sikkerhetsnivået på amerikanske. De fleste som har jobbet med dette, ser at sikkerhetsnivået på de europeiske flyplassene har vært høyere enn sikkerhetsnivået på de amerikanske. Derfor reverseerer amerikanerne nå sin politikk. Tidligere har det vært privat ansatt sikkerhetspersonell på de amerikanske flyplassene. Nå blir disse statsansatt, ikke i et AS, men i amerikanske forvaltningsbedrifter, for dette er det beste for å sikre langsiktighet i forhold til de ansatte, som er essensielt for å ta vare på sikkerheten.

Både Kristelig Folkeparti og statsråden har i dag prøvd å overbevise oss om at det ikke blir noen forskjell hvis vi gjør om Luftfartsverket til et aksjeselskap. Det er nesten så man har lyst til å spørre: Hvorfor gjør man det da? Men ser ikke statsråden at det er et paradoks når amerikanerne, som har vært de mest liberale, går i motsatt retning, og at vi nå skal gjøre Luftfartsverket til et aksjeselskap?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er mulig at jeg ikke har vært nok på fotballbanen til at jeg helt tar bildet med å sitte på reservebenken. Jeg har ikke sittet på reservebenken. Jeg vet iallfall at vi er ute på banen. Jeg er veldig fornøyd med at vi er der, og jeg er veldig fornøyd med at Luftfartsverket nå skal omgjøres til et AS, at det gis en fleksibilitet som gjør at de som reiser rundt om i landet vårt, kan få lov til å oppleve bedre tjenester enn de ville

ha gjort i et stivbeint system som manglet den fleksibiliteten.

Når det gjelder sikkerheten, må jeg si: Den tar vi på alvor, og den ønsker vi å ta på alvor. Det vil komme stadig strengere krav i forhold til sikkerhet, både internasjonalt og nasjonalt. Det er for Norge en stor utfordring i seg selv, med så mange flyplasser som vi har. Men da må jeg spørre: Hva klarer vi å oppnå når det gjelder et godt sikkerhetsnivå, når man tenker «security», som man har vært opptatt av etter 11. september i fjor? Det tror jeg faktisk ikke avhenger av om den som jobber i systemet, er statsansatt og har en annen merkelapp på seg om at man er statsansatt eller ikke. Sikkerheten avhenger av hvilke tiltak man setter i verk for at den skal bli bedre. Det kan gjøres totalt uavhengig av organisasjonsform, eller hva det måtte være. Sikkerheten må vi kjøre egne tiltak på, og det kommer vi også til å gjøre i Norge.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

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

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg reiser ganske mykje med fly. Det gjer mange i Arbeidarpartiet. Likevel vil me røysta mot aksjeselskap i kveld. Me trur at viktige samfunnsinteresser berre vert tekne i vare med noverande organisasjonsmodell. Men likevel er det slik at når fleirtalet bestemmer at det skal vere eit AS, så tillèt me oss å blanda oss inn i korleis det bør vera.

Så kjem eg fram til det lenge annonserte forslaget som Arbeidarpartiet vert ståande åleine om, og som me framleis meiner er eit strålende forslag. Det er ein kraftig irritasjon der ein tener pengar, og der ein er i nærleiken av å tena pengar på flyplassane i dette landet. Ein jobbar hardt for å få eigne AS, slik at ein får behalda pengane sjølv, eventuelt betala ein liten bit til staten. Me har lyst til å førebyggja ei full forvitring av heile solidaritetssystemet. Det me føreslår, er ikkje å svekkja det solidariske systemet, men å styrkja det ved å gje ein liten ventil til dei som tener pengar og ikkje får behalda noko sjølve. Me viser til at det kunne vore gjort sånn, og ber Regjeringa koma tilbake med ei vurdering av at dei flyplassane som går med overskot, kan få behalda 1–3 pst. av omsetninga, og så deretter 10–20 pst. av overskotet. Det kunne gje nokre flyplassar, f.eks. Stavanger og Bergen, kanskje 20–25 til 50–55 mill. kr i året, før dei sender resten – mellom 150 og 200 mill. kr – til felleskassa. Sånn ville me få dei til å slutta å jobba for å få eigne AS, for det er altså det som trugar systemet. Eg er glad for at statsråden seier at ho er open for nye forslag. Eg meiner faktisk at det er eit handslag og eit kompromiss som kunne bevara det solidariske systemet.

Tidlegare i dag snakka me om ei såkalla incitamentordning for kollektivtrafikken, der kommunar og storbyar som er flinke til å bruka pengar på kollektivtrafikk, skal få påskjøning frå staten. Då er det klart at ein påskjøner ikkje berre dei som vil, men me påskjøner også dei som kan. Det kan vera nokre som kanskje får uforholdsmessig mykje pengar, nokre som har god råd og ikkje

brukar pengar, og så er det nokre som har dårleg råd og brukar mykje pengar, og dei påskjøner me. Så me påskjøner ikkje alltid berre vilje, men òg evne, og dette er jo ein måte å påskjøna evne på. Og me trur faktisk at dei stadene det gjeld, ville tena meir når me i tillegg er opne for å bruka meir offentlege pengar og ha høgare eigenkapital. Så det heng altså på greip. Eg vonar me kjem tilbake til dette som eit alternativ til AS-framstøytane i framtida, for dei vil koma.

Eg tek hermed på vegner av Arbeidarpartiet opp forslag nr. 1.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Tor-Arne Strøm (A): Representanten Ausdal Starrfelt har redegjort for det forslaget som Arbeidarpartiet har kommet med. Det må ikke være sånn at det skal være farlig å få vurdert det. Det må jo gå an å ha muligheten til å se på ting. Så jeg vil si til representantene Kjæstad, Geir-Ketil Hansen og Jan Sahl at man trenger ikke være bekymret fordi man ønsker å få en vurdering av tingene. Det må være lov. Det har vært mange vedtak som har vært gjort med et pennestøk i de såkalte seine nattetimer, hvor man omdanner både Luftfartsverket til AS og, jeg hadde nær sagt, mer til. Så den bekymringen er grunnløs. Vi er for et solidarisk system, det skal vi ha. Men vi må også ha muligheter til å se på hvordan dette vil fungere.

Så til Jan Sahl, som snakket om at han liker å være passiv medspiller istedenfor å sitte på reservebenken. Da er jo nær sagt de antydninger som er kommet både fra Arbeidarpartiet og andre om at man føler seg bekvem ved å være en passiv medspiller i Regjeringen, riktige. Da synes jeg det er bedre å sitte på benken og kanskje ha muligheten til å komme inn på et annet lag. Så jeg føler det veldig bekvemt å være på reservebenken, for da har vi muligheten til å trene og kanskje komme inn på et annet lag.

Jeg synes det er viktig at man får tatt tak i ting og får vurdert det, og så får man jo se hva utviklingen blir for Luftfartsverket. Det er klart at det kan være bekymringer på begge sider, men la oss nå først se på forslagene og få dem vurdert på en skikkelig måte. Jeg er da også veldig fornøyd med at statsråden er innstilt på å se på de tingene som kommer.

Presidenten: Med andre ord: Det blir spørsmål om hvilken trener man har.

Petter Løvik (H) (leiar for komiteen): Eg er svært glad for det vedtaket vi gjer i kveld, og for at Regjeringa får fullt gjennomslag for forslaget når det gjeld omdanning av Luftfartsverket. Men eg tillèt meg å kome med eit hjartesukk. Eg sluttar aldri å forbause meg over Det norske Arbeidarparti og avstanden mellom liv og ord og lære som dei kan prestere, bl.a. i denne saka.

Arbeidarpartiet hadde m.a. to bekymringar ved den modellen vi la fram, og som i dag blir vedteken. Det var

omsynet til solidaritet, og det var omsynet til politisk styring. Kva skjer? Når det gjeld solidarisk finansiering av Luftfartsverket, har vi vore einige om modellen, men no legg Arbeidarpartiet fram eit forslag der Ausdal Starrfelt seier i klartekst at dette vil kunne tilføre ein del flyplassar 25–55 mill. kr pr. år, og uavhengig av inntektsnivået vil dette føre til at nokre andre blir skadelidande. Det er ikkje solidaritet i praksis.

Så seier det same partiet, pluss eit par andre, at litt av problemet med omdanninga er dette med at vi manglar politisk styring. Poenget med omdanninga er å gi ein større fridom, men vi skal halde stramme taumar og ha klare politiske styringssignal overfor Luftfartsverket. Men så presterer det same Arbeidarpartiet ved representanten Strøm å kome inn her og seie at i Budsjett-innst. S. nr. 6 skal dei foreslå ein kraftig auke av eigenkapitalen i Luftfartsverket. Trur Arbeidarpartiet at ved å tilføre masse ekstra kapital utover det Regjeringa har lagt opp til for å kunne halde styring med dette, vil ein auke den politiske styringa? Skal ein ha fleirtal saman med Framstegspartiet for dette utan noko styringssignal, eller skal ein ha fleirtal saman med SV og gi andre klare detaljstyrande formuleringar i dette? Eg gler meg verkeleg til å sjå dette, men det er avstand mellom liv og lære – det at når Luftfartsverket først er blitt AS, kan vi berre hive på masse pengar. Det er ikkje noka leikegrind full av pengar for eit frislept luftfartsverk vi vil ha. Vi skal etter vårt syn ha eit luftfartsverk som skal utføre dei oppgåvene vi har sett dei til å gjere, og vi må ha ein balanse mellom kapitaltilførsel og dei oppgåvene dei skal utføre.

Jan Sahl (KrF): Det har avspeilet seg en rørende omsorg for Kristelig Folkeparti i denne debatten fra opposisjonens side. Jeg takker for at det er noen som har omsorg for oss, som sannsynligvis synes at vi er ute på gale veier. La meg nå bare få slå fast fra denne talerstol at vi befinner oss meget vel på banen.

Så til et viktig spørsmål her: Vi blir anklaget for at dette er et første steg på veien mot å privatisere. Kristelig Folkeparti vil ikke privatisere Luftfartsverket – det er snakk om et statlig AS. Men hvem er det som tar det første skrittet på veien i retning av at folk skal få tro på at man skal privatisere? Jo, nettopp Det norske Arbeiderparti, som nå legger til rette for at man skal få begynne å ta av overskuddet til eget bruk. Det er første skritt i retning av privatisering. Jeg vil si til representanten Tor Arne Strøm, som har samme utgangspunkt som jeg, vi bor i Nordland, Bodø Lufthavn er vår stamflyplass, Tromsø ligger litt lenger nord: Disse flyplassene har dessverre ikke overskudd, men andre skal altså få ta av overskuddet og gjøre Bodø og Tromsø til enda større minusflyplasser. Er det en rettferdig måte å fordele midlene på? Jeg spør.

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

Geir-Ketil Hansen (SV): Noen ord til Arbeiderpartiets forslag om å få utredet spørsmålet om hvorvidt fly-

plasser skal få mulighet til å beholde deler av overskuddet. Representanten Strøm sier at det må jo være lov å få utredet den slags spørsmål, og vi kan gjerne si at det i utgangspunktet er et ufarlig forslag, på den måten at man bare ber om å få noe utredet. Men det som overrasker meg, er for det første at det kommer fra Arbeiderpartiet. Jeg må bare innrømme at jeg hadde ikke vært overrasket om forslaget hadde kommet fra Fremskrittspartiet eller Høyre, men jeg er overrasket over at det kommer fra Arbeiderpartiet, og over det signalet det gir om hvilken politikk man ser for seg i tiden framover. For dette er å slå beina under det sentrale prinsipp som norsk luftfart har vært styrt etter når det gjelder flyplasser, nemlig det solidariske prinsippet. Og hvis man slår beina under det, kan man få en utvikling hvor det skal bli store problemer med å drive det flyplassnettet vi har i dag, for det er nemlig bygd på det prinsippet at overskuddet fra noen flyplasser har gått med til å finansiere det øvrige nettet. At et slikt forslag kommer fra Arbeiderpartiet, og at det gir et slikt signal, overrasker meg, og det skuffer meg.

Så til Petter Løvik, som er kritisk til at vi foreslår en høyere egenkapital. Det forslaget er basert på de beregninger som ligger i saken, beregningene i forhold til prognoser for kostnadsøkning, som vi mener er for lavt stipulert, og vil få som konsekvens betydelig effektivisering – urimelig høye effektiviseringskrav – som vil kunne gå ut over bl.a. flyplasstrukturen og tilbudet til de reisende. Det er det ene momentet. Det andre momentet er de store investeringsoppgavene som Luftfartsverket står overfor. Så forslaget er basert på de vurderinger som ligger i saken, og der har vi kommet til en annen konklusjon enn hva Regjeringen og regjeringsfraksjonen i samferdselskomiteen har gjort.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Me hadde ein ganske ryddig budsjettdebatt, så me kan vel ta oss tid til å diskutera litt noko me er usamde om, sjølv om det kan gjera at vi held på 10–15 minutt lenger utover natta. Eg har vore mange år i dette huset både på benken og på banen, og det har sine fordelar og ulemper alt, det kan eg seia. Men å vera på benken når ein får påverka utfallet, synest eg er ganske kjekt, og det har me faktisk fått gjort i dag. Akkurat her får me ikkje gjort det korkje med prinsippforslag eller med vårt tilleggsforslag.

Det er jo ein merkeleg situasjon å vera i at Høgre påstår at me ikkje er solidariske. Me ber altså om ei vurdering av korleis dette systemet kunne ha vore. Hadde andre parti vore såpass opne som statsråden var, kunne me jo ha gjort det om til eit oversendingsforslag, men dersom det er såpass nedsabla som eg føler det er av partia i salen, ser eg ikkje noko poeng i det. Det er altså ein føresetnad at denne overskotsdelinga – det at dei skal få behalda litt sjølve, ein liten prosent, på desse flyplassane som tener pengar – ikkje skal gå ut over investering og drift av dei flyplassane som går med underskot. Me trur – som det har vist seg på mange område, og der det er støtta av mykje folk frå alle politiske parti – at det å få ei lita påskjøning for å stå på fører til at ein tener meir pengar, altså me trur på meir inntening. Me veit at ein høgare eigen-

kapital gjev sterkare ryggrad til å lånefinansiera meir, og me seier også at me ikkje kan ha eit tak på offentlege kjøp. Det må me sjå i samanheng med dei andre elementa, og det betyr at me i ein overgangsperiode fram til me tener nok pengar i dette nye systemet kan auka dei statlege løyvingane.

Og så eit spørsmål til Høgre. I mitt fylke, der Sola er flyplassen, er det mest berre Høgre-ordførarar, dessverre – det er eit blått fylke. I styret på Sola er både ordførarane i Stavanger, Sandnes og Sola, som er Høgre-folk, i tillegg til fylkesordføraren. Dei jobbar for at Sola flyplass skal verta Sola lufthavn AS. Det er det som er trusselen mot det solidariske systemet. Eg lurar på korleis Petter Løvik vil møte dei når dei ber om det og han skal prøva å seia det som eg ikkje har klart å forklara til dei same Høgre-folka, at det solidariske systemet må stå fast utan nokon som helst modifikasjon. Me foreslår faktisk eit kompromiss her – eit politisk kompromiss, eg ser det – men me trur dette kan vera liv laga.

Bjørgulv Froyn (A): Jeg ble stimulert til å ta ordet da jeg overhørte representanten Løviks ideologiske presentasjon i debatten om Luftfartsverket, og ble litt imponert over hvordan han kunne sette det inn i en såpass stor sammenheng som skillelinjene i politikken.

Nå ble det tidligere snakket om sene kveldstimer, og at mye rart kunne oppstå da. Nå er jo klokken ikke mer enn ti over sju, så det er kanskje litt tidlig på kvelden til at man kan være såpass yr i tanken, men jeg noterte meg iallfall det som ble sagt. La meg da varsomt – meget varsomt – forsøke å fortelle litt om tenkningen bak. For dette er jo ikke en idé som har dukket opp fra intet. Dette har vi sett praktiske erfaringer med.

Et viktig incentiv, både i det private og det offentlige, for å få til et stimulerende samarbeid mellom ansatte og ledelse har vært å finne ordninger for overskuddsdeling, eller bonusordninger og andre systemer, som har gått på en produktivitetsvekst. Og det er der det ligger: Å skape et grunnlag for en produktivitetsvekst. Det inviterer man til, og det er definitivt ikke noe omvendt Robin Hood-prinsipp. Det har sannsynligvis ikke noe med Robin Hood å gjøre i det hele tatt. Det som imidlertid hadde vært et poeng, var at vi hadde fått en stimulans i bransjen, blant de ulike flyplassene, slik at effektiviseringen, optimaliseringen i bruk av ressursene, ble mye bedre, og at *det* ble stimulert, og ikke at det skulle framstå som en trussel mot de små flyplassene. Tvert om, dette skal være like stimulerende, like interessant, like spennende for de små flyplassene som i dag mottar tilskudd, som det er for de store, som har muligheten til et overskudd.

Ellers er jeg når som helst beredt til en solid og givende ideologisk debatt, men jeg tror jeg ville funnet et annet tema enn Luftfartsverket.

Petter Løvik (H): Dei to siste innlegga gjer at eg må ta ordet.

Representanten Ausdal Starrfelt spør om eg kan møte lokale Høgre-folk i Sola-området og seie det same som eg har sagt her, og svaret er ja. Eg har sagt akkurat det

same på Sola-konferansen tidlegare i år. Vi skal sjå på nye måtar å trekkje det private initiativet inn i flyplassbygging og betring av flyplassane på, men eg trur det er svært farleg å angripe dette via den felles finansieringsmodellen vi har i dag. Eg trur vi må ha ordningar på utsida av dette, der vi trekkjer inn eit slikt initiativ.

Mi åtvaring går difor utelukkande på det å begynne å trekkje ut midlar av det som i dag er eit felles system. For vi veit at dette, som det heilt korrekt har vore sagt tidlegare, vil føre til ein av to ting: anten at staten må inn med meir pengar, eller at det går ut over andre flyplassar.

Nye incentivordningar – ja, men hald for all del desse utanfor det solidariske finansieringssystemet for flyplassar.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg har i denne debatten hørt litt om å være på banen og å være på innbytterbenken. Min oppfatning er at de partiene som har hatt ordet, verken er på banen eller på innbytterbenken. Og når man forteller hva ordførerne i Sola-området ønsker, så bør jo ikke det være noe sjokk. Jeg har vært i Kirkenes, og der ønsker ordføreren mer penger til Kirkenes lufthavn. Jeg har vært i Bodø, og der ønsker man penger til Bodø lufthavn. Det er noe vi må forholde oss til hele tiden, uten at vi skal springe etter dem av den grunn.

Så syntes jeg at jeg i Bjørgulv Froyns innlegg hørte at han vurderte dynamiske virkninger i forhold til hvordan man skulle få flyplassene til å fungere. Det må være noe helt nytt fra den kanten.

Jeg hadde ønsket at man istedenfor å snakke om hva man skal gjøre med disse 45–55 mill. kr som skal tilbake til flyplassene, hadde brukt mer tid på å diskutere hvordan vi kan få dette så effektivt som mulig, hvordan vi skal klare å få disse 55 mill. kr, 100 mill. kr, eller hva overskuddet en gang i tiden blir, tilbake til passasjerene, slik at passasjeravgiften blir lavere og det blir billigere å fly i dette landet. Jeg hadde håpet at engasjementet for den type tenkning hadde vært større her i salen, istedenfor å fordele penger til flyplasser.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 887)

S a k n r . 5

Innstilling frå samferdselskomiteen om BaneTele AS (Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 4 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) kap. 4.2)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til Arbeiderpartiet og 5 minutter til de øvrige gruppene.

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

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Bjørgulv Froyn (A) (ordfører for saken): Arbeidet med denne innstillingen har tatt en del tid fordi komiteen oppfattet at dens ansvar ikke bare var et spørsmål om å forlenge statslånet til BaneTele og refinansiering og privatisering av selskapet; i like stor grad har komiteens arbeid vært konsentrert om BaneTeles arbeid med GSM-R, og med det sikkerheten på jernbanen. Jeg vil først konsentrere meg om sikkerhetsproblematikken og kommunikasjon mellom togpersonale og togledelse i en nødsituasjon.

Komiteen hadde denne saken til behandling i forbindelse med Innst. S. nr. 274 for 2001-2002, jf. St.prp. nr. 66 for 2001-2002, Om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m., og i den forbindelse uttalte et flertall i komiteen følgende:

«Flertallet ber om at Samferdselsdepartementet prioriterer dette arbeidet høyt, slik at det ikke blir nødvendig å søke om ytterligere dispensasjoner.

Flertallet ønsker at utbygging av GSM-R skal skje slik at det gis mest mulig synergieffekt for det samlede tilbudet innen telekommunikasjon i Norge. Flertallet forutsetter at Samferdselsdepartementet kommer tilbake til denne saken i statsbudsjettet for 2003.»

Dette gjorde ikke departementet, og i St.prp. nr. 1 heter det følgende:

«Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om utbygging av GSM-R.»

Dette var ikke tilfredsstillende for komiteens flertall. Kort tid etter framleggelse av St.prp. nr. 1 fattet Regjeringen en beslutning om å sette ut både utbygging og drift av GSM-R på anbud, samtidig som Jernbaneverket ble pålagt å sørge for at BaneTele leverte tilbake sin konsesjon for GSM-R til Post- og teletilsynet. Bekymringen i komiteen var ikke først og fremst et spørsmål om BaneTeles framtid som selskap. Bekymringen gjaldt sikkerheten.

Dagens radiokommunikasjonssystem er et system som er gått ut på dato, og muligheter for kjøp av reservedeler er bl.a. ikke lenger til stede. Vi er blitt opplyst om at dette er realiteten allerede for seks samband. I tillegg har Norge gjennom EUs transportdirektiv forpliktet seg til en regulering av en fellesstandard for jernbanetransporten. Som følge av dette direktivet har 32 land, inklusiv Norge, ratifisert en avtale om togframføring som forutsetter GSM-R. Dette innebærer enkelt sagt at andre, varige alternativer for utbygging av et nytt sikkerhetssystem enn GSM-R ikke finnes.

Det som var vanskelig å ta et endelig standpunkt til i komiteen, var de opprinnelige dispensasjoner fra kravforskriftens bestemmelser om kommunikasjon som Jernbanetilsynet hadde gitt, og de nye dispensasjonene tilsynet senere gav etter søknad fra Jernbaneverket. Et flertall i komiteen har derfor valgt å ta til etterretning tilsynets siste dispensasjonsvedtak, som innebærer en forlengelse av den generelle dispensasjonen fram til 1. oktober 2004, med unntak av strekningen Bodø–Rognan, som fortsatt har en dispensasjon begrenset fram til 1. januar 2004. Det er samtidig flertallets syn, og her er flertallet på linje med tilsynet, at GSM-R-systemet til-

fredsstiller kravforskriftene til et nødkommunikasjonssystem. Komiteens flertall ser derfor på GSM-R som en prioritert løsning for togkommunikasjonssystem i Norge. Det er i dette perspektivet at flertallet fremmer forslag om at Regjeringen skal sørge for at et GSM-R-system kommer på plass, som kan oppfylle Jernbanetilsynets krav innen 1. januar 2005. Unntaket gjelder også her Bodø–Rognan, hvor systemet skal være på plass fra 1. januar 2004.

Togdriften på jernbanen er sårbar. GSM-R vil kunne utgjøre grunnstammen i framtidens togstyringssystemer. Det kan erstatte dagens sikrings- og signalsystemer og dermed bidra til en sikrere og mer effektiv drift. Det vil være av avgjørende betydning at Jernbaneverket beholder fokus på GSM-R, og at midlertidige eller avbøtende tiltak ikke bidrar til å forsinke eller kreve ressurser i et slikt omfang at de kan forsinke utbyggingen av GSM-R. Så langt sikkerheten.

Bakgrunnen for etableringen av BaneTele var å muliggjøre en verdiøkning av de da eksisterende fibernett som var tilknyttet jernbanens infrastruktur. Dette ble utdypet i St.prp. nr. 80 for 2000-2001. Nettet utgjorde ved etableringen av selskapet 4 200 km. I 2001 kjøpte BaneTele konkursboet etter Enitel og kunne dermed øke sin disponible fiberkapasitet til ca. 12 000 km. Dette var grunnlaget for komiteeflertallets merknad om at en utbygging av GSM-R skulle skje slik at det kunne oppnås størst mulig synergieffekt for det samlede tilbudet innen telekommunikasjonen i Norge.

Ut fra ønsket om at BaneTele skal være et godt og konkurransedyktig redskap, er det viktig at selskapet får de rammebetingelsene som er nødvendige. Det gjelder både kapitalstruktur og mulig alliansebygging. Her viser jeg også til flertallets forslag om at Kongen får fullmakt til å omgjøre statslånet, som er en del av saken, til ansvarlig lån. For flertallet er det ikke avgjørende hvem som er selskapets generalforsamling. Flertallet forutsetter imidlertid at de nye industrielle løsninger som kan dukke opp for selskapet, skal legges fram for Stortinget som egen sak. For øvrig er det komiteens mening at løpetiden for statslånet til BaneTele forlenges til 30. juni 2003.

Det er et utålmodig flertall som ligger bak denne innstillingen. Jeg sa innledningsvis at det har tatt tid. Noe av tiden har også vært knyttet til at det var et annet flertall i komiteen enn det som ble det endelige flertallet. Hadde det opprinnelige flertallet blitt værende, ville det også blitt forslag til et annet vedtak. Det som har vært viktig, og som jeg tror jeg har hele komiteen bak meg for å si noe om, er at vi har ingenting å gi i spørsmålet om sikkerhet på jernbanen. Vi har ingenting å gi i spørsmålet om sikkerhet på jernbanen! Sikkerhet på jernbanen er ikke en akademisk debatt. Det er å forholde seg til den virkeligheten vi befinner oss i, og gjøre noe med det. Vi ser for mange eksempler på at vi henger etter i å kunne gi god nok trygghet når det gjelder transport på jernbanen.

Men på ett punkt deler man seg. Jeg tror at for det flertallet som fremmer forslaget i dag, er det viktig at i arbeidet med sikkerheten kan man ikke gjøre småting til

(Froyn)

religiøse temaer. Vi forflytter noe en tid. Vi snakker om noen få måneder, hvor vi forlenger muligheten til å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for at sikkerheten skal være optimal. Det gjør vi i en visshet om at det samtidig vil være viktig at vi har med oss på laget en regjering, og at vi har med oss på laget et departement som ser betydningen av dette på samme måten.

Jeg tror vi alle sammen ville hatt et problem dersom denne saken, som er av så stor viktighet, skulle innebåret at Stortinget hadde måttet instruere Regjeringen til tiltak, hvor Regjeringen også i mindre grad ville vært en konstruktiv medspiller.

Vi legger vekt på at BaneTeles kompetanse bringes videre. Det står det også i forslaget til vedtak. Den kompetanse som er utviklet i BaneTele, er av betydning for gjennomføringen av hele utbyggingen av GSM-R og er av betydning for at den industrielle synergieffekten som ligger i den fiberkapasiteten som nå er til disposisjon for BaneTele, blir såpass stor som vi har forventninger om, og at det vil kunne spille en rolle i den framtidige utviklingen og utbyggingen av nett i Norge.

Med dette anbefaler jeg det som er komiteens innstilling.

Petter Løvik (H): Regjeringa hadde to målsetjingar då denne saka blei lagd fram. Den eine var å få ei opprydding i eigarskapen til BaneTele. Den andre var så raskt og så godt som mogleg å kunne oppfylle dei krava til sikkerheit på tog som ligg frå Jernbanetilsynet. I dette ønskte Regjeringa og regjeringspartia også ei klargjering av ansvarsforholda for kommunikasjon mellom togpersonalet og togleiinga.

I dag er BaneTele eid av Jernbaneverket. Jernbaneverket har også ansvaret for togsikkerheit. BaneTele har eit stort potensial som kommersiell aktør i telemarknaden og er samtidig ein svært aktuell kandidat til å byggje ut togradiosystem med GSM-R, som representanten Froyn var inne på.

Med Jernbaneverket som eigar har vi pålagt Jernbaneverket ei vanskeleg dobbeltrolle, i og med at dei også har ansvaret for togsikkerheit. Derfor går Regjeringa inn for å overføre BaneTele til Nærings- og handelsdepartementet og lyse ut utbygginga av GSM-R, altså togradiosystemet, på anbod. Ansvaret for togsikkerheit ligg sjølv sagt framleis i Jernbaneverket. Det er viktig å understreke. Eg er svært glad for at vi får gjennomslag for desse punkta i Stortinget i kveld.

Når det gjeld sikkerheit, understrekar vi fullt og heilt at vi skal følgje det som Jernbanetilsynet krev, også før GSM-R-nettet er på plass. Eg er veldig glad for det som representanten Froyn sa i det førre innlegget. Eg føler at vi no har ein brei allianse i Stortinget, og at Regjeringa får full støtte for den måten som både raskast og sikrast vil gi oss best mogleg togsikkerheit.

Kenneth Svendsen (FrP): Dette har, som mange har sagt, vært en lang sak, der vi bl.a. hadde høringer.

Dette er egentlig to saker. Det ene går på sikkerheten og utbygging av GSM-R. Etter å ha fulgt med på Arbeiderpartiets måte å takle dette på, må man si at ordtaket opp som en løve og ned som en skinnfell passer veldig godt. Her har man gjort mye.

Jeg oppfattet halve innlegget til Bjørgulv Froyn som en lang bortforklaring av tidligere standpunkter. Froyn var veldig opptatt av ikke å instruere Regjeringen i dette. Det er litt forunderlig. Det må være slik at Arbeiderpartiet var veldig korttenkt, da, siden de gikk ut med pressemelding og tok kontakt med pressen om at målet var å instruere Regjeringen. Når man fikk tenkt seg om natta over, gav man opp den linja.

Men det er faktisk slik at det Arbeiderpartiet har gjort i denne saken, er at de har gått vekk fra sikkerhet. De har altså gått bort fra dispensasjon som Jernbanetilsynet har gitt, med tre måneder, noe som de ikke var villige til dagen før. I tillegg til det har de gått vekk fra at det er nødvendig å bygge GSM-R på jernbanestrekningen Bodø–Rognan. Da var det slik at nå er det nok med GSM på den strekningen. For en uke siden var det altså ikke nok med GSM her, da var det en sikkerhetsrisiko. For det er slik at når to tog med GSM-systemet går imot hverandre og man skal ta telefonen, slik jeg har oppdaget flere ganger når jeg har ringt, og det står «nettverk opptatt», når man ikke den andre. Det var også en av begrunnelsene til Arbeiderpartiet for ca. fire dager siden, men den begrunnelsen er ikke til stede lenger.

Her har man altså sklidd på sikkerheten. Jeg vet ikke om det var målsettingen, at man skulle få lov å være med på banen, eller hva det var for noe, om de var lei av å sitte på innbytterbenken. De er på banen nå, og det de har sørget for, er dårligere sikkerhet. Det er beklagelig, men sånn er det. Derfor går vi imot de alternative forslagene både under I og II.

Når det gjelder dette med BaneTele-selskapet, må jeg si flertallet – også her med Arbeiderpartiet i spissen – ikke tar mye vare på et statlig aksjeselskap som har en unik mulighet til å bygges opp til å bli en slagkraftig konkurrent til Telenor. Her hopper man av, selv om man vet at det er 22 pst. egenkapital i selskapet, og det burde ha vært 40 pst., selv om vi vet at ved å gjøre om dette lånet til egenkapital, som for Arbeiderpartiets del for en uke siden var et «must», kan vi få egenkapitalen opp – ved å omgjøre statslånet får vi egenkapitalen opp i 33 pst. Men her har man altså hoppet av.

Det er vel slik at det ordtaket som jeg nevnte i stad, opp som en løve og ned som en skinnfell, passer veldig godt på Arbeiderpartiets måte å opptre på. Ikke nok med at det beskriver måten de har gjort dette på, men jeg må si at jeg synes det var en meget useriøs måte man behandlet så viktige ting på. Her hadde man muligheten til å være med og sikre en statlig bedrift, en statlig kapital, som man selvfølgelig kunne selge på et senere tidspunkt, og så rammer man selskapet på den måten man gjør. Jeg synes det er viktig å få fram.

Jeg vil også trekke fram at Fremskrittspartiet har en egen merknad som jeg synes det er forunderlig at regjeringspartiene ikke er med på:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke at dersom det skulle oppstå en situasjon hvor det aktualiseres en utvanning eller salg som følge av en industriell løsning med et privat selskap, må dette på en egnet måte forelegges Stortinget som egen sak.

Disse medlemmer vil understreke at en slik industriell løsning må bidra til at det skapes en slagkraftig norsk konkurrent til Telenor.»

Men det er tydelig at det ikke er et ønske verken fra Senterpartiet eller andre at man skal gjøre det.

Jeg tar herved opp forslagene som Fremskrittspartiet har i innstillingen.

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

Heidi Sørensen (SV): For oss handler denne saken først og fremst om sikkerhet på jernbanen. Det handler om at vi skal ha en så god sikkerhet at vi aldri mer skal oppleve det vi opplevde ved Åsta-ulykken. Det handler om at vi skal ha en sikkerhet som er fullt på høyde med, og helst litt bedre, enn den man har i resten av Europa.

For oss er det ingen tvil om at det man har valgt som sikkerhetssystem, GSM-R, gir den beste kommunikasjonen. Det er det vi skal bygge, og det er det vi har jobbet for.

Det er for SV ikke noe mål å instruere Regjeringen i denne saken. Det er for oss kun et mål å sikre en best mulig sikkerhet på jernbanen, og at den infrastrukturen vi bygger i den sammenheng, forblir på statlige hender.

Jeg er glad for at komiteen kan stå sammen om så pass mye som vi gjør i denne saken. Vi står sammen om at GSM-R-nettet skal være statlig. Det er viktig for oss. Vi står også sammen om å bevare kompetansen i BaneTele. Men for SV er det likevel viktig å si at det er ting som skiller oss i forhold til flertallet. Vi ville ikke akseptere den utsettelsen som det medførte å gi enda en dispensasjon på når GSM-R-nettet skulle være ferdig. Vi kunne heller ikke godta at man på strekningen Bodø–Rognan skulle greie seg med andre løsninger enn GSM-R. Når det er sagt, må jeg si at jeg noen ganger undres i denne salen. Det er bare noen timer siden Fremskrittspartiet skulle legge ned Nordlandsbanen. Så går det et halvt døgn, og da er det maktpåliggende å bygge GSM-R på strekningen. Selv om jeg står sammen med Fremskrittspartiet i at det er viktig å bygge GSM-R på den strekningen, er min begrunnelse for det at Nordlandsbanen skal bestå. Hva Fremskrittspartiet begrunner det med, er jeg litt mer usikker på sett i lys av at de skal legge ned hele suppedasen.

Jeg tror at bygger vi GSM-R-nettet, er det en infrastrukturbeslutning som vi kommer til å tenke tilbake på som en nyttig og viktig sak som hadde fortjent langt større oppmerksomhet enn det den har fått i salen i dag og i media for øvrig. Det nettet som bygges, har stor kapasitet, og det vil også være interessant til bruk for andre ting enn jernbanekommunikasjon. Jeg er derfor glad for at denne infrastrukturen skal forbli på statlige hender i Jern-

baneverket, og håper at vi får et godt samarbeid i hele komiteen om denne saken framover.

Odd Holten (KrF): Noen få ord om en viktig sak.

Kristelig Folkeparti ønsker at statens forvaltning av eierskapet til BaneTele AS skal overføres fra Jernbaneverket til Nærings- og handelsdepartementet med virkning fra 1. januar 2003. Vi mener det er nødvendig med et klarere skille mellom BaneTeles mer kommersielle virksomheter innenfor telekommunikasjon og Jernbaneverkets behov for sikkerhetskommunikasjon.

De samfunnsmessige og sikkerhetsmessige sidene ved togkommunikasjon vil Jernbaneverket ivareta gjennom avtaler med BaneTele eller andre teleoperatører. Endringer i selskapets eierskap skal dessuten legges fram for Statens jernbanetilsyn før det tas en endelig beslutning i saken. Overføringen vil kunne danne grunnlag for å selge statens aksjer i BaneTele AS og bringe private eiere inn i selskapet. Regjeringen går samtidig inn for at statslånet som BaneTele ble innvilget ved etablering av selskapet, skal refinansieres så raskt som mulig i det private kapitalmarkedet.

BaneTele har i dag betydelig bredbåndskapasitet utover jernbanens nødvendige behov. Det er derfor hensiktsmessig å få inn andre eiere i BaneTele.

BaneTele fikk i juli 2001 et lån fra staten på 209 mill. kr med en løpetid på ett år. Dette statslånet er blitt forlenget to ganger. Regjeringen ønsker at lånet skal refinansieres innen utgangen av året, men åpner for at statslånet kan forlenges fram til 30. juni 2003 dersom det skulle bli nødvendig.

Kristelig Folkeparti mener at Jernbaneverket raskt skal gjennomføre tiltak som tilfredsstiller Jernbanetilsynets bestemmelser om kommunikasjon mellom togpersonale og togledelse i en nødssituasjon. Dette er det heller ingen stor politisk uenighet om, heldigvis.

For at sikkerheten på jernbanestrekninger uten tog-radio skal ivaretas, legges det til grunn at det snarlig skal gjennomføres særlige tiltak. Aktuelle tiltak vil være å ta i bruk kommersielle løsninger for radiokommunikasjon og mobiltelefoni. Slike tiltak må oppfylle Jernbanetilsynets krav om togkommunikasjon i påvente av GSM-R.

Kristelig Folkeparti sier seg enig i at Regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en sak om utbygging av GSM-R når det foreligger nærmere avklaringer knyttet til organisering og finansiering. En forutsetning er at kvalitetssikring av planene om utbygging av GSM-R må gjennomføres før prosjektet kan tas opp til bevilgning.

Etter en noe prøvende periode har komiteen, etter rimelig grundige drøftinger, kommet fram til et flertall i denne viktige saken.

Jorunn Ringstad (Sp): Eg vil starte med å seie at eg er godt nøgd med innstillinga som komiteen har lagt fram i saka om BaneTele AS.

Senterpartiet har vore oppteke av å sikre at BaneTele AS framleis skal vere statleg eigd, og ikkje privatisert, slik Regjeringa føreslo. Eg er difor tilfreds med at heile komiteen slår fast at BaneTele AS ikkje skal seljast no,

og at dersom det er aktuelt med nye industrielle løysingar, skal dette leggjast fram for Stortinget. Senterpartiet er òg tilfreds med at ein samla komite meiner at eigarskapen til Jernbaneverket sin infrastruktur framleis skal bli verande i Jernbaneverket. BaneTele skal altså ikkje privatiserast, slik Regjeringa la opp til. Men Regjeringa får fullmakta, som det vart bedt om, til å forlengje løpetida for statslånet og også fullmakt til å gjere statslånet om til ansvarleg lån.

Senterpartiet har mange gonger gitt uttrykk for at tryggleik skal prioriterast høgt på jernbanesida. Vi er difor utolmodige når det stadig dreg ut før det blir utbygt sikker togkommunikasjon for alle jernbanestrekningar. Når vi får opplyst at det er gitt forlengd frist for utbygging av kommunikasjonssystem, blir tolmodet sett på ei alvorleg prøve.

I høyringane i komiteen har statsråden gitt uttrykk for at det er GSM-R-systemet som vil vere det framtidige kommunikasjonssystemet. Dette systemet er, som komiteen har fått opplyst, valt av fleire andre land og er såleis eit internasjonalt system.

Primært ville Senterpartiet no sett ein eksakt, kort tidsfrist for kva tid GSM-R-systemet skal vere innført på alle jernbanestrekningar. Men vi ser at det kan vere visse usikre moment for kva som er praktisk mogeleg når det gjeld utbyggingstempoet. I tillegg meiner vi det også er viktig å få ut mest mogeleg av økonomiske og tidsmessige synergjar ved å samordne utbygginga i høve til andre nettutbyggingar og nettoperatarar.

Vi har difor valt ikkje å vere med og setje eksakte fristar for når GSM-R skal vere utbygt over alt. Men eg vil streke under at Jernbanetilsynet sine krav må bli oppfylte innan dei gitte tidsfristane. Senterpartiet føreset at GSM-R-utbygginga startar så raskt som mogeleg. For at utbygginga skal gå raskast mogeleg, må Regjeringa sikre at den kompetansen som er bygd opp i BaneTele AS, og som er nødvendig for å sikre optimal framdrift, blir teken vare på.

Sjølv om fleirtalet i innstillinga ikkje har tidfesta når GSM-R skal vere utbygt på alle jernbanestrekningar, vil eg streke under at dette ikkje tyder at denne utbygginga ikkje hastar. Senterpartiet ventar at statsråden vil syte for at arbeidet skjer så raskt som mogeleg.

Statsråd Torild Skogsholm: Først vil jeg si at jeg er glad for at det er et flertall som ser behov for å rydde i rollene mellom det å drive jernbanevirksomhet og det å drive kommersiell televirksomhet.

Jeg ønsker at flere skal reise med tog, både fordi tog er miljøvennlig, og fordi det er en sikker reisemåte. En slik debatt som den vi har her i dag, kunne isolert sett forlede folk til å tro at det er spesielt farlig å reise med tog i Norge. Slik er det ikke. Jeg vil derfor begynne med å understreke at jernbanen er ett av våre aller sikreste transportmidler. Ulykkesrisikoen i togtrafikken er betydelig lavere enn i de fleste andre transportformer, spesielt dersom vi sammenligner med vegtrafikk.

Men god sikkerhet er ikke det samme som god nok sikkerhet. På veg opplever vi altfor mange drepte og

hardt skadde hvert år. Der òg ser vi at vi ikke kan hvile i forhold til trafikkisikkerhetsarbeidet. Det er mange forskjellige tiltak som til enhver tid bør vurderes, og en lang rekke tiltak som bør gjennomføres. Slik er det også på jernbanen. Selv om vi ikke har så mange som omkommer og blir alvorlig skadd i forbindelse med jernbaneulykker i året, må vi likevel ta dette alvorlig og hele tiden vurdere tiltak.

Jeg er i likhet med komiteen opptatt av å gjøre togtrafikken enda sikrere. Gode kommunikasjonsløsninger mellom lokomotivfører og togleder er helt sentralt for å kunne drive togtrafikken på en trygg måte. Derfor må togkommunikasjonen forbedres på de togstrekningene som i dag ikke er utrustet med togradiosystemer.

GSM-R skal være det framtidige kommunikasjonssystemet mellom lokomotivfører og togledere langs det norske jernbanenettet, slik det vil bli i andre europeiske land. GSM-R er et stort prosjekt, som foreløpig er kostnadsberegnet til størrelsesorden 1,5 milliarder kr. Endelig kostnad vil bli avklart når den pågående kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført og anbudsrunder er gjennomført. Kvalitetssikringen vil kunne være klar i februar/mars neste år. Jeg ønsker at utbyggingen skal skje så raskt som mulig. Jeg vil umiddelbart etter denne stortingsbehandlingen ta opp med Jernbaneverket hvordan vi kan ha maksimal fart på arbeidet.

Jeg er også opptatt av at en slik omfattende utbygging må gjennomføres på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Det kan best sikres ved at utbyggingsprosjektet legges ut på anbud. Jeg er derfor glad for at Stortinget gjennom denne behandlingen gir sin tilslutning til et slikt prosjektopplegg, og til at utbyggingen kan gjennomføres innenfor en realistisk tidsramme.

I et slikt opplegg ligger også at jeg vil iverksette tiltak på de mest utsatte togstrekningene som i dag ikke har tilfredsstillende kommunikasjonsløsninger. Dette gjelder i første rekke langs Nordlandsbanen og spesielt strekningen Bodø–Rognan. Departementet har i samarbeid med Jernbaneverket allerede sendt ut foreløpige forespørsler til aktuelle teleselskaper for å få avklart mulige løsninger og hva dette vil koste. I denne sammenheng er det viktig å velge løsninger som kan brukes ved en GSM-R-utbygging, slik at nødvendige bevilgninger til midlertidige tiltak kommer til nytte også i denne sammenheng.

Som opplyst i proposisjonen legger jeg opp til å komme tilbake til Stortinget med forslag om hvordan GSM-R-utbyggingen bør gjennomføres og prioriteres langs det norske jernbanenettet og hvordan utbyggingen kan finansieres. Jeg vil også understreke det som bør være selvsagt, men som jeg likevel på nytt vil minne om: Ingen tog vil bli sendt ut på noen jernbanestrekning dersom ikke Statens jernbanetilsyn finner dette forsvarlig, verken før eller etter at GSM-R er ferdig utbygd. Det er avgjørende for Jernbanetilsynets rolle at det kan håndtere loven faglig, uavhengig både av Samferdselsdepartementet og Stortinget.

Jeg er også tilfreds med komiteens tilslutning til Regjeringens opplegg for å endre forvaltningen av eierskapet til BaneTele. Også av hensyn til sikkerheten på jern-

banen er det nødvendig med et klarere skille mellom BaneTeles mer kommersielle virksomheter innenfor telekommunikasjoner og Jernbaneverkets behov for sikkerhetskommunikasjon. Akkurat nå er dette det aller viktigste i forhold til BaneTele. Når det gjelder spørsmålet om tilføring av kapital gjennom nye industrielle eiere, vil jeg i tråd med komiteens vedtak komme tilbake til Stortinget med dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg vil takka regjeringspartia, og for så vidt andre òg, for samarbeidet i denne prosessen. Det har vore ei krevjande øving, der det har vore tvil og tru til stades. Eg vonar og trur at fleirtalet kjem fram til ei god løysing, men det er i grunnen berre framtida som kan visa om dette er ei god løysing.

Arbeidarpartiet er òg utålmodige. Arbeidarpartiet vil ha det beste tryggleikssystemet for tog på plass snarast mogleg. Det er ganske brei semje om at det beste noverande systemet er GSM-R-systemet. Det kan koplast til tog i naboland – det eksisterande systemet er derimot gamaldags, med avgrensa moglegheiter til m.a. å få tak i reservedelar. Å bruka pengar på slike utgåtte system er feil pengebruk.

Me kan leva med andre system litt til dersom Luftfartstilsynet gjev godkjenning til det, men berre så lenge det er absolutt naudsynt, for me er utolmodige. Me er òg utålmodige i høve til å utnytta den fiberen BaneTele AS har disposisjonsrett over, på ein god måte på den kommersielle sektoren. Av begge desse omsyna må me sikra selskapet og den viktige kompetansen dei har i BaneTele sin prosjektorganisasjon. Det er heilt naudsynt for å sikra optimal framdrift.

Eg har i grunnen berre eit enkelt spørsmål. Me er utolmodige. Kan me stola på at statsråden er like utolmodig som oss? Kan me stola på at me ikkje får eit halvt års utsetjing, slik vi gjorde i tida mellom revidert nasjonalbudsjett og no? Me har ikkje meir tid å mista før me får det best moglege systemet for norske togstrekningar.

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg kan forsikre at jeg også er utålmodig etter å få et godt system på plass når det gjelder sikkerhet på jernbanen. Sikkerheten på jernbanen ivaretas på mange områder. GSM-R og kommunikasjonssystemet er et av en lang rekke tiltak som gjennomføres, og det vil hele tiden være behov for å se på en total sikkerhetsanalyse av tilstanden i Jernbaneverket. Det er Jernbanetilsynets oppgave.

Det ville også være – i forhold til spørsmålet om utsettelse – helt galt om jeg her skulle stå og si at vi i neste omgang er nødt til å komme på nytt og søke om utsettelse fordi vi ikke makter å bygge ut i tide. Vår intensjon er at vi skal gå ut umiddelbart og få satt i gang en utbygging av GSM-R og samtidig leve med at Jernbanetilsynet kan komme til å gi pålegg i forhold til de sikkerhetstiltak som til enhver tid er viktigst.

Min intensjon, mitt mål og det vi legger opp hele arbeidet etter, er å innfri de krav som tilsynet til enhver tid

setter. Da er det slik at når vi går ut og ser på hva som finnes av tilbud i markedet, kommer vi til å stille sterke krav i forhold til utbyggingshastigheten.

Heidi Sørensen (SV): Jeg skal ikke hale ut denne saken lenger enn nødvendig. Jeg vil bare få lov til å si meg enig med representanten fra Arbeiderpartiet, Ausdal Starrfelt; vi er utålmodige når det gjelder denne utbyggingen. Innstillingen viser at noen av oss er enda litt mer utålmodige enn hva flertallet er. Jeg ønsker bare at statsråden til slutt forsikrer om at denne utålmodigheten deles av departementet, og at vi nå slipper å få flere saker til komiteen som innebærer en ytterligere utsettelse av dette.

Vi opererer i dag med en togradio som er så gammel at man ikke får kjøpt reservedeler til den. Det er maktpåliggende at vi får en bedre togkommunikasjon. GSM-R er den foretrukne teknologien. Og her kommer rastløsheten inn: Vi har et felles ønske om at sikkerheten på toget – den er god – skal bli enda bedre, og god nok blir den først når vi har et kommunikasjonssystem på plass som vi kan stole på også i framtiden.

Statsråd Torild Skogsholm: Når jeg allerede i dag kan si at jernbanen er et miljøvennlig og sikkert transportmiddel, er det selvfølgelig med enda større glede i framtiden jeg håper jeg kan si at det er det definitivt mest miljøvennlige transportmidlet og det definitivt sikreste transportmidlet. Det vil gi oss en vann-vinn-løsning i forhold til både miljø og sikkerhet som jeg er veldig ivrig etter å få til. Jeg er utålmodig i forhold til utbygging av sikkerhet. Det er klart at det er en solid oppgave å få gjennomført dette, både fysisk og finansielt, så det kommer til å bli en utfordring å få det på plass. Men dette er vi ivrige etter å få til – det kan jeg forsikre representanten Sørensen om at denne regjeringen er veldig opptatt av.

Så vil jeg si at vi har strekninger i landet hvor det er så godt som ingen kommunikasjonsløsninger. Da er enhver forbedring en stor forbedring. Det er en stor forskjell på ingen ting og å ha et tilbud. Vi jobber hele tiden for å forbedre kommunikasjonsløsningene ut fra situasjonen i dag, og vi går nå tungt inn i satsingen på byggingen av GSM-R øyeblikkelig etter i kveld.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. De som nå får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Bjørgulv Froyn (A): Ikke for at jeg skal forlenge debatten, men la meg si følgende, fordi det er såpass viktig at man får tingene – de viktige tingene – presisert:

For flertallet og for Arbeiderpartiet i særdeleshet har vi tatt BaneTeles framtid på alvor. Vi har ikke vært med på et taktisk spill som setter BaneTeles framtid i fare. Og jeg sier det spesielt til representanten Svendsen, som hadde ulike resonneringer på vegne av oss for hvorfor vi hadde endret noe av de posisjonene som vi hadde i en tidligere diskusjon i komiteen.

I mitt hovedinnlegg sa jeg følgende:

«Ut fra ønsket om at BaneTele skal være et godt og konkurransedyktig redskap, er det viktig at selskapet får de rammebetingelsene som er nødvendige. Det gjelder både kapitalstruktur og mulig alliansebygging.»

Det står vi for, og det ønsker vi å være tydelige på.

Og til Fremskrittspartiet spesielt i denne sammenhengen. Vi er ikke enige i det som var den formulerte konklusjonen, men jeg har registrert i løpet av den debatten som vi har hatt rundt BaneTele, at vi på dette området faktisk har flere parallelle synspunkter – og dette er ingen julepresang. Det var tidligere i dag at det ble delt ut stadig flere verbale julepresanger. Men jeg vil likevel si fra om at jeg ser fram til det samarbeidet som vi vil kunne få også senere.

Det er den konkrete sikkerheten vi skal ta med oss. Teknologien er på vår side. Det er ikke slik at GSM er et alternativ, GSM er bare et alternativ dersom det er utbyggere som er villig til å sette opp basestasjoner som gir en dekning av en helt annen standard enn det vi har i dag, og jeg vet ikke om disse ennå. Derfor tar jeg utgangspunkt i det tilsynet har sagt, og da understreker jeg: Teknologien er på vår side, og pr. dato finnes det ikke noe annet alternativ enn GSM-R. Men det er ikke bare en teoretisk interessant situasjon, det som er det viktige med GSM-R, er at det vil kunne danne grunnstammen i et framtidig togstyringssystem som kan erstatte dagens sikrings- og signalsystemer. Det gir en bedre jernbane, rett og slett, og det er vi for.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 889)

S a k n r . 6

Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar mv. for 2002 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 66 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 29 (2002-2003))

Thore A. Nistad (FrP): Jeg må først få si at det er gledelig at to bomstasjoner blir nedlagt. Jeg hadde blitt enda mer tilfreds om vi hadde lagt ned alle tre bomstasjonene og deretter fortsatt med å legge ned resten rundt omkring i landet. At disse to nå legges ned, er vel bare fordi det viser seg, som i mange andre tilfeller, at inntektene knapt dekker personalkostnadene ved å ha folk sittende og kreve inn bomavgiften.

Jeg vil få lov til å legge fram følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om å nedlegge alle de tre bomstasjonene, og at de angjeldende veianleggene finansieres over statsbudsjettet.»

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

Ingen flere har bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 890)

S a k n r . 7

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Karin S. Woldseth og Kenneth Svendsen om omlegging og utbygging av kommunal og offentlig informasjon gjennom bruk av eksisterende TV-nett (tekst-TV) frem til publikum i forbindelse med kommunal og regional utbygging av bredbånd (Innst. S. nr. 38 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:151 (2001-2002))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 891)

S a k n r . 8

Innstilling fra samferdselskomiteen om endringer av bevilgninger mv. for 2002 på Fiskeridepartementets område (Innst. S. nr. 57 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 23 (2002-2003) – kap. 1062 og 4062 Kystverket)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 891)

S a k n r . 9

Innstilling fra justiskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen og André Kvakkestad om opprettholdelse av Nordfjord Sorenskrivarembete som eget domssogn (Innst. S. nr. 15 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:138 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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

– Det anses vedtatt.

Finn Kristian Marthinsen (KrF) (ordfører for saken): En tid tilbake ble det vedtatt i denne sal at vi skulle få en ny ordning av førsteinstansdomstolene. I den sammenheng ble det vedtatt at Nordfjord sorenskriverembete i Nordfjordeid skulle slås sammen med Sunnfjord sorenskriverembete i Førde. Den nye domstolen skal hete Fjordane tingrett og lokaliseres til Førde. Denne beslutningen ble tatt på bakgrunn av at Stortinget gav forslaget sin støtte.

Strukturutvalget for herreds- og byrettene var delt i synet på domstolsstrukturen i Sogn og Fjordane. Beslutningen om sammenslåing ble imidlertid fattet i tråd med anbefalingen fra Strukturutvalgets flertall.

Forslaget som er til behandling, er fremmet av Fremskrittspartiet og er et ønske om å reversere beslutningen vedrørende sammenslåingen.

Jeg tillater meg å gi uttrykk for at Kristelig Folkeparti var i mindretall da denne saken ble behandlet sist. Vi

ønsket ikke å slå sammen, men vi ble nedstemt i denne salen. Vi forholder oss til det faktum at Stortinget har gjort et vedtak som ennå ikke er satt ut i livet. Det ligger ennå og venter på å bli gjennomført i praksis. Invitasjonen til omkamp kunne vært besnærende, og det kunne – dersom en ønsket å åpne opp for en ny debatt om de mange endringene innenfor domstolsstrukturen rundt omkring i landet – vært interessant å hoppe på det forslaget som Fremskrittspartiet her har lagt fram. Vi motstår imidlertid den fristelsen, fordi vi mener at når man har tatt en beslutning i Stortinget, så bør den få mulighet til å bli satt ut i livet, få mulighet til å virke før man foretar en evaluering.

I denne innstillingen er det til sjuende og sist alle partier unntatt Fremskrittspartiet som går inn for at vi opprettholder det vedtaket som er fattet. SV har en egen merknad, og jeg åpenbarer sikkert ikke noen stor hemmelighet om jeg sier at for Kristelig Folkepartis vedkommende kunne vi godt ha vært med på mye av det som SV sier i sin merknad. Men vi finner det naturlig, siden det følger med et brev fra justisministeren, at vi forholder oss til innholdet i det brevet. Men den beskrivelsen som SV legger inn i denne innstillingen, passer godt med mye av det Kristelig Folkeparti sa i debatten da vi behandlet domstolsreformen her i Stortinget.

Jeg føler ikke behov for å gå inn på de henvendelsene som vi har fått, utover å si at de partene som dette Dokument nr. 8-forslaget angår, har ønsket å ha høringer i komiteen. Vi i komiteen mente imidlertid at høringsene hadde vi i forbindelse med domstolsreformen, og vi kan ikke se at det er kommet sterke nye argumenter. Det er en del av de gamle argumentene som er noe omskrevet, og det er synspunkter som vi ikke ser endrer voldsomt på det som Stortinget hadde som forutsetning da det fattet sitt vedtak.

Et annet moment – hovedelementet for hvorfor vi er tilbakeholdne når det gjelder å gå dypere inn i argumentasjonen i forhold til forslaget – er at vi ved ny realitetsbehandling sannsynligvis ville åpne opp for en masse henvendelser fra det ganske land, hvor man ville ha omkamp i forhold til det vedtak som ble fattet sist, og som man tapte.

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

André Kvakkestad (FrP): Stortinget vedtok under behandling av St.meld. nr. 23 for 2000-2001 en betydelig reduksjon av antall førsteinstansdomstoler. Dette er en reform som er riktig når en ser på effektivisering innenfor domstolsforvaltningen som helhet.

Selv om en reform i utgangspunktet er et positivt bidrag til effektivisering, skal en ikke se bort fra at enkeltheter ikke alltid er 100 pst. optimale. En slik ikke-optimal situasjon er det som vil kunne oppstå ved nedleggelse av Nordfjord tingrett. Det er ingen ting som tyder på at en vil oppnå en mer rasjonell inndeling og drift ved å legge ned denne tingretten, selv ikke dersom sorenskriveren velger å flytte med.

Når Nordfjord havn nå er blitt godkjent som EØS-havn, vil dette kunne få betydning for behovet for domstolen. I rapport 4/2000 fra Vestlandsforskning skrives det:

«Politietaten har allerede teke dette til følge ved å tilføre Måløy ei ekstra stilling, og meir oppgaver vil forplante seg til rettssystemet. Dette gjeld både sivile saker og straffesaker, samt at det vil bli større pågang for notarius publicus tjenester.»

Når dette legges sammen med de klare fordeler området som sådant vil ha for å opprettholde tingretten, fremstår det for Fremskrittspartiet som mot sin hensikt å legge den ned.

Det å ha den kompetansen og serviceenheten innen rekkevidde, gir store ringvirkninger og fordeler langt utover det at domstolen har lokalkunnskap. Næringslivet får tilgang til en bedre tvisteløsning. Dette er svært viktig dersom en ønsker å bidra til et næringsliv i utvikling. Det å ha tingretten innen rekkevidde er også næringsmessig nøytralt, og klart fordelaktig for hele regionen.

Når det gjelder nærheten til domstolen, ser en at geografien i Sogn og Fjordane tilsier en mindre grad av sentralisering enn det som er foreslått. Avstandene for alle involverte parter vil øke kraftig. Selv om dette er en liten tingrett, har det ikke kommet påstander om at kvaliteten på tingretten ikke har vært tilfredsstillende.

Når tilgjengelighet, områdets utvikling og avstander tilsier at Nordfjord tingrett bør bestå som eget domssogn, vil ikke Fremskrittspartiet legge avgjørende vekt på et prinsipp om at en i en stor omorganisering ikke kan se på enkeltområder.

Som representanten Marthinsen viste til, var det full sprekke i Strukturutvalget når det gjaldt fremtiden til Nordfjord. Altså: Strukturutvalget så heller ikke en åpenbar fordel ved denne nedleggelsen.

På denne bakgrunn tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Representanten André Kvakkestad har tatt opp det forslaget han refererte til.

Inga Marte Thorkildsen (SV): SV ønsket den gangen Stortinget behandlet St.meld. nr. 23 for 2000-2001 å beholde flere domstoler enn det som ble vedtatt. Vi mente at mindre, lokale domstoler er et mer tjenlig verktøy for konfliktløsning, fordi dommerrollen ofte best utøves av personer som kjenner lokalmiljøet.

I sivile saker vil en domstol knyttet til det lokale miljøet i større grad kunne forlike partene. I straffesaker vil lokale domstoler i større grad tilfredsstillende et gammelt prinsipp om at gjerningspersonen skal dømmes av «sine likemenn». Domstolenes nærhet til befolkningen mener vi derfor vil bidra til å styrke domstolenes legitimitet. I tillegg vil små domstoler kunne samarbeide bedre med den lokale påtalemyndigheten og dermed få god funksjonalitet i behandlingen av straffesaker, noe forslagsstillerne framhever for Nordfjord sorenskriverebete.

SV er enig med forslagsstillerne i at økt reisebelastning er en negativ konsekvens ved sentralisering, og at

dette er et viktig argument. Nærhet til borgerne var f.eks. også et hovedargument for å gå mot den omfattende sentraliseringen av tinglysningen som ble vedtatt i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 13 for 2001-2002, noe som for øvrig var Fremskrittspartiets fortjeneste.

SV konstaterer at et flertall på Stortinget har vedtatt en omfattende omorganisering av førsteinstansdomstolene, som nå er i ferd med å bli gjennomført. Omkamp om Nordfjord sorenskriverembete vil ikke være riktig siden begrunnelsen for ikke å legge ned dette sorenskriverembete også er til stede for andre sorenskriverembeter som ble nedlagt av stortingsflertallet, og også av Fremskrittspartiet.

Dersom enkeltbeslutninger reverseres, vil det kunne medføre nye drøftelser av flere delbeslutninger. Det mener vi er såpass uheldig og urettferdig at vi ikke kan støtte forslaget. Jeg synes det er ganske spesielt at Fremskrittspartiet først vedtar en storstilt sentralisering, for så å la enkeltmedlemmer i eget parti fremme forslag som går i motsatt retning. Dermed har man åpenbart planer om å ha ryggen fri den dagen det skulle vise seg at ens eget vedtak kanskje ikke var så smart.

Magne Aarøen (KrF): Då denne reforma var oppe til handsaming, var Kristeleg Folkeparti mellom dei som røysta mot nedlegging av Nordfjord sorenskriverembete. Det var eit klokt og rett standpunkt, og det er framleis rett i dag.

I tida fram til no har kommunane i Nordfjord gjort eit godt arbeid med å leggje fram nye dokument, som skulle vere gode argument for å gjere om reforma. Personleg skulle eg ynskt at dette var overtydande nok for justiskomiteen, noko som syner seg ikkje å ha vore tilfellet. Eg respekterer tilrådinga og konklusjonen til komiteen.

Det som eg i tillegg vil nemne i denne saka, er at i Nordfjord gjekk det over tid føre seg eit breitt tverrpolitisk arbeid for å ta opp igjen denne saka, og det var med ganske stor undring fleire merka seg at eit parti plutsleg stakk ut av dette samarbeidet for å fremje eit Dokument nr. 8-forslag. Eg skal ikkje kommentere det vidare, men eg registrerer det med undring, på same måten som det i Nordfjord er registrert med ei viss undring.

Presidenten: Etersom Trond Helleland har bedt om ordet etter at vi begynte med treminuttersinnleggene, får heller ikke han mer enn 3 minutter.

Trond Helleland (H) (komiteens leder): Det er nok.

Jeg skal være veldig kort. Jeg har bare lyst til å understreke det Finn Kristian Marthinsen sa i sitt innlegg, og jeg vil legge til at dette er en sak om Nordfjord, men det kunne vært en sak om veldig mange andre sorenskriverembeter. Etter at jeg kom inn i justiskomiteen, har jeg hatt ganske mange henvendelser – det tror jeg gjelder de fleste medlemmene i komiteen – om ulike sorenskriverembeter, ulike førsteinstansdomstoler, som noen gjerne skulle sett ble gjort om i forhold til den reformen Stortinget vedtok. Det kan dreie seg om i hvert fall et titalls

domstoler som det har vært henvendelser om, og hvis vi hadde åpnet for én omgjøring før reformen hadde trådt i kraft for fullt, hadde vi havnet i et skikkelig uføre. Derfor tror jeg det er helt klokt og riktig av Stortinget nå å avvise dette Dokument nr. 8-forslaget, og jeg regner med at det også sender et signal til andre om at vi ikke tar noen omkamp på dette området nå.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9. (Votering, se side 891)

S a k n r . 1 0

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende gransking av opplysninger om overvåking av samer på etnisk grunnlag (Innst. S. nr. 60 (2002-2003))

Kjell Engebretsen (A) (ordfører for saken): Når kontroll- og konstitusjonskomiteen bestemte seg for å ta opp saken om en mulig overvåking på etnisk grunnlag, var det fordi saken kom fra Sametinget – ikke fra en eller annen privatperson i det samiske miljø, men fra et enstemmig sameting.

Det kan være vanskelig å forestille seg at en slik overvåking har skjedd overfor en gruppe her i landet, men vi må også være klar over at det var mange ting som var vanskelig å forestille seg før Lund-kommisjonen la fram sin innstilling om denne aktiviteten i Norge.

Det har forekommet en del antydninger på slutten av 1970- og 1980-tallet som var slik i sin form at jeg tror det kan ha trukket interessen mot det samiske miljøet. I et undervisningshefte for militærpolitiet f.eks. fra den tiden skal det ha framgått at KGB står bak sameaksjonene, minoritetsgrupper settes opp mot storsamfunnene, og KGB står bak dette. Det var en lang rekke slike hentydninger på den tiden. Det har også i det senere framkommet antydninger mot det samiske miljø og hva som har skjedd. Senest kunne vi se dette i NRK-programmet «Frykten for de grenseløse», som ble sendt i september i år, hvor det på nytt framkommer opplysninger om at institusjoner og organisasjoner i det samiske miljø skal ha vært overvåket. Og det gjelder helt sentrale institusjoner, som Nordisk samisk institutt, NRK Sámi Rádío, samiske aviser osv.

Komiteens flertall har ikke funnet det dokumentert på noen som helst slags måte eller på annen måte fått bekräftet at overvåking overfor det samiske miljø har forekommet på etnisk grunnlag. Vi har heller ikke funnet så sterke indikasjoner på at dette har forekommet, at vi mener det er riktig å iverksette en gransking nå. Men vi har heller ikke fått en tilstrekkelig dokumentasjon på det motsatte. Vi har ikke sett en avklaring, en utredning, en utgreiing av dette forholdet som konkluderer med at det ikke har skjedd.

Lund-kommisjonen ble satt ned for å rense lufta, for å få vekk en verkebyll som lå her i samfunnet og gnagde, og samfunnet var enig i at dette måtte vi nå få opp på bordet, vi måtte bli ferdig med det én gang for alle. Og hvis det er slik at det fremdeles ligger noe igjen som ikke

fullt ut er kommet opp på bordet, og når Sametinget påpeker den uroen som eksisterer rundt dette spørsmålet, er det etter vår mening både riktig og også nødvendig å gjøre det som er mulig for å belyse dette på en best mulig måte, slik at det også kan bli ro rundt dette spørsmålet. Derfor har flertallet i komiteen, som dessverre er et mindretall her i salen, anmodet Stortinget om å be kontrollutvalget for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjenesten, EOS-utvalget, Stortingets eget organ, om å undersøke om det er grunnlag for å foreta gransking av de opplysninger som er framkommet om overvåking av samer på etnisk grunnlag, altså: ikke å sette i gang en gransking; det vi har bedt om, er at dette utvalget går inn og ser om det er grunnlag for å sette i gang en gransking. Hvis dette utvalget, som sikkert nyter en meget stor respekt og har en stor integritet i samfunnet, kommer fram til at det eksempelvis ikke er nødvendig med noen gransking, at dette er avklart, er jeg sikker på at det samiske miljø vil være tilfreds med det. Og det motsatte: Hvis dette utvalget kommer fram til at det her er ting som ikke er avklart, vi trenger en gransking av det, er jeg sikker på at resten av det norske miljø sier at det er greit, la oss få i gang dette, la oss få det avsluttet én gang for alle.

Så jeg er litt forbauset hvis komiteens mindretall, et flertall her i salen, opprettholder sin holdning, at vi heller ikke skal gjøre den vurderingen før vi eventuelt legger vekk denne saken.

Martin Engeset (H): Når vi fra Høyres, Kristelig Folkepartis og Fremskrittspartiets side ikke finner å kunne slutte opp om det som er komiteflertallets merknader og forslag til vedtak i denne saken, har det sammenheng med flere forhold.

For det første er det slik at i den mest omfattende gransking av de hemmelige tjenester dette land noen gang har hatt, nemlig av den såkalte Lund-kommisjonen, fant en ingenting som støttet de påstander om overvåking på etnisk grunnlag som fremføres i denne saken. Det er også slik at en tidligere kontroll- og konstitusjonskomite her i huset henvendte seg direkte til lederen for den tidligere granskingskommisjonen, Ketil Lund, som bekreftet overfor den daværende kontroll- og konstitusjonskomite at kommisjonen i sitt arbeid ikke var kommet over materiale som gir indikasjoner på dette. Det er vel ingen som i fullt alvor har forsøkt å skape tvil om Lund-kommisjonens arbeid. Det ble også fra representanten Engebretsens side understreket som et viktig arbeid. Vi legger de funn og konklusjoner som Lund-kommisjonen kom frem til, til grunn for vår holdning i denne sak.

Det kan ikke være slik at hver gang det dukker opp påstander i pressen om politisk overvåking eller andre udokumenterte påstander, skal det reises krav om gransking. Eller sagt på en annen måte: Det må ikke gå inflasjon i granskinger, verken på dette eller andre områder. Det vil svekke granskingsinstituttet, og det vil også svekke Stortingets autoritet.

Nå sier riktignok representanten Engebretsen at de ikke har tilgang på dokumenter som avkrefter eller bekrefter en slik antakelse i forhold til de påstander som er

fremkommet. Det er jo en formildende omstendighet oppi det hele. Men ved at saken reises på denne måten, gir vi ny næring til spekulasjonene og påstandene, som jeg synes vi ikke bør. Derfor vil jeg tilrå Høyres, Kristelig Folkepartis og Fremskrittspartiets representanter, gjerne også Venstres, å stemme imot komiteflertallets forslag til vedtak, fordi det flertallet i komiteen er et flertall med lederens dobbeltstemme.

Ågot Valle (SV) (komiteens leder): Aller først vil jeg si til Høyres representanter og også til representanten Martin Engeset at jeg lurer på om man virkelig forstår hva denne verkebyllen kan bety i forhold til samefolkets tillit til storsamfunnet.

Etter NRK-programmet «Frykten for de grenseløse» skrev avisa Nordlys at det lå en etnisk verkebyll der. Det må vi bare ta til etterretning. De skrev:

«Det er avgjørende at den åpenhet vi har hatt om politiets overvåking i etterkrigstidens Norge ikke stanser ved grensen til Sameland.»

Det har tjent demokratiet til ære at de ubehagelige sannhetene om ulovlig overvåking og registrering av legale politiske aktiviteter har kommet for en dag. Men oppgjøret med historien er ikke ferdig før alle kapitlene er ferdigskrevet. Når Sametinget mener at ikke alle kapitlene er ferdigskrevet, mener SV det er viktig å sørge for å få bekreftet eller avkreftet at det ikke gjenstår et uåpnet kapittel i denne historien, nemlig kapitlet om overvåking av samene på etnisk grunnlag. Derfor står vi sammen med Arbeiderpartiet om forslaget om å anmode EOS-utvalget om å se på om det er grunnlag for å foreta gransking av opplysninger om overvåking av samene på etnisk grunnlag. Jeg synes egentlig at dette er et ganske beskjedent forslag.

Det er tre viktige grunner til dette. For det første: Hvem er det som flere ganger har bedt om at det skal foretas en gransking? Og det er da heller ikke en gransking, som saksordføreren gjorde greie for, vi går inn for i dag. Hvem er det som har bedt om at det skal foretas en gransking? Jo, det er Sametinget. Det er altså det samiske folket som ber nasjonalforsamlinga om å få bekreftet eller avkreftet at det har foregått en overvåking på etnisk grunnlag. Jeg undrer meg over at verken justisministeren eller Kristelig Folkeparti – Høyre og Fremskrittspartiet unntar jeg i denne sammenheng – legger til grunn at det ikke er hvem som helst som ber om dette. Jeg spør: Hvilket syn har de på Sametinget, og hvilken vekt har det som kommer derfra?

For det andre: betydningen av de opplysningene som er kommet fram i de mappene som det er gitt innsyn i. Og hva står det der? Jo, at sentrale representanter for det samiske folket er blitt overvåket. Det er altså dokumentert. De har jobbet med og har representert infrastrukturen til det samiske folket. Jeg har fått se, jeg har her en liste over de organisasjonene og institusjonene som er benyttet for dette målet, altså å overvåke enkelte samer. Det er en ganske imponerende og systematisk liste.

La oss ta noen eksempler på hvem som er blitt overvåket, og som er kommet fram i media, det er også doku-

mentert: Aslak Nils Sara, kompanisjef, kaptein og sikkerhetsklarert av Forsvaret, men POT stemplet ham som geriljaleder og utsatte ham for overvåking. I det sivile livet var han leder for Nordisk Samisk Institutt i Kautokeino, et institutt som ble utpekt som base for ekstremgrupper. Andre sentrale ledere som Odd Mathis Hætta og sågar tidligere sametingspresident Ole Henrik Magga er også blitt overvåket. Og en kan ikke utelukke at de er blitt overvåket som ledere for det samiske folket.

Som saksordføreren også gjorde rede for, var det altså ganske sterke teorier om ting som foregikk akkurat på det tidspunktet vi snakker om. Det er bl.a. teorier om at ekstremister ville løsrive sameland, og at KGB stod bak, som også saksordføreren sa noe om.

For det tredje: Dersom det har foregått en overvåking, la oss bli ferdige med det. La oss bli ferdige med det som kan ha vært en skjult del av fornorskingsprosessen. Det kan være den siste og viktige delen av en forsoningsprosess.

Som saksordføreren sa: Vi har verken dokumenter som bekrefter eller avkrefter at det har foregått en overvåking på etnisk grunnlag. Det vi har, det iallfall jeg har, er dokumenter på at noen sentrale personer er blitt overvåket. Jeg er redd for at dersom dette ikke blir avkreftet eller bekreftet, vil det fortsatt være en verkebyll i det norske samfunnet. Derfor synes jeg det er synd at ikke flertallet – og spesielt Kristelig Folkeparti, som har vist en anstendighet i samiske spørsmål – er med oss i dag.

Presidenten: Presidenten vet ikke om det er særlig lurt å knytte bestemte navn til en stortingsdebatt av denne karakter, men går ut fra at representanten Valle hadde klart det på forhånd.

Kjell Engebretsen (A): Jeg er veldig enig med Høyres utmerkede representant Engeset i at når det oppstår krav eller rykter i aviser, TV osv., skal naturligvis ikke det føre til at vi setter i gang granskinger i hytt og vær, og at vi får en inflasjon i granskinger – helt enig i det!

Det er også slik at i denne saken anbefaler ikke komiteens flertall å sette i gang en granskning, men å få en kvalifisert vurdering av om det er grunnlag for en granskning. Jeg er forbauset over at man avviser det.

Ellers er vi i den situasjon – som komiteens leder også sier her – at det er Sametinget som ikke føler at denne saken er avsluttet, avklart, oppklart og forklart på en god nok måte. Sametinget – samenes eget ting – henvender seg altså til Stortinget og sier: Vi er ikke fornøyd med dette, det er ting vi ikke har god nok avklaring på, la oss se på hvordan dette er. Og så svarer da det norske storting at det gjør vi ikke. Vi er ikke engang villig til å vurdere om det er grunnlag for en granskning – å få en kvalifisert vurdering av om det ligger mulighet for en granskning her. Jeg synes det er en uklok handling av Stortinget.

Ågot Valle (SV): Jeg er enig med presidenten i at hvis jeg bare her hadde referert til personer, hadde det vært galt av meg. Men dette er altså opplysninger som også er kommet fram i media. Blant annet i Dagbladet står disse personene navngitt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

(Votering, se side 891)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da går vi til votering over sakene nr. 1–10 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 15 forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 7, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 2 og 8–10, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3 og 11–14, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 5, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 6, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 15, fra Sigrun Eng på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Det voteses først over de rammeuavhengige mindretallsforslagene.

Presidenten skal gjøre det slik sett i alle voterin- gene at han refererer hvem som er forslagsstillere. Og hvis jeg ikke gir uttrykk for at noen har støttet forslaget, er det bare de partiene som forslagsstillerne tilhører, som stemmer for. Jeg håper dette skal være klart, og at det minsker behovet for stemmeforklaringer.

Forslagene nr. 11–14, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering. Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta opp forhandlinger med flyselskapene om reduksjon av flyprisene med 30 pst. på kortbanenettet f.o.m. 1. januar 2004.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Rv 4 Oslo-Mjøsbrua, rv 5 Førde-Florø, rv 9 Kristiansund-Haukeliggrend, rv 13 Jøsendal-Voss, rv 15 Eid- Måløy, rv 35 Hønefoss-Hokksund, rv 36 Seljord-Eidanger, rv 92 Karasjok-Karigasniemi, rv 150 Hovin – Tjernsmyr, Store Ringvei oppgraderes ikke til stamveger.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Det opprettes en ny post 74 Oslo Sporveier på kap. 1330.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.42.28)

Presidenten: Forslagene nr. 8–10, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 8 lyder:

«Alle anbudskontrakter i kollektivtransporten legges ut som nettokontrakter.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Ny stamvegtrasé rv 7 skal følge rv 7 hele vegen Hønefoss-Bergen.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om at ideelle organisasjoner som er avhengig av sambandsutstyr for å kunne gjennomføre redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse, får fritak fra å betale årlig konsesjonsavgift etter teleloven. Inntektsbortfallet blir dekket ved at Post- og teletilsynet effektiviserer tilsvarende.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.42.49)

Presidenten: Forslag nr. 7, fra Arbeiderpartiet, tas opp til votering.

Forslaget lyder:

«1. Godsterminalen og Jærbanen skal byggjast ut som eit felles OPS-prosjekt.

2. Kostnadane til planleggingsarbeidet av dette prosjektet skal dekkast innanfor løyvingane på 20 mill. kroner som er sett av til planlegging av Jærbanen.»

Senterpartiet har varslet at de støtter dette forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 68 mot 34 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.43.12)

Presidenten: Forslagene nr. 6 og 15, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 6 lyder:

«1. E18, parsellen Sekkelsten-Krosby, kan åpnes for utbygging ved at Østfold bompengeselskap får anledning til å oppta lån for å forskottere utbyggingen.

2. Statens andel blir som forutsatt.

3. Utbyggingen skal ikke gå på bekostning av andre vegprosjekt.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa sørgje for at rv 50 får like vilkår som rv 7 i høve nattestenging og kolonnekøyring fram til evalueringa av tilstanden på Hardangervidda er avslutta i 2006. Stortinget oppmoder departementet om å sjå på om løyvingane også for inneverande vintersesong kan nyttast på ein meir kostnads-effektiv måte.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 65 stemmer mot og 36 stemmer for forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

(Voteringsutskrift kl. 20.43.34)

Heidi Sørensen (SV) (fra salen): Vi stemte feil! Vi skulle stemme for forslag nr. 15 og mot forslag nr. 6.

Presidenten: Da må vi splitte forslagene.

Vi voterer på nytt over forslagene nr. 6 og 15.

Forslag nr. 6, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, tas opp til votering. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot dette forslaget.

V o t e r i n g :

Forslag nr. 6, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, ble med 68 mot 34 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.44.21)

Presidenten: Forslag nr. 15, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, tas opp til votering.

Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme for dette forslaget.

V o t e r i n g :

Forslag nr. 15, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.44.40)

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

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 med en plan for rask innføring av fjernstyring av Nordlandsbanen nord for Grong.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 60 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.45.04)

Presidenten: Forslag nr. 4, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber om at det vert lagt opp til ei statleg finansieringsordning for store fylkesvegprosjekt til og med budsjettet for 2005.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.45.30)

Presidenten: Rammeområde 18 tas nå opp til votering.

Her foreligger tre avvikende forslag. Det voteres først over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

**«Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	741 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	13 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i> .	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningssselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	16 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	14 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 472 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	3 941 800 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	31	Tilskudd til rassikring	251 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 101 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000	
	71	Tilskudd ekspressbusser	20 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	180 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
	74	Særskilt tilskudd til Oslo Sporveier	60 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	1 639 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 406 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	152 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 100 000	
		Totale utgifter		20 743 775 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	493 580 000	
	2	Andre inntekter	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	84 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	30 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 312 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget
 - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 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

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer 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 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet

i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet
til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.

- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 20.46.07)

Presidenten: Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Rammeområde 18
(Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	616 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i> .	200 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	40 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	60 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	5 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	18 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	6 086 175 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	6 568 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	200 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	30 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	2 400 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	946 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	736 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	19 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	205 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	147 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 100 000	
		Totale utgifter		20 853 775 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	493 580 000	
	2	Andre inntekter	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	84 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	140 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 422 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget
 - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 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

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer 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 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.

- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.»

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.46.27)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

**«Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r :				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	759 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i> .	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	87 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	4 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 502 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 683 400 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	30 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	60 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	1 346 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	147 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 100 000	
		Totale utgifter		20 753 775 000

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r :				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	493 580 000	
	2	Andre inntekter	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	84 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	40 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 322 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 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	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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 1 205 mill. kroner.

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer 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 2 000 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer 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.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.

– Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.»

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 74 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.46.46)

Komiteen hadde innstillet:

A. Rammeområde 18 (Samferdsel)

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r :				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	759 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, kan overføres, kan nyttes under post 24 .	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. .	16 700 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	4 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 502 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 728 400 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika	10 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	30 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	1 346 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	152 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 100 000	
		Totale utgifter		20 753 775 000
I n n t e k t e r :				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	493 580 000	
	2	Andre inntekter	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	84 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	40 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 322 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget

- b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 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

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer 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 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget,

Kap.	Post	Betegnelsen	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at støtter innstillingen subsidiært.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 56 mot 46 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.47.30)

Videre var innstillet:

B.

Rammeuavhengige forslag

Det opprettes ny post 31 Tilskudd til rassikring, på statsbudsjettet. Midlene kan nyttes til viktige rassikrings tiltak på både fylkesveger og riksveger.

likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Presidenten: Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet står bak innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 63 mot 39 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.48.09)

Votering i sak nr. 2

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

- forslag nr. 1, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 2, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Styret i Luftfartsverket skal ha som styringsmål at et eventuelt overskudd skal brukes til å senke de brukerrelaterede flypassasjeravgiftene.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 19 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 20.48.56)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

- «1. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 1-3 pst. av omsetningen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.

2. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 10-20 pst. av overskuddet utover dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.
3. Det er en forutsetning at overskuddsdelingen ikke skal gå ut over investering og drift av de flyplasser som går med underskudd.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 73 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.49.16)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket omgjøres til statsaksjeselskap fra 1. januar 2003.
2. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningene vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdanningen av Luftfartsverket til statsaksjeselskap. Det endelige beløpet skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen til egenkapital for aksjeselskapet Luftfartsverket. Det endelige beløpet skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
4. Statens samlede kapital i forvaltningsbedriften Luftfartsverket slettes i statsregnskapet.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstrepartiet og Senterpartiet har varslet at de går imot innstillingen. Det har for øvrig også Kystpartiet gjort.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 54 mot 48 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 20.49.53)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Programmet for utbygging av veier, tunneler og broer i Ryfylkepakkens delprogrammer 1-6 gjennomføres uten bompenger, ved ordinære statlige bevilgninger over statsbudsjettet.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapene får tillatelse til å kreve inn bompenger til å finansiere planlegging av rv 13 Ryfylkeforbindelsen, fylkesvegprosjektet tunnel Espedal-Frafjord, samt diverse utbedringer av rv 13 og planlegging av rv 519 Fastlandsforbindelsen til Finnøy. Vilåårene går fram av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) og Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002-2003).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapene og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 86 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.50.38)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Petter Løvik – til stemmeforklaring.

Petter Løvik (H): Debatten har vist at det er behov for to presiseringar. Når det gjeld I punkt 1, har det vore litt diskusjon om kva for eit departement som skal ta over eigarskapen. Det som ligg i dette frå fleirtalet si side, er at det er Samferdselsdepartementet som skal overta eigarskapen til Flytoget AS, men Regjeringa er klart open for å vurdere fortlopande om det kan vere aktuelt med andre departement.

Til II. I debatten har det kome klart og tydeleg fram at dei insjonane som fleirtalet hadde med dette vedtaket, er oppfylte, at Flytoget vil bli gitt prioritet på dei omtalte strekningane. Derfor er II unødvendig, og vi ber om at dette blir gjort om til eit oversendingsforslag. Vi treng altså ikkje eit konkret vedtak på det, med det som er sagt i debatten.

Presidenten: Presidenten må da bare få spørre om det er omforent med alle dem som stod bak innstillingen – Javel, da kan vi stryke II.

Kenneth Svendsen til stemmeforklaring.

Kenneth Svendsen (FrP): Vi varslet i debatten at vi ville gå imot punkt 1 her, men med den presiseringen som er gjort av Løvik, vil vi stemme for punkt 1 også.

Presidenten: Ikke overraskende.

Under debatten har Oddbjørg Ausdal Starrfelt fremmet et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Det gjøres ingen endringer i forhold til eierskapet av Flytoget AS.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og I i innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget samtykker i at:

1. Staten v/Samferdselsdepartementet overtar eierskapet til Flytoget AS fra 1. januar 2003.
2. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen på kap. 1300 til kjøp av aksjene i Flytoget AS slik at denne er i tråd med verdien på selskapet som blir fastsatt i en uavhengig vurdering av verdianslaget.
3. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen på kap. 4353 i tråd med verdien på selskapet som blir fastsatt i en uavhengig vurdering av verdianslaget.
4. Samferdselsministeren i ordinær generalforsamling for 2003 vedtar en kapitalnedsettelse i NSB AS i tråd med salgsprisen for Flytoget AS.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 54 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.53.24)

Videre var innstillet:

Stortinget ber Regjeringen sørge for at Flytoget AS sikres prioritet på strekningen Asker-Gardermoen, forutsatt 100 pst. statlig eierskap.

Presidenten: Votering over II utgår.*

Votering i sak nr. 5

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 3, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Uavhengig av eigarskapet til BaneTele AS, skal eigarskapet til Jernbaneverkets infrastruktur for telekommunikasjon verte verande i Jernbaneverket.
2. Kongen får fullmakt til å forlenge løpetida for statslånet til BaneTele AS til og med 30. juni 2003.

4. Kongen får fullmakt til å avgjere kven som skal vere generalforsamling i BaneTele AS.
5. BaneTele AS skal ikkje selgjast no. Dersom det er aktuelt med nye industrielle løysingar, er det ein føresetnad at dette skal leggjast fram for Stortinget som eiga sak.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet under I:

3. Kongen får fullmakt til å gjere om statslånet til ansvarleg lån.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Statslånet til BaneTele AS på 209 mill. kroner blir gjort om til egenkapital.»

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstillingen og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 87 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.54.46)

Videre var innstillet:

II

Stortinget samtykker i at:

1. Inntil eit GSM-R-nett langs jernbanestrekningane er operativt, vert det føresett at Regjeringa og Jernbaneverket syter for å betra tryggleiken slik at Jernbanetilsynet sine krav vert oppfylte innan dei gitte tidsfristane.
2. Stortinget føreset at Regjeringa sikrar at den kompetansen som er naudsynt for å sikra optimal framdrift av utbygginga, og som er utvikla i BaneTele AS sin prosjektorganisasjon, vert vidareført så lenge det er naudsynt.
3. Utbygging, drifts- og serviceavtalen mellom Jernbaneverket og utbyggjar må vere så langsiktig at det gjer det mogleg å lånefinansiere utbygginga av GSM-R.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

4. Det er ein føresetnad at eit GSM-R-nett langs jernbanestrekningane i Noreg skal vera operativt innan 1. januar 2005 for dei banestrekningar som i dag ikkje har togradsystem.

* Endret i Stortingets møte 11.12., se side 988

5. For strekninga Bodø-Rognan vert det føresettt at Regjeringa og Jernbaneverket syter for å betra tryggleiken slik at Jernbanetilsynet sine krav vert oppfylte innan dei gitte tidsfristane.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

- «1. Det er ein føresetnad at eit GSM-R-nett langs jernbanestrekningane i Noreg skal vere operativt innan 1. oktober 2004. Banestrekningar som i dag ikkje har togradiosystem skal prioriterast.»

Forslag nr. 2 lyder:

- «2. For strekninga Bodø-Rognan må GSM-R vere på plass innan 1. januar 2004.»

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstre-

parti bifaltes innstillingen med 73 mot 29 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.55.24)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten har Thore A. Nistad fremmet et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om å nedlegge alle de tre bomstasjonene, og at de angjeldende veianleggene finansieres over statsbudsjettet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 74 mot 25 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 20.55.59)

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2002 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
U t g i f t e r :			
1330		Særskilde transporttiltak	
	71	Tilskot til ekspressbussar, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 18 200 000 til kr 9 200 000	9 000 000
5612		Renter av lån til Posten Norge BA	
	81	Renter av ansvarleg lån, blir auka med frå kr 14 000 000 til kr 16 600 000	2 600 000

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil gå imot innstillingen på disse kapitler.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 86 mot 15 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.56.31)

Videre var innstillet:

U t g i f t e r :			
1310		Flytransport	
	70	Godtgjersle for innanlandske flyruter, <i>kan nyttast under kap. 1311 post 71</i> , blir redusert med frå kr 411 400 000 til kr 402 400 000	9 000 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 20 450 000 til kr 18 950 000	1 500 000
1315 (nytt)		Etablering av Luftfartsverket som aksjeselskap	
	90	Eigenkapital, blir løyvd med	100 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	01	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 21 200 000 til kr 23 900 000	2 700 000
Inntekter:			
4312 (nytt)		Oslo Lufthavn AS	
	90	Avdrag på lån, blir løyvd med	392 000 000
5671		Renter og utbytte frå BaneTele AS	
	80	Renter, blir auka med frå kr 7 500 000 til kr 26 500 000	19 000 000

Kap.	Post	Formål:	Kroner
U t g i f t e r :			
	81	Utbytte, blir redusert med frå kr 8 000 000 til kr 0	8 000 000

V o t e r i n g :
Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:151 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Karin S. Woldseth og Kenneth Svendsen om omlegging og utbygging av kommunal og offentlig informasjon gjennom bruk av eksisterende TV-nett (tekst-TV) frem til publikum i forbindelse med kommunal og regional utbygging av bredbånd, vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :
Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 8

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2002 blir det gjort følgende endringer:

1062		Kystverket	
	30	Maritim infrastruktur, økes med frå kr 239 850 000 til kr 242 050 000	2 200 000
4062		Kystverket	
	1	Gebyrinntekter, økes med frå kr 470 330 000 til kr 485 330 000	15 000 000
	2	Andre inntekter, økes med frå kr 345 000 til kr 2 545 000	2 200 000

V o t e r i n g :
Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten har André Kvakkestad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprettholde Nordfjord tingrett som eget domssogn.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:138 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen og André Kvakkestad om opprettholdelse av Nordfjord Sorenskriverembete som eget domssogn – bifalles ikke.

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 86 stemmer for innstillingen og 15 stemmer for forslaget fra Fremskrittspartiet.

(Voteringsutskrift kl. 20.58.16)

Ågot Valle (SV) (fra salen): Jeg stemte feil.

Presidenten: De riktige stemmetallene blir da 87 stemmer for innstillingen og 14 stemmer for Fremskrittspartiets forslag. Dermed er innstillingen vedtatt.

Votering i sak nr. 10

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget anmoder kontrollutvalget for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) om å undersøke om det er grunnlag for å foreta granskning av opplysninger om overvåking av samer på etnisk grunnlag.

Presidenten: Dette er en innstilling fra flertallet i komiteen, som sannsynligvis er et mindretall i salen.

Her er vi nødt til å organisere det slik at innstillingen er ett voteringstema. Det andre voteringstemaet vil være at innstillingen vedlegges protokollen. Dette vil så vidt presidenten skjønner, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti stemme for.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og presidentens forslag om at innstillingen vedlegges protokollen, bifaltes presidentens forslag med 54 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.00.11)

S a k n r . 1 1

Referat

1. (108) Ny saldering av statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 (St.prp. nr. 40 (2002-2003))
2. (109) Økt tilførsel av egenkapital i Posten Norge AS og NSB AS i forbindelse med underdekning i selskapsenes pensjonsordning i Statens Pensjonskasse (St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 15 (2002-2003))
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes finanskomiteen.
3. (110) Forslag fra stortingsrepresentantene Odd Roger Enoksen og Åslaug Haga om å innføre et nasjonalt forbud mot klasebomber (Dokument nr. 8:30 (2002-2003))
Enst.: Sendes forsvarskomiteen.

Møtet hevet kl. 21.05.
