

Møte tirsdag den 28. januar kl. 10

President: K a r i L i s e H o l m b e r g

D a g s o r d e n (nr. 43):

1. Innstilling frå næringskomiteen om eierskapssaker vedrørende Raufoss ASA, NOAH Holding AS og Moxy Trucks AS (Innst. S. nr. 106 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 39 (2002-2003))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet (Innst. S. nr. 103 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 38 (2002-2003))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å gi frikort for betaling av bompengeavgift til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39 (Innst. S. nr. 104 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:152 (2001-2002))
4. Referat

Presidenten: Stortingspresident Jørgen Kosmo, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter tirsdag og onsdag – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresidenter.

Jan Tore Sanner (H): Jeg tillater meg å foreslå Anne Berit Andersen og Øyvind Halleraker.

Presidenten: Anne Berit Andersen og Øyvind Halleraker er foreslått som settepresidenter. – Andre forslag foreligger ikke, og Anne Berit Andersen og Øyvind Halleraker anses enstemmig valgt som settepresidenter for dagens og morgendagens møter.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen vil framsette et privat forslag.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): På vegne av representantene Bendiks H. Arnesen, Reidar Sandal, Asmund Kristoffersen og meg selv tillater jeg meg å fremme forslag om etablering av statlig garanti for driftstilskudd til fiskerinæringen.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling frå næringskomiteen om eierskapssaker vedrørende Raufoss ASA, NOAH Holding AS og Moxy Trucks AS (Innst. S. nr. 106 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 39 (2002-2003))

Presidenten: Første taler er Grethe Fossli – for sakens ordfører.

Grethe Fossli (A): Denne saken omfatter statens eierskap i tre bedrifter. Det er henholdsvis Raufoss ASA, NOAH Holding AS og Moxy Trucks AS.

I saken om Raufoss ASA ber Næringsdepartementet om fullmakt fra Stortinget til å kunne ta standpunkt til styrets forslag om vedtak knyttet til salget av virksomhetene i Raufoss ASA og fullmakt til på sikt å avvikle statens eierskap i den resterende delen av Raufoss-konsernet, etter plan fra styret og i samråd med øvrige aksjonærer.

Saken om NOAH Holding gjelder salg av virksomheten i Brevik til Norcem AS og fullmakt til å kunne redusere statens eierandeler i NOAH Holding AS ned mot null, eventuelt at hele eller deler av virksomheten på Langøya selges til private.

Til slutt er det fullmakt fra Stortinget til å forlenge løpetiden for den statlige garantien for driftskreditt på 30 mill. kr til Moxy Trucks AS med 12 måneder fram til 31. desember 2003.

For å ta det prinsipielle først: For ikke lenge siden behandlet Stortinget eierskapsmeldingen. I forbindelse med behandling av denne sa et stort flertall i komiteen følgende:

«Flertallet kan ikke se at Regjeringen har gitt et fullgodt svar på hvordan en skal få best mulig forvaltning av statens eierinteresser. Flertallet vil derfor be om at det blir satt ned et utvalg for å se på hvordan man på en bedre måte kan organisere det statlige eierskapet. Dette utvalget bør arbeide raskt.»

I tillegg vedtok flertallet å be Regjeringen nedsette et hurtigarbeidende utvalg for å få en bred gjennomgang med sikte på en bedre organisering og forvaltning av det statlige eierskapet. Vi har registrert at Regjeringen har nedsatt utvalget, og at de har fått en frist til 1. mars 2004. Dette mener vi ikke er særlig hurtigarbeidende. Med den farten Regjeringen nå legger fram saker om endringer av eierstruktur i og salg av statlige bedrifter, kan resultatet bli at de fleste bedriftene kan være solgt før utvalget er ferdig, hvis vi ikke stopper det i Stortinget.

Det er en svært utilfredsstillende frist som er satt, og vi ber derfor Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for en bedre forvaltning av det statlige eierskapet, slik at Stortinget kan behandle denne i løpet av våren 2004. Vi forutsetter at Regjeringen følger opp dette.

Så til sakene. Et stort flertall i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, støtter forslaget om å forlenge løpetiden for den statlige garantien til Moxy Trucks. Når det gjelder NOAH Holding, støtter et flertall forslaget om å selge anlegget i Brevik til Norcem. Et eventuelt salg av virksomheten på Langøya i Holmestrand er så lite begrunnet og utredet i proposisjonen at vi fra Arbeiderpartiets side ikke kan støtte dette slik saken foreligger. Dermed Regjeringen får mer konkrete planer, må de komme tilbake til Stortinget med en sak.

Så er det Raufoss ASA. Arbeiderpartiet er med i flertallet som vil gi Regjeringen fullmakt til å vurdere og

eventuelt godkjenne styrets forslag til vedtak om salg av virksomheter i Raufoss ASA. Bakgrunnen for vår støtte er at det kun har vært positive signaler fra alle miljøer på Raufoss, noe som har vært avgjørende for oss. I den forbindelse har vi gjennom flere møter med Raufoss-miljøet og de to berørte kommunene blitt orientert om planene for opprettelse av et innovasjonsselskap i regionen. Mange har påpekt at mangel på næringsutvikling er et problem for Innlands-Norge, og at nettopp et slikt industrimiljø som Raufoss bør være et sted hvor næringsutvikling og innovasjon bør stå sentralt.

Vi fra Arbeiderpartiet har hele tiden vært klare til å gå inn for etableringen av et slikt selskap, men så at det ikke var mulig å få flertall for et slikt forslag i Stortinget. Vi har derfor valgt å bli med på å be Regjeringen vurdere å delta i opprettelsen av dette innovasjonsselskapet. Fra Arbeiderpartiets side vil vi anmode Regjeringen på det sterkeste om å følge opp denne saken. Det bør kunne gi Regjeringen et godt kort i arbeidet for næringsutvikling i et ellers vanskelig område av landet og i en vanskelig tid for norsk industri. Vi trenger alle de gode kreftene vi kan nå, og dem bør Regjeringen støtte.

Ivar Kristiansen (H): Representanten Fossli har på en grei måte redegjort for komiteens arbeid. La meg bare først si at denne saken på mange måter illustrerer nødvendigheten og viktigheten av at Regjeringen har de nødvendige fullmakter til å håndtere skiftende situasjoner også i selskaper hvor staten er en tung eier, eller har eierinteresser, hvor vi ofte ser at tiden innhenter det som kan bære preg av å ha en slags langsiktig politisk horisont. Det dokumenteres tydelig i alle de tre berørte selskaper i denne prosessen. Det dokumenterer på ingen måte noe slags politisk ønske – enkelte henviser til at dette på mange måter bærer preg av et slags privatiseringsønske som sådant – selv om det korrekt nok både er ønskelig og nødvendig. Det vi må gjennomføre, er en nødvendig prosess for å få et redusert statlig eierskap i norsk næringsliv og i norsk næringsutvikling, samtidig som vi må styrke betingelsene for det private eierskapet. Når det gjelder disse tre selskapene, har på mange måter den økonomiske situasjonen gjort at utviklingen, ledet av styret og generalforsamlingen, er kommet til et vendepunkt der man må fatte nødvendige beslutninger som berører lokalsamfunn, ansatte og eiere. Og staten er en tung eier i alle disse selskapene.

Som Grethe Fossli var inne på, er det i store trekk en enstemmig komite som står bak de fleste løsningene. Det er i saken om NOAH Holding AS man skiller lag, faktisk når det gjelder å gi den nødvendige fullmakt som Regjeringen ber om, til enten å selge seg ned og helt ut eller til å gå for en privatiseringsløsning av denne delen av NOAHs anlegg på Langøya som i dag går godt økonomisk. Også på dette punkt har heldigvis Regjeringen fått flertall, denne gang ved hjelp av Fremskrittspartiet.

Når det gjelder NOAH først, er man kommet frem til en god løsning ved at Norcem overtar anlegget i Brevik. Jeg tror at i disse saker, som i andre saker, er det statlige nivået på eierskapet i utgangspunktet ikke noen garanti

for økonomisk suksess. Det er ikke avgjørende verken av hensyn til den jobb som skal gjøres, eller for å trygge arbeidsplassene. Tvert imot.

Når det gjelder avfallshåndtering – problemavfall, uorganisk eller organisk – får det være mer enn nok at staten setter betingelser og standarder for hvordan dette skal håndteres, og ikke som vi har sett i dette tilfellet, at man indirekte også har bidratt til at andre som kunne ha vært aktører på dette området, nærmest har blitt bedt om å redusere sitt engasjement og sitt tempo av hensyn til det store statlige engasjementet, noe som ender med at når man faser ut sitt eierskap i NOAH og eventuelt fatter dagens beslutning om Brevik, sitter man igjen med et ganske betydelig økonomisk tap på statens hånd. Men min konklusjon er at dette i dag får en god løsning fra Stortingets side.

Når det gjelder Moxy, vises det også til utvikling. Selv om man har vist til en betydelig utvikling i omorganisering og produksjon for i år, er fortsatt de økonomiske problemene rundt bedriften betydelige. Jeg er glad for at man nå konkluderer med å videreføre den garantien på 30 mill. kr, slik at man får bortimot ett års videre siktemål i arbeidet med å få faset inn ny og økt egenkapital, samtidig som man ser på andre eierskapsløsninger som kan være til det beste for selskapet, for markedet og ikke minst for de ansatte.

Når det gjelder Raufoss, er man også kommet i en situasjon der det er helt tydelig at det er et timeglass som er i ferd med å renne ut. Jeg er også der glad for den konklusjonen som det ser ut til at Stortinget kommer til i dag, der man blir gitt de nødvendige fullmakter til å gå veien videre rundt oppkjøp av selskapet. Vi har i dag fått med oss gjennom sakspapirene hvem som er aktør, i hvilken retning selskapets forretningsidé skal videreutvikles, og muligheten for å trygge arbeidsplassene i Raufoss ved at Euralcom kommer inn som ny eier av hoveddelen av Raufoss ASA-konsernet.

Komiteen var for bare en ukes tid siden på befarings- og rundt bedriften, og det er ingen tvil om at det industriclusteret vi får presentert på Raufoss, vil vi gjøre alt vi kan for å prøve å beholde og videreutvikle. Vi har altfor få slike innovative industrimiljøer i Norge. Selv om vi vil sette spørsmålsteget ved om den økonomiske styrken til Euralcom er tung og god nok, tror jeg vi alle sammen er trygge på at i dagens situasjon må dette være det eneste og rette valg for å bringe bedriften videre, slik at man kan rendyrke de prosessene rundt bildelproduksjon som man er i gang med, og sørge for at man får videreutviklet de engasjementene man har, i sitt videre samarbeid med General Motors-konsernet og gjennom etablering av en ny fabrikk i Canada.

Når det gjelder det som står i komitemerknadene, er det en enstemmig komite som ber Regjeringen vurdere å delta i et innovasjonsselskap i Raufoss-regionen. Jeg tror ikke det er noen stor politisk uenighet om formuleringen. Diskusjonen var på mange måter konsentrert rundt hva slags økonomiske ressurser som ved en eventuell handel vil bli liggende igjen i etterkant av de transaksjonene som må foretas. Og da usikkerheten både rundt det som

(Kristiansen)

ligger i miljøoppyrdding og andre forhold, er så vidt stor som den er, tror jeg det var den beste og nærmeste formulering som det var mulig å lande på.

Til slutt bare noen få ord om det vedtaket som ble fattet i juni 2002 i forbindelse med eierskapsmeldingen, som alle partiene med unntak av regjeringspartiene var med på, og som vi i dag er med på å skulle følge opp.

Jeg er ikke så sikker på hvor mye dette spørsmålet har med denne saken å gjøre. Jeg tror – hvis vi tenker oss om – at den har svært lite med denne saken å gjøre. Men det var en omfattende marsjordre som stortingsflertallet påla Regjeringen, og det er helt korrekt at i forbindelse med den omfattende oppgaven som ble pålagt Regjeringen, ble det også bedt om at utvalget skulle jobbe hurtig. Det er et tungt, omfattende og solid mandat Reinertsen-utvalget, som for øvrig også er meget tungt sammensatt, har fått, og det er særdeles omfattende og kompliserte spørsmål utvalget er i gang med å jobbe med. Jeg ser også med interesse at et par av partiene nå i innstillingen ber om at dette utvalget også skal få seg pålagt et par tilleggsoppgaver.

Jeg klarer ikke helt å annamme det inntrykket som blir prøvd skapt om at det arbeidet man har tatt fatt på, ikke går fort nok. Men vi tar til etterretning det ønsket som nå på nytt er kommet fra komiteen, om at dette arbeidet må munne ut i en stortingsbehandling våren 2004. Det kan og må – det går jeg ut fra – føre til at den høringsrunden som normalt et slikt arbeid skulle være en del av, får et noe redusert omfang. Men det bør i alle fall ikke munne ut i at det viktige og nødvendige arbeidet som Reinertsen-utvalget nå er i gang med, får en slags desimert utgivelse, for da har vi ikke oppnådd noe, verken opposisjonen eller regjeringspartiene, av det vi egentlig ønsket med denne saken.

Øystein Hedstrøm (FrP): Stortinget behandler i dag en samleproposisjon. I to av de tre eierskapsakene – Raufoss ASA og NOAH Holding AS – dreier det seg om å avvikle eller redusere de statlige eierandelene, mens den tredje saken dreier seg om å forlenge den statlige driftskredittgarantien i Moxy Trucks AS.

For å ta Raufoss først: Det er inngått en prinsippavtale mellom Euralcom og styret i Raufoss om konsernets samlede industrielle virksomheter, i form av et innmatsalg. Stortinget gir i dag fullmakt til salg, mens aksjonærene tar endelig stilling til salgsforslaget på en ekstraordinær generalforsamling innen utløpet av januar måned.

Styret og ledelsen har lenge jobbet for å finne frem til en industriell løsning, slik at virksomheten kan ha en fremtid på Toten. De par siste årene har Raufoss avviklet og solgt en rekke virksomheter, slik at selskapet i dag fremstår som en fokusert leverandør av hjulopphengskomponenter i aluminium med produksjonsvirksomhet på Raufoss, og en ny fabrikk under etablering i Montreal i Canada. I tillegg har selskapet beholdt koblingsfabrikken på Raufoss med produktene bremserørskoblinger og vann- og gasskoblinger.

Ett bør være klinkende klart: Skal Raufoss kunne lykkes med å opprettholde og videreutvikle en lønnsom konkurranseutsatt industri med basis i industrikompetansen på Raufoss, må bedriften kunne benytte det nasjonale kompetansenettverket innenfor lettmetall og forming av materialer samt være i stand til å bli en global aktør innenfor sine kjerneområder. Dette vil kreve en betydelig internasjonal vekst. Det omsetningsvolumet selskapet kan oppnå gjennom egen vekst, vil være vesentlig for lite til å kunne bære kostnader ved å være til stede i det globale markedet for bildelleverandører samt kostnadene til kontinuerlig produktutvikling. Man har vært realist og innsett at det er nødvendig å bli en global aktør med betydelig større omsetning for å kunne overleve.

Ved behandlingen av eierskapsmeldingen i fjor vår presenterte styret tre utviklingsmuligheter. Ett alternativ kunne være at Raufoss kjøper opp andre aktører i det internasjonale marked, noe som ville kreve betydelig tilførsel av ny egenkapital. Andre alternativer kunne være at Raufoss kjøpes opp av eller fusjoneres med én eller flere passende aktører.

Det har vært en utbredt oppfatning at dagens eiere ikke har vært innstilt på å skyte inn frisk kapital i selskapet. En løsning med en ny aksjeemisjon rettet mot andre i markedet har også vært vurdert som lite realistisk. En overdragelse til Euralcom fremstår derfor, slik saken står i dag, som den eneste realistiske muligheten. Alternativet kunne i verste fall betydd en konkurs eller styrt avviking. Og selv om Raufoss nå forsvinner som merkenavn, kan en innlemmelse i Euralcom-konsernet åpne for betydelige muligheter.

Selv om vi i Norge ikke har noen bilindustri av betydning, ligger langt unna de store kundene og har høyere lønnskostnader enn konkurrentene, eksporterer norske produsenter bildeler for mer enn 4 milliarder kr i året. Enkelte nisjer innenfor bildelproduksjonen, også av det vi finner på Raufoss, tiltrekker seg både kunder og investorer. Og Euralcom er et holdingselskap som eier en rekke industribedrifter over hele Europa og i Brasil. De satser mye på aluminiumsprodukter. Følgelig blir selskapene komplementære og kan ta ut synergieffekter fra hverandre. Det er selvfølgelig svært interessant for Euralcom å få bedre tilgang til og kunne styrke sin posisjon i det nordamerikanske markedet. Raufoss er i ferd med å bygge opp en fabrikk i Canada som skal forsyne det amerikanske markedet med hjuloppheng. Denne satsingen baserer seg som kjent på en storordre fra amerikanske General Motors.

Ved behandlingen av eierskapsmeldingen var det flere politiske partier som mente at produktspekteret ved Raufoss kunne gjøre selskapet utsatt for slakting. Foreløpig er det heldigvis ingen ting som tyder på det. Ser vi på den strategien som Euralcom har valgt ved sine investeringer i bildelproduksjon i flere europeiske land, er det nettopp det motsatte som er tilfellet. Deres strategi er tilsynelatende å la bedriftene fortsette utviklingen og produksjonen av det de er flinke til, og heller hente ut fordelene ved å knytte forskjellige produsenter sammen i et industrielt nettverk.

Det som vil være avgjørende på sikt for om Euralcom vil være interessert i å satse på Toten, vil selvfølgelig være at man har en tilstrekkelig konkurransedyktig produksjon. Høy kompetanse og sterk konsentrasjon på området produktutvikling har styrket posisjonen som en betydelig leverandør innen de aktuelle nisjene av systemer og komponenter til den globale laste- og personbilindustrien. Når dette nå settes inn i en større sammenheng med en eierstruktur som gjør at Raufoss blir en del av et globalt nettverk innen bilindustrien, åpnes nye muligheter. Dette kan gi gode industrielle løsninger og samtidig løse en stram finansiell situasjon. Likevel er det lett å se at produksjonen på Raufoss kan få det tøft. Man vil bli presset mellom internasjonale krav om stadig lavere pris og høy kvalitet på produktene og det særnorske kostnadsnivået. La oss håpe at man har muskler til å klare fremtidige utfordringer når det gjelder både produktutvikling og fortløpende modernisering av produksjonen.

Fremskrittspartiet er etter en helhetlig vurdering kommet til at vi vil støtte Regjeringens forslag om fullmakt til ny eierstruktur og gi mulighet til å avvikle statens eierskap i den resterende delen av Raufoss-konsernet.

Fremskrittspartiet støtter også Regjeringens forslag når det gjelder salg av anlegget til NOAH Holding i Brevik til Norcem AS, og å gi muligheter til å redusere statens andeler i virksomheten på Langøya. Det foreligger ikke lenger noen viktig begrunnelse for at staten skal være eier, etter vårt syn. Det staten skal sørge for, er at Norge følger opp sine internasjonale forpliktelser med hensyn til innenlandsk behandlingsskapitet for spesialavfall.

Når det gjelder Moxy Trucks, vil heller ikke Fremskrittspartiet denne gangen støtte Regjeringens forslag om en forlengelse av den statlige garantien for driftskreditt. Vi har i alle år som det har vært aktuelt, motsatt oss forslag både om statlig aksjekapital og om garantier for virksomheten. Og i rapporten fra Hartmark Consulting fra desember 2000, som var en uavhengig gjennomgang og vurdering av situasjonen i og planene for Moxy Trucks, sier man at selskapet har et godt produkt, har et betydelig salg og kan etableres som et lønnsomt selskap. Hvis det er og har vært riktig, burde det ikke være noe problem å få private til å engasjere seg, mener vi.

Til slutt noen kommentarer til innstillingens I. Hele komiteen stiller seg bak forslaget om en bedre forvaltning av det statlige eierskap og en plan for å styrke det private eierskap. Dette er en direkte oppfølging av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiets forslag og resonnementer som fremkom ved behandlingen av eierskapsmeldingen.

Mangelen på en nasjonal næringsstrategi har allerede medført en betydelig filialisering av norsk næringsliv. Staten vil i Norge være en betydelig eier i norske virksomheter også i tiden som kommer. Det er viktig å profesjonalisere det statlige eierskapet. Fremskrittspartiet mener det er nødvendig å bygge mest mulig vanntette skott mellom myndighetsrollen og den forretningsmessige rollen, som vi gjerne ser lagt til forskjellige fond, basert på egne styrever, vedtekter og forretningsmessighet.

Videre er det viktig å bedre mulighetene for private næringsinvesteringer gjennom å sikre internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår. Derfor bør Statseierskapsutvalget ha høy fremdrift i sitt arbeid, fordi det haster med å få frem en helhetlig plan for å styrke det private eierskapet og en bedre organisering av statens eierinteresser. Det haster med å få frem en helhetlig eierskapsstrategi, som inneholder langtrekkende virkemidler for å ivareta et nasjonalt eierskap. Vi kan ikke ha det som i dag, når man ved et nedslag ser at verdiene forsvinner ut helt planløst til oljefondet, uten særlige ringvirkninger for norsk næringsliv. Dette må endres, og det haster!

Inge Ryan (SV): Da vi hadde åpen høring om eierskapsmeldinga, sa administrerende direktør i Kongsberggruppen, Korsøen, at staten har vært en meget god eier, og at staten var en eier han også ønsket å ha i framtida. Det syntes vi var et usedvanlig positivt og interessant utsagn fra en våre fremste næringslivsledere.

Men når vi får saken fra Regjeringa, virker det som om man har abdisert helt i forhold til å ha eierskap i norsk næringsliv. Man vil nesten ikke gjøre noen innsats for at man i framtida skal kunne ha et sterkt norsk eierskap. Man vil kvitte seg med det, enten det er på Raufoss, eller det er innenfor avfallshåndtering, som vi i dag har til behandling. For oss i SV er det ganske uforståelig. Vi mener at i stedet for at man resignerer når ting stritter imot, bør man heller ta seg sjøl i nakken og prøve å forbedre seg og sørge for at man blir enda dyktigere til å gjøre jobben sin, slik at disse bedriftene lønnsomme, og at man sikrer arbeidsplassene.

Denne debatten handler derfor om litt mer enn tre bedrifter. Den handler litt om ideologi, og om staten skal ha et ansvar i forhold til å sikre viktige arbeidsplasser og å utvikle viktig næringsliv i Norge. Derfor går vi i SV mot nedslaget i Raufoss og likeens i forhold til NOAH. Når det gjelder Moxy Trucks og denne garantien, er vi med på Regjeringens forslag om å forlenge garantien på Moxy Trucks.

Til slutt vil jeg ta opp et forhold. Det gjelder ansatte som i dag opplever eierskifte, og som føler utrygghet og usikkerhet i forbindelse med det. Vi ønsker oss et opplegg med regler og lover for hvordan man skal kunne håndtere ansatte ved eierskifte, slik at man får klarere kjøreregler som er med på å sikre de ansattes rettigheter. Det vil føre til mindre uro, og det vil føre til – tror vi – et langt bedre klima når slike prosesser pågår.

Helt til slutt vil jeg ta opp de to forslagene som SV har fremmet.

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

Olaf Gjedrem (KrF): Det har stor betydning korleis ein forvaltar og organiserer statleg eigarskap i forhold til framtidig verdiskaping. For å bidra til best mogleg framtidig verdiskaping, bør statlege eigarskap vera mest mogleg optimalt innretta. Statlege eigarskap må vera spesielt grunngevrne for at staten skal binda kapital. Elles bør

ein vurderer å selja seg ut. Ein bør vurderer å redusere omfanget av den statlege eigarskapen og forvalta og organisera den statlege eigarskapen på ein god måte. Det er av stor verdi å skapa rom for meir privat eigarskap i Noreg gjennom andre tiltak for å stimulera eigarskapsmiljø og for å betra rammeføresetnadene for norsk eigarskap.

I innstillinga til eigarskapsmeldinga blei det gjort framlegg om å setja ned eit utval som skulle sjå nærare på korleis ein på ein betre måte kan organisera den statlege eigarskapen. Ein bad òg Regjeringa setja ned eit hurtigarbeidande utval for å få ein brei gjennomgang med sikte på ei betre organisering og forvaltning av den statlege eigarskapen. Dette er eit omfattande og krevjande arbeid. Statseigarskapsutvalet er sett ned og skal koma med si innstilling innan 1. mars 2004. I innstillinga tilrår komiteen at Regjeringa legg fram ei sak for Stortinget om betre forvaltning av den statlege eigarskapen og ein plan for å styrkja den private eigarskapen, slik at denne kan handsamast i Stortinget i vårsesjonen 2004.

I denne samanhengen er det viktig å vera klar over og ha forståing for at utfordringane som næringslivet står overfor, er mange og omfattande. Det er snakk om globalisering, internasjonalisering, kostnadsreduksjon, utflytting, lønsvekst, høg kronekurs og høgt rentenivå. Denne situasjonen fordrar ein omfattande gjennomgang av mange forhold, og dette er noko Regjeringa skal taka på seg å leggja fram, gjennom ein handlingsplan for ein heilskapleg innovasjonspolitik som vil leggja til rette for kreativitet, nyetableringar og næringsutvikling. Dette tilseier at me må vera grundige, men likevel arbeida på ein måte som gjer at løysingane kjem næringslivet til gode.

Så til dei bedriftene det gjeld: Raufoss, Moxy og NOAH. Grunnen til at spørsmålet om eigarskapsendring for desse no er teke opp, er at det har oppstått situasjonar som m.a. aktualiserer sal av eigardelar eller utvatning av den statlege eigarskapen. Derfor har Regjeringa bedt om fullmakt til å setja i verk nødvendige tiltak i samband med staten sin eigarskap.

Eg vil gje honnør til næringsministeren for å ha teke eit rett initiativ, og eg er glad for at komiteen sluttar sterkt opp om dei tilrådingane og dei fullmaktene som Regjeringa ber om. Eg har god tru på at desse tre eigarskapsmiljøa kan vidareførast på ein positiv måte, med den nyorienteringa som dette vedtaket legg opp til.

Det inntrykket me fekk ved besøk på Raufoss siste veke, var veldig positivt. Eg håper at òg staten i framtida kan vera ein viktig medspelar og sikra at dette miljøet blir ført vidare på eit fornuftig og stabilt nivå.

Marit Arnstad (Sp): Jeg skal kort berøre tre forhold knyttet til den saken som i dag behandles, og starter med det mer generelle bildet.

En del av de merknadene som komiteen kommer med i dagens innstilling omkring eierskap, og spørsmålet om å styrke det private eierskapet, må ses på bakgrunn av debatten om eierskapsmeldingen i juni i fjor. I forbindelse med eierskapsmeldingen var det et flertall i Stortinget

som uttrykte en frustrasjon over mangelen på nasjonal næringsstrategi og nasjonal eierskapsstrategi. Det var også noe av bakgrunnen for at flertallet bad om at det måtte legges fram en plan for å styrke det private eierskapet, og en plan for en bedre forvaltning av det statlige eierskapet, slik at Stortinget fikk en mulighet til å drøfte det.

Så er vi da i den situasjonen at det stadig kommer enkeltsaker der det er spørsmål om eierskap, mens vi samtidig ser at det vi ønsket som et hurtigarbeidende utvalg skal bruke tiden helt fram til 1. mars 2004 til å legge fram en innstilling, og deretter skal det forberedes en sak fra Regjeringens side. Det er vanskelig å se at det kan forenes med definisjonen av et hurtigarbeidende utvalg. Det er snart trekvart år siden Stortinget vedtok at man skulle komme tilbake med den type plan til drøfting for Stortinget, og det tok nesten et halvt år før departementet fikk opprettet det statseierskapsutvalget. Da synes jeg det er merkelig at representanten Kristiansen her i dag antyder at det kan være opposisjonen og flertallet i Stortinget sin feil dersom utvalget til sjuende og sist kommer til å få vanskelige arbeidsvilkår, eller kommer til å få knappe muligheter til å gjennomføre høringsrunder. Det burde han sjølsagt ha tenkt på når Regjeringen brukte såpass lang tid til faktisk å få opprettet utvalget.

Jeg synes det er viktig at flertallet i dag gjentar akkurat de kravene til Regjeringen. Det er viktig nå at Stortinget får mulighet til å drøfte hvordan man kan ha en bedre forvaltning av det statlige eierskapet vi sitter med, og hvordan man kan styrke det private eierskapet i årene framover. Jeg tror det kommer til å bli uhyre viktig, ikke minst når man i løpet av sist høst så at en del bedrifter sliter. Man ser også at en del muligheter, som man kanskje kunne ha brukt til å styrke norsk næringsliv på de områdene der vi er best, ikke blir brukt. Jeg tenker f.eks. på at vi bokstavelig talt har hatt ABB til salgs sist høst. Spørsmålet er om ikke staten Norge også burde ha sett på det som en mulighet til å kjøpe noe som kunne ha vært viktig i forhold til norske næringslivsstrategier. Jeg synes det er viktig å nevne disse elementene, fordi de er viktige i forhold til det forslaget flertallet her kommer med, og de merknadene som innstillingen har på de punktene.

Når det gjelder Senterpartiet, kommer vi ikke til å kunne stemme for at staten får fullmakt til en full avvikling av sitt eierskap i Raufoss. Jeg ser en del av de elementene som er knyttet til den situasjonen Raufoss er oppe i. Jeg ser også at det har vært vanskelige avveininger, ikke minst lokalt, men fra Senterpartiets side er vi ikke klare for å gi fullmakt til en full avvikling av eierskapet. Vi mener fortsatt at det burde være mulig for staten å kunne sitte med en eierandel på inntil 34 pst., uavhengig av hvilke allianser Raufoss inngår i tiden framover.

Når det i dag allikevel blir flertall for å gi fullmakt til en full avvikling av det statlige eierskapet, er det overmåte viktig at man gir mulighet til å opprette et innovasjonselskap der også staten deltar, et selskap som kan gi nye muligheter for næringsutvikling i regionen. Vi stiller oss for så vidt forsiktige til komiteens anmodninger på det

punktet, men jeg vil i likhet med Arbeiderpartiets representant understreke at vi fra Senterpartiets side ser det som uhyre viktig og som en forutsetning at staten kan delta i opprettelsen av den type innovasjonsselskap, og bidra til videre utvikling i regionen på bakgrunn av de nye forholdene.

Når det gjelder NOAH, er det enighet i komiteen om det som går på nedsalg i forhold til Brevik. Men jeg må si at i likhet med det Arbeiderpartiet og SV står for her, er også Senterpartiet svært kritisk til at man nesten uten begrunnelse i proposisjonen skal bidra til å kunne selge ut virksomheter på Langøya ved Holmestrand uten at det er gjort noen grundigere forberedelser knyttet til det.

For øvrig vil Senterpartiet støtte IV, som angår garantier for forlenget driftskreditt til Moxy Trucks.

Statsråd Ansgar Gabrielsen: Arbeidet med eierskaps-spørsmål foregår nå på to plan. På det ene og mer overordentlige planet jobber vi med å følge opp Stortingets behandling av eierskapsmeldingen, bl.a. når det gjelder en bedre forvaltning og organisering av det statlige eierskapet. På det andre planet må vi som eiere løpende ta stilling til aktuelle enkeltsaker, som i denne samleproposisjonen som vi i dag behandler her i Stortinget.

Bedriftene lever sitt eget liv – jeg holdt på å si – uavhengig av både regjering og storting. De er avhengige av en økonomi. De er avhengige av den globale utviklingen, hvordan markedet utvikler seg, kundenes behov, mulighetene for samarbeid med andre og den innovasjonsforskning og utvikling som for øvrig foregår.

En aktiv og interessert eier må alltid være beredt til å ta stilling til en del av disse forhold, som også impliserer selskapsmessige endringer. Skal vi følge opp de overordnede målene for eierskap om å sikre selskapene en god industriell utvikling og utvikle statens verdier, krever dette i tillegg til stram og god eierstyring også en stor grad av fleksibilitet. Nærings- og handelsdepartementet må derfor som eier følge opp selskapenes utvikling og løpende legge frem saker for Stortinget der dette er påkrevd etter dagens forvaltningsopplegg.

De tre selskapene som vi i dag behandler, har på forskjellige vis til dels lidd store tap. De må avskrive tap i flere hundre millioner kroner-klassen. Så det er ikke bare gulleggene man har engasjert seg i. Det slo meg da representanten Arnstad snakket om å kjøpe ABB.

Det er problemer som må løses. Det er spørsmål som må avklares, og spørsmål av denne art kan ikke vente. Det å stemme imot er en rettighet man definitivt har, men det er jo ikke helt uinteressant å høre hva man har å sette inn i stedet. I disse tilfellene kan jeg i realiteten ikke se noe annet enn å koble dem intravenøst til statskassen for å få dette til. Man trenger nemlig en økonomisk sikkerhet for å kunne drifte denne type selskap.

Hva angår Raufoss ASA, har flertallet sluttet seg til forslaget i proposisjonen. Vi må dessverre innse at det er betydelige verdier som i de senere år har blitt satt inn i Raufoss, gjennom delprivatisering og børsnotering i 1990, salget av aluminiumsvirksomheten til Hydro i 1996-1997 og salget av aksjeposten i Nammo AS til sta-

ten i år 2000. Alt dette er i det alt vesentlige tapt. Det er penger som er borte.

En avtale med Euralcom vil kunne videreføre satsing på nye anlegg for produksjon av aluminium og hjulkomponenter på Raufoss og i Canada. Men den er altså ennå ikke ferdig fremforhandlet. Den såkalte due diligence-prosessen, med en grundig teknisk og juridisk gjennomgang av Raufoss ASA, har tatt lengre tid enn det var forutsatt. Det er fortsatt usikkert om og eventuelt i hvilket omfang det vil bli midler som kan tilbakeføres til aksjonærene, i hvert fall når det vil kunne skje. Vi gjør klokt i, i dag i hvert fall, ikke å anta at dette blir veldig store beløp. For øvrig må det antas at det vil ta relativt lang tid.

Raufoss' børsverdi, som er en indikasjon på markedsvurderingen av den restverdien som ligger i Raufoss, ligger pr. i dag på i overkant av 40 mill. kr. I 1996 var den børsnoterte verdien på Raufoss ca. 800 mill. kr. Så det har rent mye av skattebetalernes penger i havet siden den gang.

Forslaget om at staten skal delta i et nytt innovasjons-selskap i Raufoss-regionen med statens mulige inntekter fra salg eller eventuelt avvikling av Raufoss ASA, tror jeg man gjør klokt i å utsette til man har sett hva som blir resultatet. Når det er sagt, må det ikke være slik at fravær av restverdi skal være avgjørende for om man skal engasjere seg næringspolitisk i dette området. Man bør i grunnen ha det motsatte utgangspunkt. For dess mindre det er igjen, dess dårligere tyder det på at det har gått. Staten har en forpliktelse til å gå inn i de regioner som kommer i trøbbel, knyttet til nedlegging av hjørnestensbedrifter. Men i dette tilfellet er det jo for å ivareta arbeidsplassene at vi gjør det vi gjør.

Det ligger også – det vil jeg ikke unnlate å nevne – en betydelig miljøforpliktelse av udefinert størrelse knyttet til både utslipp til og deponi i Mjøsa etter hundreårige gamle synder. Dette kan bli kostnadskrevende problemstillinger, som langt kan overgå det som blir statens andel ved et eventuelt salg. Dette vil det ta tid å klarlegge. Som jeg har sagt i proposisjonen, forutsetter jeg at staten som aksjonær med 51 pst. skal ta sin relative andel av dette, og da ligger det i det at også de private aksjonærene har et ansvar i så måte.

I saken om NOAH Holding AS har flertallet sluttet seg til salget av Brevik-anlegget og gitt Regjeringen fullmakt til å redusere sin eierandel i resten av selskapet, eventuelt at hele eller deler av virksomheten på Langøya ved Holmestrand selges. NOAHs virksomhet er nå kommet over i en ordinær driftsfase, og det synes hensiktsmessig å utvikle den statlige eierandelen ved å få inn langsiktige, strategiske industrielle eiere til å delta i utviklingen av et anlegg for å behandle spesialavfall. I forkant av gjennomføringen av en slik prosess må Langøyas betydning for behandling av uorganisk avfall, forurenset grunn og forurensede sedimenter naturligvis avklares nærmere. Det bør eventuelt også vurderes å sikre Langøya som et friluftsområde en gang i fremtiden når deponiene måtte være fylt opp.

Styret i NOAH Holding AS har i forståelse med alle selskapets aksjonærer arbeidet med sikte på salg av virk-

somheten. Betydelige midler er satset på utvikling av Brevik-anlegget, og det meste vil nå måtte avskrives. Brevik-anlegget utgjør en miljømessig og industriell god løsning for organisk spesialavfall i Norge. Gjennom salget til Norcem blir anlegget videreført. Samtidig har styret jobbet for å få frem en eierløsning hva angår virksomheten knyttet til uorganisk spesialavfall og deponi på Langøya, der de økonomiske resultatene har vært gode de senere år. Selskapets minoritetsaksjonærer ønsker en industriell løsning gjennomført ved et salg. For å oppnå gode løsninger for NOAH Langøya er det viktig å fokusere på drift, slik at det kan etableres et langsiktig eierskap. Ingen av dagens aksjonærer synes villige til å bidra med mer kapital. Aksjonærene i NOAH er tjent med at en eventuell salgsprosess skjer på det riktige tidspunkt og på en måte som er god for å oppnå en best mulig pris, samtidig som interessene til kjøper og selskapets kreditorer blir ivaretatt. Den salgsfullmakten Regjeringen får i dag vil bidra til å sikre den nødvendige fleksibiliteten.

Som næringskomiteen ble skriftlig orientert om tidligere i måneden, er det nå prinsipiell enighet om at Spilka Gruppen i Ålesund, som fra før av eier 51 pst. av aksjene i Moxy Trucks, overtar statens gjenværende aksjer i Moxy for den nette sum av 1 kr. Spilka vil konvertere lån til ny egenkapital i Moxy og søke å tilføre selskapet frisk egenkapital. Det er en del av avtalen. Forlengelsen av den statlige garantien for en driftskreditt på 30 mill. kr, som komiteens flertall støtter, er en nødvendig forutsetning for gjennomføring av dette salgsopplegget.

Moxy Trucks har ikke hatt en lett utvikling. Planlagte resultatforbedringer har tatt lengre tid enn forutsatt. Moxy har mye gjeld og trenger styrket finansiering for nødvendig produksjonsvekst. Garantien vil gi Moxy bedre grunnlag for å styrke kapitalgrunnlaget og videreføre innsatsen for å komme over på lønnsom drift. Vi kan gjennom dette konstatere at av de 50 mill. kr som staten gikk inn med i ny egenkapital i april 2001, sitter vi igjen med 25,5 mill. kr som vi fikk i det første salget, og så den ene kronen som vi nå har i vente.

Med dette vedtaket vil Moxy etter svært mange år under statlig eierskap nå bli en helt privateid bedrift med en tidsbegrenset statlig garanti. Det skal definitivt bli interessant å følge med Moxy videre. Jeg tror at de har et godt produkt, og at det er et marked for det. Det er en bedrift som kan gå videre med de rette eiere, og jeg oppfatter dem som interesserte, og at de har den nødvendige kapitalstruktur for å kunne ta bedriften videre.

I kgl. res. 15. november 2002 ble det såkalte Statseierskapsutvalget nedsatt. Utvalget har fått i mandat å gjennomgå og vurdere organiseringen av det statlige eierskapet i selskap hvor staten er hel- eller deleier, og hvor virksomheten hovedsakelig er av forretningsmessig art. På grunnlag av utvalgets utredning skal Regjeringen så gå til Stortinget med en egen sak om ulike modeller for en profesjonell utøving av statens eierskap – jeg holdt nesten på å si – fordi Stortinget skal slippe å ha denne type debatter.

Jeg har merket meg at Stortinget ønsker at arbeidet i tilknytning til Statseierskapsutvalget skal ha en fremdrift

som gjør det mulig for Stortinget å behandle saken våren 2004. Jeg vil naturligvis gjøre mitt ytterste for å få dette til og vil drøfte med utvalgets leder hvordan arbeidet kan legges opp på dette grunnlag. Jeg kan imidlertid ikke unnlate å påpeke at det er et meget omfattende utredningsarbeid vi her har satt i gang. Det dreier seg om meget store verdier for staten, og det dreier seg definitivt om komplekse konstitusjonelle og forvaltningsrettslige problemstillinger. Vi har ikke lov til å fare lettvtint over slike spørsmål. I tillegg kommer at en offentlig utredning skal, som det har vært nevnt, ut på høring. Vi kan forkorte noen av høringsfristene, men det er helt åpenbart at det ville være klart å foretrekke at utredningen lå til grunn for det arbeidet som skal gjøres. Jeg innrømmer fullt ut at nedsetting av utvalget kunne ha vært gjort en måneds tid før, eller sågar halvannen, muligens. På den annen side kan jeg ikke se at det skal være avgjørende for den tidshorisonten man skal jobbe under.

Representanten Arnstad var i særlig grad opptatt av den tidshorisonten de hadde fått i forhold til nedsettelse av et offentlig utvalg. Jeg har ved gjennomgåing av tidligere tiders rekord på dette området funnet at det er svært få NOUer som er lagt frem på så kort tid som det her vil bli gjort. Mitt ansvar blir imidlertid å legge frem en sak for Stortinget, og så får jeg se hvor mye av det arbeidet som kan legges til grunn, avhengig av om det er ferdig eller ei. Men når vi skal vurdere organiseringen av eierskap som utgjør flere hundre milliarder kr, synes jeg det ville være veldig synd hvis grunnlaget skulle være så tynt at man på en måte ikke mener at det er tilstrekkelig til å ta stilling til noe så alvorlig. Det er alvorlig å skulle flytte ut eierskapet fra direkte konstitusjonell styring under storting og regjering til andre forvaltningsorganer. Jeg har for så vidt også sett på utviklingen i en del av disse selskapene som vi har under departemental forvaltning, herunder Folketrygdfondet og andre, og den forvaltningen vi har hatt av dem. Det gir ikke noe entydig svar på hva som er best, men jeg synes definitivt det er interessant å utrede det. For egen del har jeg på ingen måte i forkant konkludert med hva som vil være anbefalelsesverdig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Grethe Fossli (A): Jeg har fulgt Raufoss-miljøet i mange år, siden den gang vi i fagbevegelsen kalte det for «militære bedrifter», og det var kun en liten produksjon som foregikk der i forhold til nå. Dette miljøet har utviklet seg, og det har blitt et område med masse kunnskap og med et stort engasjement. Så, i den vanskelige situasjonen som er på Raufoss, har de gitt en utstrakt hånd ved å komme med ideen om et innovasjonsselskap – til et Industri-Norge som sliter, og til et Innenlands-Norge som sliter enda mer.

Regjeringen har ikke i den senere tiden fått spesielt skryt for sitt engasjement for industrien. Både finansministeren og næringsministeren har sagt at det ikke er så farlig med de nedleggelsene som er, for det kommer nye bedrifter. Men disse nye må ha hjelp, og jeg synes at

statsrådens omtale av forslaget om å delta i et nytt innovasjonsselskap i Raufoss-miljøet, var meget ullen. Fra Arbeiderpartiets side valgte vi ikke å fremme et eget forslag, men ble med på et flertallsforslag fordi vi syntes at regjeringspartiene her i Stortinget var positive til en slik opprettelse. Jeg sporer ikke en slik positiv holdning i statsrådets innlegg, og jeg vil gjerne få hans kommentar til om Regjeringen i det hele tatt vurderer og ønsker å være med i et slikt innovasjonsselskap.

Statsråd Ansgar Gabrielsen: Det er i denne sammenhengen, som i så mange andre: Man hører det man vil høre.

Når det gjelder etablering av et innovasjonsselskap i dette området, synes jeg ideen knyttet til det, er god. Det som jeg stiller spørsmål ved, er hvorfor man skal koble det opp mot en mulig gevinst ved salg av Raufoss. Hvis nå det blir kroner null, følger det da av det at da gjør man det ikke? Etter mitt skjønn må man se på de konkrete forhold knyttet til dette området, og det kan godt tenkes at man ikke har tid til å vente til denne salgsprosessen er ferdig, før man gjør noe for dette.

Ideen – jeg holdt på å si alle ideer – knyttet til det å utløse innovasjonskraft, nyskaping og utvikling, er meget god. Dette er et sterkt industrielt cluster som det definitivt er grunn til å gå videre med. Jeg er fullstendig klar over all den kompetansen som er akkumulert i dette området fra 1896, da man begynte produksjonen, og den må føres videre. Om det gjøres best ved at man venter til man har fått greie på om det er 10 eller 20 eller ingen millioner igjen ved salg av Raufoss, er det jeg egentlig stiller spørsmål ved. Jeg synes man fortløpende skal vurdere om man skal sette i verk andre tiltak og ikke sitte og vente på dette.

Representanten Fossli sa at Regjeringen – og det var særlig finansministeren og næringsministeren – ikke hadde fått spesielt mye skryt for sin industri- og næringspolitikk. Da tenker muligens representanten på de delene av politikken som vi har videreført fra den forrige regjering, og der har hun muligens et poeng.

Øystein Hedstrøm (FrP): Næringskomiteen har lenge vært opptatt av at man skal ha en helhetlig plan for å styrke det private eierskap i Norge, og vi har også sett behovet for å profesjonalisere statens eget eierskap. Vi vet jo hva som skjer: Enkelte bedrifter legges nå ned, forvitrer eller flytter ut sin virksomhet. Det siste, store eksemplet på det er vår skipsfart, der offshorevirksomheter nå flagger ut. Det hele er bekymringsfullt, fordi det er en næring som har bevist sin fortreffelighet i mange år. Allikevel er dette i ferd med å skje. Det er bekymringsfullt, og det er vi alle opptatt av. Men det står selvfølgelig ikke i motstrid til at man skal kunne åpne for å selge enkelte virksomheter der staten er engasjert og også er hovedaksjonær, når det er fornuftig å gjøre det.

Vi har en intensjonsavtale på Raufoss mellom Raufoss og Euralcom, og man har en due diligence-gjennomgang. Men man har ingen garantier for at Euralcom virkelig vil realisere dette. De får nå tilgang til regnskaper,

avtaler og hva det nå måtte være, og ser om disse tallene stemmer overens med den informasjonen de tidligere har fått. Mitt spørsmål til statsråden blir: Hvis det nå viser seg at det ikke er samsvar, og Euralcom, selv om det kanskje er lite sannsynlig, trekker seg tilbake, har man da noen plan B fra Regjeringens side, slik at man ikke står helt handlingslammet tilbake hvis det skulle bli en realitet?

Statsråd Ansgar Gabrielsen: Det er selvfølgelig helt riktig det som Hedstrøm sier når han refererer til eierskapsmeldingen, knyttet til det å få en helhetlig plan for forvaltning av det statlige eierskap, og understreker behovet for å styrke det private eierskap. Jeg vil si at på lang sikt er det kanskje det siste punktet som er det absolutt viktigste, og det vil det da bli flere anledninger til også i oppfølgingen av Skauge-utvalget, ikke minst når det gjelder hvordan vi håndterer formuesbeskatningen, som har stor betydning for muligheten for å bygge opp privat kapital som kan gå inn i bedrifter.

Så sier representanten Hedstrøm at det ikke foreligger noen garantier knyttet til den intensjonsavtalen som er gjort, og hva den vil kunne bringe i fremtiden. Nei, det er altså slik, som i det forslitte uttrykket, at det er vanskelig å spå, særlig om fremtiden. Men jeg velger nå ikke å tenke på hva som er alternativet til dette. Nå ønsker jeg å sette gjennomføringskraften inn på å realisere det som ligger der, med det jeg oppfatter som å være en industrielt kompetent eier, og prøve å få det på plass. Hva som måtte være av plan B og C, vil jeg måtte ta opp på det tidspunktet det blir aktuelt. Jeg har absolutt tro på at dette går. Jeg oppfatter styret som å ha tro på det vi kjører på, og det er det jeg setter inn alle krefter på å kunne realisere, av hensyn til statens verdier på den ene siden – men der er det jo ikke så mye igjen, så der er det ikke så mye å ivareta – og av hensyn til det industrielle miljøet og de ansatte i disse bedriftene. Jeg har i realiteten marginale økonomiske interesser isolert sett på statens hånd å ivareta. Så lenge man snakker om en børsverdi på 40 mill. kr, staten eier 50 pst., og det ligger inne betydelige miljøforpliktelser, er det andre ting som er «driven» i å få dette til, og det er det jeg konsentrerer meg om.

Inge Ryan (SV): Jeg har tre spørsmål til næringsministeren. Spørsmål 1: Er det slik at Regjeringa nå vil prioritere arbeidet med å rydde opp etter gamle miljøsynder på Raufoss? Spørsmål 2: Er det slik å forstå at næringsministeren vil bli en aktiv pådriver i å få til innovasjonsselskapet på Raufoss, at han tar Stortingets anmodning seriøst og jobber aktivt for å få et slikt innovasjonsselskap på plass? Og spørsmål 3: Statsråden har i mange sammenhenger opptrådt som en selger av statlig eiendom. Den siste antydningen var at han i hvert fall i enkelte stunder vurderer, så vidt jeg forstår, å selge Statkraft. Er det slik at statsråd Gabrielsen har en ambisjon om i sin tid som statsråd å få solgt mest mulig statlig eiendom, slik at han kan gå av som den statsråden som var best i klassen på det området?

Nå er det vel ikke noe problem, kanskje, at prisen all-
tid blir så høy. Når vi har hørt at Moxy Trucks AS skal
selges for en krone, vil ikke de salgene som statsråden
foretar, føre til noen store problemer for Norges Bank
eller Finansdepartementet eller hvem det skulle bli.

Statsråd Ansgar Gabrielsen: Det var tre spørsmål.
Først miljøsaken knyttet til Raufoss, og om Regjeringen
vil være en pådriver: Regjeringen er en pådriver, og det
er tilstrekkelig å nevne navnet på miljøvernministeren
for at det kommer relativt langt frem i bevisstheten hos
de fleste. Når det gjelder det som er knyttet til forhistori-
en på Raufoss, er det selskapet selv som må foreta den
opprydningen basert på den dialogen de har med
miljøvernmyndighetene, både lokalt, regionalt og nasjo-
nalt. Det er miljøsynderen som skal betale for dette, og i
dette selskapet eier altså staten 50 pst.

Så i forhold til dette med innovasjonsselskap, om
statsråden vil være en aktiv pådriver. Ja, la meg snu på
flisa og si at det er interessant å se at det er flere som be-
gynner å engasjere seg i forhold til dette. Vi sa for ca. tre
måneders siden at vi i forbindelse med statsbudsjettet for
2004 skal legge frem en helhetlig innovasjonsplan, som
ikke bare gjelder for Raufoss og det området, men som
gjelder fra Lindesnes til Nordkapp, for å utløse alle de
gode ideene som vi har i forhold til å føre videre den
kompetansen som ligger i mange både cluster og bedrif-
ter. Så der kan representanten Ryan være helt sikker på at
statsråden vil være en drivende kraft.

Så spørsmålet knyttet til Statkraft. Representanten
Ryan mistenkte statsråden for «i enkelte stunder» å ville
selge ut Statkraft. Jeg har ingen aktuelle planer om ned-
salg, utsalg, fusjoner pr. i dag, knyttet til Statkraft. Vi
jobber med én sak, som vi annonserte overfor Stortinget i
fjor vår, nemlig å omgjøre Statkraft fra statsforetak til ak-
sjeselskap, for at Statkraft skal få de samme kommersielle
betingelsene i markedet som andre aktører og ikke
være utstyrt med en ekstra tursekk full av gråstein. Det er
mitt anliggende pr. i dag – intet annet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Av hensyn til avviklingen av formiddagens møte vil
presidenten nå foreslå at de resterende inntegnede talere
får en taletid på inntil 3 minutter. – Det anses vedtatt.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg vil få lov til å si litt om
Raufoss ASA. Forretningsområdet til det som er igjen av
Raufoss ASA, er i dag bremsesløyfingsprodukter,
aluminium hjuloppheng til bilindustrien samt komponenter
og systemer til vann- og gassindustrien. De viktigste
markedene i dag er europeisk nyttekjøretøy- og person-
bilindustri.

Resultatet i Raufoss-konsernet har dessverre i den se-
nere tiden vært svakt. Det har vært preget av lav lønns-
somhet og betydelige regnskapsmessige tap. Konsernet
har fra og med 1996 hatt 246 mill. kr i akkumulert under-
skudd etter skatt. Selskapets finansielle situasjon og sva-
ke inntjening innebærer at det er behov for å få på plass
en langsiktig finansiell løsning for selskapet. Prinsippav-

talen med det nederlandske Euralcom, målt til dagens
børskurs, priser egenkapitalen til mellom 90 og
100 mill. kr. Sammenlignet med verdiene i 1990 og i
1996-97, som statsråden nevnte tidligere, er verdiene i
dag bare en åttedel. Partene er enige om en verdsettelse
av selskapet for salg til i størrelsesorden 400 mill. kr
basert på totalvirksomhetsverdien.

Styrets opplegg innebærer en ny eierstruktur med in-
ternasjonal vinkling og industriell og finansiell styrke til
å videreføre den vesentligste delen av Raufoss-konser-
nets aktiviteter. Særlig viktig er gjennomføringen av sel-
skapets kapitalkrevende satsing på chassiskontrakten
med General Motors. En ny flott fabrikk på Raufoss er i
produksjon, og et nytt anlegg i Canada kommer i produk-
sjon i 2003.

Denne utviklingen gir ekstra store utfordringer for ut-
formingen av den norske næringspolitikken, og det er
svært viktig å føre en aktiv politikk for nyskaping og leg-
ge til rette for kreativitet, ideer og nyetableringer. Det er
her ideen om et innovasjonsselskap på Raufoss er spen-
nende og fremtidsrettet tenkning.

Raufoss har gjennom de siste årene gjennomgått store
forandringer, men tross alle disse endringer har det hittil
gått bra, og det har stort sett vært suksess på de områdene
hvor det har vært forandringer, og det håper vi også at det
vil bli med det nye selskapet. Samtidig håper jeg at Re-
gjeringen hurtigst mulig kommer tilbake til Stortinget
med opprettelsen av et innovasjonsselskap. For det er
dette selskapet som Raufoss og innlandet så sårt trenger i
fremtiden.

Torstein Rudihagen (A): Statleg nedsal kan aldri bli
eit mål i seg sjølv. Eg kan ikkje forstå anna enn at statleg
eigarskap, så sant han blir utøvd bevisst og profesjonelt,
vil vere noko av det beste både for Noreg og norske be-
drifter, og vere med og sikre norsk verksemd her i landet.
Når vi da likevel går for nedsal i Raufoss ASA, er det,
som Grethe Fossli var inne på, på bakgrunn av nokså ein-
tydig positive signal frå miljøet, både i bedriftene og hos
dei tilsette, om at ein i høve til den situasjonen som Rau-
foss er i no, kanskje totalt sett har kome fram til ei god
løysing. Så får vi sjå kva denne intensjonsavtalen med
Euralcom vil føre til.

Det eg vil fokusere på, er det generelle problemet som
både Raufoss ASA, næringsmiljøet på Raufoss og anna
konkurransettsett næringsliv står overfor. Dei deltek på
mange måtar i ein internasjonal meisterskap kvar einaste
dag – ein meisterskap som dei faktisk er avhengige av å
vinne, iallfall på sine område. Regjeringa møter stort sett
dette med følgjande svar: Det skal vere eit stramt bud-
sjett, og det skal vere skatte- og avgiftslettar. Og ein refe-
rerer til at det jo er det næringslivet ønskjer. Ja, eg har òg
høyrte det, men samtidig møter eg eit næringsliv, bl.a. på
Raufoss, som seier at det i tillegg er behov for noko meir
målretta næringspolitiske verkemiddel.

SND har fått kutt på sine område. Mange av dei gode
programma som dei hadde, har blitt kraftig reduserte og
borte. I ein slik situasjon er det i alle fall veldig viktig
med ei sterk satsing på forskning og utdanning og sam-

handling mellom dette og næringsverksemd. I samband med salet har Raufoss ASA, Oppland fylkeskommune og SIVA teke initiativ til eit innovasjonsselskap for innlandet der dei ønskjer å bruke eventuelle frigjorde midlar for å styrkje nettopp ei nødvendig nyskaping i innlandet. Det er òg eit sterkt regionalt engasjement bak dette, og for SIVA vil ei slik etablering vere med og skape ein effektiv og god struktur for SIVAs nyskappingsaktivitet i innlandet.

Elles har jo òg Raufoss-miljøet i dag spennande linkar mot Noregs leiande teknologimiljø, bl.a. ved at SINTEF har gått inn på eigarsida i teknologiselskapet til Raufoss ASA. No var næringsministeren innom dette og uttrykte ein god vilje. Men eg håper inderleg at det blir meir enn ein god vilje. Her må det eit aktivt statleg engasjement til. Næringsministeren seier at det er klokt å utsetje dette, men det er eg ueinig i. Uansett salet her er det nødvendig at staten går inn og får dette innovasjonsselskapet på plass. Det er mi oppfordring til næringsministeren.

Svein Flåtten (H): Det er til nå bevilget i alt over 300 mill. kr på forskjellige måter til NOAH AS, og mye er tapt, særlig på Brevik-prosjektet. Det er derfor gledelig at det nå er et stort flertall for å selge ut virksomheten i Brevik, som har vært svært lite vellykket. Det er bare SV som vil fortsette å la staten eie et slikt tapssluk, som utvilsomt har satt også arbeidsplassene ved Langøya i Holmestrand i fare, der virksomheten foreløpig går godt.

Det hevdes i merknadene fra SV at det ikke er noen automatisk motsetning mellom offentlig eie og god bedriftsutvikling. Det er mulig, men en rekke erfaringer med statlig eierskap – hvorav vi faktisk behandler tre her i dag – viser at man fort kan komme på slike tanker. Det er oppsiktsvekkende at man ikke ønsker å legge til rette for en bedriftsstruktur i NOAH som sikrer arbeidsplassene ved den lønnsomme delen på Langøya. Tapene har i Brevik vært av en slik størrelse, og vil på grunn av inngåtte avtaler også i fremtiden bli av en slik størrelse at de ville vært veldig uheldige for den videre virksomheten ute på Langøya. Resonnementer om at fremtidig avkastning vil være innenfor rekkevidde om man får 25 mill. kr for noe man har investert 400 mill. kr i og taper et tosfret millionbeløp på hvert år, er nokså avanserte økonomiske betraktninger.

Jeg har oppfattet det slik at man går mot statlig salg av Brevik-avdelingen av rent ideologiske grunner. Det synes jeg er greit, men det hadde vært greiere hvis man i stedet for å pakke det inn i uforståelige argumenter og uholdbare økonomiske resonnementer, kanskje sa klarere fra om det.

Regjeringen har også bedt om fullmakt til å strukturere om resten av NOAH Holding og får flertall for dette. Dette er meget viktig for den videre utviklingen i Holmestrand ute på Langøya. I den situasjonen selskapet har vært i, har det vært en stor usikkerhet ved Brevik-prosjektet. Ved å få inn mer privat kapital, som forhåpentligvis vurderer risiko på andre måter, tror jeg vi kan hindre lignende prosjekter, og vi kan også trygge arbeidsplassene.

I hele vinter har det i denne salen fra både saksordførers parti og fra SV vært luftet betydelige bekymringer for norske industriarbeidsplasser. I denne situasjonen og i denne saken har man som eier og ansvarlig for de samme industriarbeidsplasser en helt konkret anledning til å være med på omstrukturering av eksisterende industri som kan sikre et betydelig antall arbeidsplasser, der løsningene er anbefalt av et ansvarlig styre og av finansielle rådgivere. Jeg må si at da er det overraskende å registrere at de samme kritikere av industripolitikken ikke ønsker å delta i konkrete løsninger for de arbeidsplassene som de er opptatt av, men heller velger å risikoutsette både statens midler og arbeidsplassene.

Berit Brørby (A): Det er egentlig litt historisk, synes jeg, at Raufoss ASA i dag ikke lenger skal være på statens hender. 106 års statlig eierskap er altså over med det vi i dag kommer til å vedta.

Det som nå sies fra komiteens side om et innovasjonssenter, velger jeg å se positivt på, selv om jeg har hørt næringsministeren – og som vi sier på Hadeland: Det drar litt etter med ham akkurat i det spørsmålet. Men jeg ser på det som et skritt nærmere for å få et innovasjonsselskap på Raufoss på plass. Det kan virke betryggende, og etter min mening kan altså ikke Regjeringen komme tilbake og si: Dette er ikke vår sak, for det ble ikke penger igjen ved salget av Raufoss ASA. Staten har i over 100 år bygd opp industrimiljøet på Raufoss og har vært en god eier. Det er først de senere årene at det med staten som eier har skrantet litt.

Jeg mener at staten har et ansvar for utviklingen av Innlands-Norge. Oppland fylke og SIVA har sammen med ordførerne i regionen tatt initiativ til at et innovasjonsselskap skal komme på plass i innlandet. Om det blir frigjorte midler av salget av Raufoss ASA, burde de etter min mening selvsagt gå til ny kapital i et slikt innovasjonsselskap. Det er mye som tyder på – etter det jeg hørte næringsministeren si – at det blir nærmere null kroner igjen, men det må ikke hindre Regjeringen i neste omgang å gå inn med midler til et slikt innovasjonsselskap. Jeg mener faktisk at Regjeringens ambisjon bør være minst 100 mill. kr. Det skulle være unødvendig å fortelle næringsministeren om de utfordringer hele innlandet står overfor, med økende ledighet og et stort behov – og jeg understreker, stort behov – for næringsutvikling. Jeg forventer faktisk en positiv oppfølging, og ikke minst – jeg ber næringsministeren merke seg det: Hele distriktet venter på svar.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1682)

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet (Innst. S. nr. 103 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 38 (2002-2003))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Framskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

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

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

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) (ordfører for saka):

No skal me altså snakka om bompengfinansiering av samferdsleprosjekt og -tiltak i Tønsberg-området. Eg trur at framtida vil visa at dette er eit viktig og naudsynt steg for området, både for å gjera det meir framkomeleg og for å betra lufta for dei som oppheld seg der. Nett no er det mange, så vidt eg kan forstå på ulikt grunnlag, som er i mot Tønsbergpakka – nokre fordi dei ikkje ynskjer ei slik satsing for å betra tilhøva i området, nokre fordi dei er imot heile eller delar av pakka, nokre fordi dei meiner at staten burde betala, og nokre fordi dei ynskjer andre løysingar.

Eg er glad for at det lokalt har kome fram fleire nysansar etter kvart, både kva gjeld omfang, innhald og finansiering av denne Tønsbergpakka. Svært mange ynskjer at noko skjer, og det snarast.

For oss i Arbeidarpartiet er det viktig å støtta lokale initiativ for å løysa store samferdsleutfordringar som har klåre fleirtal bak seg – ikkje fordi me elsker prosjekt som er heilt eller delvis bompengfinansierte, men fordi me innser at me ikkje klarer å følgja opp alle gode tiltak med statlege løyvingar. Me forstår, og støttar opp om, at folk lokalt tek initiativ til å løysa problema dei møter i kvar dagen der dei bur og arbeider. Det er i grunnen berre å ta hatten av for dei som prøver å finna løysingar, og ikkje tenkjer populistisk og kortsiktig.

Framstegspartiet har så langt i denne stortingsperioden fått fleirtal for 100 mill. kr pluss 150 mill. kr meir til veg, og sjølv etter dette ligg dei samla løyvingane monaleg etter det fleirtalet lova i Nasjonal transportplan. Vegen fram til løyvingar på nivå med det Framstegspartiet ynskjer, tykkjest å verta møtt av ein ganske massiv og ettertrykkeleg bom. Det kjem ikkje til å få fleirtal. Framstegspartiet sitt alternativ er slik ikkje eit realistisk alternativ – det hjelper heller ikkje folk i Tønsberg-området det grann.

SV går inn for å avvisa Tønsbergpakka i denne omgangen. Dette kjem ikkje det som har brei støtte i kommunestyra i dei tre samarbeidande kommunane til møtes. Det vil på kort sikt føra til ei ytterlegare forverring av situasjonen i byen, og det vil føra til utsetjing av tiltak som kan betra situasjonen.

Tønsberg-området kjenner eg ganske godt. Det er eit fint område der det er attraktivt både å bu, arbeida og fe-

riera. I kommunane Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme bur det 47 000 menneske, medan ein samla bustad- og arbeidsmarknad omfattar ca. 80 000. I tillegg kjem alle dei som dreg til området i helger og om sommaren. Trafikken er aukande, og miljøproblema i Tønsberg by er omfattande.

Difor støttar Arbeidarpartiet Regjeringa og regjeringspartia i denne saka. Saka er handsama slik ho skal lokalt – alle kommunane og alle partia gjorde det klårt føre siste kommuneval om dei ville gå inn for ekstraordinær finansiering eller ikkje for å løysa dei store og aukande trafikale problema i området. Folk visste dette då dei røysta. Dette må vera så demokratisk som det kan vera. No er me komne til sanningas augneblink; etter vedtaket i dag er det berre å setja i gang.

Tønsbergpakka er delt i to fasar og har ei ramme på 2,6 milliardar kr. I fyrste fase vert ny Ringveg aust-vest Kjelle–Kilen, gang- og sykkelveg Rv Kjøpmannskjær-Verdens Ende og strakstiltak for å betra framkomsten til sentralsjukehuset prioritert. I tillegg er prosjekt aktuelle for fase 2 omfatta av utgreiinga: nytt Nøtterøy-samband og ny trafikk-løysing for Teie-området, nytt aust-vest-samband gjennom Presterødåsen samt tiltak for kollektivtrafikken. Planlagt finansiering er i hovudsak basert på bompengar og 5 pst. statleg del. Det vil me sjølvsgt koma tilbake til undervegs, det vil m.a. vera avhengig av lokale prioriteringar.

Mindretalet vil sjølvsgt gjera greie for sitt syn. Fleirtalet – regjeringspartia og Arbeidarpartiet – støttar framlegget. Me ser det som heilt naudsynt å føreta ei kraftig opprusting av kollektivtilbod, vegstandard og å leggja til rette for mjuke trafikantar i Tønsberg-området. Det er viktig å utvikla eit heilskapleg transportsystem for å betra framkomsten og fjerna gjennomgangstrafikken i Tønsberg sentrum og andre lokale senter.

Det same fleirtalet har merka seg at det ikkje er gjort framlegg om å styrkja kollektivtiltak i fase 1, og me meiner at dette må gjevast auka prioritet i fase 2. I eit område med så tett befolkning og mange trafikantar som reiser relativt kort, skulle det vera ganske aktuelt å auka den delen som reiser kollektivt. Det er likevel slik at ei satsing på kollektivtransport også er avhengig av framkomelege vegar. Bussane står i dei same køane som bilane enn så lenge. I tillegg peikar eit fleirtal på at parkeringspolitikken må sjåast i samheng med politikken for å auka kollektivdelen. Dette forstår me også er lokale ynske.

Tønsbergpakka vil løysa mykje av dei lokale problema i Tønsberg-området. Det støttar eit fleirtal, inkludert Arbeidarpartiet, og eg vil tilrå innstillinga.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore A. Nistad (FrP): Arbeiderpartiets innlegg bar preg av at partiet vil løse miljøulempene og ta tak i det økte trafikkaoset som er i Tønsberg. Det vil jo alle gjøre. Men samtidig har partiet et spark til Framskrittspartiet, at vi selvsagt ikke har et realistisk forslag. Det får stå for Arbeiderpartiets regning hva som er realistisk, og hva som ikke er realistisk, men når vi tar inn over

40 milliarder kr fra bilistene, synes jeg ærlig talt de burde få litt mer tilbake enn de 10-11 milliardene.

Så er spørsmålet til Arbeiderpartiet: Har partiet noen sinne tenkt på et tak for antall bomprosjekter i dette landet, eller er det ikke noe som helst tak eller noen som helst grense for dette? Et spørsmål til: Kunne Arbeiderpartiet, tør de i det hele tatt, tenke den tanken å ha folkeavstemninger i området før de setter opp et bomprosjekt?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): No er det sånn at me i dette landet får inn over 2 milliardar kr i året i bompengar, som finansierer til dels vegprosjekt, til dels kollektivprosjekt, ulike tiltak for mjuke trafikantar, osv. Det er ikkje berre Arbeidarpartiet sin påstand at dei 150 millionane i år og dei 100 millionane i fjor som Framstegspartiet fekk meir til veg, ikkje løyser ein tidel av det som ein får løyst med bompengar.

Det andre er at det er ikkje gjeve at dei prosjekta som me behandlar her, etter ei lokal behandling ville vera blant dei som er prioriterte. Så det å røysta for Framstegspartiet for å få vekk bommane, det er å røysta for eit alternativ som ikkje på nokon måte tykkjest kunna få fleirtal i dette huset. Det vil jo verta spanande å sjå no når dette går igjennom i dag, om Framstegspartiet skal gå til val på å stoppa prosjektet – for heller ikkje det vil Framstegspartiet få fleirtal for. Dei prøver seg på ein mogleg vri heile tida, men dei får altså ikkje fleirtal for noko. Så det hjelper ikkje i befolkninga i Tønsberg at Framstegspartiet fremjar eit forslag her i salen og vert nedstemt. Det vert det ikkje realitetar av, det vert berre symbol.

Me har ikkje sett noko absolutt tak, me vurderer det heile tida. Men me tykkjer faktisk at når folk lokalt grip fatt i problema sine sjølve og kjem fram til ein måte å finansiera prosjekt på som dei sjølv tykkjer dei kan leva med – og dei har hatt ei skikkeleg politisk behandling lokalt – er det nokså naturleg at me støttar dette fleirtalet. Og me har absolutt ikkje sett oss noko tak.

Når det gjeld folkerøysting, har me altså val i dette landet. Det som er viktigast, er at informasjonen, kva partia meiner, kjem fram ved val. Me kan ikkje ha folkerøysting som eit tilleggdemokrati i alle moglege saker.

Heidi Sørensen (SV): At Arbeiderpartiet og SV vurderer denne saken forskjellig, er ikke overraskende. Det er derimot en del av innstillingen som jeg oppfatter som mer overraskende og mer skuffende, som jeg gjerne vil få lov til å spørre om, og som jeg håper at jeg kan få en positiv oppklaring på.

Ringveien som skal bygges, faller inn under den litt ulykksalige unntaksbestemmelsen i den nye plan- og bygningsloven som gjør at den kan unntas fra konsekvensutredning. Det er sånn at trasévalget for denne ringveien avgjør om det vil komme i konflikt med et våtmarksområde som er vernet etter den internasjonale Ramsar-konvensjonen, som kan sammenliknes med UNESCO-listen over verdens kulturarv. På samme måte inneholder Ramsar-listen de viktigste våtmarksområder og habitater for fugler i verden.

Vi stilte et spørsmål til statsråden og fikk et godt og klokt svar, hvor statsråden understreket at det i det videre planarbeidet må søkes løsninger som gjør at våtmarksområdene rundt Tønsberg forblir urørt. Det skuffer meg derfor i denne sammenhengen at Arbeiderpartiet ikke kunne stå sammen med SV om å ta det ansvaret. Det er kanskje mange som tenker at det høres litt lite ut, men det er ikke det. Det handler om hvordan vi forvalter vårt internasjonale miljøansvar. Miljødeleggelsene blir ikke vedtatt i en «big slam». Det biologiske mangfoldet blir tatt bit for bit. Dette er et vedtak som kan ta en liten bit av det biologiske mangfoldet i Tønsberg-området. Jeg håper at Arbeiderpartiet vil være med på å legge føring for at denne veien ikke skal berøre det.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): No har alle involverte myndigheter sagt at det ikkje er naudsynt å konsekvensutgreia ringvegen ein gong til, heller ikkje etter det nye regelverket, for han har så langt vore utgreidd nok på alle baugar og kantar. Me er nøgde med det utgreiingsarbeidet som har vore gjort, og tykkjer det er greitt at føresetnaden, at den skal byggjast, vert lagd til grunn.

Eg har stor respekt for SV og ikkje minst representanten Sørensen sitt miljøengasjement. Me i Arbeidarpartiet er òg opptekne av miljø, men me er nøgde med å følgja dei reglane og dei avgrensingane som er vedtekne, og vil ikkje strekkja dei. Eg tykkjer på mange måtar at det SV ber om i denne innstillinga, er at me skal strekkja dei, at ein må gå litt utover grensene.

Arbeidarpartiet er nøgd med statsråden sitt svar. Ho har framleis tillit til at vurdering av dette Ramsar-området inngår i utgreiingsprogrammet som vert fastlagt av fylkeskommunen som ansvarleg myndigheit etter at utkastet har vore lagt fram for Miljøverndepartementet. Me meiner dei har god kompetanse, og at dette vert vareteke på ein tilstrekkeleg god måte.

Men det er mange saker, og me har hatt fleire av dei til handsaming her i salen, det hugsar representanten Sørensen òg, med grenseflater til den type område. Og då skil me nok litt lag, fordi me tykkjer det er godt nok om me held oss innafor grensene, medan SV vil gå litt lenger.

Så eg må dessverre skuffa representanten. Me kan ikkje gå lenger enn det me har gjort i innstillinga.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Anne Berit Andersen (H): Høyre støtter Regjeringens forslag når det gjelder Tønsbergpakken.

Tønsbergpakken er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. Prosjektet omfatter nye hovedveier, tiltak for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier og miljø- og sikkerhetstiltak.

Tønsbergpakken er delt i to faser. I den første fasen prioriteres ny Rv 311 Ringvei øst-vest Kjelle-Kilen, gang- og sykkelvei Rv 308 Kjøpmannskjær-Verdens Ende og straktiltak for å bedre framkommeligheten til Sentralsykehuset i Vestfold.

Øvrige prosjekter og tiltak skal avklares gjennom en konsekvensutredning ved utgangen av 2004. Dette vil danne grunnlag for den prioritering som skal gjøres i fase 2, og som Stortinget vil få til behandling.

Tønsbergpakken har en kostnadsramme på 2,6 milliarder 2002- kroner.

Vestfold fylkeskommune og de tre berørte kommuner har sluttet seg til dette opplegget.

Tønsberg-området har store trafikale problemer. I området bor det ca. 40 000 mennesker, og Tønsbergs handelsomland utgjør ca. 80 000 mennesker. Det er derfor viktig for oss å få bedret framkommeligheten og sørge for at mer av trafikken går utenom sentrum. Jeg vil også peke på Kanalbrua, med en årsdøgntrafikk på 40 000 biler. Dette overskrider bruas og nærliggende veinetts kapasitet.

Samtidig som veinettet blir bedre utviklet, vil det også være viktig å bedre kollektivtiltakene. Vi regner med at det vil gis økt prioritet i fase 2.

Det statlige bidraget til Tønsbergpakkens fase 2 må vurderes ut fra rammene og Vestfolds prioriteringer i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Øyvind Halleraker hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Heidi Sørensen (SV): Komiteen mottok den 22. januar brev fra statsråden der det står:

«I tråd med føringer i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, vil statlige bidrag til finansieringen av transportsystemet i byområder, avhenge av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å prioritere kollektivtrafikk, og ta i bruk virkemidler som kan dempe behovet for bilbruk og øke framkommeligheten for kollektivtransporten. Dette vil også bli lagt til grunn overfor Tønsberg.»

Jeg mener at dette er klokt skrevet. Jeg mener også at det må være ganske åpenbart for alle i Tønsberg hvorfor den statlige andelen i dette prosjektet er så lav, når man ser hvor lavt kollektivtrafikken er prioritert i fase 1.

Jeg vil gjerne spørre Høyre om ikke de er enig med meg i at dette er meget klok politikk overfor et byområde. Og hvis Høyre er enig med meg i at statsråden opptrer klokt overfor Tønsberg, hvorfor klarer ikke Høyre selv å skrive liknende ting i komiteen?

Anne Berit Andersen (H): Vi støtter det som statsråden er kommet med. Kollektivtrafikk er viktig for Høyre også. Det som er viktig for oss i forhold til denne pakken, er at vi får en helhetlig løsning, at de trafikale forholdene må først på plass.

Det vi også peker på i våre komitemerknader, er at i fase 2 bør det for kollektivtrafikken vurderes prioritet. Den skal nå konsekvensutredes, og da vil vi se hva kommunene kommer fram til.

Høyre har ikke så lyst til å detaljstyre til de grader som kanskje SV gjør i forhold til denne pakken, fordi vi

vet at det lokale engasjementet er størst. Staten bidrar med 5 pst. Vi synes det er viktig at de lokale får vurdere sine behov og prioriteringer. Derfor støtter vi pakken slik den ligger nå, og så får vi se når fase 2 kommer. Vi har gitt et signal om at det for kollektive løsninger bør vurderes prioritet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Thore A. Nistad (FrP): I Nasjonal transportplan ligger samferdselssatsingene allerede 1,2 milliarder kr på etterskudd. I tillegg hadde vi lovnadene i Sem-erklæringen som skulle sørge for et løft innenfor samferdsel. Det er også blitt borte. Ut fra disse små bevilgningene de siste årene, skjønner jeg hvorfor de andre partiene ønsker å sette opp bommer overalt i Norge.

Veinvesteringene er for små, og veikapitalen forringes årlig i verdens rikeste land. Da tyr dagens myndigheter til et av verdens eldste triks, nemlig å skattlegge de veifarende enda mer. I alle tider har veifarende måttet betale enten til landeveisrøvere, byer eller stater. Norge må i dag fortone seg som den ivrigste på dette området noen sinne i historien.

Totalt, med avgifter, inntekter og moms på bilavgifter, er vi nå oppe i over 40 milliarder kr – hele 20 Tønsbergpakker pr. år. Tønsbergpakken skal ikke få mange smulene av disse midlene, de forblir i statskassa. I stedet er det atter en gang de veifarende som må blø og betale nesten hele pakken.

Trafikksituasjonen i Tønsberg-området bærer preg av mange årtiers unnfalighet fra statlige myndigheter. Trafikkmengdene har økt år etter år, uten at det er blitt foretatt nødvendige utbyggingstiltak av veinettet. Dette har ført til en stadig verre situasjon når det gjelder trafikksikkerhet, miljø, transportøkonomi og framkommelighet. Allerede i 1962 la Vegdirektoratet fram planer for firefelts vei fra Nøtterøy gjennom Tønsberg og fram til E18. Denne burde bygges innen 1980, mente Vegdirektoratet den gangen – det er førti år siden, det.

Fremskrittspartiet slutter seg til departementets prioriteringer og vil derfor gå inn for å bygge ut hovedveisystemet i Tønsberg-området, slik departementet har foreslått. Fremskrittspartiet foreslår imidlertid at riksveiutbyggingen finansieres på vanlig måte ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.

Så vil jeg til slutt legge fram forslaget vårt, som er tatt inn i innstilling på side 4.

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

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Berre sidan me starta opp 1. oktober i haust, har me behandla Ryfylkepakka, Bergensprogrammet, Svinesundsambandet og no Tønsbergpakka. Det handlar om ganske mange milliardar som skal gå bl.a. til veg. Då er det slik at dersom Arbeidarpartiet ikkje gjev fleirtal til Regjeringa for dette, ville det alt så verta stemt imot desse prosjekta – men det ville ikkje

ha vorte fleirtal for meir pengar til veg! Så på mange måtar opplever eg at Framstegspartiet kan flagga fordi Arbeidarpartiet tek ansvar og passar på at det blir meir pengar til veg, som lokale myndigheiter støttar at skal koma på til dels ekstraordinær måte. Det skulle vore løye å spørja representanten frå Framstegspartiet om kva Framstegspartiet ville ha gjort dersom Arbeidarpartiet stemde imot og resultatet vart: ikkje bom, ikkje meir pengar til veg.

Så har me no ein valkamp føre oss, og då er det interessant å spørja representanten frå Framstegspartiet om det som eg tok opp i ein svarreplik: Vil Framstegspartiet gå inn for å stoppa dette prosjektet? Skal dei stoppa å krevja inn pengane, skal dei stoppa å byggja ut, skal det ikkje skje nokon ting? Kva for hjelp er i tilfelle det til befolkninga i Tønsberg? Dersom Framstegspartiet har planar om å ta opp det òg, som dei har gjort med andre prosjekt, hadde det vore veldig greitt for folk i området å vita det no før valet, at Framstegspartiet faktisk berre skal sitja og sjå på at det blir verre og verre å bu i Tønsberg, opphalda seg i Tønsberg og kjøra i Tønsberg.

Thore A. Nistad (FrP): Arbeiderpartiet tar ansvar – det er liksom det vi vanligvis hører. Men hvem er det som egentlig tar ansvar? Jo, det er Fremskrittspartiet. Vi har klart sagt: Hvorfor skal vi plassere så mye penger i utenlandske fond og aksjer? Hittil har vi tapt over 100 milliarder kr. Hva kunne vi ikke fått utrettet med tanke på infrastruktur her i Norge? Vi kunne til og med ha bygd jernbane, flyplasser, veier – alt mulig – hvis vi bare brukte brøkdelen av det vi har satt inn i aksjer i utenlandske selskaper. Det er det Fremskrittspartiet har gjort i Nasjonal transportplan. Der har vi lagt inn penger. Vi har spesifisert, rute for rute, hvor vi skal legge inn pengene, og hvor vi skal ta det fra. Vi har sagt vi skal ta noe fra utenlandsbudsjettet, og vi vil øke der vi tar det innenlands. Så vi har tatt ansvar, og vi har pekt på hvor vi vil bygge ut. Riktignok sier vi nei til bom. Det mener vi er riktig, for når vi tar inn 40 milliarder kr hvert eneste år fra skattebetalingene og bilistene, synes jeg ærlig talt at de skal ha lite grann mer igjen enn det de får i dag. Vi har ikke sagt at 40 milliarder kr skal tilbake til veisektoren, det har vi ikke gjort, men noen få milliarder mer kunne dette landet bruke.

Så er Arbeiderpartiet inne på at vi vil stoppe dette prosjektet. Aldeles ikke! Vi har lagt inn pengene i Nasjonal transportplan. Vi legger det også inn hvert eneste år i budsjettet vårt. Så vi har pengene – eller rettene sagt, hele landet, Norge, har vel pengene. Det er bare viljen fra de andre politiske partiene til å gjennomføre utbyggingen som vi trenger.

Hans Kristian Hogsnes (H): Det er én ting jeg lurer litt på når jeg leser Fremskrittspartiets merknader i innstillingen, og når jeg nå hører innlegget til representanten Thore A. Nistad. Er det bare klisjéliggende retorikk, eller er det mangel på lokalkunnskap som får Fremskrittspartiet til å skrive og si at trafikksituasjonen i Tønsberg-området bærer preg av mange årtiers unnfalighet fra statli-

ge myndigheter? Det er jo ganske langt fra hele sannheten i Tønsberg. Riktignok finnes det flere hyllemeter med planer for hvordan veier kan bygges og ikke kan bygges i Tønsberg-distriktet. Men mye av problemet har jo vært at man lokalt aldri har klart å bli enige om hva man skulle bygge og hvor man skulle bygge, og i tillegg hvem som da skulle betale anlegget. I snart 40 år har vi holdt på med å diskutere det. Men det er jo ikke blitt bygd noe nytt veisystem. Det var også lett å bli enige om hvem som burde betale gildet. Men å ta ansvaret for å bestemme seg for hva og hvor man skulle bygge, det klarte man ikke før høsten 2000. Da ble det fart i sakene. Og i dag ligger saken til behandling i Stortinget.

Mitt spørsmål til Fremskrittspartiet er: Når vi ser bort fra uenigheten om hvordan dette skal finansieres, vil jeg vite om Fremskrittspartiet nå stiller seg fullt og helt bak planene for et nytt hovedveisystem i Tønsberg-området, slik samferdselskomiteen nå går inn for, og som et politisk flertall i kommunestyrene i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og fylkestinget i Vestfold har gjort. Det er hva Fremskrittspartiet skriver i innstillingen. Jeg vil vite om Fremskrittspartiet virkelig mener dette, eller om vi lokalt fortsatt vil få høre en annen historie.

Thore A. Nistad (FrP): Selvsagt vil Fremskrittspartiet bygge ut. Det har vi sagt i alle år. Da vil jeg bare få lov til å gjenta noe jeg sa – som representanten tydeligvis ikke hørte, eller kanskje ikke ville høre – i innlegget mitt. Jeg sa at allerede i 1962 – 1962! – la Vegdirektoratet fram planer for firefelts veg fra Nøtterøy gjennom Tønsberg og fram til E18. Denne burde bygges innen 1980, mente Vegdirektoratet den gangen – og det er 40 år siden! Man kunne altså være kommet langt i Tønsberg allerede hvis man hadde gjort noe ut av de planene som Vegdirektoratet hadde, men antakeligvis strandet det på datidens politikere, som enten ikke ville bevilge pengene, eller som stakk kjepper i hjulene for dem som hadde planlagt det.

Heidi Sørensen (SV): Jeg er glad for at Fremskrittspartiet sammen med SV vil være med på å avvise Tønsbergpakken, for jeg mener det er et gammeldags veiprojekt som det ikke er riktig at vi skal gå inn og finansiere.

Jeg registrerer at jeg ofte stemmer sammen med Fremskrittspartiet i samferdselssaker. Vi har avvist opptil flere veiprojekter sammen. Men da jeg skulle gjøre en liten optelling, kom jeg fram til at Fremskrittspartiet jo har stemt mot flere veiprojekter enn det SV har gjort i denne perioden. I dag vil dere stemme mot Tønsbergpakken, dere har stemt mot Bergensprogrammet – det stemte vi faktisk for. Dere stemte mot Ryfylkepakken. Pinadø – jeg stemte for den også, jeg. Så stemte dere mot E6 i Østfold og E39 Øysand–Thamshamn. Den siste stemte jeg også for, gitt. Dere har stemt mot flere veger enn det vi har hatt mage til å gjøre her i Stortinget.

Jeg må si jeg synes det er litt spenstig av Fremskrittspartiet, hvis retorikk går ut på å være det aller mest veinvennlige partiet i dette landet, å gjøre seg så totalt avhengig av Arbeiderpartiet. Dere vet jo at de er ansvarlige, de

svikter jo ikke, ikke sant? De stemmer for, de. Dere har vært avhengig av Arbeiderpartiet i dag for å få bygd veier i Tønsberg, dere var avhengige av Arbeiderpartiet for å få bygd vei i Bergen, i Ryfylke, E6 i Østfold osv. Men for mitt vedkommende er det jo fint at noen vil være med og si nei. Jeg er ikke spesielt glad i alle disse bommene, jeg heller, og ikke er jeg glad i alle veiene. Men at vi skal ende opp og stemme så mye sammen, må være et paradoks for Fremskrittspartiet. For meg er resultatet ønsket, men Fremskrittspartiet må jo oppnå akkurat det motsatte av det de vil.

Presidenten: Presidenten finner grunn til å minne om at innlegget skal rettes til presidenten, og ikke være en dialog mellom representantene.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg slutter aldri å forundre meg over SV. Enten kan de ikke lese, eller så kan de ikke høre. Det er vel slik at de vil tolke det på sin måte.

Vi ville aldri avvise Tønsbergpakken! Vi har aldri avvist Ryfylkepakken. Vi har aldri avvist en eneste veipakke, vi. Vi har foreslått – og gått inn for – alle de veipakene som er lagt fram her, pluss mange, mange flere.

Det er måten vi skal finansiere dette på, som er forskjellen. Jeg er fullstendig klar over at SV skjønner det, men de vil heller si noe annet. De får nå bare si det, jeg tror at velgerne klarer å gjennomskue det SV sier, likevel. Det er altså finansieringsmåten som er forskjellen. SV vil jo ingenting. De vil ikke ha vei i det hele tatt, så hvor folk skal kjøre hen for å komme fram, er en gåte for meg. Men det får være SVs problem. Vi har sagt helt klart fra – i Nasjonal transportplan, i våre budsjetter, i alle de innleggene som vi har her, og i alle våre forslag – at vi vil finansiere det over statsbudsjettet, for vi har penger nok. Det er det som er forskjellen mellom oss og SV.

Vi går helt og holdent inn for Tønsbergpakken – 100 pst. Men den skal betales herfra.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Heidi Sørensen (SV): Jeg ble litt lei meg, jeg, da jeg fikk Tønsbergpakken, for jeg synes vi har sett en utvikling mot mer spennende prosjekter, ikke minst fra de store byene, fra steder som iallfall vil være med blant de store byene – og det forstår jeg at Tønsberg vil.

Tønsbergpakken er en gammeldags veipakke. Man bygger vei – og så tenker man på å satse litt kollektivt i framtiden.

Før jul hadde vi en mer spennende oppgave. Da behandlet vi Bergensprogrammet. Det var problemer og mange dilemmaer også der, men det som politikerne lokalt i Bergen gjorde – og som jeg mener det står all verdens respekt av – var å knesette noen målsettinger for hva man ville oppnå med Bergensprogrammet. Som punkt 1 ville man dempe trafikkveksten. Videre ville man få til en byutvikling som skulle gi mindre transportbehov. En større del av trafikkveksten skulle over på kollektivtrafikken, miljøbelastningene fra trafikken skulle reduseres, sentrum skulle skjermes for økt trafikkvekst,

det skulle etableres et sammenhengende gang- og sykkelveinett – og så skulle det skje færre trafikkulykker. Alt dette var målsettinger som viste at de tenkte samferdsel i en helhet, at de tenkte på flere ting enn bare på å bygge et prosjekt som var viktig, og at de tenkte kollektivandelen som en viktig del av det totale.

I Tønsbergpakken er ingen slike målsettinger knesatt. Derfor er den gammeldags. Det er en gammeldags måte å tenke på, som ikke løser de utfordringene som Tønsberg – og mange andre byer – står overfor. Det illustrerer situasjonen ganske godt at bare 100 mill. kr av en total ramme på 2,6 milliarder kr skal gå til kollektivtrafikktiltak.

Hovedtiltaket i Tønsbergpakken er bygging av ringvei rundt Tønsberg sentrum, mellom Kilen og Kjelle. Dette vil være en midlertidig forbedring av forholdene i sentrum av Tønsberg, det skal ingen stikke under stol. Men det møter ikke hovedutfordringene for Tønsberg sentrum. 70 pst. av trafikken i området har sentrum som mål. Bedre framkommelighet på veiene inn til sentrum gjør at den forventede trafikkveksten, som det ikke finnes noe tiltak mot i Tønsbergpakken, ganske raskt vil spise opp denne gevinsten – og så er man ved utgangspunktet. Dette illustrerer mangelen på en helhetstenkning som jeg mener vi så kimen til – og starten på – i Bergensprogrammet, men som ikke er fulgt opp i Tønsbergpakken.

Ringveien skal ikke konsekvensutredes. Jeg mener at det er en uklok beslutning. Det havner i kategorien av hva jeg kaller litt ulykksalige prosjekter, som kan gå under en unntaksbestemmelse av den nye plan- og bygningsloven fordi det var del av en kommuneplan før den nye plan- og bygningsloven ble vedtatt. I denne kategorien har en del prosjekter havnet, og det har ofte ført til høyt konfliktnivå. Det er ikke riktig at dette prosjektet er utredet tidligere, opp og ned, fram og tilbake og opp i mente – det har ligget inne i tidligere planer. For å illustrere hvor lite utredet det er: Trasévalget er ikke endelig fattet. Og når trasévalget ikke er endelig fattet, er det også vanskelig å si noe om det som den nye plan- og bygningsloven skulle ta høyde for: konsekvenser av inngrep på natur og miljø. Derfor er det ulykksalig at dette ikke skal konsekvensutredes. Den nye ringveien skal da ligge til grunn for den videre konsekvensutredningen.

En ringvei og en vesentlig bedring av framkommeligheten for bil er en veldig tung føring, som kanskje vil avgjøre hvilke kollektivtiltak som eventuelt vil komme ut som lønnsomme i den nye konsekvensutredningen. At vi ikke tar med denne ringveien i den totale konsekvensutredningen, gjør at vi vanskeligere kan se de helhetlige, gode transportløsningene, slik man prøvde å gjøre i forbindelse med Bergensprogrammet.

Når det er sagt, har jeg lyst til å si at jeg tross alt er glad for at statsråden går inn for en såpass liten statlig andel av finansieringen av denne gammeldagse veipakken for Tønsberg. 5 pst. sier vel sitt om hvordan man politisk vurderer hvor bra dette egentlig er. Det er lett å gjøre en sammenligning med Bergensprogrammet her, som hadde over 40 pst. statlig andel, men også en vesentlig høyere kollektivandel.

Jeg er glad for at statsråden så klart skriver at det i fase 2 vil bli viktig å se på hvor høyt man prioriterer kollektivtrafikken. Det er jeg glad for at også et veldig bredt flertall i komiteen har sagt. Et flertall, fra Høyre til SV, skriver at «dette flertallet mener derfor at kollektivtiltak må gis økt prioritet i fase 2». Det er jeg glad for at man iallfall har fått til.

Jeg er også glad for at statsråden legger til grunn at våtmarksområdene rundt Tønsberg ikke skal ødelegges av trasévalget på den nye ringveien, som ikke er konsekvensutredet. Selv om jeg hadde ønsket at den hadde inngått i en helhetlig konsekvensutredning, er det i alle fall bra at statsråden legger dette presset i den prosessen som nå skal pågå lokalt.

Vi har en viktig føring for Ramsar-områdene, nemlig at de skal ha en randzone. Det ligger klart fra Miljøverndepartementet ved etableringen av dem at de skal ha det. Det er ikke noen god løsning verken for Ramsar-områdene eller andre som er opptatt av å ta vare på mangfoldet i naturen, at vi skal bruke grensene for selve verneområdet som en grense for hvor man kan legge en vei. Men jeg tolket statsråden dit hen at dette er ting hun har innsikt i og er opptatt av å ta vare på.

Vi vil avvise Tønsbergpakken slik som den nå foreligger. Det betyr ikke at vi vil avvise enhver form for nye tiltak på veisiden. Tønsberg har behov for tiltak. Man har f.eks. behov for en ny kanalkryssing. Men det er viktig at man her tenker helhet, og det har man ikke gjort i forbindelse med Tønsbergpakken. Man satser på veibygging, som genererer ny trafikk, uten å ta innover seg verken tiltak som vil dempe trafikkveksten, eller øke kollektivandelen.

Til slutt har jeg lyst til å si at Tønsberg har en fortid. Tønsberg var en av miljøbyene i det vi kalte TP10 programmet. Tønsberg skulle bli sykkelbyen og profilerte seg som sykkelbyen. Det er ikke så verst å sykle i Tønsberg, for dem som har prøvd det. Tønsberg hadde egentlig muligheten, det må jeg bare si, til å bli både sykkelby, kollektivby og miljøby. Jeg synes det er synd at Tønsberg skuslet bort dette med denne Tønsbergpakken og isteden velger å bli en bilby.

En større satsing på kollektivtransport er det eneste som kan gi varige forbedringer av forholdene i Tønsberg sentrum. Derfor vil jeg på vegne av SV si at vi ved votingen i dag kommer til å stemme mot forslaget om å godkjenne Tønsbergpakken.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Björgulv Froyn (A): Representanten Sørensen har i flere ulike replikker tidligere i dag snakket om det hun synes har vært kloke meninger, og om det hun synes har vært paradoksalt. Jeg regner med at det representanten Sørensen har presentert for oss nå, er innenfor gruppen kloke meninger. For min del må jeg si at paradoksene var det jeg hørte mest av.

La meg begrense mine paradokser til noe av det som ble sagt. Her beveger SV seg inn i prinsipiell tenkning som ender med at Tønsbergpakken, slik de forestiller seg

den som et tilbud til befolkningen i disse tre kommunene primært, vil være et luftslott, og det er et dårlig tilbud. Det er et paradoks også når problemene er såpass alvorlige i området som de er, og som etter mange år har ført til at de politiske myndighetene til slutt har tatt et ansvar.

Det er også et paradoks når SV på prinsipielt grunnlag avviser Tønsbergpakken, med den konsekvens at kollektivsatsing blir det absolutt ingen ting av. Én ting er å være misfornøyd med det som foreligger, men det SV sørger for med sitt forslag, er at det blir nullsatsing på kollektivtrafikk. Det må jo være et paradoks. Det kan ikke være noe særlig å sykle rundt i Tønsberg til sammen og fortelle hva man står for for å løse problemene.

Det siste jeg må si, er: Kanskje var det humoristisk ment, men jeg synes jeg hørte at representanten Sørensen synes at 5 pst. statlig bidrag er for høyt til et så dårlig prosjekt. Det var også litt av et budskap til befolkningen.

Heidi Sørensen (SV): Jeg må være ærlig nok til å innrømme at jeg ikke alltid helt umiddelbart klarer å ta representanten Froyns poenger.

Til det siste vil jeg si at når det gjelder disse 5 prosentene, har SV skrevet i merknads form, og det gjentok jeg her i stad, at vi er tilfreds med det, gitt at det skal skje noen ting, at man legger press på Tønsberg for å få mer kollektivtrafikk i neste fase. Det synes jeg er bra.

Jeg tror ikke det er flere paradokser mellom Arbeiderpartiet og SV i denne saken enn at vi er uenige i vurderingen om dette er bra eller dårlig for Tønsberg. SV i Tønsberg mener at dette er dårlig for Tønsberg-området. Arbeiderpartiet i Tønsberg mener det er bra for Tønsberg-området. Jeg tror ikke paradoksene er verre enn som så. Vi vurderer det annerledes og respekterer at Arbeiderpartiet har en annen holdning. Vi synes dette er en gammeldags veipakke. Den mangler helhetstenkning. Hvis det er slik at for å få bevilget 100 mill. kr til kollektivtrafikk, må jeg gå inn for å bevilge 2,5 milliarder kr til en vei som vil forverre situasjonen for kollektivtrafikken, synes jeg valget blir ganske enkelt.

Hans Kristian Hogsnes (H): Det er ganske interessant å høre SVs form for historieskriving og SVs bekymring for og analyse av trafikkutviklingen i Tønsberg når partiets forslag til løsning bare er enda flere planer, nye utsettelse, smalere veier og mer kollektivtrafikk. Lokalt heter det seg i Tønsberg at SV egentlig er for bom, men mot ny vei. De sier at de vil bruke bompengene til å subsidiere syklistene og bussene og ikke bygge noen nye veier.

I innstillingen fra samferdselskomiteen derimot skriver SV i sine merknader at de ikke stiller seg «avvisende til behovet for tiltak på veisiden». «Tønsberg har behov for å få biler ut av sentrum, og det er behov for ny kanalkryssing», sier SV. Mine spørsmål blir da: Hvordan tenker SV seg at man skal lede den enorme og voksende tungtrafikken som i dag går midt i sentrum hele døgnet, en annen vei uten å bygge den ringveien som nå er foreslått i første del av prosjektet? Hva er galt med å bygge en tunnel med dobbelt løp når vi vet noe om hvilke enor-

me mengder av såkalt farlig gods som i dag må transporteres gjennom folkerike sentrumsgater? Det blir jo bare ord når man, som SV forsøker seg på her, bare ber om enda en omkamp om en trasé som vi allerede har diskutert i mer enn 25 år, fordi man ikke får fullt så mange bussfiler i første byggetrinn som SV kunne tenkt seg. Er det ikke på tide å begynne å bygge det nye veisystemet som vil gi plass og vei til et mye bedre kollektivtilbud, og ikke fortsette bare å prate om og bare lage nye hyllemeter med planer?

Heidi Sørensen (SV): Det har aldri vært tvil i min sjel om at entusiasmen for å bygge vei i Høyre, ikke minst i Vestfold Høyre, har vært stor. Når det er sagt, er det slik at det er noen av oss som har et litt bredere engasjement enn bare å få satt spaden i jorda og få bygd vei nå. Det er noen av oss som synes at vi skal se samferdsel i et litt bredere perspektiv, at vi skal ta inn både byplanlegging og til og med tenke litt kollektivt, også hvor mange bussfiler vi får lov til å bygge. Hvis det er slik at representanten mente at det var forskjell mellom hva SV mente lokalt, og hva SV mente sentralt, kan jeg berolige med at vi er helt på linje, lokalt og sentralt, i dette spørsmålet. Vi mener at vi har vært villig, og man har vært modig lokalt i forhold til dette, for det har ikke vært noe hurra meg hei, vi gleder oss til å få bomringen i sentrum i Tønsberg. Men SV lokalt har vært modig nok til å si at vi kunne ha gått for en bomring hvis det var en større kollektivandel. Det mener vi også.

Men la meg også ha sagt at det finnes behov også på veisiden. Men når man kommer opp med en plan der man ikke klarer å se disse ting i sammenheng, blir det et problem. Jeg er enig med representanten i forhold til tungtransporten. Det er et problem i forhold til Esso Slagentangen. Vi burde ha fått en annen løsning enn den vi har nå. Men Tønsbergpakken er ikke en helhetlig plan. Den kvalifiserer ikke for den bomringen den er satt opp til, og den gir heller ingen langsiktige, gode miljøløsninger.

Per Arne Olsen (FrP): Tønsbergpakken er i hvert fall på folkemunne kalt et spleiselag. Ikke minst er det representanter her i salen som har kalt den et spleiselag. Det er den typen spleiselag man kan sammenligne med hvis man er enig om å spleise på en middag, og man må betale alt selv, unntatt kaffen, altså ikke et spesielt godt spleiselag, men jeg oppfatter det som om det er Tønsbergs innbyggere som her skal spandere.

Det har vært mange debatter i Tønsberg om saken, og det eneste man faktisk har vært enig om, er at statens andel burde vært betraktelig høyere. Det har i hvert fall lokalsamfunnet, både Tønsberg og de omliggende kommunene, stått sammen om. Her oppfatter jeg det som om SV sentralt og SV lokalt er på kollisjonskurs. Spørsmålet blir da: Skal vi høre på Tønsberg SV om et ønske om en høyere andel fra staten, eller skal vi høre på det SV sier her i dag?

Heidi Sørensen (SV): Jeg deler fullt og helt representantens beskrivelse av dette spleiselaget, men det er slik

at Tønsberg SV og SV på Stortinget er helt på linje her. Tønsberg SV ønsker da vel ikke høye statlige andeler til et prosjekt de er imot! De har ikke ønsket denne ringveien. Men Tønsberg SV ønsker et større statlig bidrag til en Tønsbergpakke som ser annerledes ut, hvor man har tenkt en vesentlig større satsing på kollektivtrafikk. Det er klart at Tønsberg SV ønsker det. Jeg ønsker også at vi kunne fått mer penger til kollektivtrafikken i Tønsberg. Det finnes kanskje noen i denne salen som ikke ønsker det, men jeg tror de fleste av oss ville ha ønsket at vi kunne ha fått til det. Men det vi har sagt, er at det er bra at statsråden legger det presset på Tønsberg videre, for det synes jeg det er viktig at Tønsbergs lokale politikere tenker gjennom, at hadde man kommet opp med en større kollektivandel, hadde man kanskje stått sterkere og hatt bedre argumenter når man kjempet for å få en større statlig andel. Det er viktig i arbeidet videre mot fase 2 at man tenker i de baner for å få mer statlige penger til kollektivtrafikken i Tønsberg. Det lover jeg vi skal stå på for hver dag vi har anledning til det. Det skal de gjøre i Tønsberg, og det skal vi gjøre her på Stortinget.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Odd Holten (KrF): Det er gledelig at Stortinget i dag kommer til å vedta et opplegg for finansiering av viktige og helt nødvendige prosjekter og tiltak i Tønsberg-området, en lenge etterlengtet løsning. Selv om ikke komiteen er enstemmig, er det et stort flertall som har støttet Regjeringen og kommunestyrene i Nøtterøy, Tjøme og Tønsberg samt Vestfold fylkeskommune, som alle har sagt ja til bompengefinansiering av Tønsbergpakken.

Jeg vil innledningsvis gi ros til de lokale politiske myndigheter, som gjennom å si seg villige til bompengefinansiering, viser at de tar ansvar for å løse de store trafikale utfordringene som finnes i dette nærområdet, etter mange års utredning og venting.

Det er ingen hemmelighet at motstanden mot bompengefinansiering er stor i området. Jeg er derfor ikke overrasket over at både aksjonskomiteen mot bomring og Fremskrittspartiet opplever stor oppslutning om sine standpunkter. Men hva om alternativet er at de store trafikale problemene i Tønsberg-området forblir uløste i lang tid framover? Jeg tror tross alt at motstanden mot bomring betyr mindre for folk flest enn ønsket om bedre trafikk-løsninger.

Etter min mening kaster Fremskrittspartiet, som er prinsipiell motstander av bompengefinansiering, blår i øynene på folk ved å gi inntrykk av at det er realistisk å få til Tønsbergpakken i nærmeste framtid uten bruk av bompengefinansiering.

For Kristelig Folkeparti har det vært viktig å ta hensyn til de lokale beslutninger som er fattet i sakens anledning. Vi er klar over at kommunene og fylkeskommunen skulle ønsket seg en større statlig andel enn 5 pst. Vi har forståelse for det. Men vi registrerer samtidig at de lokale myndighetene likevel har ønsket samme konklusjon som et flertall i komiteen har gått inn for. Kristelig Folkepartis målsetting er at flere skal velge kollektive transport-

former. Derfor er vi glade for at et stort flertall i komiteen, med unntak av Fremskrittspartiet, mener at kollektivtiltak må gis økt prioritet i fase 2 av Tønsbergpakken. Et godt og velfungerende kollektivtilbud kan bidra til å dempe den forventede trafikkveksten og de utfordringene en slik vekst vil føre med seg i tiden som kommer. En styrking av kollektivtrafikken er et av Samarbeidsregjeringens viktigste satsingsområder.

Jeg mener at Sosialistisk Venstreparti bommer når de hevder at Tønsbergpakken ikke angriper de transport- og miljømessige hovedproblemene i Tønsberg-området. Det skal satses på kollektivtransport, og flertallet i komiteen har gått inn for at man skal se på muligheten for å etablere et parkeringsanlegg i utkanten av bysentrum for videre transport med buss. Komiteen peker også på at parkeringspolitikken i sentrum må vurderes. Dette viser en vilje til å satse på kollektive løsninger framfor bilen. Samtidig vil jeg gi SV et poeng når det hevdes at prognoser for økt trafikkvekst ofte svelges rått, uten at det reflekteres over hvorvidt det er mulig å sette inn tiltak for å bremse eller stoppe trafikkveksten. Det er jo ganske bred politisk enighet om at biltrafikken må reduseres, og at flere må reise kollektivt. Da er det litt merkelig at de samme politikerne ofte argumenterer som om en kraftig økning i bilbruken er uunngåelig.

Bilen kommer fortsatt til å være et viktig transportmiddel, og vi må føre en ansvarlig politikk som også tar bilistene på alvor. Kristelig Folkeparti har en visjon om at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken. Denne nullvisjonen er en ambisiøs målsetting, men når vi ser hvilke lidelser trafikkulykker skaper for dem som blir rammet direkte, og ikke minst de pårørende, er det nødvendig å sette seg klare og høye mål. Kristelig Folkeparti vil satse bredt for å nå dette målet. Vi vil ha flere kontroller og mer politi på veiene. Vi vil ha tiltak som påvirker trafikantenes holdninger og atferd, og vi vil fremme bruk av de sikreste framkomstmidlene. Samtidig må fysiske tiltak som bedre trafiksikkerhet ha høy prioritet. Det sistnevnte er en viktig grunn til at Kristelig Folkeparti ønsker Tønsbergpakken velkommen.

Samferdselsdepartementet skriver i proposisjonen at forventet trafikkvekst i et 10–15-årsperspektiv vil medføre økt ulykkesrisiko dersom det ikke skjer vesentlige forbedringer i transportsystemene. Dette er signaler vi må ta på alvor. Den kanskje største utfordringen i samferdselspolitikken er å sørge for at folk kan ferdes trygt i trafikken. Det ansvaret kan vi heller ikke løpe fra i Tønsberg-området.

Jeg vil gratulere befolkningen i Tønsberg og på Tjøme og Nøtterøy med at de store trafikale problemene som området sliter med, nå blir tatt tak i av et flertall på Stortinget. Alle trafikanter, både myke og harde, vil få mye igjen for det som betales i bompenger. Bedret trafikkavvikling, bedret trafiksikkerhet og bedre miljø er noen stikkord som kan karakterisere tiltakene i Tønsbergpakken. Kommunene Tønsberg, Tjøme og Nøtterøy vil nå få et mer helhetlig transportsystem, og gjennomgangstrafikken vil bli mindre i Tønsberg sentrum og i andre lokale sentra. Tiltakspakken vil løfte hele Tønsberg-området.

Det vil bli et bedre sted å bo og arbeide og bli mer attraktivt som næringsområde.

Jeg håper ikke bompengeringen vil ødelegge gleden over å få til alt dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Vidar Andersen (FrP): Jeg hørte representanten Holtens tilfredshet med at lokale myndigheter ønsker en bompengfinansiering, og at de lokale myndighetene har tatt det totale ansvar i saken om trafikkavviklingen i Tønsberg.

Betyr dette at Kristelig Folkeparti mener at staten har løpt fra sitt ansvar som total innkrever av bilrelaterte avgifter i det ansvaret de normalt burde hatt for veiutbygging? Mener også Kristelig Folkeparti at på sikt er det de lokale myndigheter som bør styre veiutbyggingen i Norge?

Odd Holten (KrF): Jeg kan fort si meg enig med representanten Vidar Andersen i at det påhviler de lokale myndigheter et stort og sentralt ansvar for å utvikle en praktisk og god løsning for sitt nærmiljø også når det gjelder veiutbygging.

Det må være helt klart at Stortinget fatter den type beslutninger som går på bompenger og veiutvikling i nær-områdene, etter et nært samarbeid og i forståelse med de vedtak som fattes lokalt, så også i denne saken. Det er altså et klart politisk flertall i disse tre kommunene og i fylkestinget som ligger til grunn for at flertallet nå slutter opp om å realisere et ønske om å få til en godt fungerende praktisk løsning for Tønsberg-området.

I så måte forstår jeg at representanten også berørte spørsmålet om hvem som skal betale. Vi har altså gått inn på de løsningsmodeller som foreligger fra lokalt hold i dette prosjektet, og det mener vi er en riktig måte å arbeide på her i Stortinget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Liv Signe Navarsete (Sp): Senterpartiet vil støtte innholdet i proposisjonen om Tønsbergpakka.

I store delar av landet vårt lir vegsystemet av manglande vedlikehald og oppgradering. Særleg gjeld dette riksvegnettet, men òg delar av stamvegnettet. Det er difor trong for å ruste opp vegnettet over heile landet. Det er òg mange nye prosjekt som ventar på midlar til realisering, jf. Nasjonal transportplan.

Senterpartiet meiner at vegbygging er ei offentleg oppgåve, og hovudoppgåva er å heve nivået på dei offentlege investeringane til samferdsle. Dei årlege løyvingane over statsbudsjettet til utbygging av transportnettet har langt frå vore tilstrekkelege i forhold til behovet. Difor har Senterpartiet ved handsaming av dei siste budsjetta foreslått auka rammer til vegbygging. Det har me ikkje fått fleirtal for. Så lenge det ikkje er vilje til å prioritere meir budsjettmidlar til vegbygging, vil det i framtida òg vere nødvendig med alternative løysingar, som bompengar, for å løyse dei mange oppgåvene i sektoren.

(Navarsete)

Senterpartiet har i denne saka lytta nøye til kva for vedtak dei lokale styresmakter har gjort, og kva for initiativ dei har teke. Fleirtalet i dei tre berørte kommunane samt fylkeskommunen har stilt seg bak prosjektet. Til liks med desse ynskjer Senterpartiet å finne løysingar som fjernar flaskehalsar og trafikk frå sentrumsareala samstundes som me gjer byområda meir framkomelege. Det er løysingar som gir både biltrafikk og mjuke trafikantar eit betre tilbod.

Senterpartiet støttar departementet si tilråding om at ein i samband med konsekvensutgreiinga skal sjå på korleis tilrettelegging for kollektivtrafikk og andre tiltak er eit alternativ eller eit supplement til hovudvegutbygginga. Kollektivtrafikk må prioriterast i fase 2 av prosjektet.

Eit betre kollektivtilbod er ein føresetnad for å lukkast i å gi Tønsberg og dei andre bykjernane eit betre miljø og eit betre tilbod, meir tilpassa dei mjuke trafikantane. At så mykje som 85 pst. av dei yrkesaktive i området aldri brukar buss til og frå arbeid, betyr at det er eit betydeleg potensial om tilbodet blir lagt til rette. Bomringen vil i seg sjølv vere eit incitament for den enkelte til å reise kollektivt, eit økonomisk incitament for den enkelte. Men parkeringsplassar utafør bykjernen og gode buss-samband til sentrum er m.a. tiltak som må etablerast for å gjere det til eit reelt tilbod.

Bompengprosjektet slik det blir vedteke i dag, inneber liten statleg medverknad. Sjølv om Senterpartiet støttar innhaldet i proposisjonen, vil me understreke at den statlege finansieringsdelen i fase 2 av Tønsbergpakka må vurderast nærare ut frå økonomiske rammer og Vestfold sine prioriteringar ved rullering av Nasjonal transportplan.

Ikkje alle jublar over vedtaket som blir gjort av fleirtalet i denne saka. Aksjonskomiteen mot bompengar har samla mange underskrifter og har hatt eit stort engasjement i saka. Når Senterpartiet likevel vel å støtte departementet si tilråding, er det ut frå dei positive initiativ og vedtak som ligg føre i lokale styringsorgan, ut frå ei overtyding om at prosjektet vil gi innbyggjarane i Tønsberg-området eit tryggare og betre samferdsletilbod og ut frå ei erkjenning av at me med dei eksisterande rammer frå Regjeringa elles ikkje er i stand til å løyse dei store utfordringane ein ser innafor vegbygging både i Vestfold og i landet elles.

Statsråd Torild Skogsholm: Det er et stort behov for å oppgradere transportsystemet i Tønsberg-området. Det bor 47 000 innbyggere i dette felles bolig- og arbeidsmarkedet som omfatter kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme samt deler av Stokke, Andebu, Re og Horten. I Tønsberg handelsomland bor det om lag 80 000 mennesker.

Nesten all gjennomgangstrafikk må i dag gjennom Tønsberg sentrum, også tankbiler fra raffineriet på Slagentangen. Gjennomgangstrafikken utgjør om lag en tredjedel av trafikken i Tønsberg. Det er mange kryss på hovedvegnettet, noe som er hovedårsaken til tidvis dårlig trafikkavvikling i området. Det skjer ca. 50 registrerte

ulykker hvert år i sentrumsområdet, de fleste med biler i kryss eller påkjørsel av fotgjengere som krysser vegen. En fjerdedel av alle trafikkulykker i Vestfold skjer i Tønsberg-området.

Dette er noe av bakgrunnen for Tønsbergpakken som er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. Kommunene ønsker å utvikle et helhetlig transportsystem i Tønsberg-området og har alle vedtatt opplegget i pakken, herunder finansieringsopp- legget med en bomring rundt sentrum av Tønsberg.

Det har vært avgjørende for min positive tilråding i denne saken at prosjektene og tiltakene i Tønsbergpakken vil være med på å forbedre framkommeligheten og trafikksikkerheten. Ved at gjennomgangstrafikken delvis ledes utenom sentrum, bedres trafikksikkerheten, og det vil gi langt bedre forhold for myke trafikanter, beboere og virksomheter i byområdet.

Tønsbergpakken er delt i to faser. I første fase prioriteres ny Rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle–Kilen, gang- og sykkelveg langs Rv 308 Kjøpmannskjær–Verdens Ende og straktiltak for å bedre framkommeligheten til Sentralsykehuset i Vestfold. Prosjektet Ringveg øst-vest Kjelle–Kilen innebærer ny omkjøringsveg nord og øst for sentrum.

Øvrige prosjekter og tiltak skal avklares gjennom en konsekvensutredning ved utgangen av 2004. Det vil danne grunnlag for prioritering av prosjekter i fase 2, herunder tiltak for kollektivtrafikken. Når konsekvensutredningen er gjennomført og det foreligger planer for prosjektene og tiltakene med sikre kostnadsoverslag, vil Stortinget bli forelagt forslag til hva som bør prioriteres innenfor en delramme på 1 310 mill. kr.

Den høye bompengandelen demonstrerer sterk lokal vilje til å gjennomføre pakken. I handlingsprogrammet for 2002–2011 er det forutsatt 90 mill. kr til Tønsbergpakken av fylkesfordelt ramme til Vestfold. Finansieringsplanen legger opp til samme nivå i 2012–2015. Det lokale målet er at samtlige prosjekter og tiltak gjennomføres innen 2011. Det innebærer at bompengeselskapet forskotterer deler av de statlige midlene, mot refusjon i 2012–2015. Jeg legger til grunn at omfanget av prosjekter og tiltak samt utbyggingstakten tilpasses totalrammen på 2,6 milliarder kr. Ved kostnadsoverskridelser på enkeltprosjekt og tiltak må innholdet i pakken eventuelt tas opp til ny vurdering.

Når det gjelder kollektivtrafikkens plass i Tønsbergpakkens fase 2, gir departementet i proposisjonen en sterk anbefaling om at man i konsekvensutredningen ser på i hvilken grad satsing på kollektivtrafikk og andre tiltak er et alternativ eller supplement til hovedvegutbyggingen. Jeg er glad for at komiteen også understreker dette poenget og forutsetter at det arbeides aktivt med bl.a. muligheter for «park and ride»-anlegg og lokal parkeringspolitikk. Jeg vil også minne om at i tråd med føringer som var lagt i fjorårets stortingsmelding om kollektivtransport, vil statlige bidrag til finansieringen av transportsystemet i byområder for framtiden avhenge av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å prioritere kollektivtrafikk og ta i bruk virkemidler som

kan dempe behovet for bilbruk og øke framkommeligheten for kollektivtransporten. Disse prinsippene vil også bli lagt til grunn overfor Tønsberg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): No er det slik at når det vert lagt fram forslag frå Regjeringa til heilt eller delvis bompengefinansierte prosjekt i denne sal, har det vorte nokså vanleg at Arbeidarpartiet støttar det. Når desse forslaga kjem frå lokalt hald og har brei støtte, skulle det berre mangla at dei ikkje òg fekk støtte i denne salen. Det er lokalt folk kjenner situasjonen best. Etter kvart vert dei òg realistiske når det gjeld kva som er mogleg å få av statlege pengar, og så tek dei fatt. Det skulle berre mangla at me ikkje prøvar å støtta dei når dei òg gjer det innanfor det som er planane i NTP på kort og lengre sikt. Dette er tilfellet i Tønsberg.

Men så er det slik at me i denne saka som i andre gjev nokre føringar tilbake til m.a. Tønsberg. Slik får me noko til, men samtidig påverkar me det som me får til. Me går ikkje ned med flagget til topps, fordi me har nokre andre synspunkt eller prinsipp.

I denne samanhengen påpeikar statsråden og fleirtalet at det må satsast meir kollektivt. Då reknar eg med at statsråden vil at dei lokalt skal finna ut korleis dei vil ha det, men eg ser ikkje vekk frå at statsråden har nokre råd å gje med på vegen om korleis ho kunne tenkja seg dette. Eg har eit spørsmål til det: Er det mogleg å satsa noko særleg meir kollektivt med dei vegane me har i Tønsberg? Er det ikkje to sider av same sak, og er det ikkje ein føresetnad for å få til kollektivløysingar i Tønsberg at ein får gjort noko på vegsida? Er det nokon vriar som gjer det mogleg for bussar å hoppa forbi bilar? Står dei ikkje i dei same køane?

Så er eg litt usikker på kva statsråden meiner når ho fyrst i det som gjeld konsekvensutgreiinga av Ringveien, seier at dette kan ikkje Samarferdselsdepartementet overprøva, og så seier ho seinare i same svaret at dei ikkje finn nokon grunn til å overprøva det. Kan ikkje statsråden overprøva, eller vil ho ikkje?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg er veldig fornøyd med at Arbeiderpartiet støtter Regjeringens framlegg i denne saken. Denne saken hadde ikke blitt fremmet hvis Regjeringen ikke hadde ment at dette var en god sak. Som det har vært understreket her flere ganger, handler det mye om hvilken framtid Tønsberg og regionen rundt skal ha. Det handler om hva slags hverdag folk skal oppleve. Det handler om at barn skal kunne føle seg rimelig trygge når de vandrer ute på vegene, og at de ikke skal føle seg truet av den trafikken som går gjennom byen. Det er sammen med miljøet viktige aspekter.

Så er jeg ydmyk i forhold til at så lenge vi satser på vegløsninger, vil det legges til rette for biltrafikk. Jeg er også opptatt av at når vi har en bomring, vil det i seg selv virke dempende på biltrafikken. Det er viktig for meg at det er et sterkt lokalt engasjement for å finne løsninger her, og jeg er også sikker på at det er et sterkt lokalt en-

gasjement for å finne gode løsninger for kollektivtransporten.

Nå skulle jeg gjerne ha vært i stand til å fortelle Tønsberg hva slags konkrete kollektivløsninger de skal ha. Jeg velger likevel å tro på at den lokale befolkningen er best til å finne de løsningene som er best egnet lokalt. Derfor venter jeg med spenning på de innspillene som skal komme i forhold til Tønsbergpakkens fase 2. Det er nok også slik at uten at man gjør noe på vegsiden, vil man ikke finne de løsningene for kollektivtransporten. Det virker rimelig innlysende.

Når det gjelder konsekvensutredningen, har det foregått en formell prosess i forhold til hvilket løp man skal gå her. Det har ikke vist seg nødvendig å kjøre en ny konsekvensutredning ut fra den prosessen som har vært gjennomgått i så henseende.

Heidi Sørensen (SV): Jeg er glad for at statsråden understreker behovet for at kollektivtrafikken skal prioriteres i fase 2. Jeg er skuffet over den vurderingen som ble gjort i forhold til konsekvensutredning av Ringveien. Det vil bli foretatt en konsekvensutredning som skal legges til grunn for kollektivsatsingen, av hvor denne ringveien vil ligge, og den vil være en viktig forutsetning. Samtidig er ikke trasévalget avgjort for denne ringveien.

Jeg er glad for at statsråden sier at det må gjøres på en slik måte at våtmarksområdene rundt Tønsberg forblir urørt. Jeg er litt mer usikker på hvordan statsråden har tenkt å agere for å sikre at disse våtmarksområdene ikke mister verneverdi. Jeg har lyst til å spørre konkret: Hvordan kan statsråden bidra til at denne veien i alle fall ikke reduserer verneverdien av våtmarksområdene rundt Tønsberg?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg har merket meg i denne debatten at representanten Sørensen er av den formening at det har kommet kloke bidrag fra departementet. Det noterer jeg meg selvfølgelig med stor glede.

Jeg vil prise det engasjementet til miljøsiden også når det gjelder våtmarksområdene. Dette er en utfordring vi stadig står overfor. Dette er ikke det eneste eksemplet vi har på en slik konflikt. Jeg er opptatt av at nettopp når vi har slike utfordringer, skal vi sette oss ned og vurdere nøye hva som skal til for å unngå å kjøre videre på konflikten. Jeg legger til grunn at slike vurderinger vil være sentrale, og at man i det videre arbeidet legger opp til å ta vare på de våtmarksområdene som er der.

Liv Signe Navarsete (Sp): Tønsbergpakka er ei mange bompengesaker. Samarbeidsregjeringa har skattellette som ei av sine hovudsaker. Samstundes legg ein opp til stadig fleire indirekte skattar, t.d. i form av bompengar. Det er ei form for skatt som rammar likt, uavhengig av økonomisk evne, og er slik ei usolidarisk form for skattlegging i motsetnad til det progressive skattesystemet der ein betalar etter evne.

Vedtaket i Nasjonal transportplan har skapt forventningar. Med dei rammer som Regjeringa har føreslått, er me alt etter dei mål som er sette. Det har vore snakka po-

sitivt i dag om lokalt engasjement, men med dei ramme-
ne som no er til samferdsle, tvingar ein lokale styresmak-
ter til å leggje fram stadig fleire bompengeprojekt for å
løyse akutte utfordringar innafør samferdsle.

Når det blir snakka positivt om lokalt engasjement, er
eg sjølvsagt einig i det. Men etter å ha budd mesteparten
av mitt liv i ein kommune som er omringa av bompenge-
ringar på alle kantar, har eg òg sett dei avgrensingane
dette legg på utvikling av felles bu- og arbeidsområde i
regionen. Då snakkar me om bompengesatsar frå 80–
150 kr, slik sett høgre enn det me diskuterer i dag, men
likevel.

Så mitt spørsmål til samferdselsministeren blir: Øn-
skjer ho ei utvikling der lokalbefolkninga må ta stadig
større del av belastninga ved utbygging av eit sikkert veg-
nett, eller vil Regjeringa syte for at rammene til vegbyg-
ging blir auka minst i tråd med vedtaket i Nasjonal trans-
portplan? Vil statsråden vurdere storleiken på den statle-
ge medverknaden i Tønsbergpakkas fase 2 etter at Vest-
fold har føreteke ei rullering av Nasjonal transportplan?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er helt riktig at bru-
kerbidraget er svært stort i Tønsbergpakken. Vi har like-
vel valgt å fremme denne pakken, fordi den har en stor
gevinst knyttet til seg. Det betyr at her er det et lokalt en-
gasjement, man er villig til å betale. Én stor forskjell på
det som går på generell beskatning, og dette er at de som
har nytte av dette, også er de som blir belastet med denne
kostnaden.

Selvfølgelig skulle enhver statsråd ønsket mer penger
til sitt område, men vi er nødt til å tenke på helheten i
hvert enkelt års budsjett. Slik er realitetene. Jeg vet, i lik-
het med mange i denne sal, at det er et stort gap mellom
behovene for investeringer innenfor samferdselssektoren,
og det vi får til gjennom hvert enkelt års budsjett. Da
synes jeg det er prisverdig når det kommer initiativ som
det vi er vitne til her fra Tønsberg og Tønsberg-området,
og det initiativet mener jeg vi er pliktige til å følge opp
og støtte opp om.

Når det gjelder bevilgningene til samferdselssektoren,
er det en utfordringen for Regjeringen, og det er også en
utfordring for Stortinget, når vi samlet sett skal fordele
midlene mellom sektorene. Det er ingen tvil om at utford-
ringene står i kø i mange sektorer, så utfordringen for oss
som politikere er å prioritere. Da er et sånt opplegg som
det de foreslår i Tønsbergpakken, et kjærkomment bidrag
til å komme videre og få gjort noe innenfor samferdsels-
sektoren.

Bjørgulv Froyn (A): Jeg vil gjenta et spørsmål som
ble stilt av representanten Ausdal Starrfelt, til hvilket
statsråden kanskje ikke var mer klar enn det som var ut-
gangspunktet for spørsmålet om en uklarhet. Det er sva-
ret statsråden gav til det spørsmålet som ble stilt som
spørsmål 1 fra komiteen, om konsekvensutredningen av
Ringveien Kilen–Kjelle, om hvorvidt dette var et lovlig
fattet vedtak, eller om statsråden eventuelt fortsatt har
muligheten til å se på det. Jeg vil sitere det som statsrå-
den svarer, slik at man kan avklare det helt presist:

«I henhold til plan- og bygningsloven kan ikke
Samferdselsdepartementet overprøve de vurderinger
som er gjort av Tønsberg kommune som ansvarlig
myndighet. Det er således fastslått at reguleringsplan-
vedtakene for Ringveien må anses som lovlig fattede
vedtak og at Ringveien derfor i henhold til plan- og
bygningsloven kan gjennomføres uten ytterligere kon-
sekvensutredning.»

Senere lenger ut i det samme svaret skriver statsråden:

«Jeg finner ikke grunn til å overprøve de vurderin-
ger som er gjort lokalt mht. utbygging av Ringveien
Kilen–Kjelle. Når konsekvensutredningen er ferdig,
vil departementet komme tilbake til spørsmålet om
gjennomføring og prioritering av prosjekter som er ut-
redet.»

Spørsmålet er: Kan statsråden gjøre det, eller vil ikke
statsråden gjøre det? Hva er meningen i det?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er riktig at Ringvei-
en Kilen–Kjelle, slik det framgår av kommuneplanen for
Tønsberg, ikke er konsekvensutredningspliktig med bak-
grunn i overgangsbestemmelsene i konsekvensutred-
ningsforskriftene, og det er det jeg har forholdt meg til.
Her har Statens vegvesen foretatt en vurdering av hvor-
vidt spørsmålet om konsekvensutredningsplikt var i sam-
svar med forskriften om konsekvensutredninger. Den ble
forelagt Tønsberg kommune som er ansvarlig planmyndig-
het, og som er planmyndighet for Ringveien. Kom-
munen la sommeren 2001 saken fram for fylkesmannen
og fylkeskommunen, slik som forskriften krever. Begge
instansene vurderte det slik at Ringveien ikke var konse-
kvensutredningspliktig.

Vi er inne i en overgangsfase, slik vi nå er i flere sa-
ker, der vi blir stående overfor dette spørsmålet. Dette
gjelder den vegen vi snakker om nå. Når det gjelder fase
2, er det en annen fase, og der vil vi ha en konsekvensut-
redning i henhold til loven slik som den er i dag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Anne Helen Rui (A): Denne saken handler først og
fremst om framkommelighet. Dernest handler den om
trygghet og beredskap, og til sist handler den om sikker-
het for liv og helse.

I Tønsberg står trafikken inn og ut av byen stille til
nær sagt alle kanter både morgen og kveld. I Tønsberg
ligger Vestfolds største og viktigste sykehus som får fle-
re og flere oppgaver fra de små sykehusene, og gjennom
Tønsberg kjører Esso Slagen sine tanktransporter med
bensin. 50 pst. av både Tjømes og Nøtterøys yrkesaktive
befolkning står i kø på Kanalbrua i Tønsberg to ganger
om dagen for å komme til og fra jobben. Hvert døgn kjø-
rer det 40 000 biler over denne brua. Det ser ut til at tra-
fikkveksten i området blir ca. 3 pst. og ikke 1 1/2 pst.,
som man trodde.

Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg er attraktive feriesteder,
og fra tidlig vår til langt ut på høsten er det svært mange
tilreisende i helgene, i tillegg til de som kjører daglig til
og fra arbeidet. Derfor er trafikken stor alle dager.

Kollektivtrafikk er bra, og det skal vi bygge ut mer av, men i dag er det slik at alle filene som finnes, står fulle av biler, og da kommer ikke busser mer fram enn andre. Kollektivfelt bør derfor utbygges for at det skal kunne brukes mer buss i framtida.

Når alle utfartsveier og Kanalbrua står full av biler i begge retninger, er det ikke lett å være den vanlige bilist eller beboer av byen. Verst er det likevel for de som har som mål å redde liv, ambulansesjåfører, brannbilsjåfører eller politiet på utrykning. Derfor handler denne saken også om trygghet for å få hjelp når det trengs, selv om det er i rushtida morgen og kveld. Beredskap og sikkerhet for liv og helse er avhengig av framkommelighet. Næringslivet i Tønsberg og omegn er også avhengig av å kunne kjøre og ikke bruke timer på å stå i kø med sine transporter.

Alle ønsker seg mer penger fra staten til sine veiprojekter. Det gjør selvfølgelig også vi i Vestfold og Tønsberg. I flere valgkamper har de partiene som nå er i regjeringkontorene, lovt mye mer penger til samferdselsformål. Ennå har de ikke innfridd sine løfter, og det er ikke nytt valg før i 2005. Vi får se framover og håpe og tro det beste.

Fremskrittspartiet er imot veibommer, sier de, og mener at staten skal betale. De har hatt to gode sjanser nå. To budsjetter har de vært med på å hjelpe Bondevik II-regjeringa uten at det har hatt synlige innvirkninger på samferdselssektoren. Derimot har deres innflytelse på budsjettene skattelettelse vært formidabel. Men den sammenhengen klarer visst ikke Fremskrittspartiet å se. Trygghet og sikkerhet og framkommelighet til sykehuset bryr de seg visst heller ikke noe om.

SV bryr seg visst heller ikke om trygghet og sikkerhet, ser det ut til, de har i alle fall ikke lovt mer penger til veier verken i Vestfold eller ellers i landet. De både var og er imot utbygginga av E18 også. Det lurar jeg mange ganger på om velgerne i Vestfold visste før stortingsvalget sist. Men denne saken viser også at miljøpartiet SV ikke tenker stort på miljøet i Tønsberg by, der biler nå lenge har stått og fortsatt står i kø og spyr eksos og andre miljøgifter utover byen og over byens innbyggere, arbeidstakere og sykehusets pasienter.

Hans Kristian Hogsnes (H): I mer enn 25 år har vi i Tønsberg-distriktet diskutert behovet for å bygge et helhetlig nytt hovedveisystem. På slutten av 1970-tallet ble første del av den nye ringveien rundt sentrum i Tønsberg bygd. Siden har det vært mye diskusjon, for å si det litt forsiktig, ikke bare om hvem som skulle betale for den nye veien. Det har vi lokalt stort sett vært veldig enige om – det skulle selvfølgelig staten gjøre. Derimot har ikke enigheten vært like stor om hva slags veisystem som skulle etableres, for ikke å snakke om hvor veien skulle bygges.

Det finnes flere hyllemeter med planer for hvor veiene kan bygges, hvor de bør bygges, og hvor de absolutt ikke bør bygges. Ideene, kartene og planene har vært mange, likeså reprisene og omkampene. Jeg registrerer at vi også her i Stortinget ser tegn til forsøk fra SV på enda en omkamp.

For mer enn ti år siden bestemte Tønsberg-politikerne seg for å videreføre ringveien gjennom Frodeåsen. Det ble vedtatt, og det vedtaket er for sikkerhets skyld siden gjentatt fire ganger i Tønsberg bystyre med stort flertall. SV ber nå om enda en omkamp.

Gjennombruddet i denne diskusjonen kom i årene 1999–2000, da dette trasévalget også fikk støtte fra nabo-kommunene, fra Vegvesenet og ikke minst fra det lokale næringsliv. I lokalvalgkampen i 1999 var veisaken sentral, ikke minst spørsmålet om hvordan en mulig veibyging skulle kunne finansieres. Behovet for egenfinansiering var åpenbart, og modige lokalpolitikere bestemte seg for å skjære igjennom all pratingen og forsøke å komme i gang med bygging av det nye veisystemet, om nødvendig med en betydelig grad av egenfinansiering. Ja, trafikkmengden og veksten i trafikken på dagens veisystem overgikk alle prognoser. De tilhørende miljøproblemene var så store og framkommeligheten ble stadig dårligere. Stadig flere representanter for det lokale næringsliv nærmest forlangte at lokalpolitikere sluttet å prate og begynte å bygge.

Dermed startet den lokale prosessen for å få frem en søknad om adgang til egenfinansiering av prosjektet og ikke minst en avklaring av hvor første del av prosjektet skulle bygges. Gode prosesser, både faglig og politisk, og et godt samspill med det lokale næringsliv har så brakt frem den saken Stortinget har på sitt bord i dag.

Lokalvalgkampen i 1999 hadde avklart at dette var en sak de fleste partier var innstilt på å forsøke å finne en løsning på, som kunne resultere i at det ble bygd et nytt veisystem, og ikke bare fortsette i nye runder med endeløse diskusjoner om alle alternativene, og at den eneste synlige bygging som foregikk, var stadig flere hyllemeter med planer.

De politiske frontene var ikke helt ulike de vi ser her i salen i dag. Jeg pleier lokalt å oppsummere diskusjonen om Tønsbergpakken omtrent slik: Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre tar ansvar og vil ha et nytt veisystem, om nødvendig med god hjelp av egenfinansiering. Fremskrittspartiet vil ha nye veier, men ikke noen bommer, og SV vil gjerne ha bommene, men ikke nye veier. Nødvendige avklaringer er skjedd, og bystyret i Tønsberg og kommunestyrene på Nøtterøy og Tjøme har alle vedtatt å søke om adgang til å kreve inn bompenger for finansiering av Tønsbergpakken. Dette har også flertallet i Vestfold fylkesting sluttet seg til.

Reguleringsplanene for første del av prosjektet er på plass, og byggingen kan starte opp om kort tid, mens resten av prosjektet vil bli avklart gjennom en omfattende konsekvensutredning som vil resultere i anbefalinger som Stortinget i sin tur vil få på sitt bord. Det gjelder bl.a. spørsmålet om ny kanalkryssing til Nøtterøy, der dagens sårbare klaffebro har en årsdøgntrafikk på nær 40 000 kjøretøyer.

Det er viktig for meg fra Stortingets talerstol å få sagt at dette prosjektet ikke er noe vi kjemper igjennom med stor glede og til hemningsløs lokal jubel. Riksveier er et nasjonalt ansvar, og pengene til også dette prosjektet bur-

de egentlig vært bevilget i denne sal. Nå vet alle vi som sitter her, at da ville vi raskt få selskap av ganske mange prosjekter rundt i landet. Det betyr lokal prioritering, og ressursene ville, uansett hvor mye vi klarte å bevilge til nye veier, fortsatt være for knappe. Det betyr kort og godt at skal vi løse oppgaven, ikke bare sitte i kø og med hyl og skrik diskutere alle de mulige alternativene noen ganger til og vente på at det kanskje en gang blir vår tur, må man etablere en lokal evne og vilje til egenfinansiering. Ellers blir det kort og godt ikke noen ny vei. For Tønsberg-området ville det sannsynligvis ha betydd at det ikke ville skjedd noe som helst med veisystemet de neste 10–15 årene, i forhold til de prioriteringer som nå ligger på bordet. Det ville etter min mening i løpet av få år kvalt regionsenteret Tønsberg i et totalt trafikkaos. Forholdene er nok til å leve med det meste av døgnet i dag, men befolkningsveksten i området er stor, næringslivet klarer seg bra og trafikkveksten er meget stor. Det gir, om man liker det eller ikke, også et grunnlag for egenfinansiering.

Vestfold-samfunnet har valgt å prioritere E18. Den er viktig for hele fylket, og stikker av med store statlige bevilgninger, selv om egenandelen også her er betydelig. Det betyr at de lokale prosjektene må vente, hvis vi da ikke velger en lokal dugnad, der vi gjennom egenbetaling får et nytt veisystem på plass vesentlig raskere.

Alle som har vært med, og som nå er med og behandler spørsmålet om bompengfinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsberg-området, vet at det er en bred og folkelig motstand mot å betale bompenger. Lokale meningsmålinger i Tønsberg-området levner liten tvil om det. Samtidig er det nesten like stor støtte bak ønsket om å bygge ringveien slik vi i dag gir klarsignal for. Problemet er bare at alternativene for å få dette til uten en betydelig grad av egenfinansiering ikke er særlig troverdige. Det kom da også usedvanlig klart frem under høringen samferdselskomiteen hadde om Tønsbergpakken 8. januar i år.

En lang rekke modige lokalpolitikere fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre i Tønsberg, på Nøtterøy og Tjøme og i Vestfold fylkesting har tatt belastningen ved å ta et ansvar i denne saken, for å skjære igjennom alt pratet og finne resepten for å komme i gang med å bygge denne nye veien. Gevinsten for innbyggerne vil etter min mening være meget stor, særlig med hensyn til trafikkikkerheten. Husk at 25 pst. av alle trafikkulykkene i Vestfold skjer i det veisystemet vi i dag sliter med i Tønsberg-området. Tønsbergpakken vil bety mye for fremkommeligheten, både for alle som bor i området, for næringslivet og for kollektivtrafikken.

Hovedgrepet i denne første delen av prosjektet er jo at gjennomgangstrafikken, all tungtrafikken, transport av store mengder farlig gods, transporten av mellom 10 pst. og 15 pst. av all bensin som brukes her i landet, løstes ut av folketette sentrumsgater i Tønsberg – en by som har lyktes i å skape et levende sentrum, der handelen foregår, der menneskene er, et sentrum med mer enn 20 000 arbeidsplasser. Det betyr et enormt potensial for å utvikle gode kollektive trafikktilbud. Man får en mulighet til å

bygge videre på den store ressursen som ble lagt inn i sykkelbyprosjektet for noen år siden. Den miljømessige gevinsten vil være meget stor for hele Tønsberg-området. Det er grunnen til at jeg støtter Regjeringens forslag og den innstillingen som samferdselskomiteen her har lagt frem.

Bjørgulv Froyn (A): På byens T-baner, her i Oslo, foregår det en reklamekampanje for noe helt annet enn det vi diskuterer her i dag, men teksten i kampanjen er ganske interessant. Den er at alle mennesker mener at det er minst to sider av samme sak, inntil de selv befinner seg på den ene siden av den. Det preger jo på mange måter litt av denne debatten, for jeg antar – og det er jeg også blitt fortalt – at opptakten til veiløsninger for Tønsberg-området har hatt entusiastiske deltakere i flere politiker generasjoner, inntil man begynte å nærme seg et forslag som kunne bli vedtatt. Da ble risikoen stor for at noe skulle gjennomføres, og da ble det altså valgt side. I dag er det noen som sier at de er for å løse trafikkproblemene, men de vil ikke ha den løsningen som nå foreligger. De vil ha ytterligere utredninger, til tross for at det foreligger utredninger. Min korte oppsummering av denne Tønsbergpakken som nå foreligger, er at den faktisk er en miljøpakke både i fase 1 og i fase 2. Den er ikke 100 pst. i fase 1, men fase 1 og fase 2 kan bli 100 pst. når det gjelder å trygge miljøet, og når det gjelder å trygge trivselen i området.

Hva er viktig for meg? Hva er det som på mange måter gjør at jeg nokså uredde går inn i en fase 1 som ikke er 100 pst.? Det er fordi vi har et betydelig politisk flertall i alle de tre kommunene, et betydelig politisk flertall som sier: Jo, vi vil! Det er første gang. Dette storting burde jo med stor begeistring ha sagt: Endelig vil de, da får vi være på plass! Nå er staten på plass med bare 5 pst. Det er ikke et uttrykk for statlig uttrykt ønske og vilje. Det er et resultat av et regnestykke, for det var det som var igjen av penger fra staten da man fordelte penger i henhold til Nasjonal transportplan. På tross av at det var bare 5 pst., sa de: Ok, men vi tar sjansen likevel, selv om dette blir kostbart. Vi på Stortinget bør støtte planen, og vi bør også si: Spesielt i fase 2, hvor kollektivandelen kommer inn, skal det ikke være Stortinget som er problemet, med tanke på å sikre en fornuftig finansiering som gjør det mulig å få gjennomført fornuftige tiltak, og som kan bidra til at den folkelige oppslutningen blir av en annen art enn det folkelige engasjementet som vi har sett fram til nå.

Kollektivandelen og kollektivtrafikken i Tønsberg-området kan ikke på noen slags måte diskuteres på samme måte som vi diskuterte Bergensprogrammet. Det er to ulike steder, to ulike forutsetninger, to ulike historier som ligger i det. Men det er klart viktig at vi må legge vekt på kollektivandelen, for det er en av forutsetningene for at Tønsberg skal få til en løsning på sine trafikkproblemer som gjør at trivselen kan gjenopprettes, at tryggheten på veien kan etableres, og at miljøet totalt sett kan bli bedre.

Jeg har oppfattet politikerne som står bak dette store flertallet i de tre kommunene, å være av den karakter. De

vil satse på kollektivtrafikken. Men for å få muligheten til det må veisystemet være på plass. Det er det de nå i første omgang ber om Stortingets bidrag til, slik at vi kan få til en løsning.

Vi har kanskje hatt en til dels destruktiv diskusjon lokalt. Det har man lest i lokalpressen. Man har mer vært opptatt av å idiotforklare det man ikke er enig i, framfor å etablere en felles arena for en felles interessede-batt. Jeg er ikke negativ til det folkelige engasjementet. Men det jeg håper på, er at dette folkelige engasjementet, etter Stortingets behandling, nå kanaliseres i den retning at man i Tønsberg-området, i alle tre kommunene, sier: All right, nå er det ting vi må legge bak oss. Nå får vi sammen ta ansvaret for veien videre. Jeg håper at dette folkelige engasjementet blir grunnlaget for at vi den dagen Tønsberg-pakken er realisert, kan oppsummere at den også har en bred folkelig støtte.

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

Vidar Andersen (FrP): Tønsberg-området, som beskrevet i proposisjonen, omfattes av kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme samt deler av Stokke, Andebu, Re og Horten. Dette utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Det er faktisk hevet over enhver tvil lokalt at arbeidsmarkedet er betydelig større enn kun de omtalte kommuner.

I et rikt land, som Norge beskrives å være, er det merkelig å registrere den iver det er etter å pålegge innbyggerne og næringslivet flere avgifter når det gjelder utbygging av prosjekter innenfor samferdsel og infrastruktur, samtidig som alle er enige om at kostnadsnivået i Norge er for høyt. Press i form av økte lønnskrav og økt pris på varer og tjenester gir igjen – til det kjedsommelige – redusert konkurransevne.

Ved innføring av bomringer på hovedfartsårer vil det bli en konkurransevidning også for det lokale arbeidsmarkedet, som helt sikkert øker lønnskravene fra de enkelte arbeidstakere. Alle betaler jo solidarisk inn en pris til investeringer i samferdsel via de bilrelaterte avgiftene. Ved innføring av denne finansieringsløsningen for utbygging av veinettet rundt Tønsberg vil det oppstå en lokal konkurransevidning blant bedrifter som opererer i området, samt en betydelig kostnadsøkning i det lokale næringsliv. Nøtterøy og Tjøme kommuner blir liggende i et vakuum, i og med at all trafikk til disse kommunene må gå gjennom Tønsberg. Alternative kjøreruter finnes simpelthen ikke. Dette betyr at transport av arbeidskraft, varer og tjenester mellom f.eks. Sandefjord-Larvik-regionen og Tjøme blir pålagt en ekstra kostnad.

Den statlige andelen av investeringskostnadene for Tønsbergpakken er 5 pst. Dette betyr faktisk at alle bilister som har et ærend til Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme vil oppleve at bare 5 pst. av det de betaler i bilrelaterte avgifter, kommer tilbake som økt standard på veinettet i sitt distrikt. Dette kan ikke oppleves som annet enn urettferdig.

Investeringsbehovet for et godt og rasjonelt veinett i Norge er og har blitt neglisjert i vårt land siden starten av

1960-tallet. Det merkelige i denne sammenheng er at de tettest befolkede områdene med den største trafikk-tettheten er blitt prioritert ned og bort på statlige budsjetter.

Fremskrittspartiet ønsker løsninger på de trafikale problemene i og rundt Tønsberg, fordi disse er store. Men partiet ønsker ikke å innføre en ekstraavgift for å få dette til. Investeringer i infrastruktur er investeringer for framtiden – investeringer som de som bruker bil, har ventet på i flere årtier, gjennom avgifter de har betalt for nettopp bruk av bil.

Nå vil altså næringsliv, reiseliv og innbyggere i Tønsberg-området oppleve en bomring som etter medieomtalen skal være fullautomatisert, uten bemanning og faktisk også uten myntautomater. Systemet skal baseres på elektroniske brikker og videoovervåking. Dette lover ikke godt for distriktets reiseliv, som vil måtte sette inn ekstra ressurser på å forklare tilreisende, utenlandske som norske, hvordan systemet fungerer.

Hans R. Kjæstad (H): Debatten om Tønsbergpakken er også debatten om statens del av finansieringen. Fylkets prioriteringer har vært styrende for statens andel på 5 pst. Det er likevel forståelig at befolkningens ønsker har beløpt seg til et noe høyere ambisjonsnivå. Derfor er det på sin plass å honorere lokale politikeres initiativ: Vil ikke staten, gjør vi det selv! Det er sunn Høyre-logikk.

Det har krevd politisk mot å brukerfinansiere trafikk-løsninger i Tønsberg-området. Velgere i de berørte kommuner fikk før valget klar beskjed om hvilke partier som ville brukerfinansiere. Partiene som ønsket veiutbygging, kan stå rakrygget. Ingen liker bomringer, men i valget mellom fånyttets protest og gjennomføring av nødvendige veisystemer har Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Arbeiderpartiet valgt gjennomføringslinjen. Med Fremskrittspartiet hadde Tønsberg-området blitt uten dette veisystemet. Uansett syn på bompengfinansiering, resultatet med dette storting blir å sammenfatte i uttrykket: Null mer vei – Fremskrittspartiet!

Når fase 2 skal gjennomføres, gjør lokale myndigheter lurt i å gjemme merknadene fra regjeringspartiene og Arbeiderpartiet i sitt hjerte. Det bes om høyere kollektivprioritering og parkeringsmuligheter utenfor byen for å skjerme bomiljøer mot gjennomkjøring og for å gi bedre rom for næringslivets transporter og kollektive løsninger. Det vil påvirke statlige bidrag til finansiering av byområders transportsystemer om lokale myndigheter forplikter seg til større kollektivandeler, slik samferdselsministeren sier i brev til komiteen av 22. januar i år. Tønsbergpakken gir viktige prinsipielle signaler om utviklingen av transportsystemene i byer – om mål og om midler.

Per Arne Olsen (FrP): I denne saken behandler Stortinget et forslag om å bompengfinansiere utbygging av prosjekter og tiltak i Tønsberg-området. På mange måter oppleves dette som å snu verden på hodet. Et flertall i kommunestyrene i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme ser seg altså nødt til å søke om å få lov til å la sine innbyggere betale for de veisystemer som burde vært på

plass for lenge siden. Denne søknaden må da behandles i det organ som skulle ha bevilget pengene i første omgang.

For å sette saken i sitt rette perspektiv må vi gå tilbake til 1962, da det ble lagt fram planer for en firefelts vei fra Nøtterøy til E18. I de over 40 år som har gått siden den gangen, har Tønsberg-området vært i vekst. Denne veksten har på den ene side gjort trafikksituasjonen verre enn noen gang. På den annen side har veksten bidratt til store skatteinntekter. Folk flest forstår ikke denne sammenhengen. Det er nok også grunnen til det store engasjementet som innbyggerne i Tønsberg-regionen har lagt for dagen. Dette engasjementet har resultert i over 20 000 underskrifter mot bomring. Gallupundersøkelser viser at opp mot 80 pst. av befolkningen er imot. Avisene svømmer over av leserbrev og ytringer, og til det bystyremøtet i Tønsberg der denne saken ble behandlet, hadde flere hundre personer funnet veien. Jeg tror jeg vil våge den påstand at flertallet av de lokale folkevalgte her er på kollisjonskurs med sine innbyggere.

Resultatet av bompengeringen vil bl.a. være at innbyggerne må betale for å kjøre innen egen kommune. Handelsnæringen i Tønsberg vil få svært vanskelige konkurransevilkår, og listen med problemer for lokalmiljøet er svært lang. Prisen for en gjennomsnittsfamilie kan fort bli 10 000–15 000 kr, og dette kommer på toppen av minst like store fiskale avgifter på bil og bilbruk, som de betaler fra før. Mest skuffende synes jeg det er å registrere at en regjering som lovet lavere skatter og avgifter, har fremmet denne proposisjonen som medfører en kraftig avgiftsøkning, i hvert fall for dem som er bosatt i Tønsberg-området.

Med den finansieringsplan som foreslås i proposisjonen, skal statens bidrag være på 5 pst. I debatten har bompengeringen titt og ofte blitt kalt for et spleiselag. For å bruke et bilde: Hvis man skal spleise på en middag og ender opp med å betale alt unntatt kaffen, vil man neppe oppfatte det som spleising. Å spandere er nok et mer dekkende uttrykk, og slik Fremskrittspartiet ser det, blir Tønsberg-regionens innbyggere pålagt å spandere et nytt veiprojekt som staten skulle ha finansiert for mange år siden. Nesten tragikomisk blir det da når en del av utbyggingen skal løse statens trafikkproblem ved statens eget sykehus.

Jeg vil få lov til å anbefale Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 1683)

S a k n r . 3

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å gi frikort for betaling av bompengavgift til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39 (Innst. S. nr. 104 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:152 (2001-2002))

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til 5 replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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.

Anne Berit Andersen (H) (ordfører for saken): Vi har i dag til behandling et Dokument nr. 8-forslag fra Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å gi frikort for betaling av bompenger til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39.

Flertallet i komiteen, alle med unntak av Fremskrittspartiet, går imot forslaget og slutter seg til de vurderinger samferdselsministeren har gjort i sitt svar til komiteen. Jeg regner med at Fremskrittspartiet selv vil begrunne sitt standpunkt i et senere innlegg.

Som ordfører for denne saken ønsker jeg å vise til stortingsbehandlingen av St.prp. nr. 83 for 2000-2001, der man vedtok bompengereinnkreving som en del av finansieringen av OPS-prosjektet Øysand–Thamshamn på E39, og at bompengereopplegget skulle følge de gjeldende takstretningslinjene, rabattordninger inkludert.

Samferdselsministeren har vurdert Dokument nr. 8-forslaget og finner ikke at forslaget er i tråd med takstretningslinjene for bompengeprojektet.

Samferdselsministeren mener at situasjonen som er beskrevet i Dokument nr. 8-forslaget, heller ikke åpner for fritak for bompenger, noe som har vært gjort i enkelte tilfeller.

Med den begrunnelsen går vi imot forslaget fra Fremskrittspartiet.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg vil få lov til å fremme følgende forslag, som er tatt inn i innstillingen på side 2:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om en ordning med frikort for betaling av bompengavgift til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39.»

Jeg vil begrunne dette med at lokalbefolkningen som bor i nærheten av denne bommen, f.eks. i Buvik og Viggja, i mange tilfeller må betale bompengavgift for å komme seg til og fra arbeid selv om de ikke kommer til å bruke den nye veien. De må med andre ord betale daglig, og ofte flere ganger daglig, selv om det ikke skal bygges noen ny vei lokalt.

Vi i Fremskrittspartiet synes at det vil være fornuftig å innføre en ordning med unntak fra bompenger for dem som er registrert bosatt i et område der det er innkreving av bompenger på veier, men hvor det åpenbart er slik at befolkningen i framtiden ikke vil kunne gjøre seg bruk av den nye veien.

Presidenten: Thore A. Nistad har tatt opp det forslag han refererte.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.
(Votering, se side 1683)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Vi går da til votering over sakene nr. 1–3 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, fra Inge Ryan på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Inge Ryan på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om snarlig å komme tilbake til Stortinget med forslag til lovendringer som i større grad enn i dag gir ansatte garantier ved eierskifte.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.39.30)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om at Statseierskapsutvalget i sitt arbeid utarbeider forslag til hvordan statlige selskaper kan bli mer konkurransedyktige gjennom vektlegging av forsknings- og innovasjonsaktiviteter.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 76 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.39.55)

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget ber Regjeringa om å leggje fram ei sak for Stortinget om betre forvaltning av det statlege eigarskapet og ein plan for å styrkje det private eigarskapet, jf. merknadene frå fleirtalet i Innst. S. nr. 264 (2001- 2002), slik at Stortinget kan handsama den i løpet av våren 2004.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

II

Nærings- og handelsdepartementet gis fullmakt til å slutte seg til styrets opplegg for salg av aktiviteter i Raufoss ASA til Euralcom B.V., på i hovedtrekk de vilkår det er redegjort for i proposisjonen.

Nærings- og handelsdepartementet gis videre fullmakt til å avvikle statens eierinteresser i det gjenværende Raufoss-selskapet.

Presidenten: Her har Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 76 mot 20 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 13.40.31)

Videre var innstillet:

III

Nærings- og handelsdepartementet gis fullmakt til å slutte seg til styrets opplegg for salg av anlegget til NOAH Holding AS i Brevik, til Norcem AS, på i hovedtrekk de vilkår det er redegjort for i proposisjonen.

Nærings- og handelsdepartementet gis videre fullmakt til å redusere statens eierandel i NOAH Holding AS ned mot null; alternativt at hele eller deler av virksomheten på Langøya selges til private.

Presidenten: Det vil bli foretatt separat votering over de to leddene i romertallet. Det voteres først over III første ledd. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de her vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling til III første ledd bifaltes med 84 mot 12 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.41.10)

Presidenten: Det voteres så over III andre ledd. Her antar presidenten at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling til III andre ledd bifaltes med 53 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.41.41)

Videre var innstillet:

IV

Nærings- og handelsdepartementet gis fullmakt til å forlenge garanti for en driftskreditt på 30 mill. kroner til Moxy Trucks AS. Garantifullmakten utløper 31. desember 2003.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 77 mot 17 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 13.42.09)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Thore A. Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslaget lyder:

- «1. Veisystemet i Tønsbergområdet bygges ut som beskrevet i St.prp. nr. 38 (2002-2003).
2. Utbyggingen finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.43.02)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger for finansiering av Tønsbergpakken. Vilårene fremgår av St.prp. nr. 38 (2002-2003) og Innst. S. nr. 103 (2002-2003).
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Her har presidenten forstått at Sosialistisk Venstreparti ønsker å stemme mot; det gjelder også Fremskrittspartiet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 67 mot 30 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 13.43.36)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Thore A. Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om en ordning med frikort for betaling av bompengavgift til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39.»

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:152 (2001-2002) – forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å gi frikort for betaling av bompengavgift til lokalbefolkningen som bor ved E39 mellom Øysand og Thamshamn, og som i fremtiden ikke vil kunne benytte seg av nybygd E39 – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 79 mot 18 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.45.11)

S a k n r . 4*Referat*

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 13.50.
