

Møte tirsdag den 4. november 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. 10):

1. Innstilling fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Reikvam, Lena Jensen og Heikki Holmås om å fornye dagens eksamensordning og vurderingsformer i grunnskolen og den videregående opplæringen (Innst. S. nr. 12 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:103 (2002-2003))
2. Innstilling fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rune J. Skjælaaen, Åslaug Haga og Magnhild Meltveit Kleppa om å gi alle elever i grunn- og videregående skole en individuell rett til systematisk veiledning gjennom utdanningsløpet, blant annet gjennom å etablere en delt rådgivningstjeneste (Innst. S. nr. 13 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:113 (2002-2003))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Kopstad–Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland (Innst. S. nr. 15 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 78 (2002-2003))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes (Innst. S. nr. 7 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:130 (2002-2003))
5. Referat

Presidenten: De innkalte vararepresentanter, for Hordaland fylke Erlend *Nornes* og for Troms fylke Leif Christian *Johansen*, har tatt sete.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- Fra Senterpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om velferdspolispermisjon for representanten Jorunn *Ringstad* i tiden fra og med 4. november til og med 11. november.
- Fra Stortingets delegasjon til NATO-parlamentarikerforsamlingens 49. sesjon i Orlando, Florida, foreligger søknad undertegnet av delegasjonens leder, stortingsrepresentant Jan Tore Sanner, om permisjon i tiden fra og med 5. november til og med 12. november for representanten Gunnar *Halvorsen*, i tiden fra og med 6. november til og med 13. november for representantene Kjetil *Bjørklund*, Per Roar *Bredvold*, Trond *Helleland* og Per Ove *Width*, og i tiden fra og med 7. november til og med 13. november for representanten Ranveig *Frøiland*.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.

2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Aust-Agder fylke: Liv Marit *Moland*
For Buskerud fylke: John-Ragnar *Aarset*
For Hedmark fylke: Johnny *Hult*
For Hordaland fylke: Rita *Tveiten*
For Oppland fylke: Tove *Lehre*
For Sogn og Fjordane fylke: Liv Signe *Navarsete*
For Vestfold fylke: Vidar *Andersen*
3. Johnny Hult, Tove Lehre og Vidar Andersen innvelges i Lagtinget for den tid de møter for henholdsvis representantene Per Roar *Bredvold*, Kjetil *Bjørklund* og Per Ove *Width*.

Presidenten: Liv Signe Navarsete er til stede og vil ta sete.

Endring av ukeprogrammet

Med hjemmel i forretningsordenens § 26 fjerde ledd vil presidenten foreslå at det oppsatte ukeprogram for inneværende uke endres slik at det torsdag 6. november etter stortingsmøtets slutt settes referatmøte i Odelstinget.
– Det anses vedtatt.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Oddvard Nilsen (H): Jeg foreslår Elisabeth Røbekk Nørve.

Presidenten: Elisabeth Røbekk Nørve er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Elisabeth Røbekk Nørve anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag.

Statsråd Kristin Clemet overbrakte 6 kgl. proposisjoner (se under Referat).

S a k n r . 1

Innstilling fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Reikvam, Lena Jensen og Heikki Holmås om å fornye dagens eksamensordning og vurderingsformer i grunnskolen og den videregående opplæringen (Innst. S. nr. 12 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:103 (2002-2003))

Presidenten: Etter ønske fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

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.

Eva M. Nielsen (A) (ordfører for saken): Til behandling foreligger Dokument nr. 8:103 for 2002-2003, der representanter fra SV ber Regjeringa legge fram en stortingsmelding om elevvurdering i grunnskolen og videregående opplæring med sikte på å fornye dagens eksamensordning. En samlet komite mener at dagens eksamensordninger bør vurderes, og en samlet komite er enig i at dette skal gjøres når stortingsmeldingen om Kvalitetsutvalgets innstilling behandles.

Spørsmålet knyttet til vurderingsformer og eksamensordninger i grunnskolen og i den videregående opplæringen er viktig fordi det på avgjørende vis styrer hvordan man legger opp undervisningen.

Arbeiderpartiet mener at dagens system for avgangseksamen med ekstern sensur i grunnskolen er kostnads-krevende og lite egnet. Vi mener derfor at man bør vurdere å videreutvikle karaktersettingssystemene og se på ulike måter å vurdere elevenes læring på for å gi elevene mer utfyllende tilbakemelding og rettleiding i skolen.

En av de største utfordringene i grunnskolen i dag, og da særlig i ungdomsskolen, er at mange elever sliter med manglende motivasjon. Alternative former for evaluering og karaktersetting må derfor ha som overordnet hensikt å virke stimulerende på den enkelte elevs ønske om større læringsutbytte og personlig vekst, heller enn å fungere stigmatiserende.

Dagens system for elevevaluering og karaktersetting ivaretar nødvendigvis ikke på en tilstrekkelig måte formålet om å støtte elevenes læring og utvikling. Arbeiderpartiet er derfor enig i at det er behov for å vurdere dagens system med sikte på å få en ordning der man i større grad enn nå evner å vurdere elevenes totale innsats gjennom hele utdanningen. Det er viktig at elevene også deltar aktivt i egenevalueringen, og vi mener derfor at Regjeringa bør vurdere om elevorganisasjonen skal gis ekstra midler for å ivareta og sikre arbeidet med å informere og aktivisere elevene med elevvurdering.

I tråd med at formålet med elevvurderinger av ulike karakterer alltid bør være å fremme læring og utvikling, mener Arbeiderpartiet at den løpende evalueringen bør styrkes. En skikkelig gjennomgang er det derimot mest naturlig å ta i forbindelse med behandlingen av innstillingen fra Kvalitetsutvalget. Vi er derfor enig med komiteens flertall, som går inn for å utsette realitetsbehandlingen av forslaget til behandlingen av meldingen fra Regjeringa.

Raymond Robertsen (H): Debatten rundt hva som er de beste læringsstrategiene i skolen, er omfattende og har mange forskjellige tilnærminger. Underviseevaluering og eksamen er noen av de læringsstrategiene man bruker i den norske skolen, men disse strategiene har endret seg fortløpende med utviklingen innenfor skoleverket.

Debatten rundt temaet i dokumentet vi behandler, er interessant, men den kommer på feil tidspunkt. Kvalitetsutvalget har levert sin rapport, og høringsrunden er akkurat avsluttet. Rapporten tar også for seg forslag til nye læringsstrategier, og Kvalitetsutvalget foreslår andre metoder innenfor undervis- og sluttevaluering. Regjeringen har varslet en stortingsmelding om kvalitet i grunntopp-læringen, der dette temaet etter all sannsynlighet vil bli berørt.

Med bakgrunn i dette ønsker Høyre ikke å konkludere fra Stortingets side på det nåværende tidspunkt. Stortinget bør vise respekt for det arbeidet Kvalitetsutvalget har gjort, og for alle dem som har gitt sin høringsuttalelse til utvalgets forslag. Departementet vil behandle alle innspill på en god måte og presentere en konklusjon for Stortinget. Høyre har også av nevnte grunn ikke gått inn på merknader anført av mindretallet i komiteen. Ikke fordi man er uenig i alt som sies, men man ønsker å vente med å legge føringer fra Stortingets side. Det håper vi mindretallet tar til orientering.

Når stortingsmeldingen om kvalitet i grunntopp-læringen forelegges Stortinget, er det duket for en god og bred debatt om utdanningen i Norge. Høyre gleder seg til dette, og da vil også debatten rundt evaluering og eksamensordninger bli sett i et bredere perspektiv.

Arne Sortevik (FrP): Fremskrittspartiet slutter seg til konklusjonen, nemlig at dokumentet vedlegges protokollen.

Jeg har to synspunkt med på veien. Det ene er å presisere på vegne av Fremskrittspartiet at vi er glad i karakterer, og vi er opptatt av å bruke karakterer og vil være det fremover, slik at når også den siden av Kvalitetsutvalgets rapport skal behandles, vil vi vektlegge at vi fortsatt skal bruke karakterer i skolen. Vi vil sågar gjerne ha karakterene inn igjen fra og med 5. klasse.

Det andre synspunktet gjelder NOU 2003:16 «I første rekke». Den inneholder en rekke viktige saksområder, alt fra finansiering til måling og evaluering, som behandles i dette dokumentet. Vi har når det gjelder eksamen, valgt å avvende behandlingen av utvalgets rapport på det punktet. Samtidig vil vi understreke at denne NOU-en og rapporten ikke må bli en sekkepost som skal fange opp nærmest all politisk debatt og en rekke av de temaer som er berørt av utvalget. Da tenker vi i Fremskrittspartiet spesielt på finansiering, på struktur, på lover og forskrifter, som vi vil vurdere å ta stilling til og se nærmere på også i tiden før vi har ferdigbehandlet Kvalitetsutvalgets rapport.

Lena Jensen (SV): Sv har lagt fram et forslag om å fornye dagens eksamensordning og vurderingsformer i skolen. Valg av metoder for vurdering og eksaminering har stor betydning for undervisningsformer og for innholdet i skolen. Kravene elevene møter ved den avsluttende vurderingen, påvirker valg av lærestoff og arbeidsformer gjennom hele skoleåret. Det er derfor viktig at det er samsvar mellom målene for opplæringen og elevvurderingen underveis og til slutt i skoleløpet. En utvikling

av skolens vurderingsformer kan etter SVs mening bidra til kvalitetsheving og fornying av læringsprosesser.

SV er opptatt av kvalitet og innhold i grunnskolen. I vårt forslag ligger at vi ønsker å se det trettenårige løpet mer i helhet. Vi vet at om lag 97 pst. av elevene fortsetter videre fra grunnskole til videregående opplæring, vi vet at over 90 pst. av elevene kommer inn på sitt førstevalg. SV mener at dagens avgangsprøver i grunnskolen både er unødvendige og ressurskrevende. Midlene som i dag brukes på eksamen i grunnopplæringen, burde kanaliseres inn i underveisevaluering. SV ønsker å sette eleven i sentrum. SV mener at dagens eksamensordning vanskeliggjør dette. Elever får ikke den tilpassede og tilrettelagte undervisningen som de har behov for, det viser både evalueringen av Reform 97 og PISA-rapporten som statsråden har henvist til mange ganger.

Læreplanene både for grunnskole og videregående opplæring legger vekt på individuell opplæring. Pr. i dag vet vi at det foregår minst 65 forsøk med alternative eksamens- og vurderingsformer i grunnskole og videregående opplæring. Jeg vil henvisse til et godt eksempel fra Namsos kommune, der man har et forsøksprosjekt ved Otterøy skole, Høknes ungdomsskole og Olav Duun videregående skole, der man samarbeider om et trettenårig helhetlig skoleløp, og der man har fjernet eksamen i grunnskolen. Jeg vil også henvisse til at Kvalitetsutvalget i sin innstilling foreslår å fjerne eksamen i grunnskolen.

I Læringscenterets rapport fra 2001 heter det at ressursene til elevvurderingen kunne benyttes på en bedre måte ved å erstatte avgangsprøvene med karakter- og læringsstøttende prøver.

SV er som sagt opptatt av innholdet i skolen, og vi er opptatt av at både evalueringen av Reform 97 og PISA-rapporten, som jeg har nevnt tidligere, viser at man i norsk skole i dag ikke klarer å følge opp hver enkelt elev. Det er de svakeste som taper.

Jeg vil komme med en utfordring til statsråd Kristin Clemet om at man i forbindelse med arbeidet i Kvalitetsutvalget som er godt i gang nå, ser på elevvurdering og sammenhengen i det trettenårige skoleløpet som en av de viktige sakene i dette arbeidet.

Til slutt vil jeg presisere at SV ikke tar sitt forslag opp til votering, men vil se dette i sammenheng når vi går gjennom Regjeringens melding på bakgrunn av innstillingen fra Kvalitetsutvalget. Vi ønsker en endring av dagens evalueringssystem og eksamenssystem i både grunnskolen og i den videregående opplæringen der man setter eleven i sentrum, og der man får det beste fram i eleven og får en skole som er basert på hver enkelt elevs behov.

Elsa Skarbøvik (KrF): Kristelig Folkeparti er også opptatt av innholdet i skolen og vil sette eleven i sentrum, der er jeg enig med foregående taler. Men Kristelig Folkeparti mener også det er viktig for elevene å bli vurdert i skolen. Dette gjelder både veiledning under selve læringsprosessen og tilbakemelding på utført arbeid. Samtidig må vi være villige til å se på de vurderingsfor-

mene vi har i dag, slik at veiledningen kan bli mest mulig nyttig for elevene. Det er derfor svært viktig at vi til enhver tid prøver å forbedre både vurderingsformer og eksamensordninger i grunnskolen og den videregående opplæring. Dette for å sikre at vi har systemer som gjør at elevene på en best mulig måte kan få vist hva de kan, og bli vurdert ut fra det.

Karaktersettingen må være rettferdig. Kristelig Folkeparti vil holde fast ved at elevene skal få vurdering uten karakter fram til ungdomsskolen. På ungdomstrinnet i dag får de vurdering med karakter i tillegg til uformelle og mer utfyllende kommentarer underveis i læringen. For å få alternative erfaringer mener vi det er positivt at det utprøves lokale og avgrensede forsøk med vurdering uten bruk av karakterer i ungdomsskolen.

Jeg vil understreke at det er forskjell på behovet for vurdering og eksamen på ungdomskolenivå og videregående nivå. Karakterene fra ungdomsskolen danner grunnlag for opptak til videregående nivå, mens karakterene fra videregående danner grunnlag for opptak til mange ulike former for høyere utdanning eller arbeidsliv. De ulike siktemålene som karakterene har på de to nivåene, må tas med i vurderingen av hvilke vurderings- og eksamensformer som er mest tjenlige.

Innføringen av nasjonale prøver for 10. klasse i norsk, matematikk og engelsk gir grunn til å diskutere om det fortsatt vil være behov for dagens eksamen for 10. klasse i de nevnte fag. Kanskje vil elever og lærere være bedre tjent med andre former for vurdering i tillegg til de nasjonale prøver?

Eksamen gir signaler om hvilken kompetanse det er viktig å ha i de enkelte fag. Slik sett kan eksamen gi korreksjon i forhold til å endre innhold og arbeidsmåter i opplæringen. For eksempel er det for våren 2004 bebudet at det skal brukes PC ved matteeksamen. Dette kommer jeg tilbake til i spørretimen i morgen.

Det finnes i dag en rekke skoler som prøver ut nye forsøk med ulike vurderingsformer. Elevorganisasjonen har også arbeidet med elevvurdering og gitt innspill til en ny vurderingsform. De vil fjerne dagens eksamen og innføre et system med mappevurdering, der alle elever utvikler hver sin presentasjonsmappe for hvert fag.

Mappevurdering er også i tråd med hva Kvalitetsutvalget har foreslått. De ser mappevurdering både som en arbeidsmåte og en vurderingsform i opplæringen. Utvalget viser også til at mappevurdering nå brukes i mange land, og at det har vært høstet gode resultater av å bruke denne formen for evaluering. Det positive ved mappevurdering er at det kan gi mulighet for en noe tydeligere tilbakemelding til den enkelte elev i forhold til faglig utvikling. Dette gjelder både på områder der det vises framgang i arbeidet, og på områder som eleven bør arbeide videre med.

Samtidig er det viktig å understreke at undervisningsvurdering i og for seg ikke er noe nytt. Lærerne bruker dette også i dag og har gjort det i lang tid, som en viktig form for tilbakemelding til elevene. Det har imidlertid kanskje ikke blitt brukt så systematisk som Kvalitetsutvalget og Elevorganisasjonen foreslår.

Kristelig Folkeparti ser positivt på ulike forsøk, og vi bør kunne dra nytte av erfaringene disse sitter med i det videre arbeidet. Vi vil imidlertid ikke trekke noen konklusjoner ved allerede nå å legge føringer for hvilken eksamens- og vurderingsform vi skal ha i framtiden, fordi dette ikke bare bør vurderes hver for seg, men også som en del av en større sammenheng. Til våren, når Regjeringen legger fram en stortingsmelding på bakgrunn av Kvalitetsutvalgets innstilling, skal grunnopplæringen vurderes i sin helhet. Ulike elementer henger sammen – både type undervisning, ulike pedagogiske former og fag er sammen med på å avgjøre hvilken eksamens- og vurderingsform som kan være den beste. Jeg ser fram til at vi da får en grundig debatt også om dette.

Rune J. Skjælaaen (Sp): I komiteen er det enighet om to ting når det gjelder dagens eksamens- og evalueringsformer, nemlig at de bør vurderes, og at denne vurderingen bør skje når den varslede stortingsmeldingen basert på Kvalitetsutvalgets innstilling behandles i Stortinget til våren.

Det er en realitet at eksamens- og vurderingsformer i norsk skole i dag er styrende for undervisningen. Valg av evalueringsmetoder og eksamen påvirker både lærestoff og arbeidsformer i skolen. Det må derfor være samsvar mellom målene for opplæringen og den evalueringen som skjer underveis, og sluttevalueringen. Senterpartiet mener hovedhensikten med elevevalueringen må være å fremme læring og hjelpe eleven til å utvikle seg og slik kunne nå realistiske mål. Tilpasset opplæring forutsetter en kontinuerlig underveisevaluering.

I forslaget som vi har til behandling, viser representantene Reikvam, Jensen og Holmås til forsøk der alternative eksamens- og vurderingsformer blir brukt. Jeg deler forslagsstillernes syn, at resultatene av disse forsøkene bør systematiseres og vurderes, slik at de kan brukes når det skal utvikles nye evaluerings- og eksamensordninger for hele Skole-Norge.

Senterpartiet deler resten av komiteens syn med hensyn til at evaluerings- og eksamensformer skal vurderes når den varslede meldingen basert på Kvalitetsutvalgets innstilling skal til bred behandling til våren.

Rolf Reikvam (SV): Først en liten kommentar til Raymond Robertsens innlegg. Han mener at det er en viktig sak vi behandler, men at den kommer på galt tidspunkt. Vi tok opp denne saken allerede i april, og det var ganske mange måneder før vi fikk Kvalitetsutvalgets innstilling, så da vi tok opp saken, var det riktig tidspunkt. Vi aksepterer nå at den ses i sammenheng med Kvalitetsutvalgets innstilling, og at vi ikke tar noen omfattende realitetsbehandling her og nå.

Likevel er det noe som overrasker meg litt i et par av innleggene, nemlig at en ikke tar innover seg den kunnskap en har, for en har ganske mye kunnskap om eksamen, evaluering og karakterer. For noen år siden fikk vi en forskningsbasert evaluering av Reform 94. Den var entydig og klar. Vi lyktes ikke med innholdsreformen, men strukturene har vi fått på plass. I evalueringen ble

det pekt på et par områder som var problematiske. Det ene var den sterke vektleggingen av eksamen og karakterer, fordi det virket så styrende på undervisningen. Derfor klarte en ikke å få til disse nye læringsarenaene. Alt så: Eksamen er veldig styrende for aktiviteten.

Nå har vi en evaluering av L97. Vi skal snakke mer om det senere i dag, men der er også konklusjonen rimelig klar. Vi lyktes ikke med innholdsendringene. Vi får ikke helt til dette med individuell tilpasning. Vi får ikke til det vi ønsker i forhold til nye læringsformer og ny pedagogikk, som er viktig. Der pekes det også på at den sterke vektleggingen av eksamen og karakterer virker veldig styrende, og at en opprettholder en tradisjonell pedagogikk. Vi vet derfor ganske mye om dette. Spørsmålet er å ta dette innover seg, slik at vi kan endre de rammene rundt som hindrer oss i å lykkes med innholdsreformene, som vi har bedt om i både Reform 94 og L97. Det er viktig å ta fatt i rammene, og kanskje er den aller viktigste rammen rundt dette eksamens- og evalueringssystemet.

Så en liten kommentar helt til slutt til Elsa Skarbøvik: Det er klart at vi også vil ha evaluering og vurdering, men det skal skje underveis, i læringsprosessen. For oss blir det helt avgjørende at all evaluering, all vurdering, har ett mål, ikke segregering, ikke et system som fordeler elevene videre i systemet, men det skal være læringsstøttende, det skal bygge opp om læringsarbeidet, og da må vi velge evalueringsformer, eksamensformer, som gjør nettopp det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 306)

S a k n r . 2

Innstilling fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rune J. Skjælaaen, Åslaug Haga og Magnhild Meltveit Kleppa om å gi alle elever i grunn- og videregående skole en individuell rett til systematisk veiledning gjennom utdanningsløpet, blant annet gjennom å etablere en delt rådgivningstjeneste (Innst. S. nr. 13 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:113 (2002-2003))

Vidar Bjørnstad (A) (ordfører for saken): Isaac Newton skal visstnok ha sagt at mennesker bygger for mange murer og for få bruer. Innstillingen her må jo representere bruene. Dette er en god og balansert innstilling, der komiteen står samlet på alle punkter. Vi understreker klart behovet for en gjennomgang med sikte på en styrking av rådgivningstjenesten i grunnopplæringen, og vi mener at de fleste begrunnelsene gitt i dokumentforslaget er relevante når en skal vurdere hvordan. Vi har ikke tatt stilling helt konkret verken når det gjelder spørsmål om virkemidler eller ressurser, men vil avvente oppfølgingen av Kvalitetsutvalgets innstilling til våren, fordi Kvalitetsutvalget behandler dette spørsmålet i et eget kapittel. På ett punkt har vi likevel merket oss en del foreløpig positive erfaringer, og det gjelder delt rådgivningstje-

neste, som kom i gang som et prøveprosjekt etter oppfordring fra Stortinget.

Konklusjonen er at vi ber departementet vurdere de ulike begrunnelsene og forslagene i dette dokumentfor- slaget når de kommer tilbake med oppfølgingen av Kva- litetsutvalgets innstilling våren 2004.

Rune J. Skjælaaen (Sp): Bakgrunnen for forslaget fra Åslaug Haga, Magnhild Meltveit Kleppa og meg selv er at rådgivningstjenesten i grunnskole og videregående skole ikke er god nok. Det har gjennom flere år vært reist kritikk mot hvordan rådgivningstjenesten fungerer i da- gens skole. Mange elever og foreldre opplever at rådgiver har for liten tid til hver enkelt elev, og at rådgiver ikke har tilstrekkelig oversikt over og kunnskap om de valgmulig- heter og opptakskrav som elevene stilles overfor. På sam- me måte føler mange rådgivere at det ikke er tilstrekkelig tid til hver enkelt elev eller mulighet til å holde seg opp- datert innenfor de forskjellige ansvarsfeltene.

Det er flere forhold som gjør yrkes- og utdanningsvei- ledningen i skolen mer sentral og krevende i dag enn tid- ligere. Innføringen av Reform 94 har bl.a. ført til at elev- ene tidligere enn før må foreta valg om framtidige studier og yrke, fordi retten til omvalg er begrenset. Samtidig er valgmuligheten når det gjelder antall grunnkurs i den videregående skolen, så stor at det kan være vanskelig for den enkelte å vurdere de ulike tilbudene og hva de gir av kompetanse. Ikke minst har de fleste elever behov for veiledning for å bli seg bevisst hvordan egne evner og interesser best bør kanaliseres inn i et utdanningsløp. Kravene til effektivitet i studieløpet, slik intensjonen er med Kvalitetsreformen, fører også til et press på de elev- ene som skal foreta valg av høyere utdanning etter endt grunnutdanning. På de fleste skoler er det bare én lærer i stilling som rådgiver, med ansvar både for utdannings- og yrkesveiledning samt sosialpedagogisk veiledning. Ofte må dette arbeidet kombineres med ordinær under- visning og faglæreransvar. Med en stadig mer sammen- satt elevgruppe i den videregående skolen og et sterkere press når det gjelder karakterer og krav til gjennom- strømming, øker også behovet for sosialpedagogisk vei- ledning i skolen. Rådgiverne har følgelig et bredt ar- beidsområde, der arbeidstoppene faktisk har en tendens til å falle sammen i tid. I sum er derfor skolens rådgiv- ningstjeneste under et sterkt press.

Det er lite rom for individuell veiledning og hjelp til personlig refleksjon for den enkelte elev. Noe av årsaken er at det er avsatt for lav tidsressurs til rådgivningstjenes- ten, og at det sosialpedagogiske arbeidet ofte beslagleg- ger en stor del av tiden. For å styrke både yrkes- og ut- danningsveiledningen og den sosialpedagogiske veiled- ningen, bør derfor disse funksjoner deles og kompetan- sen i rådgivningstjenesten styrkes.

Jeg synes saksordfører Vidar Bjørnstad har redegjort greit for komiteens innstilling, som konkluderer med å be departementet vurdere forslagene som ligger i Dokument nr. 8:113 for 2002-2003, med sikte på å styrke rådgiv- ningstjenesten når Regjeringen, på bakgrunn av Kvali- tetsutvalgets innstilling, våren 2004 kommer med en

melding til Stortinget. Som forslagstillere er vi tilfredse med at en samlet komite uttaler at rådgivningstjenesten bør styrkes.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 306)

S a k n r . 3

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Kopstad–Gulli i Vestfold med delvis bompengefinan- siering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland (Innst. S. nr. 15 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 78 (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, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpar- tiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 mi- nutter.

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

Thore A. Nistad (FrP) (ordfører for saken): Innst. S. nr. 15 for 2003-2004 gjelder utbygging av to viktige vei- strekninger. Det er E18 Kopstad–Gulli i Vestfold, med delvis bompengefinansiering, og endret opplegg for ut- bygging av deler av Rv 4 i Oppland.

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om utbygging av prosjektet E18 Kopstad–Gulli i Vestfold med statlige midler og delvis bompengefinansi- ering. Utbyggingen av E18 i Vestfold til firefeltsvei er omtalt for Stortinget ved flere anledninger, senest i St.prp. nr. 1 for 2001-2002.

E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigs- te veistrekningene i Norge. Rutens betydning er stor både for befolkningen og næringslivet.

E18 er utbygd til sammenhengende firefeltsvei fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold. E18 videre sørover i Vestfold er høytrafikkert, og standarden er ikke tilpasset trafikkmengdene.

Det er i perioder kapasitetsproblemer på strekningen mellom Kopstad og Larvik, og det skjer mange alvorlige ulykker på strekningen. Videre påføres randbebyggelsen langs E18 betydelige miljøulemper. Nye firefeltsstrek- ninger gjennom fylket vil gi store framkommelighets- og trafiksikkerhetsgevinster for trafikantene.

Ved å erstatte dagens tofeltsvei med firefeltsvei for- ventes det 70–90 pst. nedgang i antall personskadeulyk- ker, med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

Prosjektet Kopstad–Gulli omfatter bygging av 12 km firefeltsvei mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg. I finansieringsplanen foreslås lagt til grunn 680 mill. kr i statlige midler og 820 mill. kr i bompenger gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i eksisterende bomstasjoner i Sande. Det legges til grunn takstøkninger i bomstasjonene på E18 og forlenget innkrevingsperiode i bomstasjonene både på E18 og Rv 313, fra om lag 11 år til nærmere 15 år. Anleggsstart er satt til høsten 2004 med fullføring i 2007.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til utbygging av strekningen Kopstad–Gulli slik det er framlagt.

Fremskrittspartiet vil derimot vise til sine merknader i Nasjonal transportplan 2002-2011. Fremskrittspartiet viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 44 milliarder kr, mens bevilgninger til riksveier over statsbudsjettet i veidrift, vedlikehold og investeringer kun er 12 milliarder kr. Fremskrittspartiet fremmer da i den først omtalte saken følgende forslag:

«E18 i Vestfold på strekningene Kopstad–Gulli (Horten–Tønsberg) bygges ut i samsvar med Regjeringens forslag i St.prp. nr. 78 (2002-2003). De økte utgiftene dette medfører, bevilges over statsbudsjettet, uten endringer i bompengelopplegget.»

Den andre saken i Innst. S. nr. 15 omhandler et endret opplegg for utbygging av deler av Rv 4 i Oppland.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 74 for 2000-2001 godkjente Stortinget delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av Rv 4 i Oppland, som inkluderer strekningene Reinsvoll–Hunndalen og Lygna N–Einavoll samt bygging av bomstasjoner. Det ble lagt til grunn at utbyggingen skulle skje parallelt med bompengerekkering.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram et forslag til endret opplegg for finansieringen av fase 1 av den planlagte utbyggingen av Rv 4 i Oppland. Bakgrunnen for de foreslåtte endringene er reduserte bompengerekkeringer og økte kostnader. Forslaget går ut på å endre bompengerekkeringen fra parallell utbygging og innkreving til utbygging med låneopptak og etterskuddsinnkreving av bompenger.

Når prosjektet Reinsvoll–Hunndalen blir åpnet for trafikk i løpet av 2006, starter etterskuddsvis innkreving i bomstasjonene på gammel Rv 4 ved Breiskallen og ny Rv 4 ved Grøndalen. Innkrevingsperioden etter dette opplegget er forutsatt å øke til totalt ni år.

Samferdselsdepartementet legger videre vekt på at det er lokal tilslutning til forslaget til endret bompengerekkering, og at prosjektet fremdeles er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter Regjeringens forslag til endringer i bompengerekkeringen.

En samlet komitee forutsetter at fase 2 i utbyggingen av Rv 4 blir realisert som skissert i St.prp. nr. 74 for 2000-2001, og som Stortinget har sluttet seg til. Komiteen viser således til følgende omtale i St.prp. nr. 74 for 2000-2001:

«Departementet understreker betydningen av å se de to fasene i sammenheng. Det vises i denne forbindelse til at dette har vært en viktig forutsetning ved den lokale behandlingen av saken. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 2 som egen sak. Det forutsettes her en helhetlig vurdering av investeringene i korridoren.»

Fremskrittspartiet viser til St.prp. nr. 74 for 2000-2001, jf Innst. S. nr. 296 for 2000-2001 om utbygging av Rv 4, og videre St.prp. nr. 67 for 2002-2003, jf Innst. S. nr. 272 for 2002-2003, der Rv 4 fikk status som stamvei fra Bjørvika i Oslo til Mjøsbrua, krysset E6 og Rv 4.

Fremskrittspartiet vil peke på at veien har en betydelig trafikk med en ÅDT som er helt opp mot 43 000 kjøretøyer, og at veien har en usammenhengende veistandard fra firefelts i Oslo til tofelts med kryssing i plan. Fase 1 mellom Gjøvik og Reinsvoll har en dårlig standard i forhold til trafikk tettheten, som er på om lag 10 000 ÅDT. Bygging av fase 1 vil medføre en betydelig reduksjon når det gjelder trafikkulykker, støy og forurensing, da nyveien vil gå utenom Raufoss sentrum.

Disse medlemmer vil foreslå at Rv 4 bygges ut i henhold til St.prp. nr. 78 for 2002-2003, men med bompengerekkering på ny trasé på Rv 4. Fremskrittspartiet legger da fram følgende forslag:

«Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland, og med bompengerekkering på ny trasé på Rv 4. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengelopplegget går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.»

Presidenten: Representanten Thore A. Nistad har tatt opp de forslag han refererte til.

Sigrun Eng (A): I St.prp. nr. 78 og i Innst. S. nr. 15 er det lite dynamitt. Samferdselskomiteen har så langt eg kan hugse, ikkje sagt nei til eit einaste bompengeprojekt. Slik er det òg i dag. Arbeidarpartiet er med i fleirtalet når det gjeld begge dei prosjekta proposisjonen inneheld. Gevinsten folk vil få med å bli med på dette spleiselaget, overstig langt både auka pris og forlengd innkrevjingstid.

Så er det slik at sjølv med desse 12 km med ny firefelts motorveg i Vestfold er det framleis langt att før ein har nådd grensa til Telemark, og trafikktala er så høge at tiltak vidare må vi kome tilbake til ved rulleringa av Nasjonal transportplan.

Eg seier meg lei for at Vestfold-pakka, der heile E18 i fylket var omtalt, berre enda som ord på papir. Vi kjenner vel til aksjonsgrupper og den støyen som lokalisering

av bommane i sørfylket har skapt. Vi har òg forståing for Telemarks frustrasjon. I grenselandet mot Vestfold er veggen av dårleg standard. Somme påstår at internt i Vestfold får dei ein god veg utan å betale – eller ved å betale lite – medan dei som køyrer igjennom, tek den tyngste børta.

Så har eg òg eit behov for å kommentere dei kost-nytte-berekningane som er nemnde. Dette er vanskeleg å berekne, fordi dette er ein delparsell. Kost-nyttan er rekna til 0,5. «Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan dette kan håndteres på ein betre måte i fremtidige saker av denne karakter», står det i proposisjonen.

I desse effektiviseringstider, med dei årsløynstala vi har her, og med den vegenormalen som vi legg til grunn for utbygging til firefelts motorveg, undrar det meg at ein treng bruke ressursar på slikt.

Når det gjeld «Endra opplegg for utbygging av delar av Rv 4 i Oppland», er det avvising av trafikk, grunnlaget for bompengerekkjeringa og kostnadsauke som ligg til grunn for at denne saka kjem opp att. Det same gjeld ei eventuell utviding i tid for innkrevjinga av bompengar. Her står det også at lånerenta er 7 pst. Det synest eg er høgt i desse tider, då vi blir tuta øyra fulle av det historiske låge rentenivået. Men dette reknar eg med at departementet tek hand om når Stortinget no gir si fullmakt til forhandlingar med bompengeselskapet.

St.prp. nr. 74 for 2000-2001 omtalte òg ein fase 2. Arbeidarpartiet reknar med at det er eit arbeidsuhell at ein ikkje har teke med noko om det i St.prp. nr. 78, og ber Regjeringa merke seg komiteens fleirtallsmerknad i innstillinga, der vi gjentek det som vart vedteke.

I begge sakene vil trafikksikkerheita auke når prosjekta er ferdige. Folk som bur langs vegane, får miljøgevinstar og betre veg. Utdringane vi står overfor, er at vi byggjer nye vegar berre stykkevis og delt, medan behovet totalt sett er enormt overalt. Slik har det vore, og slik vil det nok bli. Det er berre det at dei som no sit i regjeringsstolane, hadde skrudd forventningane opp. Realiteten er at gapet mellom rammene i Nasjonal transportplan og dei årlege budsjetta veks, og vi i Arbeidarpartiet stiller spørsmål om omorganisering til Mesta og meir konkurranseutsetjing eigentleg vil gi nokon gevinst. Vi lurar på om tilsyn, utrekning av anbudsdokument og oppfølging vil resultere i endå fleire bompengeprojekt – noko tida vil vise.

Anne Berit Andersen (H): St.prp. nr. 78 inneholder to saker om delvis bompengefinansiert utbygging av Kopstad–Gulli på E18 i Vestfold og av Rv 4 i Oppland.

En av de viktigste stamveistrekningene i Norge er faktisk strekningen mellom Oslo og Kristiansand. Denne strekningen har stor betydning både for befolkningen og for næringslivet.

Jeg er derfor svært glad for i dag å kunne slå fast at enda en viktig strekning nå vil bli utbygd til firefeltsvei. Vi har til nå en sammenhengende firefeltsvei fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold, arbeidene er i gang med ny motorveibro i Drammen, og Kleivenetunnelen er under planlegging.

Strekningen vi i dag behandler, er svært ulykkesbelastet. Ved å utvide veien til firefeltsvei med midtskiller, regnes det med 70-90 pst. nedgang når det gjelder personskadeulykkene, med størst reduksjon for de alvorligste ulykkene. Miljøforholdene vil også bli vesentlig bedre for lokalbefolkningen ved at den nye veien legges utenom bebyggelsen.

Anleggsstart på strekningen vil bli høsten 2004, med fullføring i 2007. Lokale myndigheter støtter prosjektet, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring.

Saksordføreren fra Fremskrittspartiet hører til mindretallet, og det er ikke noe nytt i slike saker. Fremskrittspartiet har en tilsynelatende utømmelig krukke av statlige midler som de kan dele ut til alle gode formål. Men krukken er ikke utømmelig. En så omfattende bruk av oljepenger som Fremskrittspartiet legger opp til, vil redusere mulighetene for å dekke framtidige pensjonsforpliktelser. En slik bruk av penger vil også føre til økt pristigning, økt rentenivå og økt kronekurs, med alle de konsekvenser det ville få for arbeidsplasser, kommunøkonomien og familienes økonomi. Høyre ønsker et bedre veinett, men vi ønsker ikke å rasere norsk økonomi.

Når det gjelder Sosialistisk Venstreparti, overrasker de meg i denne saken. De ønsker bl.a. en utredning av en delvis trefeltsvei med midtdeler på strekningen. Departementet sier i et svar til komiteen at det vil være en svært dårlig løsning, bl.a. fordi dette vil medføre en dårligere trafikkavvikling, det vil ikke føre til noen som helst bedring på miljøsidan, det vil være en stor risiko for ulykker i overgangen fra trefelts- til firefeltsvei, og det vil være svært uheldig med for mange overganger fra én standard til en annen på samme strekningen.

Jeg synes heller at Sosialistisk Venstreparti da kunne si rett ut at de helst ikke vil bygge ut veinettet, at de helst vil holde seg til jernbanen. Det er en ærlig og redelig prioritering at det er jernbanen SV går inn for. Men det de legger opp til her, er noe som jeg vil si er verken-eller.

Høyre er glad for at dette prosjektet nå kommer i gang. Den resterende strekningen mot Telemark grense ønsker vi å komme tilbake til i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Når det gjelder Rv 4 i Oppland, vedtok Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 74 for 2000–2001 en delvis bompengefinansiert utbygging. Det gjaldt strekningene Reinsvoll–Hunndalen og Lygna N–Einavoll. Forhåndssinnkrevningen startet 1. juli 2002. Det ble lagt til grunn 15 pst. trafikkavvisning. De første fem månedene var avvisningene på 50 pst. Selve prosjektet er også blitt noe dyrere. Jeg er derfor glad for at statsråden grep så raskt inn og fikk stoppet innkrevningen 1. juli 2003, og at vi nå skal vedta et justert bompengeprogger. Resultatet blir nå en økning på 32 mill. kr i bompenger og 69 mill. kr i statlige midler. Innkrevningen blir nå etterskuddsvis på gammel og ny Rv 4 når den nye veien står ferdig i 2006.

Heidi Sørensen (SV): Da denne saken ble behandlet i forbindelse med Nasjonal transportplan for mange år siden, i forrige stortingsperiode, skrev de nåværende regjeringspartiene Venstre og Kristelig Folkeparti i sine merk-

nader til de utfordringene man stod overfor i Vestfold, at dette var et område hvor jernbanen hadde sine konkurransefortrinn, og at det var veldig viktig hvilken rekkefølge utbyggingsprosjektene i Vestfold fikk. Skulle jernbanen bli det moderne, effektive transportmidlet som ble foretrukket på distansen, måtte investeringene på jernbanesiden komme før investeringene i bygging av en firefelts motorvei. Det var merknader som også SV den gangen stod bak.

Det vi har sett siden, er utbygging av en firefelts motorvei gjennom Vestfold. Jeg hører at noen synes det har vært en suksess, fordi veitrafikken på strekningen første året den stod klar, økte med 7 pst. Det finnes ingen målsetting nedfelt i noe plandokument, f.eks. Nasjonal transportplan, som sier at det er et mål med en høyest mulig trafikkøkning. Nei, dette er en strekning hvor det er et mål å begrense trafikkveksten og få mer transport over på jernbanen. Men hittil har vi flyttet pengene på en slik måte at vi har fått betydelig mindre trafikk på Vestfoldbanen, mens veitrafikken i Vestfold har økt med 7 pst. I hvert fall for partier som er opptatt av miljø, og som også er opptatt av et moderne transportsystem som skal takle framtidens behov, er det en negativ utvikling. Og jeg er sikker på at partiet Venstre i sitt hjerte er hjertens enig i at det vi har sett i Vestfold, ikke er en heldig utvikling.

Vestfoldbanen har investeringsprosjekter som lå klare den første høsten dette stortinget var samlet. Det var investeringer som var samfunnsøkonomisk meget lønnsomme, nemlig utbyggingen av Barkåker–Tønsberg og strekningen Holm–Nykirke. Dette var investeringer som et samlet storting sa nei til, vi ville ikke gjennomføre disse samfunnsøkonomisk meget lønnsomme investeringene, fordi vi ikke hadde penger til det da. Så kommer man tilbake og investerer i en firefelts motorvei isteden, slik at man reduserer trafikken på Vestfoldbanen dramatisk.

Jeg synes det er viktig at vi tør å se transportformene i sammenheng. For hvis vi ikke klarer målet fra den første nasjonale transportplanen om å tenke korridor, vil vi ikke klare å løse de overordnede samferdselspolitiske spørsmålene vi står overfor. Korridor tenkning i Vestfold burde være ganske opplagt. Dette er et område hvor jernbanen har sine absolutte konkurransefortrinn, og vi burde ha fått en helt annen utvikling der enn den vi har fått.

Det er ett forhold jeg synes det er grunn til å gå dypere inn i når det gjelder trafikksituasjonen i Vestfold, og det er antallet trafikkulykker. Ingen kan leve med et så høyt dødstall på veiene som det vi har i Vestfold. Når jeg sier det, synes jeg samtidig at vi alltid i en redelig debatt om trafiksikkerhet skylder å presisere og gjøre oppmerksom på at Norge, ved siden av Sverige, er det land i verden hvor det er tryggest å kjøre bil. Vi er ganske bra, men vi kan ikke akseptere de dødstallene vi har. Nå ser vi av Dagblad-barometeret at det er færre drepte hittil i år enn på samme tidspunkt i fjor, og det er vi glade for. Men vi er nødt til å finne løsninger som gjør at vi kommer lenger ned. Derfor har også SV stilt seg bak null-visjonen, som jeg har registrert at også samferdselsministeren er meget opptatt av at vi skal klare å nå.

Derfor finnes det ett argument for en firefelts motorvei gjennom Vestfold, og det er at den får en midtdeler som gjør at en unngår de aller verste møteulykkene. Det argumentet synes jeg veier tungt, og det synes jeg det er grunn til å gå nøyere inn i. Vi har gjort det. Vi har sett til Sverige og sett hvordan de har løst en del trafikkoppgaver på lignende strekninger. Man har endt på at man ønsker å skille veibanene, slik at man unngår møtekollisjonene, og så har man bygd midtdelere og delvis trefeltsveier, slik at man kan få til forbikjøringer når det er nødvendig.

Det går ikke an å kjøre så fort på de veiene, det er helt riktig. Og hvis målet er at vi skal kjøre forrest mulig, hvis det er det vi skal investere pengene i, bygger vi firefelts vei. Men mange strekninger i Norge som nå diskuteres for firefelts vei, bør utredes for en trefelts vei med midtdeler. Det er et ressurs spørsmål. Det er også et samfunnsøkonomisk spørsmål, for det er faktisk opp til oss å forvalte de begrensede ressursene vi har, på en best mulig måte. Ved en storstilt utbygging av firefelts motorveier gjør vi neppe det.

Vi er nødt til å sammenligne samfunnsøkonomien i å investere på jernbanestrekninger der jernbanen har sine absolutte fortrinn, med det å bygge firefelts motorveier, og vurdere om vi i mange tilfeller kan klare oss med en trefelts vei med midtdeler. Jeg tror det kommer til å presse seg fram uansett. Jeg innser at det ikke kommer til å skje i dette tilfellet, men jeg tror at vi i fremtiden kommer til å måtte utrede mer og mer av den type løsninger. Det vil gjøre trafikken tryggere, det vil være en bedre miljøløsning, og det vil kunne være det som gjør at jernbanen er konkurransedyktig i de områdene hvor jernbanen har sine absolutte fortrinn. Vestfold er et slikt område.

Jeg skal ikke plage forsamlingen med tall. Men jeg synes likevel det er grunn til å minne om at hvis vi ser på alle samfunnssektorer i Norge og skal plukke ut den sektoren som har vanskeligst for å leve opp til de internasjonale målsettingene vi har satt oss i forhold til å redusere klimautslipp, er samferdselssektoren den sektoren hvor utslippene vokser raskest, og hvor vi har færrest tiltak som ser ut til å monne, for å få utslippene ned. Det skyldes jo den grunnleggende trafikkveksten. 7 pst. økning i trafikken på ett år i Vestfold bidrar definitivt med sitt.

Vi har også internasjonale forpliktelser som vi er nødt til å ta med oss når vi diskuterer samferdselsprosjekter. Det som er avgjørende for passasjerutviklingen på Vestfoldbanen kontra hvor mange som velger å kjøre bil inn til Oslo, er nemlig ikke ene og alene hvor bra dette tilbudet er, det er selvfølgelig også hvor bra det alternative tilbudet på veien er. Summen av det vi har lagt opp til så langt, har gjort at veitrafikken har vunnet i Vestfold. Jernbanetrafikken har tapt.

Jeg vil ikke med dette si at jeg har gitt opp kampen for videre utbygginger på Vestfoldbanen – på ingen måte. Men den måten vi har håndtert rekkefølgen på her, gjør at den jobben som jeg mener vi uansett må gjøre på Vestfoldbanen, vil bli mye tyngre enn om vi hadde fulgt det fornuftige rådet regjeringspartiene Venstre og Kristelig

Folkeparti gav i Nasjonal transportplan, om en annen rekkefølge. Hadde vi fulgt det rådet, hadde det vært en mye enklere jobb.

Jeg vil ta opp SVs forslag, inntatt på side 4 i innstillingen.

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

Odd Holten (KrF): E18 mellom Kristiansand og Oslo er en av våre viktigste stamveistrekninger, ikke minst for verdiskaping og arbeidsplasser i Rogaland, Agder, Telemark og Vestfold. Det er derfor gledelig at Regjeringen nå fremmer forslag om utbygging av prosjektet Kopstad–Gulli i Vestfold. Dette er en strekning som i dag har store kapasitetsproblemer og er svært utsatt for ulykker.

Utbyggingen vil således både fremme framkommeligheten og styrke trafikksikkerheten langs en av Norges mest betydningsfulle ferdselsårer. Dette er Kristelig Folkeparti svært glad for.

Det sier noe om viktigheten av utbyggingen og verdien av investeringene på denne strekningen når det forventes nedgang i personskadeulykkene på mellom 70 og 90 pst. etter at den nye parsellen står ferdig. Det antas samtidig at det vil være størst reduksjon for de mest alvorlige ulykkene.

Dette viser at samferdselspolitikk ikke bare handler om å gjøre hverdagen enklere for folk og bedrifter. Samferdselspolitikk handler også om å redusere dødsulykker og å redusere antallet skader i trafikken. Slik er samferdselspolitikk også verdipolitikk!

Jeg er glad for at Arbeiderpartiet og Senterpartiet er med på å skape flertall for Regjeringens opplegg for denne utbyggingen, ja, jeg vil gi ros til disse to partiene for å være konstruktive og løsningsorienterte i de fleste veisakene. Målet må imidlertid være å fortsette framdriften gjennom Vestfold snarest mulig, noe en må komme tilbake til i Nasjonal transportplan.

I merknadene peker Fremskrittspartiet på at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i vel 44 milliarder kr, og bruker dette som begrunnelse for å si nei til utbygging av Kopstad–Gulli med bompengefinansiering. Dette er underlig argumentasjon. For det første regner ikke Fremskrittspartiet med alle de kostnader bilbruk påfører samfunnet hvert eneste år. For det andre ville det bli kaos dersom alle skatter og avgifter skulle øremerkes et formål som rimte med skatteobjektet. Det måtte i så fall bety at alkoholavgiftene burde brukes til rusforebyggende arbeid, osv. Dette tviler jeg på at Fremskrittspartiet vil være med på som en fast regel.

Sosialistisk Venstreparti har en noe mer idealistisk begrunnelse for å si nei til Regjeringens forslag. I likhet med SV er Kristelig Folkeparti opptatt av å redusere bruken av privatbil til fordel for kollektivtransport. Men i motsetning til SV ønsker ikke Kristelig Folkeparti å fremme kollektivtransporten ved å si nei til utbedringer av flaskehalser og trafikksikre strekninger. Vi må er-

kjenne at bilen er kommet for å bli, og tryggere veier må derfor tilrettelegges.

Kristelig Folkeparti er også tilfreds med at et flertall slutter seg til Regjeringens endrede opplegg for utbygging av deler av Rv 4 i Oppland. Regjeringens forslag er nå også i tråd med forslaget fra en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Gjøvik og Vestre Toten kommuner – og det burde være i Stortingets interesse å spille på lag med de lokale myndigheter i slike saker.

Det er svært positivt at de lokale myndigheter selv har vært med på å lansere alternative løsninger, når det viser seg at reduserte bompenginntekter og økte kostnader vil føre til urasjonell anleggsdrift, høyere kostnader og samfunnsøkonomisk tap som følge av forsinket åpning av anlegget dersom Stortingets behandling av St. prp. nr. 74 for 2000-2001 blir lagt til grunn. Det er også gledelig å registrere at prosjektet fremdeles regnes for å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Statsråd Torild Skogsholm: E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegstreknene i landet vårt, og vegen har stor betydning både for befolkningen og for næringslivet.

Deler av dagens E18 har svært lav standard i forhold til trafikkmengden. Dette fører til mange ulykker, køer og forsinkelser for trafikantene og støy og forurensning for dem som bor langs vegen. Dette er bakgrunnen for at det er bygd ny firefelts motorveg på E18 fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold. Bygging av ny motorvegbru over Drammenselva er i gang, og videre utvidelse av E18 til firefelts motorveg gjennom Kleivenetunnelen er under planlegging – et prosjekt som for øvrig vil bli nærmere omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015, som legges fram til våren.

E18 fra Kopstad sørover i Vestfold er høytrafikkert, og det er i perioder kapasitetsproblemer på strekningen mellom Kopstad og Larvik. Det skjer også mange alvorlige ulykker, og randbebyggelsen langs E18 påføres ulike miljøulemper. Jeg er derfor glad for at flertallet i komiteen er enig i Regjeringens vurderinger av behovet for utbygging av strekningen Kopstad–Gulli, og på den måten støtter forslaget.

Utbyggingen av strekningen Kopstad–Gulli omfatter bygging av tolv kilometer firefeltsveg, og er planlagt finansiert både med statlige midler og bompenger. Bompengerekvingen vil skje gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i de eksisterende bomstasjonene i Sande. Det legges opp til å starte anleggsarbeidene høsten 2004, med åpning for trafikk i løpet av 2007. Prosjektet vil bedre både framkommeligheten, trafikksikkerheten og miljøforholdene på strekningen. Det forventes en reduksjon i antallet drepte og skadde på mellom 70 og 90 pst., med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

Med denne utbyggingen, og det som ellers er i gang og under planlegging, vil det være sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Tønsberg.

Det vil videre være behov for å bygge ut strekningen mellom Langåker og Bommestad. Jeg vil komme tilbake

til gjennomføringen av dette prosjektet i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. Jeg har merket meg at også flertallet i komiteen vil vurdere framdrift og prioritering av gjenstående parseller på E18 mellom avkjøring til Tønsberg og Telemark grense i forbindelse med kommende Nasjonal transportplan.

Når det gjelder Rv 4 i Oppland, foreslår Regjeringen et endret opplegg for finansiering av fase 1 i den planlagte utbyggingen. Dersom opplegget som ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St. prp. nr. 74 for 2000-2001, hadde blitt lagt til grunn, ville dette medført reduserte bompengeinntekter. I tillegg har også kostnadene økt. Dette ville igjen ført til urasjonell anleggsdrift, høyere kostnader og samfunnsøkonomisk tap som følge av forsinket åpning av anlegget. Jeg er derfor glad for at flertallet i komiteen har sluttet seg til Regjeringens forslag om endringer i bompengepplegget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore A. Nistad (FrP): I Innst. S. nr. 15 står det:

«Ved å erstatte dagens tofelts veg med firefelts veg forventes det 70–90 pst. nedgang i personskadeulykkene, med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.» Dette omtalte også statsråden.

All tidligere erfaring viser at bygger man nye, moderne veier, går ulykkesstatistikken kraftig ned. Da har jeg spørsmålet: Hvorfor vil ikke statsråden satse mer på veibygging for å få ned antall ulykker?

I tillegg er det i dag flere tusen arbeidsledige som kunne ha vært satt inn i veibygging. Disse går på 66 pst. lønn for å gjøre ingenting. I tillegg har entreprenørene en maskinpark til flere hundre millioner kr som står der og rustet bort, så vi har et stort tap der. Summerer man alt dette, er det nær sagt nesten gratis å bygge nye, moderne veier. Statsråden var også inne på at det her ville bli en veldig reduksjon i antallet ulykker. Ser ikke statsråden sammenhengen mellom investeringer i nye veier og de tap som i dag er fordi man ikke gjør noen ting?

Statsråd Torild Skogsholm: Nå er jeg kjent med at Fremskrittspartiet har en offensiv vegpolitikk, og ønsker å bruke betydelig – for ikke å si mye – mer penger på vegbygging rundt om i landet. Når vi skal lage et samferdselsbudsjett, handler det om å få mye veg og jernbane og samferdsel igjen for de pengene vi bruker, og det handler om å lage et samlet budsjett som landet er tjent med. Derfor kan vi ikke bruke alle de titalls – for ikke å si hundretalls – milliarder som Fremskrittspartiet vil bruke på vegutbygging på kort tid, utover det som Regjeringen har lagt inn.

Det er viktig å gjøre noe for å få bukt med trafikksikkerheten. Det kan vi gjøre på mange felt. Vegbygging er ett, men det er mange andre tiltak som må gjennomføres for å få ned ulykkestallene – ikke minst det at vi skaper en holdning til trafikkreglene som gjør at vi får ned antallet ulykker.

Heidi Sørensen (SV): Jeg har to spørsmål til statsråden.

Det første: Da man bygget firefelts motorvei i nordfylket i Vestfold, ble den faktiske trafikkøkningen 7 pst. det påfølgende året. Det var langt mer enn man hadde trodd. Hva tror statsråden at trafikkøkningen vil bli som følge av denne parsellen? Det var det første spørsmålet.

Det andre spørsmålet er i forhold til de vurderingene som partiet Venstre gjorde i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for inneværende periode, som gikk på at rekkefølgen på jernbaneinvesteringer og veiinvesteringer i dette området burde gjøres på en slik måte at man økte jernbanens konkurransefortrinn. Hvilke tiltak ser nå samferdselsministeren for seg må til for å få opp konkurransekraften på Vestfoldbanen?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er riktig at det var en betydelig trafikkvekst i nordfylket da ny firefelts veg ble åpnet. Hva skjedde også? Jo, trafikkulykkene gikk dramatisk ned. Det har helt klart vært en viktig faktor for oss i det videre arbeidet med hvilken vegløsning vi skal ha i Vestfold. Hva som kommer til å skje med trafikkveksten videre, vil avhenge av flere forhold. Men det er sannsynlig at trafikkveksten vil være der så lenge vi legger til rette for fire felt.

Venstre er opptatt av miljø, og opptatt av jernbanen. Det kommer vi fortsatt til å være. Det er mange steder i landet hvor vi gjerne skulle hatt opp trafikk tallene for dem som reiser med jernbanen. Det som påvirker det, kan være mange ting. Det som skjer i Vestfold nå, er at det koster mer for bilistene å reise på vegen enn på jernbanen. Det er også en måte å legge til rette for jernbanen på.

Thore A. Nistad (FrP): Når ikke flere vil ha replikker på statsråden, tar jeg en til, for jeg var ikke helt fornøyd med det statsråden svarte.

Statsråden sa at hun var avhengig av å se et samlet budsjett som landet er tjent med. Det var jo akkurat det jeg spurte om. Jeg ser på investeringene hos entreprenørene og alle de hundre millioner kr som står der i maskiner som ikke blir brukt. Jeg ser på arbeidsledigheten som er i dag, som er på 100 000. De får 66 pst. av lønnen sin. Jeg ser på kostnadene ved ulykkene. Til og med Trygg Trafikk har nå gått ut og erkjent at det er dette man må se på. Og jeg ser også på alle lidelsene ved ulykkene.

Statsråden kommer og sier at hun har mange måter å få antallet ulykker ned på. Og så snakker hun om holdningsendringer. Jeg er helt enig i det med holdningsendringer, men på hvilke måter er det statsråden spesifikt tenker seg man skal få en reduksjon i disse ulykkene?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er slik at vi ut fra beregninger som er gjort, vet at hvis alle respekterte alle trafikkregler og fulgte alle de påbud og forbud som er laget innenfor transportsektoren, ville vi kunnet halvere antallet ulykker, og antallet alvorlige ulykker. Det er meget viktig kunnskap for oss når vi skal drive trafikk sikkerhetsarbeid. Det er også slik at når vi driver med en

gjennomgang av måten vi driver vårt samferdselsarbeid på, f.eks. innenfor vegsektoren, er det fordi vi vil ha mer veg igjen for hver krone vi bruker. Derfor må vi gjennom en omlegging, og derfor må vi gjennom en periode hvor vi strukturerer arbeidet på en helt annen måte enn vi har gjort før. Det er ikke slik at bare vi har veger, så får vi ned antallet ulykker. Vi ser nå en sterk tendens til, sier både Politiet, Trygg Trafikk og Vegvesenet, at folk kjøper mye mer aggressivt enn det man gjorde før.

Kenneth Svendsen (FrP): Nå har ministeren redegjort for hvordan hun skulle få ned antallet ulykker, nemlig at man skulle få befolkningen til å følge trafikreglene 100 pst., altså at alle sammen fulgte trafikreglene. Hvordan hun skulle klare å få det til, er meg en stor gåte. At hun kan klare å få ned antallet ulykker ved å håndheve trafikreglene strengere, det forstår jeg. Men hun sier at man kan klare å få maksimalt 50 pst. reduksjon ved at alle i dette landet følger trafikreglene, og da er fremdeles 50 pst. av ulykkene igjen. Det var det representanten Nistad prøvde å få et svar på: Hva akter statsråden å gjøre for å få alle ulykkene bort? Det er tross alt vedtatt en nullvisjon i dette forumet, og etter bevilgningen på vei-sektoren å dømme, er man langt fra å nå i mål der.

Statsråd Torild Skogsholm: Hvordan vi skal få folk til å respektere trafikreglene, handler om at alle vi som ferdes på norske veger, gjør det vi kan for å respektere dem. Så vet vi at vi er mennesker og makter det ikke alltid. Men hvis vi gjør det vi kan, kommer vi et godt stykke videre på den vegen.

Jeg tror ikke at bare det å satse på ytterligere vegbygging vil hjelpe oss til målet, dessverre. Hadde det vært én veg å gå, og kun den ene, for å hjelpe oss fram til å nå målet med nullvisjonen, hadde vi kunnet gjøre det. Men det ene og alene å satse på vegbygging, er dessverre ikke løsningen. Vi må satse på vegbygging der det er behov for det. Vi må satse på vedlikehold der det er mest behov for det. Vi må kanskje til og med satse på jernbanen på enkelte strekninger hvor utfordringene er av en slik karakter at vi ikke klarer å få bukt med trafikulykkene ene og alene på vegsiden.

Heidi Sørensen (SV): Jeg er glad for at statsråden maner til edruelighet når det gjelder trafikksikkerhets-spørsmål. Jeg synes det i denne sammenhengen også er grunn til å huske på at et av de land i verden som har flest drepte i trafikken, er USA, og det er vel vanskelig for Fremskrittspartiet å påstå at de står veldig langt tilbake når det gjelder veibygging. Så det er også andre ting som skal til.

Men jeg har et spørsmål til statsråden. Jeg blir litt forferdet hvis det er slik at mer bompenger på E18 er det eneste tiltaket som skal til for å øke konkurransekraften på Vestfoldbanen. Sist man gjorde det, da man bygde E18 i nordfylket, gikk jernbanetrafikken dramatisk ned, og veitrafikken vokste. Hvilke tiltak vil statsråden sette i verk for å få opp konkurransekraften på Vestfoldbanen?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er ikke billig å bygge veg i Norge, og det er heller ikke billig å bygge jernbane i Norge. Derfor er det en utfordring å få til begge deler på et tidspunkt da vi helst vil gjøre begge deler, eller kanskje til og med prioritere rekkefølgen annerledes. De største anleggsprosjekter i Fastlands-Norge i år er nettopp på jernbanen, og det er prosjekter som også vil ha betydning for Vestfoldbanen. Det er viktig at vi får holdt en god framdrift på prosjektene, og da snakker vi om prosjekter nær Oslo. Det betyr at vi pr. i dag jobber med å legge bedre til rette for jernbanen også i forhold til Vestfold, samtidig som bilistene blir belastet med økte kostnader. Så får vi se hvordan vi videre skal gå fram systematisk i forhold til Vestfoldbanen, bl.a. i Nasjonal transportplan.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Torstein Rudihagen (A): Utbygging og delvis bompengefinansiering av Rv 4 er, som det har vore sagt her, vedteke tidlegare, ved behandlinga av St.prp. nr. 74 for 2000-2001.

Då det viste seg at parallellinnekrevjinga ikkje på nokon måte blei nokon suksess, vesentleg på grunn av stor avvising, skal departementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen og lokale myndigheter ha stor ros for å ha vore konstruktive når det gjeld å finne anna løysing slik at anleggsdrifta kunne halde fram. Det er viktig for å få ei rasjonell drift, og det er viktig ikkje minst for å få på plass ei nødvendig og etterlengta vegomlegging og utbetring snarast råd er.

Ikkje minst har næringslivet i området vore svært oppteke av ei utbetring av Rv 4 i årevis. På Raufoss ligg eit av landets største industrimiljø, med store transportbehov, transport som i stor grad går med store, tunge køyretøy. Næringslivet har aldri late vere å peike på behovet for ein betre vegstandard innover mot Oslo. Strekinga Reinsvoll–Hunndalen, som inngår i fase 1, er, slik ho er no, sterkt ulykkesbelasta og fører til mykje støy og stor belastning på sentrumsmiljøet i Raufoss. Derfor vil ei omlegging utanom Raufoss betre framkomsttilhøva, betre miljøet og betre trafikksikkerheita.

Det andre prosjektet i denne fasen, forbikøyringsfelt i det vi kallar for Lyngnabakkane, er òg viktig for framkomsttilhøva, særleg på grunn av at det her køyrer mange saktegåande, tunge køyretøy. Vi ser no at kostnadsover-slaget er auka sidan behandlinga av St.prp. nr. 74 for 2000-2001, men det er verdt å peike på at framleis har prosjektet stor samfunnsnytte.

Det er òg viktig å streke under at dette er eit prosjekt som er høgt prioritert i fylket. Riksvegmidlar er prioriterte hit, og fylkeskommunen stiller opp med nødvendig garanti. Derfor er eg glad for at proposisjonen og innstillinga legg opp til å få gjennomført dette fort.

I St.prp. nr. 74 for 2000-2001 var òg statusen for arbeidet med fase 2 omtalt. Der blir det sagt at Samferdselsdepartementet vil komme attende med ein finansieringsplan for fase 2 i ein seinare proposisjon. Eg vil nytte dette høvet til å streke under det nødvendige i at dette blir

følgte opp. Fase 2 er omlegging av Rv 4 på strekninga Roa–Jaren, omlegging av Rv 4 med bygging av forbikjøringsfelt på strekninga Amundrud–Lygna S samt utbetring av Rv 34 på strekninga Grime–Vesleelva. Av desse prosjekta er det omlegginga av Roa–Jaren som er det største prosjektet. Det er eit prosjekt det er heilt nødvendig å få gjennomført av omsyn til både trafikksikkerheit, miljø og framkomstilhøve. Reguleringsplanarbeida går sin gang, og alt ligg til rette for at dette skal kunne gjennomførast i tråd med tidlegare vedtak.

Eg oppfattar av det som er sagt både her og i innstillinga, at ein samla komite er oppteken av det same, særleg når det i innstillinga blir referert til departementets eiga utsegn frå den nemnde St.prp. nr. 74, der departementet sjølv strekar under det viktige i å sjå dei to fasane i samanheng, og at dette har vore ein viktig føresetnad ved den lokale behandlinga av saka. Det skulle love godt for ei realisering òg av fase 2, etter planen.

Elisabeth Røbekk Nørve hadde her overtatt presidentplassen.

Olemic Thommessen (H): Utbyggingen av Rv 4 har vært en langdryg og til dels smertefull prosess. Vi skal derfor være svært glade for at vi nå får vedtatt en løsning som sikrer en hardt tiltrent utbygging. Etter de særlige vanskeligheter som dukket opp etter Stortingets forrige vedtak om finansiering av veien, og den uro som var lokalt, fortjener Regjeringen ros for å ha lyttet og sammen med de øvrige berørte parter kommet frem til et omforent forslag.

Bompengefinansiering er jo i seg selv et kontroversielt utgangspunkt for veifinansiering. Når man nå velger denne formen for finansiering, er det svært viktig at innkrevingen skjer på en måte som blir akseptert av befolkningen i området.

For Riksvei 4 gjennom Gjøvik–Toten ble det ikke tilfellet når det gjelder den opprinnelige ordningen. Bommen ble satt opp uten synlige forbedringer av et allerede svært belastet veinett. Bommen ble plassert strategisk midt inne i et område der man traff publikum på vei til jobb eller andre daglige gjøremål. Fortsatt vil dette være tilfellet, og det er klart at lokalbefolkningen, til tross for at vi her snakker om en gjennomfartsåre, vil ta en betydelig del av den økonomiske belastningen som kommer.

Et siste forhold var at avgrensningen i forhold til bruk av sideveier ble for dårlig. Dette medførte en trafikkavvisning på over 50 pst. – eller med andre ord, det ble fullstendig trafikkaos på småveiene rundt Raufoss. Bakgrunnen var selvsagt den store andelen lokalt publikum som hadde stor kunnskap om omkjøringsmulighetene.

Behovet for en utbygd Rv 4 er uomtvistet. Gjøvik–Toten-området har de tyngste industrielle miljøene, ikke bare i Oppland, men kanskje i hele landet, og har betydelig eksport transportert på bil. At dette området har blitt liggende i en kommunikasjonsmessig bakevje, er svært uheldig, ikke bare for Gjøvik-området isolert sett, men også for næringsutviklingen i hele regionen. Store utfordringer knyttet til et kvalitativt godt og fremtidsret-

tet jernbanetilbud og svært mangelfulle veiforbindelser sydover langs Mjøsa til E6 og Gardermo-området er fortsatt uløste og viktige samferdselspolitiske oppgaver.

I første omgang er det imidlertid svært positivt at Rv 4 nå kommer på plass. Sett i lys av veiens viktighet og de mer smidige ordninger det nå legges opp til, bør det være godt grunnlag for å vinne aksept i befolkningen og for å gjennomføre ordninger som ikke belaster lokalsamfunnet mer enn nødvendig.

Men traseen til Oslo er jo ikke ferdig med dette. Det er i neste omgang avgjørende at vi nå følger opp i forhold til fase 2, Rv 4 over Hadeland, slik det er skissert i St.prp. nr. 74 for 2000-2001. Det er også viktig at vi finner gode løsninger utenfor Oppland fylke, og at vi får en ferdigstillelse i Nittedal, altså i Akershus-området, og at vi følger opp i forhold til en god tilknytning inn til Oslo sentrum og omkjøringsveier sydover. Det har mange ganger vært påpekt av næringslivet i den regionen vi snakker om, hvor viktig det er å komme utenom det store veikrysset som heter Oslo. Vi snakker om eksport på vogntog, og det er klart at gode trafikkløsninger i Oslo-området eller rundt Oslo, på vei sydover, eller på vei østover mot Sverige, også er svært viktige å få til.

Anne Helen Rui (A): Gjennom Vestfold har bilistene stått i kø i årevis, men etter at den første nye delen av E18 ble bygd, gjennom Sande, har iallfall den kommunen, i den delen av Vestfold, kommet ut av eksoståka, så å si. Det gjelder ikke for hele Vestfold.

Den nye veien er pen å se på. Den fungerer ypperlig i forhold til at den er tidsbesparende. Men det viktigste av alt er at den er trafikksikker. Det har heldigvis ikke gått menneskeliv på denne strekningen etter at det ble en firefelts motorvei der. Men dessverre – liv går tapt på resten av E18 sørover. Det haster med å få firefeltsvei gjennom hele fylket, først og fremst for å spare menneskeliv og problemer i forhold til ulykker, dernest fordi det er miljømessig best og økonomisk svært lønnsomt for næringslivet i fylket. Men også for resten av sørlandsregionen gjelder dette.

Arbeidsledigheten er stigende i Vestfold. For å forsøke å stoppe denne negative utviklingen trenger næringslivet bedre rammevilkår på transportsiden. Det står i proposisjonen at anleggsstart er beregnet til høsten 2004. Med dagens arbeidsledighet skulle jeg ønske at spadene kunne settes i jorda så raskt som råd er etter at vedtaket er fattet her i dag.

Jeg vil også benytte denne anledningen til å peke på at avkjøringen til Horten, Rv 306, ligger på denne delen av strekningen. Veien videre ned til Horten er ferdig regulert. Finansiering av den veistrekingen bør snart sikres ved en egen proposisjon, slik at også denne delen kan åpnes sammen med E18 i 2007. Det er bra at vi nå kommer et steg videre med veitbyggingen i Vestfold, men jammen er stegene små, og raskt går det heller ikke – dessverre.

Etter min mening bør utbyggingen videre sørover mellom Tønsberg og Larvik også settes i gang så raskt som råd er. På denne strekningen er det nå kø jamt over

hele dagen. På deler av strekningen er det nå satt opp fysiske skillelinjer med ett kjørefelt på hver side. For å unngå dødsulykkene er dette en form for nødløsning, men jammen er det utfordrende å være sykebilsjåfør og bilist når du har syke bilen i ryggen og du ikke har en veiskulder som du kan kjøre ut på – for det er faktisk ikke noen skulder – og det er en betongspærre midt i veien. Det er en utfordring. Jeg har prøvd det.

I Nasjonal transportplan for denne perioden vi nå er inne i, står det at strekningen Kopstad–Gulli og Langåker–Bommestad skulle prioriteres høyt i denne planperioden. Jeg synes det er veldig ille at Regjeringen nå ser ut til å ta bare den ene strekningen og skyver den andre strekningen ut i neste planperiode. Det vil ha stor betydning for trafikksikkerheten. Tap av menneskeliv vil det antakelig også bli i disse årene. Det vil også forsinke utbyggingen av Ringdalskogen, som er Larvik kommunes vedtatte næringsareal for framtida. Å få dette næringsarealet utbygd vil ha mye å si for utviklingen av arbeidsplassene i Larvik. Larvik har mistet mange hundre industriarbeidsplasser på bare noen få år nå, så her trengs det ny industri. Men for å få det til må næringsarealet kunne tilbys fra kommunens side.

Det har vært et poeng fra Samferdselsdepartementets side at det må være lokal enighet i bomsaker. Det finnes nå et fylkestingsvedtak, så den lokale enigheten er på plass. Alle regjeringspartiene i den sittende regjering lovet i siste stortingsvalgkamp at utbygging av E18 gjennom hele Vestfold skulle prioriteres svært høyt. Så langt er skattelettelse til de rikeste prioritert høyere enn sikkerheten for alle som ferdes på E18 gjennom Vestfold. Og det er skuffende, synes jeg.

Svein Flåtten (H): Det er en gledelig og lenge etterlengtet dag for Vestfolds befolkning når Regjeringens forslag om videre utbygging av firefelts motorvei frem til Gulli ved Tønsberg vedtas senere i dag. Når denne strekningen frem til Tønsberg står ferdig i 2007, vil det, slik statsråden sa tidligere her i dag, være full firefelts vei helt til Tønsberg. Da vil problemene i Drammen også på det nærmeste være eliminert. Dette vil ha stor betydning, ikke bare for Vestfolds egen befolkning og næringslivet i regionen, men også nedover i Grenland-regionen i Telemark, og det vil gi positive impulser også mot Agder-regionen. Et stort og tett befolket område knyttes nærmere og raskere opp mot de viktige markeder rundt hovedstaden hva angår nyttetraffikken, og den mer rekreative del av trafikken, som i sommermånedene er mer enn betydelig fra og til hovedstaden, vil få det langt tryggere og påføre de lokale omgivelser færre miljøulemper.

Utbygging av stamveinet er en statlig oppgave, men de lokale initiativ og de lokale prosesser er viktige. Få av de større helt livsnødvendige hovedtrafikkårer ville vært raskt nok utbygd om ikke de lokale interesser hadde gått sammen i en dugnad gjennom bompengoordninger – ikke noen ønsket dugnad heller fra Høyre, men ofte nødvendig for å få resultater. Slik også med E18-utbyggingen i Vestfold, både den som allerede er gjennomført i

nordfylket, den vi nå diskuterer, og den som forhåpentligvis kommer videre om kortest mulig tid.

I denne sammenheng får man ofte vanskelige prosesser i lokalsamfunnene, hvor kommuner og også fylker står sterkt mot hverandre i synet på bompengeneinnkreving, veitraseer, innkrevingsprinsipper osv. En rask gjennomlesning av St.prp. nr. 78 viser at det også i Vestfold har vært en sterk tautrekking om disse stridsspørsmål i forbindelse med utbyggingen. Dette er naturlig, siden det har store konsekvenser for lokalsamfunnet. Men etter hvert har man kunnet enes, og behandlingen her i dag og de forutgående prosesser viser verdien av lokal enighet i slike spørsmål, og det viser også hvor viktig det er å ta et politisk lokalt ansvar tidligst mulig, slik at livsviktige veistrekningsprosjekter ikke får unødvendige utsettelse.

Den lokale enighet bør sannsynligvis heller ikke stoppe ved fylkesgrensene i alle spørsmål knyttet til veiutbygginger. E18 gjennom Vestfold har eksempelvis stor trafikkmessig, næringsmessig og økonomisk betydning også for sentrale deler av nabofylket Telemark. Regionale prosesser i tillegg til dem på fylkes- og kommuneplan vil kunne øke legitimiteten av de avgjørelser som tas lokalt i forholdet til sentrale myndigheter, og det vil styrke oppmerksomheten rundt og berettigelsen av de lokale ønsker og krav som stilles med hensyn til praktiseringen av prinsippet rundt finansiering og innkrevningstidspunkter.

Stamveiutbyggingen fra Oslo til Kristiansand er en stor og nødvendig nasjonal oppgave, med store lokale bidrag mange steder. De samfunnsøkonomiske skadevirkninger ved ikke å få stamveinet utbygd så raskt som mulig er påtrengende. Det er nok å minne om ulykkesstatistikker og næringslivets veldokumenterte behov for bedre veiløsninger.

På denne bakgrunn er det interessant å merke seg mindretallsforslagene i denne saken, fra Fremskrittspartiets forslag om å henvise alle merutgifter til statsbudsjettet – ønsket av de fleste av oss, men neppe realistisk for at Vestfold skal få veien sin ferdig i 2007 – dernest et forslag fra Sosialistisk Venstreparti som er en ren obstruksjon av hele veiprojektet, hvor man faktisk ønsker å trenere hele veiutbyggingen ved å pålegge Regjeringen en omfattende utredning som ikke bare skal omfatte en mindreverdige veiløsning med tre felt, med de samme køer og dagens miljøulemper, men en samtidig utredning av jernbanesystemet i Vestfold. Dette er dessverre et forslag som er fjernt fra å løse den virkelighet næringsliv og trafikanter møter hver dag langs E18 i Vestfold. Vestfoldsamfunnet trenger faktisk ikke flere utredninger, det trenger flere veier.

I forhold til de utfordringer som fortsatt finnes i forbindelse med den videre utbygging av E18 i Vestfold, beklager jeg at man ikke fra flere partier kan samles bredere om de pragmatiske virkemidler, men finner anledningen her mer egnet til å luften politiske prinsipper og kjepphester, mens miljøulempene vokser, ulykkene fortsetter og næringslivet sliter.

Heldigvis er det et solid flertall i komiteen og Stortinget som sørger for at en særdeles viktig og lenge ventet

veitbygging nå kan komme i gang. Jeg håper at vi kan inspireres til at de samarbeidsproblemer som eventuelt måtte finnes lokalt og også noe mer regionalt, kan ryddes av veien, slik at fremdrift og finansiering for den videre utbyggingen gjennom hele Vestfold, og ikke minst for den mest belastede delstrekningen mellom Langåker og Bommestad, nå kan komme til Stortingets behandling uten ytterligere forsinkelser.

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

Elsa Skarbøvik (KrF): Endelig er vi kommet dit at utbyggingen av E18 kan fortsette i Vestfold, og det er vel derfor flere av oss Vestfold-representanter kommer her på rekke og rad.

Kristelig Folkeparti er fornøyd med de 33 km som er utbygd i Vestfold fram til Kopstad, og vi ser fram til å fortsette med utbyggingen av firefeltsvei til Gulli. Men utbyggingen kan ikke stoppe der. «E18 i Vestfold må betraktes som et helhetlig transportsystem.» står det i proposisjonen. Og standarden i sørlige del av fylket er ikke tilpasset trafikkmengdene i dag. Det oppstår derfor mange alvorlige ulykker hvert år, og miljøulempene for lokalbefolkningen er store. Særlig gjelder dette Langåker-Bommestad. Jeg er glad for at flertallet støtter Regjeringens forslag, og det har merket seg at det tas sikte på at hele E18 gjennom Vestfold skal bygges ut til firefelts motorvei. Dette må prioriteres i Nasjonal transportplan, både for lokalbefolkningens og for næringslivets skyld.

Stortinget har jo vedtatt en nullvisjon for drepte eller hardt skadde i trafikken. Utbygging av E18 til firefelts motorvei vil bidra til dette. Det beviser den ferdige strekningen i nordfylket, der det ikke har vært noen drepte siste år. Det forventes at den nye veien vil redusere antall drepte og skadde med mellom 70 og 90 pst. i forhold til i dag. Og det er mye, særlig når vi vet hvor mange det er som er blitt drept eller skadd på den strekningen de siste årene. Vi må gjøre alt vi kan for å redusere dette. Kristelig Folkeparti ønsker å sette trafiksikkerhet i høysetet.

SV snakker om konkurransefortrinn og jernbane og viser til at passasjertallet på Vestfoldbanen sank i 2002. Jeg er enig i at dette er beklagelig, for det er svært miljøvennlig og også behagelig å ta toget i Vestfold. Derfor må det bl.a. bevilges penger til dobbeltspor på Barkåker-Tønsberg-strekningen, så vi slipper å stå og vente på motgående tog og dermed bli forsinket, slik som jeg opplevde senest i går. For når dette gjentas, er det kort vei å gå fra tog til bil. Men jeg vil minne om at Regjeringen foreslår milliardbevilgning til Asker-Skøyen-utbyggingen, som nå er viktig, slik at også Vestfoldbanen kommer helt greit fram helt til Oslo. Det er særlig viktig for pendlere, som det er mange av hver dag. Å satse på jernbane i Vestfold er viktig, men vi kan likevel ikke la dette stå som et argument for ikke å bygge ut E18. Med så mange drepte og skadde hvert eneste år må vi foreta denne utbyggingen for å få tallene ned.

Trefeltsvei med midtdeler er ikke framtidsrettet. Det er jo bare å telle biler pr. i dag, så skjønner man det.

Dessuten har vi erfaring med det på visse strekninger i dag. Det er en midlertidig løsning.

Kristelig Folkeparti er glad for at vi nå vil føre E18 videre framover til firefelts motorvei i Vestfold.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 306)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes (Innst. S. nr. 7 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:130 (2002-2003))

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

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

– Det anses vedtatt.

Tor-Arne Strøm (A) (ordfører for saken): Dokument nr. 8:130 gjelder utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes. Forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet ber Regjeringen

«fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av utbygging av E6 på strekningen Trondheim–Kirkenes. Planen skal baseres på firefelts motorvei fra Trondheim til Steinkjer, tofelts motorveistandard mellom Steinkjer og Kirkenes, og med kapasitet på steder med større trafikk (ÅDT) enn 10 000, finansiert over statsbudsjettet, og med ferdigstillelse innen 2015».

Forslaget fra forslagsstillerne er med bakgrunn i bl.a. at E6 mellom Trondheim og Kirkenes har en usammenhengende veistandard, fra relativt moderne, rette, brede tofelts motorveistrekninger med god framkommelighet til smale, svingete, gamle veistrekninger med en uheldig blanding av alle trafikantgrupper. I tillegg peker de på at det er et statlig ansvar å sørge for at veinettet i Norge er tilpasset transportbehovet.

Alt det som er sagt til nå, er det ikke vanskelig å være enig i. E6 er og blir hovedpulsåren. Men komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at forslaget i Dokument nr. 8:130 for 2002-2003 vil ha en sterk innvirkning på framtidige samferdselsbudsjett og på prioriteringer i kommende Nasjonal transportplan 2006–2015. Flertallet vil derfor ikke ta stilling til realitetene i forslaget, men henviser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015 og framtidige budsjett.

Jeg synes det er litt rart at medlemmene fra Fremskrittspartiet kommer med denne saken nå. Det har vært,

i hvert fall slik jeg oppfatter det, bred politisk enighet om å vente for å se alt i sammenheng når man skal evaluere Nasjonal transportplan. Det har også vært snakk om her i dag at en burde se det når man står foran evalueringen av planen, som skal starte i 2004. Så jeg må si jeg er litt forunderet over at Fremskrittspartiet ønsker å håndtere denne saken på en slik måte.

Jeg synes det er viktig at man får muligheten til å se alt i sammenheng. Og som jeg sa innledningsvis, er E6 hovedpulsåren. Vi er nødt til å ha en satsing på veiprojekter, men vi må se det i sammenheng med både vei, bane, fly og det som går sjøveien.

Til slutt vil jeg anbefale flertallets innstilling til Dokument nr. 8-forslaget.

Thore A. Nistad (FrP): Saksordføreren er forbauset over at Fremskrittspartiet har lagt fram det forslaget vi behandler i dag. Han mente det skulle være enighet om å se dette i sammenheng. Men det er akkurat det Fremskrittspartiet har gjort. Vi har sett E6 i sammenheng, og vi har sett den sammenhengende helt fra svenskegrensen opp til Kirkenes. Vi har lagt fram et Dokument nr. 8-forslag om strekningen Oslo–Svinesund. Vi la fram et annet Dokument nr. 8-forslag om E6 Oslo–Trondheim. Og nå har vi lagt fram et om E6 Trondheim–Kirkenes. Det vil jeg kalle å se dette i sammenheng og være lite grann framtidsrettet. Dette forslaget, og de to foregående forslagene, går jo ut på at vi skal bygge en E6 som har en bra og sammenhengende veistandard.

Den biten som ligger til behandling i dokumentet i dag, har en del rette og bra strekninger, med brede tofeltsveier som er brukbare, men den har også smale, svingete gamle veistreknninger, hvor en blander tungtransport, gående, syklende og vanlige bilister. Veien har også en svært dårlig regularitet vinterstid. Vi mener det er et statlig ansvar å sørge for at veinettet i Norge er tilpasset transportbehovet. Vi mener at dette absolutt er å se vår viktigste stamvei i sammenheng, og derfor er dette det tredje Dokument nr. 8-forslaget når det gjelder E6.

I tillegg må vi dessverre slå fast at Norge har Vest-Europas dårligste veinett. Og sammenlikner vi oss med flere østeuropeiske land, kommer vi jammen også dårlig ut. Til og med u-land satser på bedre veier. Jeg har akkurat kommet tilbake fra Sør-Afrika, et land vi pøser inn u-hjelp til. Der bygger man nye, moderne ikke firefelts-, men seks- til åttefeltsveier tvers gjennom landet helt opp til Mosambiks grenser. Så selv om vi er et av verdens rikeste land og i tillegg tar inn, som jeg tidligere har sagt, 44 milliarder kr fra bilistene, er det bare fattige 12 milliarder kr som går ut igjen til veinettet. I tillegg driver vi og bomlegger alt som er. Vi er ikke engang i nærheten av å bruke en halvpart av det vi tar inn fra bilistene, på veinettet.

Til slutt vil jeg ta opp det forslaget som er tatt inn på side 2 i innstillingen.

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

Anne Berit Andersen (H): I dag skal vi igjen behandle et Dokument nr. 8-forslag fra Fremskrittspartiet. Det er, som Nistad sa, ikke det første. I løpet av kort tid har vi fått forslag fra Fremskrittspartiet om fire felt Oslo–Trondheim, Oslo–Kristiansand, Sveriges grense–Oslo, Lista-pakken i Vest-Agder – alle disse kun med statlige midler. I den saken vi har til behandling i dag, E6 Trondheim–Kirkenes, er det foreslått fire felt til Steinkjer og to felt med motorveistandard videre. Ser en bare på vanlig tofeltsvei fra Steinkjer til Kirkenes, er det anslått en pris på 30–35 milliarder kr. Tallene er svært usikre, men det er det som foreligger. Skal en utvide tofeltsveien til motorveistandard, vet vi at den bredden vil øke kostnaden betydelig.

Samtidig som Fremskrittspartiet har kommet med alle disse Dokument nr. 8-forslagene, vil de redusere bensinavgiften, dieselavgiften, importavgiften, årsavgiften, osv. osv. For meg blir dette som Ole Brumm sier det: Ja takk, begge deler. Dette blir for meg urealistisk, og spesielt når det kommer som et Dokument nr. 8-forslag, helt uten at det er sett i sammenheng med andre tiltak innen samferdssektoren. Jeg er derfor svært glad for at det store flertallet i Stortinget ønsker å se dette i sammenheng med budsjettene eller med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg tar ordet for å understreke at vi er enig med flertallet i komiteen i at denne type forslag naturlig hører hjemme i behandlingen av Nasjonal transportplan, fordi Nasjonal transportplan skal se alle transportsektorer i en helhet. Jeg har ikke oppfattet at Fremskrittspartiet på noe punkt har vært uenig i at man skal behandle Nasjonal transportplan. Derfor er det litt overraskende at man tar ut deler av infrastrukturen og lager enkeltforslag ut av det. Det er vel bare en type demonstrasjonsforslag.

Jeg har sett litt nærmere på forslaget og den rammen det har. Det framgår av svaret fra departementet at det å gjennomføre dette forslaget vil koste ca. 33 milliarder kr.

Det er ingen tvil om at stamvegen i Nord-Norge på svært mange strekninger er dårlig. Man har flere mil med veg uten gul midtstripe. At det kreves store investeringer i årene som kommer, er det ingen tvil om. Vegdirektoratets forslag til Nasjonal transportplan, som baserer seg på årets ramme, har fram til 2015 en totalramme på 2,8 milliarder kr. Hvis man grovt skal anslå å ruste opp de viktigste flaskehalsene i Nord-Norge, jeg tenker da fra Nordlands grense og nordover – Helgelandskrysset, riksvegen mellom Bodø og Fauske, riksvegen mellom Narvik og Bjerkvik, riksvegen sør for Alta, Ulsvågskaret, altså alle de store flaskehalsene som vi vet det må gjøres noe med – vil det ha en ramme på ca. 5 milliarder kr. Inklusiv Lofast har det en ramme på 6 milliarder kr. Det er altså 24 milliarder kr som skiller forslaget fra Fremskrittspartiet og det det vil koste å ta de største flaskehalsene i Nord-Norge. Og vi vet at det å ruste opp kortbanenettet vil koste milliardbeløp med hensyn til å innfri sikkerhetskravene som nå kommer, som er svært viktig for Nord-Norge. Vi har behov for å øke riksvegfergerammen

med flere hundre millioner i årene som kommer, vi har behov for å øke innsatsen på hurtigbåtdriften i årene som kommer, og vi har behov for å øke innsatsen i forhold til rassikring – altså svært mange sektorer og svært mange områder innenfor infrastrukturen som har stor betydning for Nord-Norge. Og man kan stille følgende spørsmål til Fremskrittspartiet: Hva har de tenkt å gjøre med alle de øvrige områdene som vil ha stor betydning for kommunikasjon og samferdsel i Nord-Norge?

Dette forslaget virker svært lite gjennomtenkt. Man legger det fram som et eget Dokument nr. 8-forslag, og det ble vel lagt fram omtrent samtidig som man la fram forslaget om å ruste opp E6 mellom Oslo og Trondheim til firefelts motorveg, som hadde en ramme på 20 milliarder kr. Vi er da oppe i over 50 milliarder kr. Det er ingen sammenheng i politikken. Det illustrerer egentlig at Fremskrittspartiet ikke har noen sammenhengende samferdselspolitikk i det hele tatt. Den er basert på demonstrasjonsforslag av den type vi har sett her. Så jeg vil bare understreke at utfordringen for samferdselen i Nord-Norge må ses i en sammenheng, og det må behandles i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Odd Holten (KrF): Det er heldigvis ikke hver dag Stortinget bruker tid på å behandle forslag av den karakter som det forslaget vi har til behandling nå i dag. Dokument nr. 8-forslaget fra Fremskrittspartiet har selvsagt ingen realisme i seg, og det vet antakelig forslagsstillerne meget godt. Jeg anser dette for å være en markering, et forsøk på å få oppmerksomhet, men jeg stiller meg svært kritisk til at Stortinget skal bruke tid og ressurser på å behandle forslag som umulig kan være alvorlig ment.

Representanten Nistad uttalte at dette Dokument nr. 8-forslaget er å se E6 i sammenheng, fra Svinesund til Kirkenes, men hvor er realismen likevel i dette forslaget?

I vår behandlet Stortinget et lignende forslag fra Fremskrittspartiet om å utbygge E6 fra Oslo til Trondheim. Det forslaget hadde en ramme på om lag 20 milliarder kr. Denne gangen foreslår Fremskrittspartiet gjennom et Dokument nr. 8-forslag å legge bindinger på kommende budsjetter og Nasjonal transportplan på 30–35 milliarder kr. Dersom disse forslagene hadde blitt vedtatt, hadde det ikke vært ei krone igjen til prosjekter på andre stamveistrekninger eller riksveier. Men det trenger jo ikke Fremskrittspartiet å tenke på, for de har vel antakelig kalkulert med at forslagene ikke får flertall. Derimot er forslagene gode å vise til når partiets representanter reiser land og strand rundt i valgkamper og forteller hvor lite villige andre partier er til å prioritere samferdselstiltak. Det er populisme i sin mest rendyrkede form.

Jeg er glad for at Stortinget ikke vil ta stilling til realitetene i forslaget fra Fremskrittspartiet. At det er utfordringer langs E6 på strekningen Trondheim– Kirkenes, er vi alle enige om, men dette får Stortinget god anledning til å komme tilbake til når Nasjonal transportplan skal rulleres til våren. Da kan vi sette oss ned sammen og se hva vi kan få til for denne strekningen i praktisk politikk.

I mellomtiden bør alle skrivebordsforslag fra Fremskrittspartiet vedlegges protokollen.

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

Kenneth Svendsen (FrP): Både før og etter annen verdenskrig, helt fram til 1970-tallet, var det en uttalt politikk å bygge dette landet for framtiden. På den måten skulle framtidige generasjoner kunne leve i et velferds-samfunn. Den store satsingen på å styrke næringslivet og sikre befolkningen var først og fremst ved å bygge en god infrastruktur. Dessverre har det stoppet opp. Næringslivet og befolkningen roper etter bedre veger for å sikre næringsliv og befolkning gode transportløsninger, men også av trafikksikkerhetsmessige årsaker. Svaret de får fra Stortinget, er en stadig reduksjon i samferdselsmidlene sett i forhold til det totale statsbudsjett. De siste ti år har flytting av bedrifter og befolkning stadig skutt fart, og svaret fra Stortinget på fraflyttingen har vært å sende mer penger til kommunene. Er det noen i denne salen som har sett en kommune som har flyttet? Nei, det er ikke de som flytter, det er næringslivet, bedriftene og befolkningen som flytter. Og hvorfor flytter de? Jo, fordi bedriftene og arbeidsplassene legges ned og flyttes til mer sentrale strøk. Og hva må Stortinget gjøre da? Etter Fremskrittspartiets syn bør man høre på hva næringslivet sier. Komiteen har reist rundt i hele landet og hørt på næringslivet, og de sier: Mer veg, mer veg og mer veg. Og de får mindre veg.

Det er rimelig klart at hvis man skulle ha redusert avstandsulempene som ligger i å etablere bedrifter og dermed arbeidsplasser langt unna markedet, har man tre muligheter. Det ene er å senke avgiftene som er pålagt de forskjellige transportformer, bl.a. drivstoffavgifter. Det andre er å bygge ut infrastrukturen slik at kostnadene reduseres, og det tredje, som tydeligvis flertallet i salen legger opp til, er at bedriften flyttes sørover. For Fremskrittspartiet er det rimelig klart at det er punktene en og to som det må gjøres noe med.

E6 mellom Trondheim og Kirkenes i Finmark har en usammenhengende vegstandard med relativt få områder med moderne vegstrekninger, men mange plasser der det er masse svinger og sterkt ulykkesbelastede områder. Vegen har veldig lav regularitet på vinterstid, og den er stadig stengt på grunn av trailervelt og utforkjøring, eller fordi bergingsoppdrag foregår på fjellovergangene. Det koster for næringslivet, og fører til at man taper i konkurransen med dem som ligger nærmere markedet. Enkelte strekninger er i tillegg sterkt ulykkesbelastet, slike som Grane–Hattfjelldal i Nordland fylke.

Så blir det her fra Anne Berit Andersen fra Høyre ramset opp en masse kostnader som staten kommer til å få på akkurat det. Men dette er jo kostnader som noen tar i dag. Det er jo næringslivet og befolkningen i disse distriktene som tar disse kostnadene ved at man får økte kostnader for næringslivet, og ved at befolkningen som bor i dette området, blir belastet med ulykker.

(Svendsen)

Og så er det tydeligvis noen som ikke følger med når det gjelder Fremskrittspartiets budsjettforslag som legges fram hvert år. Men det skal jeg komme tilbake til i det neste treminuttersinnlegget.

Tor-Arne Strøm (A): Først vil jeg si at representanten fra Høyre, Anne Berit Andersen, egentlig sa alt om Fremskrittspartiet når man snakker om hvilken politikk man driver.

Når man hører på representanten Kenneth Svendsen, skulle man nesten tro at svartedauden var neste stopp. Det er jo ikke slik. Det skjer jo en del ting på samferdselssiden, inkludert Nordland, det må vi vel i denne salen kunne innrømme. Men jeg er enig i at det skjer for lite, og jeg er utålmodig, spesielt i forhold til dette med næringslivet og i forhold til dette med bosetting. Jeg tror vi alle sammen må enes om at satsing på E6 er viktig. E6 er og blir hovedpulsåren.

Så er det også slik at når Kenneth Svendsen snakker om budsjettet, og man kommer tilbake til det i prioriteringene, så prøver Kenneth Svendsen og Fremskrittspartiet gang etter gang å unngå virkeligheten, at man har vært med på de budsjettforlikene som har vært i Stortinget, i ganske lang tid, og det betyr at man har vært et støt-teparti for det budsjettet, inkludert samferdselsbudsjettet, som ligger her i dag. Så det er nesten slik at når man først har vært med på en runde i forhold til budsjettet, så starter man egentlig på nytt, så kaster man det på båten, og så vil man ikke vedkjenne seg det ekteskapet. Det må da snart begynne å gå hjem hos noen at sånn er det, uansett hvordan Kenneth Svendsen og Fremskrittspartiet prøver å komme seg unna det.

Jeg tror jeg skal avslutte der.

Hans Gjeisar Kjæstad (H): Jeg har etter å ha hørt på debatten følt et behov for å komme Fremskrittspartiet til unnsetning. Det er helt uriktig når det blir påstått at det ikke er sammenheng i Fremskrittspartiets politikk. Det er ikke noe parti, mitt eget, Høyre, inkludert, som har en så klar profil, og sammenhengende profil, når det gjelder samferdselspolitikk som det Fremskrittspartiet har. Det er en konsekvent overbudspolitikk, og samferdselspolitikk omfatter ikke fire områder – det omfatter ikke lufttrafikk, ikke sjøtrafikk, ikke bane, men vei. Og når man påberoper seg næringslivet som ber om bedre veier, så er det helt riktig. Derfor er det desto mer viktig å vurdere hvilke veiprosjekter man skal sette i gang, og i hvilken sammenheng. Da først får vi mer for pengene, da får vi mer valuta for pengene, og vi får mer arbeidsplasser for pengene.

Jeg må bare gjenta: Det er galt å anklage Fremskrittspartiet for ikke å være konsekvent i samferdselspolitikken. Det er en samferdselspolitikk som bringer samferdselsdebatten over i eventyrland.

Kenneth Svendsen (FrP): Det er jo bra at noen klarer å holde optimismen oppe ved å bringe folk inn i eventyrland, og det trengs nemlig for næringslivet og befolk-

ningen når man ser på hva Høyre og Arbeiderpartiet har lovet i Nasjonal transportplan, og ikke opprettholdt. 2,4 milliarder kr ligger de etter når denne perioden er over, pluss det som ble lovet i Sem-erklæringen, 2,4 milliarder kr til – med 4,8 milliarder kr har de ført næringsliv og befolkning bak lyset, og så kommer de til oss og forteller at vi i Nasjonal transportplan skal se helheten framover. Nasjonal transportplan er blitt redusert til å bli en dårlig vits på grunn av at det som legges inn i Nasjonal transportplan, ikke opprettholdes, og man holder ikke det man lover.

Når representanten fra Arbeiderpartiet kommer opp her og sier at vi må ta ansvaret for de budsjettforhandlingene vi har vært med på, og den enigheten vi har kommet fram til med Regjeringen, så vil jeg si at vi gjør det. Vi fikk valget mellom pest og kolera – pesten var Arbeiderpartiet, som bevilget 200 mill. kr mindre enn Høyre og de andre regjeringspartiene. Da valgte vi det beste for dette landet og næringslivet rundt om i hele landet, for da fikk vi i hvert fall litt mer penger enn det vi hadde fått om vi hadde inngått samarbeid med Arbeiderpartiet, som ville ha gjort at det ble enda verre for distriktene, også for det distriktet som representanten kommer fra.

Fremskrittspartiet tar ansvaret for det budsjettssamarbeidet vi har gått inn i. Men vi ville selvfølgelig helst ha brukt de 5,7 milliarder kr ekstra vi hvert år legger inn – og viser dekning for – i våre alternative budsjetter. At flertallet på Stortinget ønsker å stemme ned dette, tar vi til orientering. Men kanskje blir det slik at framgangen til Fremskrittspartiet fortsetter, og at man mer og mer må ta innover seg de ønskene som befolkningen i dette landet har. Kanskje det da er på tide å permittere regjeringen som sitter.

Tor-Arne Strøm (A): Vi skal ikke lage en føljetong ut av dette. Jeg skal ikke be om ordet flere ganger – og får det vel heller ikke.

Men når representanten Kenneth Svendsen nesten beskylder Arbeiderpartiet for å ha vært med på Sem-erklæringen, må det være en stor misforståelse. Det er jo Fremskrittspartiet som er støt-teparti når det gjelder Sem-erklæringen, så dette skjønner jeg ikke helt. Det er mulig at vi kan oppklare det etterpå.

Vi er jo snart inne i en budsjettbehandling, og da får vi komme tilbake til disse tingene. Jeg tror det er viktig at man – som sagt tidligere fra denne talerstolen – ser ting i en sammenheng. Og det er vel ingen – får jeg håpe – som ikke er villig til å være med på å satse for at man skal ha gode samferdselsløsninger. Gode samferdselsløsninger er også gode rammebetingelser. Det gjelder ikke bare veier, men en total pakke. Dette får vi komme tilbake til – i budsjettet og også i Nasjonal transportplan.

Jeg tror vi alle må være villige til å ta et løft for både sentrale strøk og distriktene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 307)

Kari Lise Holmberg gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Vi går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:103 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Reikvam, Lena Jensen og Heikki Holmås om å fornye dagens eksamensordning og vurderingsformer i grunnskolen og den videregående opplæringen – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:113 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Rune J. Skjælaaen, Åslaug Haga og Magnhild Meltveit Kleppa om å gi alle elever i grunn- og videregående skole en individuell rett til systematisk veiledning gjennom utdanningsløpet, blant annet gjennom å etablere en delt rådgivningstjeneste – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Thore A. Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med utredningen av en delvis trefelts veg med midtdeler på strekningen Kopstad – Gulli, og en plan for utbedring av jernbanelinjen på Vestfoldbanen som vil gjøre toget konkurransedyktig.»

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 84 mot 15 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 12.25.29)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«E18 i Vestfold på strekningene Kopstad-Gulli (Horten-Tønsberg) bygges ut i samsvar med Regjeringens forslag i St.prp. nr. 78 (2002-2003). De økte utgiftene dette medfører, bevilges over statsbudsjettet, uten endringer i bompengeselskapet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland, og med bompengeneinnkreving på ny trasé på rv 4. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengeselskapet går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 12.26.00)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 på strekningen Kopstad – Gulli. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengeselskapet går fram av St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker å stemme imot punkt 1.

Votering:

1. Komiteens innstilling, punkt 1, bifaltes med 70 mot 30 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 12.26.32)
2. Komiteens innstilling, punkt 2, bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

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

«Regjeringen bes fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av utbygging av E6 på strekningen Trondheim-Kirkenes. Planen skal baseres på firefelts motorvei fra Trondheim til Steinkjer, tofelts motorveistandard mellom Steinkjer og Kirkenes, og med kapasitet på steder med større trafikk (ÅDT) enn 10 000, finansiert over statsbudsjettet, og med ferdigstillelse innen 2015.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:130 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 84 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 12.27.51)

S a k n r . 5

Referat

1. (37) Forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Lodve Solholm, Øystein Hedstrøm og Øyvind Vaksdal om ny vurdering av vernevedtak på Svalbard mht. vern og gruvedrift (Dokument nr. 8:7 (2003-2004))

Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.

2. (38) Samtykke til godkjenning av ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av eit fleirårig handlingsprogram på energiområdet «Intelligent energi for Europa» (2003-2006) (St.prp. nr. 7 (2003-2004))

Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

3. (39) Kredittmeldinga 2002 (St.meld. nr. 7 (2003-2004))
4. (40) (St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2003-2004)) Budsjettkapitlene i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2003-2004) foreslås fordelt på rammeområder og sendt komite i samsvar med Stortingets vedtak om fordeling til komiteene i Innst. S. nr. 2 (2003-2004)

Enst.: Nr. 3 og 4 sendes finanskomiteen.

5. (41) Samtykke til godkjenning av ei avgjerd i EØS-komiteen om endring av protokoll 30 i EØS-avtala om deltaking for EFTA-statane i Fellesskapet sitt statistikkprogram for 2003-2007 (St.prp. nr. 9 (2003-2004))
6. (42) Samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 60/2003 av 16. mai 2003 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning nr. 1991/2002 om arbeidskraftundersøkingar i Fellesskapet (St.prp. nr. 10 (2003-2004))

Enst.: Nr. 5 og 6 sendes finanskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

7. (43) Iverksetting av fase 3 i omstillingen av Forsvarets logistikkorganisasjon (St.prp. nr. 12 (2003-2004))

Enst.: Sendes forsvarskomiteen.

8. (44) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 66/2003 om innlemming i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 999/2001 om regler for å forebygge, bekjempe og utrydde visse overførbare spongiforme encefalopatiar, med endringer (St.prp. nr. 8 (2003-2004))

Enst.: Sendes næringskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

Møtet hevet kl. 12.30.
