

**Møte fredag den 5. desember kl. 10**

President: J ø r g e n K o s m o

**D a g s o r d e n** (nr. 28):

1. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap (Innst. S. nr. 63 (2003-2004))
2. Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2004 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Geir-Ketil Hansen, May Hansen, Tor-Arne Strøm, Torny Pedersen, Kenneth Svendsen og Karin S. Woldseth om at hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» gis status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde (Innst. S. nr. 61 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003))
4. Referat

**Presidenten:** Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon for representanten Kjell Engebretsen i tiden fra og med 8. desember til og med 12. desember for å delta i seminar i regi av OSSEs parlamentarikerforsamling i Bosnia.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Sverre Myrli, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagsmøtet – om nødvendig – fortsetter utover den reglementsmessige tid, kl. 15, til dagens kart er ferdigbehandlet.

– Ingen innvendinger er kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

**S a k n r . 1**

*Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap (Innst. S. nr. 63 (2003-2004))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

(Votering, se side 959)

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

**S a k n r . 2**

*Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2004 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004))*

**S a k n r . 3**

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Geir-Ketil Hansen, May Hansen, Tor-Arne Strøm, Torny Pedersen, Kenneth Svendsen og Karin S. Woldseth om at hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» gis status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde (Innst. S. nr. 61 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003))*

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 10 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet og Høyre 30 minutter hver, Fremskrittspartiet 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti 15 minutter hver, Senterpartiet 10 minutter, Venstre og Kystpartiet 5 minutter hver.

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

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

– Dette anses vedtatt.

**Petter Løvik (H)** (leiar for komiteen): Eg er svært glad for at Regjeringa har fått gjennomslag for dei aller viktigaste hovudpunkta og det aller meste i budsjettforslaget vårt. Eg har også lyst til å nytte anledninga til å takke Arbeidarpartiet for ein svært ryddig prosess, ein prosess der vi frå ulike utgangspunkt klarte å møtast i noko som vil gi konkrete resultat som absolutt bør vere til å leve med for alle. Det er svært viktig at det var resultatorienteringa som rådde i desse forhandlingane, at støynivået var lågt, og at alle ville kome fram til noko konkret. For det er trass alt det samferdsel, som andre saker, dreier seg om, at vi får gjort noko og ikkje berre får markert særstandpunkt.

Det er mange positive sider ved det budsjettet som er lagt fram. Noko av det viktigaste er den sterke auken i satsing på veg som vi har klart å få til også i år. Her ligg det ein auke på om lag 300 mill. kr på drift og vedlikehald, og det ligg ein auke på om lag 400 mill. kr frå i fjor på investeringssida. Og dette er, sjølv om både eg og mange kunne ønskt at vi hadde klart endå meir, eit betydeleg lyft og eit betydeleg skritt framover. Vi klarer også å halde oppe det høge løyvingsnivået frå tidlegare år når

det gjeld kollektivtrafikk, og i tillegg har vi fått momsreforma, som gjer at kollektivtrafikken totalt sett blir tilført om lag 500 mill. kr. Det er Regjeringa og eg trur også samferdselskomiteen sin intensjon at desse innsparingane skal kome kundane til gode i form av lågare prisar og/eller betre tilbod på kollektivnettet.

Det som vi også tek til å merke litt til i dette budsjettet, er at vi no kan begynne å hauste fruktene av det store omstillingsarbeidet som vi har gjort på vegsektoren. Her er no fjerdeparten av drifts- og vedlikehaldskontraktane på riksvegar ute på anbod, og innsparingane med den konkurranseutsetjinga vi har fått til, viser seg i enkelte tilfelle å vere opp imot 25–30 pst. Akkurat her er det ikkje Arbeidarpartiet vi vil takke for godt samarbeid, men Framstegspartiet, som har støtta regjeringspartia i dette arbeidet, som sant å seie har vore vanskeleg, og det har vore konfliktylt. Men det viser seg no at det har vore heilt rett å gjere dette som vi no begynner å sjå resultatet av.

Vi har sett det i luftfartspolitikken: Vi har sett at konkurranse nyttar, at vi kan få ned prisane, at vi kan få eit betre tilbod, og at vi kan hindre den nedgangen som vi har sett dei siste åra i luftfarten, ved effektive tiltak. Dette er ting som kjem passasjerane omgåande til gode gjennom lågare prisar og betre tilbod, men det vil også kome Avinor til gode ved at deira inntekter i svært sterk grad er relaterte til trafikkmengd.

Vi har også sett, som eg var inne på på vegsektoren, at fristilling, konkurranseutsetjing, får fram det beste når det gjeld produksjonen både i det tidlegare Vegvesenet, noverande Mesta AS, og i andre entreprenørbedrifter, og det gir oss meir veg igjen for pengane. Vi får både auka løyvingar, og vi får meir igjen for dei løyvingane som vi brukar ute på vegane.

Det er sjølv sagt ting som må justerast òg i dette opplegget, m.a. ser vi at konkurransen nok ikkje er effektiv nok. Det er Mesta og dei store entreprenørane som i svært sterk grad har klart å huke tak i desse drifts- og vedlikehaldskontraktane, og òg i ein svært stor del av vegbygginga og investeringane. Vi er nøydde til å gjere tiltak for å lette tilgangen òg for mindre entreprenørar, for mindre selskap som i samarbeid kan gå inn og yte ein innsats. Det har dei sagt seg interesserte i, og det er vår jobb å prøve å leggje til rette slik at dette kan skje.

Eg trur det viktigaste i åra framover, om vi skal sjå litt stort på det, er at vi klarer å få fleirtal for å halde fram med den reformpolitikken som vi har sett i gang i denne perioden. Eg trur det vil stå att som det viktigaste vi har gjort. Vi har fått auka investeringane, men vi har òg fått til ei omstilling som vi vidarefører på andre område, og det er absolutt på sin plass. Det er mykje betre tenester å hente ved å gå vidare med dette òg på andre sektorar enn vegsektoren.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg lurar på om det siste nærast var ein invitasjon til samarbeid med Fram-

stegspartiet i neste års budsjett. Men det var ikkje det eg skulle spørja om, det var jernbanen eg skulle spørja om.

Eg tykkjer Høgre er med på mange positive merknader om kollektivtransport generelt, og jernbane spesielt. Eg er glad for at det er lagt inn at det skal verte offentlege kjøp, altså subsidiering av nattoga på jernbanen. Det eg lurar på, er om Høgres signal til NSB er at dei berre kan leggja ned dagtoga med ein gong, fordi det ikkje vert aktuelt å ta dei inn under offentlege kjøp, eller at dei kan få ei utsetjing, iallfall til me behandlar NTP.

Så til denne sær sars flotte målinga av konkurranseutsetjing: Det er ikkje nytt når det gjeld veg, at det har vore konkurranseutsetjing. Det som er nytt, er at det no gjeld drift og vedlikehald, som representanten Løvik seier. Kan han forsikra meg og forsamlinga om at desse tala som det vert operert med, er å samanlikna likt med likt? Eller har ein gløymt å ta med dei meirutgiftene ein får til administrasjon når ein konkurranseutset drift og vedlikehald?

**Petter Løvik (H):** Nei, det var ikkje ein invitasjon som var spesielt retta til Framstegspartiet. Det var ein invitasjon til alle dei gode, byggjande kreftene i Stortinget – og dei er det mange av – til å vere med på å gjennomføre tiltak som kan gi oss endå betre samferdsel i åra framover.

Når det gjeld jernbane, er det heilt klart at vi har hatt ei sterk satsing på jernbane dei siste åra. Vi vil fortsetje med den satsinga, og det er Regjeringas klare målsetjing at vi skal halde fram med det høge nivået på investeringar i drift og vedlikehald. Vi skal òg i framtida kjøpe ein del tenester, det kjem vi ikkje unna så lenge vi har eit jernbanesystem i Noreg. Det er ikkje berre NSB som skal nyte godt av dette. Diskusjonen om kvar desse kjøpa skal skje, om dei skal skje i dei sentrumsnære områda, om dei skal skje på dagtog, på nattog eller på fjernstrekningar elles, er ting vi må kome tilbake til. Men vi vil halde oppe nivået på kjøp, ja.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Tidene forandrer seg. Og nå ser vi at gamle kampaner går sammen i budsjettet og blir enige om en budsjettavtale. Det er vel ikke lenge før man kan se konturene av en fusjon mellom de to partiene.

Men jeg må si at jeg reagerer når lederen i komiteen er oppe her og skryter av budsjettavtalen, at man har fått et løft på veisiden. For det er, etter mitt syn, ikke annet enn en stor bløff. Det som det er lagt opp til, er at det kommer 200 mill. kr ekstra til veibygging. Men da hopper man glatt over at man har lagt fram en tilleggsproposisjon som omprioriterer 482 mill. kr fra veibygging og til kollektivtransport. Og 482 mill. kr minus 200 mill. kr er 282 mill. kr mindre til veibygging og mer til kollektivtransport, som det er sagt i budsjettet.

Da spør jeg: Hvordan får man mer veipenger ut av det?

**Petter Løvik (H):** Den påstanden som representanten Svendsen kom med, er sjølv sagt ikkje rett. Det som

ein har gjort i tilleggsproposisjonen, er rett og slett å foreta ei praktisk ompostering av forsøksprosjekt som går i ein del fylke. Det har sjølvsagt ikkje noko med ompostering frå vegmidlar til kollektivmidlar å gjere i det heile. Slik sett har eg mine ord i behald.

Framstegspartiet skal vere heilt trygg på at vi ikkje kjem til å fusjonere, verken med det gamle Arbeidarpartiet eller med Framstegspartiet, som liker å kalle seg det nye Arbeidarpartiet. Det blir ikkje aktuelt i mi tid som Høgre-representant. Det kan eg forsikre representanten om.

Elles er det flott at Framstegspartiet foreslår meir pengar til veg. Men når vi ser kutta som går på sikkerheita langs kysten, rasing av Kystverket, kraftige kutt i Post- og teletilsynet som skal gjere at vi får konkurranse på desse områda på telesektoren som vi sårt treng, då blir det liksom litt billig når Framstegspartiet prøver å stå fram som eit vegparti.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Det pågår for tiden en offentleg debatt om de bevilgningene som nå vedtas for Avinor, er tilstrekkelige for å holde samtlige flyplasser på kortbanenettet åpne hele året. På den ene siden har ledelsen i Avinor signalisert at det kan være aktuelt med stenging av fire–fem flyplasser, helt eller midlertidig, og på den andre siden markerer statsråden at Avinor ikke har fullmakt til å gjøre det.

SV har i en merknad presisert at det innenfor rammen av årets budsjett ikke vil være anledning til å stenge noen av flyplassene, verken midlertidig eller helt, som følge av budsjetttrimmen. Den merkningen har ikke regjeringspartiene villet være med på, med den begrunnelse at man ikke ville drive med stortingsregjereri, som det ble det sagt.

Jeg vil gjerne spørre Petter Løvik, som leder av komiteen, om han kan bekrefte at det innenfor rammen av årets budsjett ikke er fullmakt til å stenge noen av flyplassene på kortbanenettet i 2004, verken midlertidig eller permanent?

**Petter Løvik (H):** Det har vore gjort ein kjempeinnsats frå Regjeringa og stortingsfleirtalet si side dei siste åra for å styrkje økonomien i Avinor. Det kjenner også representanten Geir-Ketil Hansen til. Vi har auka tilskottet ganske kraftig dei to siste åra. Vi har slutta å ta ut utbytte, slik som det blei gjort tidlegare frå det gamle Luftfartsverket, og vi har fatta tiltak for å auke trafikken, der vi gir Avinor eit større eigenfinansieringsgrunnlag. Alt dette har vi gjort fordi vi har sett ei krise i internasjonal lufttrafikk som også har verka inn på inntektene til Avinor, det tidlegare Luftfartsverket.

Det er heilt korrekt, som representanten Hansen seier, at Avinor ikkje kan leggje ned flyplassar. Det er det berre Stortinget som kan gjere. Eg er svært glad for at styret i Avinor har bekrefte at dette òg er deira syn, og at det inntrykket som vi fekk frå administrasjonen i Avinor tidlegare i veka, ikkje er tilfellet i dag. Så dette kan representanten Hansen vere roleg for.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** I politisk debatt i Noreg er det ofte slik at det beste vert det godes fiende. Slik kunne det òg vorte etter budsjettforliket mellom Arbeidarpartiet og regjeringspartia. Eg opplever at folk stort sett er positive til forliket, sjølv om mange tykkjer at vårt alternative budsjett er betre, og sjølv om mange ser uløyste problem. Det tykkjer eg er bra. Det syner at folk flest kanskje forstår meir enn me trur. Dei skjønar at me i forhandlingar må gje og ta, og dei er glade for at sir-kuset i dette huset vert redusert.

Eg, og mange med meg, skulle sjølvsagt ynskt at Stortinget hadde plussa på den snaue milliarden til samferdsle som Arbeidarpartiet hadde i sitt alternative budsjett. Eg er nokså sikker på at regjeringspartia heller ikkje hadde hatt så mykje imot det. Men slik vart det ikkje då alt kom på bordet og ein skulle verta samde om eit totalbudsjett. Resultatet er auke i løyvingane til sektoren på 250 mill. kr brutto, som delvis er dekt inn innanfor budsjettet og delvis utanfor, m.a. ved å forskyva løyvingane til omstilling i Mesta litt.

Auka løyvingar på 250 mill. kr handlar om verkelege pengar, ikkje TV-pengar, som Jens Stoltenberg kalla det i finansdebatten. Me i Arbeidarpartiet er vane med å verta vurderte ut frå kva resultat me får til, altså ut frå verkelege pengar. Eg er glad for at me i år kan by på nokre ekstra verkelege pengar i ein sektor der behova er nær sagt utømmelege.

Samarbeidet mellom Arbeidarpartiet og regjeringspartia har òg etter mi oppfatning vore konstruktivt og løysingsorientert med stor innsikt i kvarandre sine roller. Eg takkar for det og skal difor ikkje seia noko serleg om at våre samarbeidspartnarar ikkje har følgd opp det dei lova i Sem-erklæringa mv. Det er sagt så mange gonger før.

Sjølv om me i Arbeidarpartiet er mest opptekne av dei verkelege pengane, syner vårt alternative budsjett, som i denne samanhengen nok må kallast TV-pengar, korleis me ville prioritert dersom me hadde styrt. Eg må nok seia at eg er glad for, og ikkje så lite stolt over, at Arbeidarpartiet har eit alternativt budsjett med 920 millionar ekstra samferdslekroner. Det gjer at me i 2004 oppfyller våre lovnader i NTP og litt til. Eg innrømmer at det er ein del å ta att frå dei to føregåande to åra, men likevel.

Alle som var ute i valkampen, møtte krav om betre vegar, betre togtilbod, hyppigare ferjer osv. osv. I ei nokså ny undersøking om kor tilfredse folk er med offentlege tenester, svarer meir enn halvparten at dei er misnøgde med samferdsletilbodet. Å satsa meir på samferdsle ville føra til mindre misnøye blant folk. I tillegg ville det gjera det lettare å koma fram for både personar og gods.

Å satsa på veg og bane er næringslivssatsing. Me bur i eit land, langt borte frå det meste, og våre bedrifter over det ganske land har ganske store avstandsulemper samanlikna med bedrifter i land me konkurrerer med. Og så er det slik at der det er arbeid, der vil òg folk bu. Alt heng i hop med alt, som det er sagt så rett før.

Arbeidarpartiet sitt alternative budsjett syner at me er både eit kollektiv-/jernbaneparti og eit vegparti. Me meiner det er viktig at flest mogleg reiser kollektivt. For at det skal skje, må tilbodet verta betre. Tog, bane og trikk må gå oftare, dei må koma, og dei må koma når dei skal.

Sjølv om det òg er naudsynt med vegutbygging i sentrale strok, bør det satsast meir kollektivt dei komande åra. Me må flytta mest mogleg transport av folk og varer frå veg til bane. Difor løyver Arbeidarpartiet i sitt alternative budsjett nær 400 mill. kr ekstra til dette for 2004.

I beløpet inngår 50 mill. kr til investeringar. Dette vil auka framdrifta av pågåande prosjekt. Med Arbeidarpartiet sitt opplegg kunne spaden vorte stukken i jorda på Ganddal seinhaustes 2004. Men det som er resultatet, er at me i dag løyver 10 mill. kr til vidare planlegging av godsterminalen på Ganddal og dobbeltsporet Sandnes–Stavanger. I tillegg ber me Regjeringa, seinast i budsjettframlegget for 2005, om å koma med framlegg til oppstarttidspunkt av godsterminalen. Nokon har prøvd å laga ein motsetnad mellom godsterminalen og dobbeltsporet. Det er feil. Dette er to sider av same sak og heng nøye i hop. Det hastar med å få avklart oppstarttidspunkt for godsterminalen for å leggja til rette for at m.a. Linjegods A/S, som er den største kunden på godssida, skal halda fram med å vera det, og at dei får eit tilbod som aukar jernbanen som alternativ, ikkje minkar det. Oppslag i Stavanger Aftenblad i går kan tyda på at hausten 2004 er altfor seint for Linjegods A/S, og at dei i alle fall må ha avklart moglegheit for tomt og pris i løpet av kort tid. Det vonar eg statsråden merkjer seg.

Utbygginga av godsterminalen må starta fyrst. Så kan det godt vera at dette delvis kan gå parallelt med bygginga av dobbeltsporet, men det må skje på ein måte som ikkje fører til store meirkostnader eller til at mykje av godset må fraktast på veg i byggetida. Eg kan lova at eg vil arbeida hardt og mykje for at både godsterminalen og dobbeltsporet skal verta ein realitet så snart som mogleg. Jærbanen har vore ei suksesshistorie der talet på reisande vart nær firedobla på ti år. Når dobbeltsporet er på plass, trur eg det er eit realistisk mål å auka talet med ytterlegare 65 pst. eller 1,6 millionar reisande pr. år. Då ligg det til rette for at suksesshistoria får sitt bind 2.

Det går faktisk jernbanestrekningar gjennom 17 av våre 19 fylke. Jernbanen er sjølve livsnerven i enkelte lokalmiljø. Det er ikkje slik framstegspartiformann Hagen har sagt til Forbrukerrapporten: «Jernbane er en transportmetode som hører hjemme i fortiden, og som er fornuftig kun i sentrale strøk». Eg har merka meg at partiet hans lever etter dette framleis. På den andre sida er eg glad for at Høgre, som nok fyrst og fremst er eit vegparti, er med i viktige merknader om jernbane og kollektivsatsing. Det lover godt for framtida.

Kollektivtilbodet heng i hop med trafikken på vegen. Det er fyrst når dobbeltsporet Asker-Sandvika er ferdig om ca. to år, at me ser kor mange av dei som reiser med dei 80 000 bilane som trafikkerer strekninga kvart døger, som flyttar over til tog. I distrikta er vegen det viktigaste.

Arbeidarpartiet har ca. 500 mill. kr ekstra til veg i sitt alternative budsjett – til stamvegar, til riksvegar elles, til rassikring og til gang- og sykkelstigar over heile landet. Det har vorte svært godt motteke.

Resultatet av forliket er m.a. at i Sogn og Fjordane og Troms får dei 10 mill. kr til rassikring kvar, i Telemark får dei 10 mill. kr til dekkefornyng, i Vestfold får dei 10 mill. kr til gang- og sykkelstigar, og i Rogaland får dei 10 mill. kr til å byrja med utbetringa av E134 dei har venta på lenge. Då komiteen var der på besøk, klarte faktisk ikkje bussen å stoppa på denne strekninga. Og når dei i Hedmark får 5 mill. kr til planlegging av E6 Minnesund–Kolomoen, trur eg dette er viktigare for Moelven Industrier ASA enn skattelette.

Eg vil òg nemna Jondalstunnelen, eit viktig prosjekt Arbeidarpartiet har meint skulle få ei statleg overgangsløyving etter at ordninga med støtte til store fylkesvegprosjekt fall bort. Det står me ved, men me må koma tilbake til saka når ho er endeleg avklåra lokalt.

Eg er glad for at fleirtalet støttar

1. at me i Nasjonal transportplan skal få ein gjennomgang av konkurranse- og rammevilkåra i transportsektoren, her også kjørevegsavgifta på gods
2. at me føreset at departementet legg opp til ein grundig gjennomgang av spørsmål knytte til kalkulasjonsrenta i samferdslesektoren, som m.a. på veg er det dobbelte av det ho er i våre naboland, noko som m.a. fører til at Svindesundbrua vert vurdert som meir lønnsam frå svensk side enn frå norsk side
3. at me føreset at kontrahering av gassferjer vil skje i 2004

Det ryk rundt Avinor AS for tida. Lat meg seia det klinkande klart: Ingen flyplass i dette landet kan leggjast ned utan samtykke frå Stortinget. Slikt samtykke ligg ikkje føre, og eg er glad for at styret i Avinor AS har skjønt det. Men eg er på den andre sida irritert over at Avinorleiar Randi Flesland, utan at det var naudsynt, har skapt uro om dette. Eg føreset at departementet har teke høgd for den aktiviteten som dette krev, i budsjettframlegget sitt, slik statssekretær Ellingsen har bekrefta fleire gonger dei siste dagane.

Arbeidarpartiet har vore høgt på banen når det gjeld omstilling i Avinor AS. På same måte som dei tilsette har me forståing for behovet for omlegging og effektivisering, men dette har gått over stakk og stein. Eg er skuffa og ikkje så lite forbausa over at Avinor-styret valde å vedta det såkalla «Take-off 05»-programmet i full konflikt med dei tillitsvalde. Det er eg redd for vil visa seg å vera ei uklok avgjerd.

I Arbeidarpartiet er me uroa over at spørsmålet om lønnsemd vert stadig meir sentralt i samfunnet generelt og på samferdslesektoren spesielt. Det handlar i vår sektor om naudsynt infrastruktur for å skapa og oppretthalda arbeidsplassar, og dermed grunnlag for busetjing i heile landet. Når me snakkar om føresetnader, er kanskje ikkje føresetnadene særleg gode for at det skal bu noko anna enn bjørn og ulv i dette landet.

Eg vil til slutt ta opp forslag nr. 3, som Arbeidarpartiet fremjar i lag med SV og Senterpartiet.

**Presidenten:** Representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt har tatt opp det forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Jeg registrerte at Ausdal Starrfelt både nå i debatten og i media har stilt seg undrende til at Avinor kan komme til å måtte stenge enkelte flyplasser i perioder for å holde budsjettet sitt.

Jeg forstår ikke at det skulle føre til så mye undring, fordi Avinor opplyste oss om akkurat dette i komiteen. Og på spørsmål fra meg til departementet fikk vi bekrefte at de midlene på 100 mill. kr var inndratt av såkalte finanspolitiske grunner – altså de trengte pengene til noe annet. Derfor burde det ikke overraske Ausdal Starrfelt, og spesielt ikke når det gjelder disse 100 mill. kr for lite til Avinor, at dette kan skje. Slik jeg har oppfattet styret, har det ikke sagt at man ikke midlertidig kan komme til å måtte stenge flyplasser for å holde budsjettet, men at man ikke har myndighet til å gå til en permanent stenging. Derfor la også Fremskrittspartiet inn 100 mill. kr ekstra til dette i budsjettet.

Mitt spørsmål til Ausdal Starrfelt er: Hvis det viser seg at man må gå til midlertidige stenginger, vil Arbeiderpartiet gå i lag med Fremskrittspartiet for å sørge for at det kommer inn ekstra midler i revidert nasjonalbudsjett?

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** I budsjettframlegget står det ingen ting om at det ikkje er pengar nok til å driva flyplassane fullt ut. Tvert imot, det står at Samferdsledepartementet vurderer det slik at dei pengane som er lagde inn, er nok til å driva ut frå dei føresetnadene som er gjevne før. Det er eg nøydd til å godta.

At Avinor tilfeldigvis var på eit informasjonsmøte i komiteen mens me behandla budsjettet, synest eg ikkje har noko med dette å gjera. Eg høyrde heller ingen trussel om nedlegging av flyplassar, slik Randi Flesland har sagt. Det som vart sagt, var at det kanskje kunne verta aktuelt å redusera opningstida. Men sjølv det vil eg krevja rett til å vurdere om det kjem opp. Det er ikkje ein vanleg måte å behandla det på, så eg vil foreslå at statsråden og Randi Flesland tek ein prat om korleis ein skal gå fram for å koma fram til ei forståing i budsjettet.

Når det er sagt, vil eg seia at om statsråden kjem tilbake til Stortinget og seier at for å halda drifta oppe må me ha meir pengar i revidert nasjonalbudsjett, skal me vurdere det heilt ope.

**Heidi Sørensen (SV):** Antall reisende med kollektivtrafikk i alle de store byene gikk ned i fjor. Antall reisende med NSB gikk ned i fjor. Skal vi snu den utviklingen, trenger vi en kraftig satsing, en kraftigere satsing enn det som det var lagt opp til fra Regjeringen i forslaget til statsbudsjett. De kollektivreisende vil ikke merke en forskjell neste år på bakgrunn av det budsjettet som ble lagt fram av Regjeringen.

Det er trist å måtte slå fast at det er betongalliansen som har lagd flertall og sørget for at det har blitt mindre penger til viktige kollektivtiltak enn det Regjeringen

foreslo. Et for dårlig budsjett er blitt dårligere. Det er vanskelig for meg å skjønne hvordan Arbeiderpartiet kunne være med på å kutte 25 mill. kr i incentivordninger for kollektivtrafikken i de største byene.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg hadde ein far som var forskalingssnikkar, så eg har ikkje så mykje mot betong. Sjølv om det er brukt odiøst her, vil eg fråskrive meg den tolkinga av betong som Heidi Sørensen legg i dette.

Eg meiner at Heidi Sørensen tek heilt feil. Me har fått 50 mill. kr meir i verkelege pengar til kollektivtransport. Me hadde 400 mill. kr. Det burde kanskje Heidi Sørensen heller rosa oss for at me la inn i det alternative budsjettet vårt. Det er det som seier noko om i kva retning me vil.

Det er mogleg det er dumt å koma med eit motangrep i ein svarreplikk, men eg kan ikkje dy meg. Når ein ikkje finn eitt ord om næringslivspolitikkk knytt til samferdsle i SVs alternative budsjett, når dei ikkje bryr seg om at folk skal ha noko å leva av, tykkjer eg det vert eit litt billeg poeng. Men me er òg eit kollektivparti, eit tungt kollektivparti, men ikkje berre det. Me er òg eit vegparti.

**Jan Sahl (KrF):** La meg også først få lov til å takke Arbeiderpartiet for en svært ryddig og konstruktiv budsjettprosess. Regjeringspartiene og Arbeiderpartiet har stort sett sammenfallende merknader i hele budsjettinnstillingen. Vi fant også sammen i behandlingen av Dokument nr. 8:121, Hurtigrutemuseet, og fikk etter vårt syn den saken inn på et rett spor.

Men så til utfordringen: Representanten Starrfelt berørte prosessen i Avinor. Det gjorde hun også til NTB den 3. desember, der hun uttrykte sterk mistillit til prosessen. Men så sier hun videre:

«I tillegg til at det er skapt usikkerhet om flysikkerheten,»

Da spør jeg: Hvem har skapt usikkerhet om flysikkerheten? Hvilket grunnlag er det for en slik uttalelse? Ser ikke representanten Starrfelt at hun selv skaper usikkerhet med sine uttalelser? Kanskje er nettopp det hensikten. Er det ikke slik at vi som politikere skal forholde oss til Luftfartstilsynet som rette instans til å vurdere flysikkerheten?

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg er samd i at det er Luftfartstilsynet som skal vurdere flytryggleiken. Det som er ganske skremmande i denne prosessen, er at dei ikkje har uttalt seg om den omlagginga som no er vedteken av styret i Avinor AS. Det står att å sjå kva dei seier.

Eg bygger mi uro og min redsel på at det er sentrale fagfolk i Avinor som meiner at dette går på tryggleiken laus. Det einaste me i Arbeidarpartiet har bede om, er: Bruk litt meir tid, slik at beskrivinga av det som verkeleg skjer, vert samanfallande hjå dei tilsette, leiinga og deretter styret, slik at me kan vera heilt trygge på at alle er samde om at dette ikkje går på tryggleiken laus. Dersom det er tilfellet at styret har så god ei sak som dei meiner, burde dei kunna gje ytterlegare nokre veker til drøfting

saman med dei tilsette, slik at dei kan verta samde om at det er tilfredstillande. Det er jo slik at dei tillitsvalde og dei tilsette i Avinor òg er fagfolk.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Når SV omtaler Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som «betongalliansen», lurar jeg på hva Fremskrittspartiet er. Det kunne vært litt interessant å få vite.

Fremskrittspartiet vil i samferdselspolitikken arbeide for miljø, sikkerhet, transportøkonomi og framkommelegheit. Transport av varer og passasjerer skal skje i fri konkurranse og med full marknadsstyring. Fremskrittspartiet mener at en konkurranse mellom jernbanetransport, sjøtransport, lufttransport og veitransport må skje uten at noen av aktørene må betale en avgift for å finansiere andre transportformer. Det betyr at Fremskrittspartiet ikke vil bruke avgifter som er pålagt bilistene, for å finansiere drift og vedlikehold av jernbane, eller andre typer transportformer. En slik kryssubsidiering fører til at transportørane velger en transportløsning som koster samfunnet større beløp enn hvis en fri konkurranse mellom transportformene fikk virke. Det er av den største betydning å satse på de mest hensiktsmessige transportmidlene i forhold til de transportoppgaver som skal løses. Dette vil gi en mer kostnadseffektiv bruk av offentlige ressurser innanfor samferdsel og vil i tillegg føre til en mer rettferdig fordeling av kostnadene mellom de ulike transportformene.

Fremskrittspartiet legger til grunn i sine vurderingar av prosjekter at de skal være lønnsomme. Det betyr at de har høy kost-nytteeffekt. Ved beregning av nytte-kost legges det også til grunn en kalkulasjonsrente. I Norge er denne renten særdeles høy og varierer fra kollektivreiser, som har 5 pst., til luftfart, der renten er 10 pst. Det hevdes fra Regjeringa at denne renten er satt ut fra faglige vurderingar, noe Fremskrittspartiet finner lite troverdig. Det er verd å merke seg at mens renten varierer fra 5 pst. til 10 pst. i Norge, er den 4 pst. i Sverige og 6 pst. i Danmark. Dette fører bl.a. til at bygginga av Svinesundsbroen, som er utfartsåren til Europa for Norge, er ulønnsom for Norge å bygge, mens den er lønnsom for Sverige. Dette er et klart eksempel på at kalkulasjonsrenten i Norge er feil og må senkes. Spesielt viktig er dette for veiprosjekter, der den norske renten på 8 pst. er dobbelt så høy som i Sverige, der den er 4 pst.

Fremskrittspartiet mener at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt i landet. Samferdselsnettet må derfor ses i en helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd veinett av høy standard være avgjørende for at næringslivet skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringar og vedlikehold av veinettet høyst.

Muligheten for bruk av bil, til både arbeidsformål og rekreasjon, er positivt og bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, som hurtighet, fleksibilitet og ikke minst økonomi. Fremskrittspartiet er bekymret for utviklinga med samferdselens stadig reduserte andeler av nasjonalbudsjettet. Fra 1986, hvor andelen av nasjonalbudsjettet var 8,2 pst., har det vært en jevn nedgang til det siste oppdaterte år, som er 2002, hvor andelen er redusert til 3,5 pst. av nasjonalbudsjettet. Fremskrittspartiet legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett at denne trenden snus, og at det i framtida satses på utbygging av veinettet. Konkurranse er et sunt virkemiddel for å få et best mulig produkt ut av minst mulig penger, både fordi det gir alle aktørene i markedet de samme mulighetene til å delta, og fordi det sparer skattebetalerne for unødvendige utgifter.

Konkurranse egner seg meget godt innanfor samferdsel. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å bruke konkurranse i størst mulig utstrekning. Kollektive transporttilbud skal utføres av private bedrifter etter marknadsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene. I de områder hvor det ikke er mulig å drive kollektivtransport med overskudd, og hvor det offentlige av spesielle grunner ønsker å opprettholde et tilbud, skal tilbudet basere seg på konkurranse mellom transportselskapene, basert på anbud.

Selv om det er kostbart å fly i Norge, har inntreden av det norske flyselskapet Norwegian Air Shuttle vist at konkurranse på det innenlandske markedet virker. Prisene er kraftig redusert, og rutetilbudet forbedres stadig. Også på det internasjonale markedet har opprettelsen av flere lavprisselskap tvunget prisene ned til og fra Norge. Fremskrittspartiet ønsker å opprettholde et godt flytilbud rundt om i landet, men dette tilbudet må basere seg på konkurranse og til enhver tid være tilpasset det reelle behov for flytransport. Fremskrittspartiet mener at hvis ulønnsomme flyplasser skal opprettholdes, må dette gjøres ved bevilgningar over statsbudsjettet og ikke gjennom et system hvor flypassasjerer må betale en ekstra flyplassavgift, slik systemet har vært fram til i dag. Det nytter ikke å gjøre som Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, nemlig å stå og klø seg i hodet når Avinor sier at de sannsynligvis må stenge enkelte flyplasser for trafikk på grunn av at disse partiene tok 100 mill. kr fra dem. Hvis disse partiene ikke forstår at slike vedtak har konsekvenser, ja, da har ikke bare de et problem, men de har skapt et problem for dem som bruker det regionale flyplassnettet.

Jernbanen er lite egnet som en effektiv transportform i et land som Norge, hvor det er liten befolkningstetthet. Når det gjelder transport av personer, bør det legges opp til fri konkurranse mellom de forskjellige transportformene uten noen form for kryssubsidiering. Ut fra dette vil det derfor være ønskelig i langt større utstrekning å satse på bygging og vedlikehold av veinettet, framfor investeringar i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB. I flere områder har etablering av ekspressbussruter vist seg å være en suksess. De reisende går over fra å reise med tog til å reise med buss. Bakgrunnen for dette er selvfølgelig

at de nye bussene er mer komfortable, i tillegg til at bussene er langt mer fleksible enn tog. For Fremskrittspartiet er det ulogisk å satse på togtransport der kundene velger å reise med buss. I årets budsjett blir det brukt 1 416 mill. kr av skattebetalerne penger til å kjøpe tjenester fra NSB AS. I tillegg blir det brukt 4 800 mill. kr av skattebetalerne penger for å investere i og drive jernbanelinjene. Dette til tross for at billettprisen for en bussreise normalt er langt lavere enn samme reise med tog.

Varer som sendes med jernbanen, blir fraktet til og fra jernbanevognene med lastebil, noe som fordyrer transporten betydelig. Når en så vet at transportstrekningene med tog er forholdsvis korte, fører dette til at veitransport kommer billigere ut. Selv om godstransport over store avstander med dagens subsidiering kan komme rimeligere ut for kunden, må en ha med seg subsidieelementet som ligger i kostnadene i forbindelse med investering og drift av jernbanelinjen. Hvis de midlene som i dag brukes til investeringer og drift av jernbanelinjen, ble brukt til investeringer i veiene, ville dette gitt store besparelser for skattebetalerne, samtidig som konkurranseevnen ville blitt betydelig styrket for næringslivet.

Norge har en lang kyst med mange fjorder. Derfor vil bruk av båt for å frakte både mennesker og varer være en effektiv løsning. Fremskrittspartiet ønsker derfor at det blir full konkurranse om ferjedrift, og at besparelsene i forbindelse med dette kommer kunden til gode gjennom lavere billettpriser. Fremskrittspartiet har registrert at flere eksportører og trafikkelskaper rundt om i landet klager på at det er for få ferjeavganger, noe som fører til ekstra kostnader for næringslivet. Dette fører igjen til at de taper i konkurransen med andre. Derfor foreslår Fremskrittspartiet at det bevilges mer penger til ferjedrift, slik at anløpsfrekvensen kan økes. Dette vil spesielt styrke næringslivet i Distrikts-Norge.

Fremskrittspartiet viser til at bevilgninger til veiinvesteringer etter det framlagte budsjettforslag ligger ca. 1,5 milliarder kr etter vedtatt Nasjonal transportplan. Når en i tillegg legger til grunn Sem-erklæringen, med økte veibeilgninger på 600 mill. kr pr. år utover NTP, vil etterslepet ligge på 3,3 milliarder kr, og det er ikke akseptabelt. Fremskrittspartiet vil derfor satse på veivedlikehold og øke denne bevilgningen med 800 mill. kr. Videre foreslås det å øke bevilgningene til veiinvesteringer med 3,4 milliarder kr. Selv om Fremskrittspartiet er imot bompengeneinnkreving, vil det være naturlig at de midlene som er innbetalt gjennom bomstasjoner, brukes til veiinvesteringer og ikke til kollektivløsninger, og at disse midlene brukes i de områdene som de er innkrevd i.

I mange områder er ferjetransport helt avgjørende for et eksportrettet næringsliv. Få avganger har ført til at mange bedrifter har problemer med å få produktene ut i markedet til rett tid og til rett pris. Derfor har Fremskrittspartiet lagt inn 45 mill. kr ekstra, slik at det kan etableres flere avganger. Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse burde, for å utligne ulempe med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet.

Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til veiformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig som trafikkveksten har vært sterk og ulykkesfrekvensen negativ. For Fremskrittspartiet er det åpenbart at det er en klar sammenheng mellom mindre penger til veiformål på den ene siden, og økt trafikk og flere ulykker på den andre siden. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å forsere utbyggingen av veinettet i Norge, samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og mer lønnsomhet for næringslivet. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Kyst-Norge. Fremskrittspartiet er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen veisektoren bompengefinansieres. I 1994 utgjorde bompengene 18,6 pst. av de samlede investeringer i riksveinettet, mens det for 2004 er foreslått fra Regjeringen at andelen skal økes til 33,1 pst. Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går Fremskrittspartiet på det sterkeste imot.

Fremskrittspartiet vil understreke at budsjettforslaget fra Regjeringen innebærer en reell nedgang i og en kraftig nedprioritering av en sektor som er fundamentet for videreutvikling og vekst i Norge. Budsjettet følger trenden fra foregående år, der samferdselssektoren har opplevd tilbakegang, med den følge at nødvendig vedlikehold ikke blir utført, igangsettelse av anlegg drives urasjonelt, og nye anlegg ikke blir startet. Konsekvensene av en slik politikk er at det nå er flere ansatte i anleggsbransjen som enten går på tomgang eller er ledige. I høringer med samferdselskomiteen opplyste Byggenæringens Landsforening at det gikk ca. 7 000 anleggsarbeidere ledige. Fremskrittspartiet ønsker å sette disse i arbeid, slik at landet kan bygges videre. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, er Fremskrittspartiet redd for at en relativt stor del av anleggsnæringens arbeidskraft og kompetanse går tapt.

Jeg tar opp de forslag som vi har fremmet, og dem som vi er medforlagsstillere til.

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

Det blir replikkordskifte.

**Sigrun Eng (A):** Eg lurar litt på Framstegspartiets jernbanepolitikk. Kva er den? Ein vil ha 100 mill. kr i auka køyrevegsavgift, innføring av ei ny avgift på kombinerte transportar, reduksjon på 400 mill. kr til investeringar, investeringar som no går til dobbeltsporet Skøyen-Asker. Ønskjer ikkje Framstegspartiet tidsmessig jernbane i det sentrale Noreg? Ein vil ha 680 mill. kr i reduksjon til persontransport, altså dyrare for pendlarane. Korleis ser Framstegspartiet for seg dei trafikale problema løyste i Oslo, når Oslo vil ha reduksjon i busstrafikken? Og som om ikkje dette er nok: Vedlikehaldsposten blir redusert med nesten 1 milliard kr. Er det den siste spikaren i kista?

Eg ønskjer å utfordre Framstegspartiet på kva som er deira jernbanepolitikk.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Spørsmålet viser at representanten Eng ikke har forstått så mye, når hun tar opp at man skal øke kjøreveisavgiften på jernbane med 100 mill. kr. 100 mill. kr er kostnaden man skal betale for å bruke linjen, på lik linje med at man for lastebiler og trailere i dette landet betaler dieselavgift, årsavgift, omregistreringsavgift – store beløp for å få lov å bruke veinettet. Derfor er det en vridning mellom transportformene.

Man må ha med seg at bilbrukerne i dette landet betaler inn nærmere 45 milliarder kr i totale avgifter og bompenger for å bruke veinettet. Man bruker totalt 11–12 milliarder kr på veinettet. Bilistene subsidierer altså jernbanen. Jernbanen mottar store subsidier over statsbudsjettet. Vi ønsker å vri dette slik at godstransport på vei, som er en netto bidragsyter, kan bli billigere, ved at avgiften senkes for bilene.

**Petter Løvik (H):** Sjølv om krona har to sider, kan ho brukast berre éin gong. Det lurar eg av og til på om Framstegspartiet har forstått. Eg føler at når det gjeld samferdsel, brukar dei dei same pengane ikkje berre to gonger, men mange gonger.

Siste månadene har Framstegspartiet lagt fram private forslag, såkalla Dokument nr. 8-forslag, gong etter gong etter gong for å løyse mange viktige vegspørsmål, i storleik totalt ca. 100 milliardar kr, fullstendig statleg finansierte og ferdigstilte innan 2010. Dette vil seie minst 10 milliardar kr i året, sannsynlegvis 15. I sine budsjett innanfor ramma er det ein brøkdel av dette Framstegspartiet foreslår. Sjølv om dei i finansinnstillinga får utfolde seg utan grenser, har dei berre 5 milliardar kr til veg, altså ein liten del av dette.

Eg har lyst til å spørje representanten Kenneth Svendsen: Korleis heng dette saman? Er det ikkje samanheng mellom dei private forslaga og budsjettet til Framstegspartiet?

**Kenneth Svendsen (FrP):** Jo, det er sammenheng i vårt budsjettforslag, i motsetning til når Regjeringen går inn i budsjettallianser, når man hører statsministeren stå på talerstolen her og si etter at de har gått inn i et samarbeid med Fremskrittspartiet, at nå går vi i rett retning! Året etter går man inn i et samarbeid med Arbeiderpartiet, og man går fremdeles i rett retning! Jeg lurer på i hva slags retning man er på vei til å gå.

Det vi har foreslått i hvert eneste budsjett, unntatt i år, og det har å gjøre med at planleggingen i departementet har vært så liten at man ikke kunne gå til større investeringer, er 5,7 milliarder kr ekstra pr. år. Det er 57 milliarder kr på ti år. Så vi har finansierte alle våre forslag til utbygging i vårt budsjett. Vi driver ansvarlig budsjettpolitikk.

**Presidenten:** Det er store muligheter for at statsministeren hadde minst 50 pst. rett!

**Heidi Sørensen (SV):** Det at Fremskrittspartiet først og fremst er et parti for dem som vil bruke mest mulig

bensin, er ingen nyhet. Men jeg har faktisk registrert at Fremskrittspartiet i hvert fall på ett område ikke er så glad for at det skal flyte med olje, og det er langs kysten, i forhold til den utfordringen vi har på oljevernberedskapen med den økte frakten av olje som nå skjer fra Murmansk. Det har jeg registrert både i media og også her i salen. Fremskrittspartiet er høyt på banen for å få til en bedre beredskap. Da forundrer det meg ganske kraftig at Fremskrittspartiet i budsjettet foreslår å kutte den posten hvor vi bevilger midler til oljevernberedskap langs kysten. Den posten hvor vi bevilger midler til slepebåtkapasitet langs kysten, velger Fremskrittspartiet å kutte med 179 mill. kr. Blir det bedre oljevernberedskap av det?

**Kenneth Svendsen (FrP):** Jeg hadde håpet å få vite hva slags allianse vi tilhørte, siden vi ikke var med i betongalliansen.

Påstanden om at vi ønsker å bruke mest mulig bensin, er totalt feil. Det er faktisk SV som gjør det. Vi har i vårt alternative statsbudsjett gang på gang foreslått at engangsbilavgiften på personbiler skal reduseres kraftig. En av grunnene til det er nettopp at vi ønsker at moderne teknologi skal kunne brukes i nye biler, og at vi kan få en utskifting av bilparken, slik at bilene forurensere mindre og bruker mindre bensin. Vi er selvfølgelig for at bilene skal bruke mindre bensin.

Så til kutt: Vi har kutt på mange poster. I motsetning til da Høyre hadde sin storhetstid, og en ønsket effektivisering innenfor offentlig sektor, ønsker vi effektivisering innenfor de forskjellige sektorene, også innenfor det området som gjelder Kystverket. Det kommer vi til å fortsette med. Men vi har også sagt helt klart at oljeberedskap er en prioritert oppgave for oss, og det skal det komme penger til.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er avsluttet.

**Heidi Sørensen (SV):** Et samferdselsbudsjett består av mange små og mange store saker. Mange av dem har vært kommentert, og jeg skal også kommentere noen av dem.

Jeg vil starte på kysten. Jeg vil starte med det som jeg betrakter som en av de største miljø- og sikkerhetspolitiske utfordringene vi har i Norge. Det er vårt ansvar for å verne om og ta vare på det utrolig rike miljøet vi har i Barentshavet og langs kysten, ikke minst utenfor Lofoten. Det foregår nå en frakt av olje fra Murmansk langs denne kysten som har økt voldsomt de siste årene, og som vi blir forespeilet vil komme til å øke enda kraftigere i tiden framover. Dette setter vår beredskap på prøve på en måte vi ikke har vært utsatt for tidligere. Det gjør at dette er et spørsmål som vi er nødt til å bruke mer tid på og jobbe mer med, om vi skal være sikre nok.

Miljøverdiene i området Lofoten–Barentshavet er uomtvistelige. Det er det havområdet i verden med den rikeste proteinproduksjon. Det er vårt primære matfat, og vi vil ha verdiskaping fra dette området i lang, lang tid etter at all olje som eventuelt måtte befinne seg der og andre steder, er oppbrukt. Et av våre aller største ansvars-

områder internasjonalt er å klare å forvalte dette området på en slik måte at de som kommer etter oss, kan få høste og nytte av det på samme måte som det vi kan i dag.

Regjeringen har lagt fram hva den ser for seg av styrket beredskap framover i forhold til denne utfordringen, og det er varslet – og det er jeg veldig glad for – en egen stortingsmelding om oljevernberedskapen langs kysten. Et flertall i komiteen velger i innstillingen å gi uttrykk for at man foreløpig ikke kan si at den slepebåtkapasiteten som Regjeringen har forespeilet, er tilfredsstillende. Vi har sett bakgrunnen for Veritas' beregninger. Veritas har regnet ut at skal en ha en tilstrekkelig slepebåtkapasitet, trenger en, hvis alle oljetankerne går fire nautiske mil utenfor kysten, 28 båter, fra Nordland, Troms og Finnmark. Hvis oljetankerne går tolv nautiske mil utenfor kysten, trenger en fire båter. Regjeringen har lagt seg på et minimum og forutsetter at alle tankbåtene skal gå tolv nautiske mil utenfor kysten. Så vet vi samtidig at Kystverket har sendt ut på høring og skal ha klart fra 1. januar obligatoriske seilingsleder som befinner seg mellom fire og tolv nautiske mil. Det betyr at Regjeringen har valgt en minimumsløsning for antall slepebåter i området. Slik jeg ser det, er ikke en minimumsløsning i dette sårbare området tilfredsstillende.

Vi har fremdeles heller ikke fått de risikoberegningene vi har ønsket oss i forhold til sannsynligheten for uhell. Veritas jobber for Olje- og energidepartementet med å lage utredninger om permanent olje- og gassvirksomhet i Barentshavet–Lofotenområdet, og der har man laget noen slike risikoberegninger som kan gi oss et lite bilde av den utfordringen vi står overfor. Den utredningen konkluderer med at vi kan se for oss ett uhell i transport av olje hvert 10.–15. år. Det betyr at vi må regne med at det kommer til å være et slikt mindre uhell før 2020. De har også regnet ut at et uhell i «Prestige»-størrelsen vil skje hvert hundrede år. Det betyr at det er faktisk 12 pst. sjansse for at et slikt uhell vil skje før 2020. Det er en russisk rulett med vårt aller største internasjonale ansvar, som vi ikke kan være med på. Men vi imøteser en behandling av oljevernmeldingen, og vi imøteser et større engasjement for å møte en av våre største miljø- og sikkerhetspolitiske utfordringer.

Så har jeg lyst til å si noe om den nedgangen vi opplever i antall passasjerer som velger å reise kollektivt, det være seg jernbane eller kollektivtrafikk, i de største byene. Det er første gang på veldig mange år at vi opplever det, og det er en dramatisk utvikling og en trend vi er nødt til å snu før den blir vedvarende. Jeg kan ikke se at de tiltakene som Regjeringen har satt i verk, er nok til å snu denne utviklingen.

Komiteens leder har redegjort for at man ikke ønsker å satse noe mer på jernbane enn det man gjør i dag. Man ønsker heller ikke å ta noen grep i forhold til å prioritere annerledes. Det komiteens leder tydelig sier, er at den forvitringen av jernbanen vi opplever, skal fortsette. Det er trist for norsk jernbanepolitikk. Det er slik i dag at vi er verdensmestre i å kjøre jernbane på enkeltsporede strekninger. Det er ingen som er flinkere enn oss til det. Vi har nesten ikke dobbeltspor. Jeg synes det er helt utro-

lig at en del av våre jernbanestrekninger, som ble bygd ikke i forrige århundre, men i århundret før det igjen, faktisk er i stand til å konkurrere med en del motorveier som er bygd relativt nylig. Vi vet hvor transporteffektiv jernbanen er i de aller mest sentrale strøkene, og hvor mange passasjerer vi er i stand til å få fraktet. Og ikke minst på godssiden: Det er da vel egentlig ingen som ønsker at det skal komme enda flere trailere på veiene. Vi hadde da vel heller ønsket å få mer gods over på jernbane. Hadde vi bare fått opp ett godstog tur-retur mellom Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger og Oslo–Trondheim i tillegg til det vi har i dag, hadde vi på årsbasis kunnet fjernet 52 000 trailere fra veiene. Det hadde vært fantastisk.

Jeg har lyst til å rose Regjeringen for momsreformen. Dette er et forslag som SV har fremmet mange ganger tidligere, men jeg synes det står respekt av at man har klart å få det gjennom, selv om vi hadde ønsket oss en nullsats. Jeg vil gjerne utfordre Regjeringen til å gå videre med det gode arbeidet man har gjort der. Jeg synes også det er riktig å si at ved å lage en slik ordning, premierer man og de fylkene som selv satser mest på kollektivtrafikk.

Når det gjelder incentivordningen for kollektivtrafikken for de store byene, var jeg skuffet over at Regjeringen ikke kom med det Venstre lovet i valgkampen, en incentivordning på 200 mill. kr. Men jeg var sjokkert da forliket med Arbeiderpartiet kom, da asfaltalliansen klarte å kutte i incentivordningen med ytterligere 25 mill. kr. Det synes jeg er et særdeles dårlig signal det første året den ordningen skulle tre i kraft. Vi har tro på ordningen. Vi tror det er riktig tenkt. Vi synes departementet har lagt opp til kloke vurderinger i forhold til hvordan de midlene skal brukes, og vi er interessert i at den potten blir så stor som overhodet mulig. Vi kan ikke være bekjent av at vi har så lav tillit til de kollektive transportmidlene i de største byene, slik det er i dag. Det er for ille at man opplever at det legges ned trikkelinjer i Oslo, og at to fylker, Oslo og Akershus, krangler om hvem som skal drifte Kolsås-banen. Vi er nødt til å skjære igjennom og si at vi må ha på plass et fornuftig kollektivsystem.

La meg til slutt bruke litt tid på en sak som jeg oppfatter som stor, men som ikke har fått så mye omtale, og som kanskje heller ikke vil bli omtalt så mye senere i dag. Det gjelder den satsingen som vi neste år skal ha på hydrogen. Vi er veldig glad for at det er satt ned et hydrogenutvalg, og at man har som ambisjon at man skal få testet ut hydrogenteknologi neste år. Dette kan være med på å gjøre det mulig å redusere utslippene av farlige klimagasser for transportsektoren i framtiden kraftig. Det er et viktig tiltak. Skal man klare å se noen løsninger i framtiden – selv om det ikke kommer til å være flust med hydrogenbiler neste år eller årene etter det, eller kanskje i hele denne stortingsperioden – er det vi som har ansvar for å sette i gang utviklingen av den teknologien som har kimen i seg til å bli framtidens teknologi for mer miljøvennlig samferdsel.

Jeg vil ta opp de forslag som SV står alene eller sammen med andre om.

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

Det blir replikkordskifte.

**Bjørgulv Froyn (A):** Næringspolitikk er fremmedord i SV. Det demonstrerer de med tydelighet i sitt budsjettforslag. Det er viktigere for SV å satse på sykkelstier alle steder i dette landet med mer enn 5 000 innbyggere. Det er en tydelig milliardinnsats, og mitt spørsmål til SV er i første omgang: Skal banetransporten skje ved sykkel i framtiden, i SVs framtidssamfunn?

Kan SV i tillegg forklare meg hvorfor en reduksjon i incentivordningen for kollektivtrafikk på 25 mill. kr tilsvare forskjellen mellom himmel og helvete?

Til sist vil jeg bare minne SV om hva de presenterer om jernbane: Med SVs millimeterperspektiv på miljø tviler jeg på at dagens Bergensbane noen gang ville blitt bygd.

**Heidi Sørensen (SV):** Min medrepresentant fra Oslo, representanten Froyn, kommer med en alvorlig beskyldning. Han påstår at jeg mener at Regjeringens forslag til incentivordning er himmel, og at kuttet, som Arbeiderpartiet er ansvarlig for, er helvete. Det har jeg da aldri sagt. Jeg sa at det man fikk til i det budsjettforliket, var å gjøre et dårlig forslag fra Regjeringen enda dårligere ved at asfaltalliansen tro til og sørget for at det ble kutt der vi aller helst hadde sluppet å se det.

Når det gjelder sykkel, er jeg fryktelig stolt av at SV er et parti som tør si at vi satser på sykkel. Det er det eneste transportmidlet som gjør oss friske, som gjør at vi kommer i bedre form, og som er hundre prosent miljøvennlig. Noen av oss kan til og med tro at vi blir litt pene i tillegg. Så har jeg også registrert at Arbeiderpartiets helsepolitiske talsmann, Bjarne Håkon Hanssen, her er helt enig med meg. Jeg ser fram til den videre diskusjonen om det.

**Anne Berit Andersen (H):** I sitt alternative budsjett foreslår SV å øke bevilgningene til jernbane med 460 mill. kr. Forslaget salderes med å rasere stamveutbygging i sentrale strøk. Jeg ser på dette som helt useriøst. Jeg vil nevne noen av prosjektene: Fjernstyring av Nordlandsbanen, sikkerhet i Lieråsen tunnel, Lysaker stasjon, dobbeltspor Lysaker–Sandvika, Ski stasjon, dobbeltspor Oslo–Ski, dobbeltspor Sandnes–Stavanger osv.

Dette er sikkert gode prosjekter, men det innebærer i stor grad å gi oppstartsbevilgninger til prosjekter som vil koste mangfoldige milliarder, og som gir enorme bindinger de kommende år – bindinger som i årene framover vil kreve langt større investeringsbudsjett for at en skal ha rasjonell framdrift, enn det SV foreslår i 2004. Hvor stort må SVs investeringsbudsjett være i 2005, hvis alle de prosjektene som SV nå foreslår i 2004, skulle hatt en rasjonell framdrift?

**Heidi Sørensen (SV):** Jeg er fryktelig stolt av alle de prosjektene som representanten Andersen listet opp. Ikke minst har vi i år prioritert og lagt inn de prosjektene som

Jernbaneverket selv sier kan gjennomføres og avsluttes i år, og som vil ha stor sysselsettingseffekt. Vi skaper en arbeidsplass for hver million vi investerer i Jernbanen. Fjernstyring av Nordlandsbanen – SV har foreslått 40 mill. kr til det – er et av Jernbaneverkets egne høyt prioriterte tiltak, og det kan gå inn som konjunkturmidler. Det er også inne i SVs sysselsettingspakke for 2004.

Et annet prosjekt som jeg er ualminnelig stolt av, er sikkerhetsprosjektet i Lieråsen tunnel. Jeg er kjempeglad for å ha foreslått det, uansett om det også er et prosjekt som kan avsluttes i 2004.

Og så skal vi komme tilbake til Nasjonal transportplan og se de store linjene. Mitt problem i denne stortingsperioden er at jeg ikke klarer å oppfylle SVs lovnader fra forrige jernbanebudsjett.

**Thore A. Nistad (FrP):** SV snakker nå varmt om hydrogen-teknologien, og at det skal bli så fint i framtiden. Det tror også jeg. Men hvor mye vil SV, som er veldig skeptiske og negative til biler, avgiftsbelegge disse bilene med? I dag har vi nye biler som har en tredjedel eller halvparten av det de gamle bilene har av utslipp. Toyota har kommet med noe som heter hybridbil, som går både på batteri og bensin, og den bruker vel 0,4 liter pr. mil. SV har vel aldri prøvd seg på å senke avgiftene på nye biler og heller ikke på hybridbilene. Hva vil de da gjøre når hydrogenbilene kommer? Vil disse også avgiftslegges like hardt som de andre, mer miljøvennlige bilene vi i dag har på veiene?

**Heidi Sørensen (SV):** Representanten Nistad må ha fulgt ualminnelig dårlig med i det siste. Enten må han ha vært bortreist, eller så har han ikke gidde å lese verken finansinnstillingen eller vår egen budsjettinnstilling.

Det er sånn i dag at biler som er elektrisk drevet, ikke er avgiftsbelagt. Jeg vet ikke om representanten Nistad har registrert det, men det var bl.a. et av SVs krav i gamle dager. Vi foreslo i finanskomiteen i år at hydrogenbiler skal likestilles med elektrisk drevne biler når det gjelder avgifter, sånn at vi kan få introdusert noen av dem. Det ble faktisk en flertallsmerknadsmerknad ut av det, der vi bad Regjeringen i hvert fall vurdere å innføre det samme regimet for biler drevet av hydrogen som biler drevet av elektrisitet. Jeg har sett at flere representanter fra Regjeringen har vært ute og flagget dette som en stor seier, så jeg regner med at det blir en realitet.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over.

**Odd Holten (KrF):** Samferdsel er viktig for folk flest. I et samfunn som preges av stadig større tidspress, er det viktig at vi gjennom samferdselspolitikken bidrar til at folk kan reise mer effektivt mellom hjem og arbeidsplass, og når de skal besøke familie og venner. Gode samferdselsløsninger vil gjøre hverdagen enklere for folk flest.

En aktiv samferdselspolitikk handler også om å gjøre ferdsele tryggere for de reisende. Altfor mange blir alvorlig skadet eller omkommer i trafikken i dag, beklage-

ligvis. Svært mange nordmenn har mistet noen som stod dem nær, i en trafikkulykke.

Samtidig er samferdselspolitikk et redskap for å fremme helse og miljø, ikke minst rundt de store byene, der luftforurensing er et alvorlig helseproblem. Luftforurensingen forårsaker mange dødsfall hvert år. En mer miljøvennlig samferdselssektor er dessuten nødvendig dersom Norge skal nå sine forpliktelser om reduksjon av klimagassutslippene.

Og ikke minst: Samferdselspolitikk må være et aktivt redskap for å sikre bosetting, arbeidsplasser og vekst i hele landet. Gode kommunikasjoner til markedene er avgjørende dersom næringslivet i høykostlandet Norge skal kunne konkurrere med utlandet.

Årets samferdselsbudsjett vitner om at vi har en regjering som ønsker å prioritere samferdselsformål. Med en ramme på 21,1 milliarder kr styrket Regjeringen samferdselssektoren med 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett i fjor. Det gjorde samferdsel til en av årets budsjettvinne- re i et budsjett som var stramt for å sikre fortsatt lav rente og lavere kronekurs. Hovedlinjene i Regjeringens budsjettforslag er videreført etter forliket med Arbeiderpartiet.

Regjeringen har lagt fram et budsjett for arbeidsplasser, velferd og fornyelse, med vekst i flere transportgre- ner. Med dette budsjettet vil framkommelighet og sikkerhet i trafikken bedres, samtidig som budsjettet vil bidra til å bedre miljøet.

Etter forhandlinger med Arbeiderpartiet har samferdselsbudsjettet blitt styrket ytterligere, først og fremst fordi utbygginger i samferdselssektoren har en klar syssel- settingseffekt. Med 200 mill. kr mer til vei og 50 mill. kr til kollektivtrafikk vil det settes i gang flere prosjekter som gir nye arbeidsplasser i et stramt arbeidsmarked. Kristelig Folkeparti er fornøyd med denne styrkingen etter budsjettforliket.

Miljø- og trafikkproblemene rundt de store byene henger nøye sammen. I Oslo og Bergen er luftkvaliteten som følge av forurensningen fra veitrafikken så dårlig at den innebærer et alvorlig helseproblem for mange men- nesker. På noen av de verste dagene blir astmatikere bedt om å holde seg innendørs, men også for andre er det hel- seskadelig å bevege seg ute i den sterke forurensede luf- ten. Enkelte dager er luftkvaliteten i Oslo like dårlig som i Mexico by. Dette er ikke holdbart.

Kristelig Folkeparti er derfor svært tilfreds med Re- gjeringens sterke satsing på kollektivtransport i budsjet- tet og at denne satsingen er videreført også etter forliket med Arbeiderpartiet. Dette vil bidra til å styrke miljøvennlig samferdsel og bedre de trafikale probleme- ne i de store byene. Samarbeidsregjeringens budsjett innebærer at kollektivtransporten styrkes med om lag 1 milliard kr i form av reduserte avgifter og økte bevilg- ninger. Dette bør resultere i et bedre, mer fleksibelt og ri- meligere kollektivtilbud for de reisende.

Det er gledelig at Regjeringen i tillegg til å satse of- fensivt på kollektivtrafikk arbeider for å styrke forsknin- gen for en mer miljøvennlig transportsektor. Ikke minst er forskningen på hydrogenteknologi spennende og vik-

tig. Det er grunn til å håpe at teknologiske framskritt kan være med på å redusere utslippene fra transportsektoren. Jeg er også glad for at gassbussprosjektet i Bergen er pri- oritert med 6 mill. kr av komiteen og på den måten nå vil bli slutført.

Det er viktig å satse på et bedre kollektivtilbud i de områdene det ligger til rette for dette. Men Norge er et langstrakt land, og i mange deler av landet er det ikke realistisk å gjøre kollektivtilbudet til et reelt alternativ til bilen. Jeg er derfor glad for at Regjeringen har lagt fram et offensivt budsjett også på veisiden. Veibygging er vik- tig for sysselsetting, for bosetting i distriktene og for økt sikkerhet for dem som ferdes i trafikken.

Regjeringens satsing på vei i statsbudsjettet for neste år vil bidra til å styrke veivedlikeholdet og opprettholde veikapitalen. Regjeringen legger også opp til et bevilg- ningsnivå innen rassikring som gjør at vi vil ligge foran målsettingen for rassikring. Dette er svært gledelig, ikke minst for alle dem som bor og daglig kjører strekninger i strøk med mange ras.

Selv om Regjeringens veibudsjett er offensivt, kan man ikke legge skjul på at bevilgningsnivået fortsatt lig- ger et stykke bak handlingsplanen og målsettingen i Sem-erklæringen. Dette skyldes i all hovedsak ønsket om å sikre stramme budsjetter for å senke renta og svekke kronekursen – for å sikre arbeidsplassene i konkurranse- utsatt næringsliv. Denne politikken har gitt gode resulta- ter så langt. For alle som har kampen mot arbeidsledighet som første prioritet, må disse målene være de aller vik- tigste.

Kristelig Folkeparti vil likevel understreke at Stortin- gets forutsetninger for Bjørvika-prosjektet ligger fast. De statlige midlene til dette prosjektet må budsjetteres på egen post i tillegg til NTP-rammen, og disse midlene må komme i tillegg til full måloppnåelse for perioden 2002-2005 sett under ett. Jeg regner med at dette er en forutset- ning Stortinget fortsatt stiller seg bak.

Det er mange enkeltprosjekter jeg gjerne skulle ha kommentert i mitt innlegg her i dag, men det er dessverre ikke tid til å gå inn i altfor mange detaljer.

Men jeg er bl.a. kjent med at det for tiden er kapasitetsproblemer på fergesambandet Stavanger–Tau. Kriste- lig Folkeparti vil understreke at dette er en problemstil- ling man er nødt til å komme tilbake til på et senere tids- punkt.

Som Østfold-representant er jeg selvsagt glad for at samferdselsbudsjettet bidrar til en styrking av infrastru- kturen i mitt fylke, ikke minst på vei. Veistandarden i Øst- fold har ikke bare betydning for østfoldinger, men våre veier er viktige ferdselsårer for bedrifter og næringsliv over hele landet. Derfor er det riktig og viktig at storting og regjering prioriterer Østfold.

Når det er sagt, er det fortsatt mange uløste oppgaver på samferdselssiden i Østfold. Først og fremst er det etter min mening viktig å få til en utbygging av Østfoldbanen når bygging av strekningen Asker–Sandvika er ferdig. Viktig er det også å få knyttet Østfold til det nasjonale og internasjonale flyrutenettet gjennom en sivil lufttransport fra Rygge hovedflyplass. Samtidig mener jeg at det fort-

satt er viktig å forsere stamveitbyggingen, og at veibe-  
vilgningene til Østfold økes. E6 og E18 bør i NTP få en  
forsert framdrift med ferdigstilling i 2009.

Det er god samferdselspolitikk som blir vedtatt her i  
dag. Regjeringen har lagt fram et offensivt samferdsels-  
budsjett, der rammene er økt etter forliket med Arbeider-  
partiet. De 200 millionene til riksveiinvesteringer som  
kom ut av forliket, kommer alle deler av landet til gode  
ved at de i hovedsak blir fordelt jevnt utover fylkene i  
nært samarbeid med statlige myndigheter.

Jeg tror vi alle kunne ønske oss mer penger til alle  
transportgrener og til realisering av viktige prosjekter i  
alle deler av landet. Men når regjeringspartiene og vår  
forlikspartner har klart å finne rom til en såpass offensiv  
satsing på samferdsel innenfor en stram budsjettamme,  
er det all grunn til å være fornøyd.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sigrun Eng (A):** Kristeleg Folkeparti har i dei siste  
åra hatt vilje til å satse på jernbane og til å ruste opp jern-  
bane. I NTP-innstillinga kan ein finne mange fine formu-  
leringar.

Alliansen med Venstre og Høgre har moderert ordbru-  
ken, og det har vel vore nødvendig ut frå at Høgre ikkje  
har vore like jernbaneentusiastisk. Kan representanten  
Holten fortelje korleis Kristeleg Folkeparti ser på kjøp av  
tenester når det gjeld dagtog, eller har Kristeleg Folke-  
parti parkert på eit sidespor utan meining for tida?

**Odd Holten (KrF):** Vi i Kristelig Folkeparti må for-  
holde oss til virkelighetens verden også når det gjelder  
satsing innenfor NSB og de kjøp av tjenester vi der gjør.

Det er stramme budsjetter som ligger til grunn også  
for samferdselssektoren, men vi mener at vi har et bety-  
delig engasjement i forhold til NSB når det gjelder kjøp  
av tjenester. Hva angår det konkrete spørsmålet om vårt  
engasjement med hensyn til kjøp av nattog, vil det være  
noe av det en er nødt til å vurdere i forhold til de utford-  
ringer som ligger totalt på dagtjenester i NSB-sammen-  
heng, og de ruter som skal opprettholdes. Vi har saken  
under observasjon og vil selvfølgelig komme tilbake til  
den ved gitte høver.

**Thore A. Nistad (FrP):** Vi hadde statsministeren  
inne i en spørretime for ikke så veldig lenge siden. På  
spørsmål om skatteløftene i Sem-erklæringen svarte  
statsministeren at det ikke var sikkert han kunne innfri  
alle de skattelettelsene. Da har jeg et veldig enkelt spørs-  
mål til Kristelig Folkeparti: Vil Kristelig Folkeparti opp-  
fylle løftene i veisektoren i Nasjonal transportplan og i  
Sem-erklæringen? Spørsmålet er så enkelt at represen-  
tanten kanskje kan svare med ja eller nei.

**Odd Holten (KrF):** Jeg forutsetter at representanten  
Nistad også har tatt innover seg at det er en stor utford-  
ring vi alle har felles, nemlig å ivareta en bedre sysselset-  
ting. Dette er en av de store utfordringer som ligger i det  
å fordele rammer. Det har vært nødvendig for Regjerin-

gen – og kanskje er det et tegn på det som nå avdekker  
seg ved at vi nå ser stagnasjon i ledigheten, og at det fak-  
tisk er bedring i ledighetstallene – å holde stramme ram-  
mer. Det som ligger inne i forhold til rammene til Nasjo-  
nal transportplan og Sem-erklæringen, er selvfølgelig  
den målsettingen som vi har. Men det må avstemmes i  
forhold til hovedmålet nå, nemlig full sysselsetting for  
den norske befolkning.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Posten har besluttet å øke  
prisene for blad- og avisporto, slik at portoen for små  
riks- og lokalaviser kan øke med opptil 75 pst. Portoøk-  
ningen kan ifølge Landslaget for lokalaviser medføre avis-  
død i Norge. Vi kan miste det unike mangfoldet vi har av  
lokalaviser. SV har fremmet et forslag om at Stortinget  
skal gi Posten beskjed om at det ikke skal innføres porto-  
økning før Stortinget har behandlet postmeldingen. Da  
vil Stortinget nemlig få behandlet denne problemstillin-  
gen i sin fulle bredde. Det vil ikke Kristelig Folkeparti  
være med på. Mitt spørsmål til Holten og Kristelig  
Folkeparti er om de ikke er bekymret over situasjonen  
for lokalavisene og ikke ser hva som kan gå tapt om de  
mange lokalavisene må legges ned. Hvorfor kan ikke  
Kristelig Folkeparti støtte vårt forslag?

**Odd Holten (KrF):** Jeg kan fullt ut være enig i at det  
er både gledelig og ønskelig å ha et så godt utbygd tilbud  
når det gjelder lokalaviser. Det er det nok i stor grad  
tverrpolitisk enighet om å videreutvikle og beholde. Så  
avisporto er et meget sentralt område en hele tiden er  
nødt til å ha et fast blick på. Vi mener det er naturlig å  
komme tilbake til dette i forhold til vurderingen av post-  
meldingen og i forhold til støtteordningen for avisene,  
slik at vi kan opprettholde målsettingen. Men at pålegget  
fra Postverket ligger i bunn, er vi fullt klar over.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Skal vi ta heile landet i bruk,  
skal vi utnytte dei fortrinna Noreg har med store natur-  
ressursar, skal folk ha valfridom til å leve, bu og arbeide  
der dei sjølve ynskjer, er godt utbygd samferdsle i heile  
landet eit viktig og avgjerande krav.

Avstandskostnadene for det norske næringslivet er  
høge. Godt utbygde kommunikasjonar kan redusere dei  
høge transportkostnadene store delar av næringslivet slit  
med. I denne situasjonen blir dei årlege samferdslebud-  
sjetta viktige. Vilje til å investere i infrastruktur kan med-  
verke til at næringslivet får tru på framtida. Dei siste åra  
har ikkje samferdslebudsjetta vore særleg opplyftande  
lesnad for dei som ventar på gjennomføring av konkrete  
prosjekt eller betre tilrettelegging av transportsituasjo-  
nen. Etterslepet i høve til Nasjonal transportplan aukar år  
for år, og tiltak som for lengst skulle vore sette i gang  
eller avslutta, er skuva ut i tid. For å løyse nokre av dei  
viktige oppgåvene og prosjekta har Senterpartiet lagt inn  
1 milliard kr ekstra til samferdsle i sitt alternative bud-  
sjett.

Utfordringane i samferdslesektoren er ulike i byar og tettbygde strøk samanlikna med distrikta. Dette må vi ta omsyn til i samferdslepolitikken. I byane og tettbygde strøk er det nødvendig å satse meir på kollektivtransport, medan distrikta er avhengige av eit godt vegnett.

Det er positivt at det ligg inne ei auka satsing på kollektivtransport på samferdslebudsjettet for 2004. Senterpartiet er positivt til incentivordninga som skal utløyse statlege ekstramidlar, dersom det kan dokumenterast auke i talet på passasjerar. Dette kan vere med og stimulere til sterkare satsing på kollektivtransport.

Jernbana har eit miljømessig fortrinn framfor andre transportformer. Dette gjer det viktig å satse på jernbanetransport der jernbana har sine fortrinn. Årsaka til nedgangen i talet på passasjerar med jernbana bør kartleggjast, og tiltak bør setjast inn for å snu den negative trenden.

Jernbana har òg sine fortrinn for godstransport, spesielt for store mengder gods over lange avstandar. Det er viktig å sjå på tiltak for å auke jernbana sin del av transportert gods. Saman med Arbeidarpartiet og SV peikar Senterpartiet på eitt tiltak som bør vurderast, nemleg å ta bort eller redusere køyrevegsavgifta. Meir gods over på bane betyr mange færre trailerar på vegane.

Budsjettforslaget for Jernbaneverket inneheld ein sterk auke i investeringane for å finansiere utbygging av GSM-R, noko som har ført til at forslaget til drift og vedlikehald har blitt redusert. I denne situasjonen må det leggjast avgjerande vekt på tiltak som har direkte innverknad på driftsstabilitet og tryggleik. Det er viktig å leggje vekt på tryggleik på sporet samtidig som utbygginga av GSM-R fortset som planlagt.

Mange stader i landet er vegtransport det einaste transportalternativet. Vegen er også det transportalternativet som dekkjer det aller meste av landet, og som når dei fleste av innbyggjarane. Vegen gir dør til dør-transport. Det er difor naturleg at svært mange er opptekne av vegløyisingar. Mange prosjekt ligg og ventar på gjennomføring. Det gjeld både nyanlegg, utbetring av eksisterande veg og rassikring.

Senterpartiet har teke dette på alvor når vi i vårt alternative budsjett har auka midlane til veg med 100 mill. kr til drift og vedlikehald, 390 mill. kr ekstra til riksveginvesteringar og 200 mill. kr ekstra til rassikring. Vi meiner dette er rett og nødvendig av fleire grunnar. Investeringsnivået ligg langt etter målsetjinga i Nasjonal transportplan. Med ei investering som Senterpartiet foreslår, vil vi ta igjen ein del av etterslepet i høve til NTP. Vi vil kunne fjerne flaskehalsar og ulukkesfare på fleire strekkingar og redusere transportkostnadene for næringslivet. Tiltaka vil òg lette sentraliseringspresset. Eit anna argument er at det i dag er ledig kapasitet og kompetanse i anleggssektoren. Auka satsing på samferdsletiltak er ei investering for framtida.

Det er ikkje mange som i debatten hittil har nemnt noko om ferjer. Eg meiner det er grunn til å trekkje fram det arbeidet som no blir gjort for å gjere ferjedrifta meir miljøvennleg, ved f.eks. auka satsing på gassferjer. Ferjene er ein viktig del av vegen. Senterpartiet meiner at på

sikt bør riksvegferjene bli gratis. Dette vil vere eit handslag, spesielt til næringslivet ute i distrikta. Også dette vil vere eit bidrag for å redusere avstandskostnadene.

Prøveordninga med nytt takstsystem på ferjer inneber at all persontrafikk skal vere gratis, medan biltakstane må aukast for å kompensere inntektstapet for gratis passasjerar. Dette systemet er svært lite distriktsvennleg og vil gi eit hardt pressa næringsliv store ekstra kostnader. Senterpartiet er positivt til at passasjerane reiser gratis, men auka kostnader for næringslivet, pendlarar og fastbuande er det motsette av det Senterpartiet ynskjer. Så har det blitt hevda frå enkelte representantar for regjeringspartia at næringslivet skal skjermast i desse forsøka. Det har òg blitt sagt at forsøk ikkje skal setjast i gang dersom det er stor motstand frå aktuelle kommunar og fylkeskommunar.

I fleire forsøk som alt er i gang, har kommunar og regionråd protestert, men ikkje blitt høyrde. Dessutan har næringslivet gjennom desse forsøka fått auka billett-kostnader på inntil 30 pst. Næringslivet blir slett ikkje skjerma. Når forsøket no skal utvidast med nye ferjestreknin-gar, bør det leggjast vekt på utsegner frå kommunar og fylkeskommunar. Aktuelle kommunar har heller ikkje vore med i noka evaluering av forsøket så langt. Dette bør skje før forsøket blir utvida.

I budsjettproposisjonen blir det sagt at for å oppretthalde og forbetre ferjetilbodet med dei løyvingane som er lagde inn, er det ein føresetnad at ferjedrifta blir effektivisert. I proposisjonen er det nemnt fleire forslag til tiltak, f.eks. nye avtaleformer med ferjeselskapa, konkurranseutsetjing og reduksjon av bemanninga, sidan mannskapskostnadene utgjer over halvparten av driftskostnadene. Senterpartiet er samd i at vi skal ha ei mest mogeleg kostnadseffektiv drift i ferjesektoren, og at ulike tiltak blir vurderte i ein slik samanheng. Men når effektivisering og innsparing blir lagt inn som så sterke føresetnadar for å kunne gi same tilbodet innanfor budsjettet for neste år, kan dette lett føre til dårlegare tilbod, eller at det kan gå ut over tryggleiken.

I dette innlegget finn eg grunn til å bruke litt tid på situasjonen for luftfarten. Den siste tida er det skapt stor uro om situasjonen på dette området. I budsjettproposisjonen er det sagt at departementet einsidig har fastlagt storleiken av posten for kjøp av flyplasstenester. Reaksjonen frå Avinor er at dette er ca. 100 mill. kr for lite, og at dette kan føre til at fleire flyplassar kan bli stengde delar av eller heile komande år. I svar på spørsmål frå komiteen seier departementet at Avinor ikkje kan leggje ned eller stengje flyplassar. Men direktøren i Avinor gjentek trusselen sin. Dette skapar utryggleik og irritasjon. Eg forventar at statsråden avklarar og gir klare signal om situasjonen, det vere seg nedlegging eller stenging av flyplassar og tenestetilbodet ved flyplassane komande år. Eg vil òg minne om at Stortinget i vår slo fast at flyplasstruktur skal Stortinget ta opp og drøfte grundig i samband med handsaming av Nasjonal transportplan på nyåret.

Siste delen av innlegget mitt vil eg bruke til å kome med nokre kommentarar om den andre saka som denne

debatten omfattar, å gi hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» status som hurtigrutemuseum under Samferdsledepartementet sitt ansvarsområde.

Hurtigruta har ei meir enn hundre år gamal historie og har på desse åra blitt ein viktig del av kysten og kystkulturen som eg trur dei aller fleste meiner det er av nasjonal interesse å ta vare på. Spørsmålet blir korleis dette skal skje. Senterpartiet er i innstillinga med i eit mindretal som ynskjer at vi i dag skal gjere prinsippvedtak om at «Gamle Finnmarken» skal få status som nasjonalt hurtigrutemuseum. Eg meiner det er fleire gode grunnar som talar for at prinsippvedtaket blir gjort no.

Då «Gamle Finnmarken» vart sett på land, var det med økonomisk støtte frå fleire departement. Staten har dermed vore viktig medspelar i første steg for å ta vare på «Gamle Finnmarken». Stortinget har dessutan fleire gonger uttalt seg positivt til å ta vare på dette viktige kulturminnet. Til dømes har familie-, kultur- og administrasjonskomiteen i Budsjett-innst. S. nr. 2 for 2002-2003 gått langt i retning av å meine at «Gamle Finnmarken» bør få status som nasjonalt museum.

Etter Senterpartiet sitt syn burde det no vere på tide at alle dei positive orda blir meir enn ord, og at vi må handle. Vi veit òg at dersom vi skal ta vare på «Gamle Finnmarken», hastar det med å setje i gang tiltak, då båten no begynner å bli i dårleg forfatning. Eg håper difor at vi kan få gjort noko som fører til at «Gamle Finnmarken» blir teken vare på som ein viktig del av det hurtigruta har stått for i over hundre år.

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

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bjørgulv Froyn (A):** Budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene innebar at vi økte rammene med 250 mill. kr. Senterpartiet har i sitt alternative budsjett ikke foreslått 5 øre til Oslo. Senterpartiet har i tillegg foreslått at forslag til bevilgning til Bjørvika-prosjektet på 30,2 mill. kr skal tas ut og fordeles på en annen måte. Senterpartiet i Oslo satset på storbypolitikk ved siste kommunevalg. Er dette eksempel på den storbypolitikken Senterpartiet vil føre?

**Jorunn Ringstad (Sp):** Representanten Froyn viste til den budsjettavtalen som er inngått, og nemnde dei 250 mill. kr som denne avtalen gav i større løyvingar. No bør jo Froyn ta med at det i avtalen òg vart ein reduksjon på ein del postar på samferdslebudsjettet, så det er ikkje ein auke i budsjettet på 250 mill. kr, slik ein skulle forstå av Froyn sitt innlegg.

Så vil eg minne representanten Froyn om at Senterpartiet ikkje var ein del av den fleirtalsavtalen. Vi har ikkje i det heile gått inn og sett på dei 250 mill. kr som vart påplussa på eit par av postane.

Representanten Froyn nemnde bl.a. Senterpartiet si haldning når det gjeld Bjørvika, og han kan då gå tilbake og sjå på Senterpartiet sine merknader kvar gong det har

vore oppe. Senterpartiet har sagt at vi ikkje vil bruke av samferdslebudsjettet. Vi har ikkje gått imot Bjørvika-utbygginga, men vi ser på det som eit byutviklingsprosjekt og ikkje eit samferdslebudsjett som skal gå av det totale budsjettet her.

**Sverre J. Hoddevik (H):** Senterpartiet bestiller gjerne museum og andre store tiltak uten kjent pris og konsekvens. Senterpartiet gjør opp sitt budsjett utenfor handlingsregelen, og Senterpartiet viser heller ikke sin subsidiære prioritering innenfor finanskomiteens rammer. Uansett viser budsjettet ingen påslag til f.eks. Posten.

Mitt spørsmål til representanten Ringstad er: Hvilket bevilgningsnivå kunne tenkes å være nødvendig for Posten hvis Senterpartiet hadde lyktes med å stoppe strukturutviklingen i forrige tiår, slik Senterpartiet nå også ser ut til å ville stoppe all utvikling, ved å gå imot det meste av omstilling og strukturendringsforslag også i år?

**Jorunn Ringstad (Sp):** Det var ikkje umental at det var Sverre J. Hoddevik som kom med replikk til meg i samband med budsjettet. Det har vel skjedd i heile denne perioden og i førre periode, så det begynner snart å nærme seg eit jubileum.

Så nemnde Sverre J. Hoddevik handlingsregelen, og at Senterpartiet har laga eit budsjett som ikkje er innanfor handlingsregelen. Men det har jammen Regjeringa gjort òg. Dei har gått fleire titals milliardar utover handlingsregelen då dei laga sitt budsjett. Avstanden mellom Regjeringa og Senterpartiet sitt budsjettoplegg når det gjeld handlingsregelen, er ikkje særleg stor. Han er på ca. 2 milliardar kr. Så dersom det er handlingsregelen som skal vere avgjerande for korleis budsjettet skal vere, har òg Regjeringa ein jobb å gjere der.

Vi har fått til komiteen meldinga om Posten si verksam. Den skal komiteen begynne å jobbe med no. Vi skal kome tilbake til det som gjeld både Posten og dei midlane som Posten treng, når vi kjem så langt.

**Heidi Sørensen (SV):** Representanten Ringstad innledet med noe som jeg er grunnleggende enig i, at vi må føre en samferdselspolitikk for de store byene og en samferdselspolitikk for distriktene. I byene trenger vi en sterkere satsing på kollektivtrafikken, og vi trenger et bedre veinett i distriktene. Så langt er vi enige.

Så ser vi av Senterpartiets alternative budsjett at de har ca. 1 milliard kr mer på samferdslebudsjettet enn det Regjeringen legger opp til. Da vil jeg, med utgangspunkt i representanten Ringstads innledning, si at da legger vi mer til kollektivtrafikk i byene, og så legger vi mer til veier i distriktene. Men representanten Ringstad gjør jo ikke det. Hun legger absolutt ingenting ekstra til kollektivtrafikk i byene, ingenting ekstra til jernbane. Det eneste kollektive tiltaket som får støtte i Senterpartiets alternative budsjett, er refusjon av dieselavgiften til ekspressbussene i distriktene.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Ja, det er heilt rett observert, som Heidi Sørensen peikar på, at vi meiner det skal vere

ulik samferdslepolitikk i byar og tettbygde strøk og i distrikta. Det har vore Senterpartiet si haldning heile tida.

Dersom vi går inn og ser på statsbudsjetta for dei siste åra når det gjeld samferdsle, har det vore ei kraftig vridning til dei meir sentrale strøk. Det vil seie at det sekundære riksvegnettet, som betyr så veldig mykje for ein stor del av næringslivet, stadig har kome på etterskot. Det er grunnen til at Senterpartiet i år har prioritert det sekundære riksvegnettet. Vi har ikkje gått inn på enkeltprosjekt, for det sekundære riksvegnettet er det fylka som prioriterer. Men vi har sagt at dersom det er parsellar på stamvegar som eit fylke meiner er det som er det mest presserande, kan dei midlane vi legg inn, brukast der òg. Vi har heldigvis gått på at no er det det sekundære riksvegnettet som har kome til kort år etter år. Difor vil vi prioritere det i dette budsjettet.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Steinar Bastesen (Kp):** Vi sitter ikke i denne komiteen, men vi tillater oss likevel å ha en mening om dette budsjettet. Det går på det som er Fiskeridepartementets budsjett, og vi har jo en mening om det.

På kysten ser man nå en betenkelig utvikling. Havner, fyr, moloer, fartøyspåler og fortøyningspåler får ikke lenger det nødvendige vedlikeholdet. Denne viktige infrastrukturen ble bygd ut i tider da Norge hadde mye mindre å rutte med økonomisk. Derfor er det på tide at vi bruker lite grann av vår formue til å vedlikeholde og bygge videre ut på vår infrastruktur langs kysten.

Det finnes i dag eksempler på fiskebåter som må stå på grunn i norske havner for å losse sin fangst til fordel for storsamfunnet og for arbeidstakerne i land. Det er uverdig. Fiskeridepartementet bør ikke trekke seg ut fra fiskerihavner. De bør isteden intensivere arbeidet med å utdype og bedre infrastrukturen i fiskerihavner. Det er for galt – jeg må si det igjen – at båtene må stå på grunn når de skal losse sin fangst til fordel for storsamfunnet og for oss i denne salen!

Vi opplever at tilskuddet til Fiskerinæringens Kompetansesenter er tatt vekk. Dermed blir Finko nedlagt. Det er et dårlig signal til dem som bor på kysten.

Vi går inn for at jernbanenettet blir bygd videre nordover. Det begrunner vi med at vi kan tilknytte oss det internasjonale jernbanenettet ved å bygge det videre til Narvik. Nordlandsbanen bør føres videre, til Narvik. Da vil en få en nærmere tilknytning til den transsibiriske jernbanen. Vi foreslår at departementet utvider, beregner en utbygging av Nordlandsbanen. Vi vil da selvfølgelig snu varestrømmen fra sør til nord, men jeg tar sjansen på å foreslå det. Det får så være at forretningsfolket her i sør må finne seg noe annet å gjøre. Jeg synes det er bedre at vi får varer fortære av gårde østover, enn slik som det foregår i dag. Så får det så være.

Vi har en ny teknologi som vi ikke har tatt i bruk, som Forsvaret skulle ta i bruk. Den heter acranoplan. Den er bygd på det samme som hovercraft i sin tid – kall det båt, kall det bil. Den kan fare med 250 nautiske mils fart, flytende oppå vannet og oppå vegen og behøver ikke å bru-

ke asfalten. Vi kommer tilbake til det som Norge var tidligere, en sjøfartsnasjon. Men noen må gjøre det. Teknologien finnes. Den er tilgjengelig.

Vi har 2 740 master som er fordelt rundt om i landet som sender analogt TV til alle husstander, nesten 100 pst. Vi kan det til 98–99 pst. Det analoge TV-tilbudet skal tas bort. Det skal fjernes og erstattes med digitalt. Hva skal skje med de mastene som blir til overs? 400 master skal være nok til digitalfjernsyn. Hva skal skje med de øvrige vel 2 300? Det har departementet ikke sagt noen ting om. Vi kjenner til bredbåndsatsing hvor mastene f.eks. har vært brukt til det.

Taletiden min er ute, så jeg melder meg på til et treminuttersinnlegg.

**Presidenten:** Det er i orden.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Samferdselsbudsjettet for 2004 er et budsjett for økt sysselsetting, velferd og fornyelse innenfor rammen av et forsvarlig finanspolitisk opplegg som styrker norske arbeidsplasser.

Arbeiderpartiet fortjener ros for å ha bidratt konstruktivt til å sikre flertall for et slikt opplegg. Jeg konstaterer dette fordi de andre partiene bruker langt mer oljepenger enn Regjeringen.

For meg er det dessuten spesielt hyggelig å legge fram et budsjett med et klart Venstre-stempel.

Budsjettforliket betyr at det blir om lag 21 milliarder kr til samferdselsformål i 2004, om lag 1,3 milliarder kr eller drøyt 6 pst. mer enn i 2003, korrigert for typiske engangsutgifter.

Det er et sterkt samferdselsbudsjett. En må gå langt tilbake for å finne et budsjett med en så stor økning fra året før. Foreslått samferdselsbudsjett er også et stort skritt i den retning for samferdslepolitikken som er angitt i Sem-erklæringen og presisert bl.a. i kollektivmeldingen.

Jeg er glad for at det er bred enighet om at transportutfordringene i de store byområdene er annerledes enn i distriktene. For landet under ett er hovedutfordringen bedre framkommelighet og kortere reisetid både for næringsliv og for folk flest. Rassikring, ferjetilbud, regionale flyruter og flyplasser har særlig stor betydning for distriktene. Økt trafiksikkerhet i retning av nullvisjonen må ligge til grunn for all vår innsats.

I de store byene ønsker Regjeringen først og fremst å satse mer på kollektivtransport på veg og bane. Det er en erkjennelse av at ensidig satsing på veg ikke kan løse storbyenes transport- og miljøproblemer. Samarbeidsregjeringen har derfor lagt fram et historisk godt budsjett for kollektivtrafikken og dermed for en mer miljøvennlig samferdslepolitikk. Kollektivtrafikken får nær 1 milliard kr i økte bevilgninger og reduserte avgifter neste år, en profil som i sin helhet er beholdt i budsjettforliket.

I tillegg til kollektivbevilgninger på over 8 milliarder kr har Regjeringen foreslått en momsreform som gir en samlet årlig gevinst for drift av kollektivtransport med om lag 500 mill. kr. Effekten blir størst for

**(Statsråd Skogsholm)**

NSBs togtilbud og for lokale ruter med buss, båt, trikk og T-bane. Forslaget om å frita all produksjonsvirksomhet for elavgift vil også styrke tog, trikk og bane.

Innføring av belønningsordningen for kollektivtransport er en ny og viktig del av Regjeringens økte satsing på kollektivtrafikk. De nå avsatte 75 mill. kr i oppstartsåret vil være en ekstra spore for storbyområdene til å iverksette tiltak som gir flere kollektivreisende.

Jeg er svært tilfreds med at vi har fått til et krafttak for jernbanen. Jernbaneinvesteringene øker med nær 40 pst. neste år, og samlet sett øker bevilgningene til drift, vedlikehold og investeringer i jernbane med om lag 360 mill. kr. Det er altså ikke korrekt at veksten i investeringer nulles ut av kutt i vedlikehold, slik enkelte har hevdet.

De tyngste investeringene i jernbanen er bygging av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker og utbygging av sikkert togradiosystem, GSM-R, langs Raumabanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen. GSM-R-utbyggingen vil her være ferdig innen utløpet av 2004.

Når det gjelder strekningen Bodø–Rognan, vil utbyggingen av GSM-R være ferdig innen 1. januar 2004, slik Stortinget har lagt til grunn. Det vil da gjenstå noe arbeid med uttesting og idriftsetting av anlegget før den endelige tillatelsen fra Statens jernbanetilsyn kan oppnås.

Bevilgningen til statlig kjøp av persontogtrafikk fra NSB videreføres i tråd med rammeavtalen for årene 2003–2006. Ut fra lavt belegg og/eller passasjersvikt på mange strekninger har NSB i forhandlingene med departementet foreslått til dels betydelige kutt i togtilbudet neste år. Jeg har lagt vekt på å sikre et stabilt og godt togtilbud og har derfor bare akseptert at NSB kan innstille enkelte avganger med særlig lavt passasjerbelegg. Togtilbudet vil dermed i all hovedsak bli opprettholdt på samme nivå som i år. Jeg er også enig med NSB om at alle nattogstrekninger skal opprettholdes i 2004.

Jeg ønsker mer mangfold og mer nytenking i togdriften, og jeg vil at vi skal få mest mulig ut av de milliardbeløpene vi hvert år bruker på jernbanen. Derfor har Regjeringen satt i gang arbeid med konkurranseutsetting av statlig kjøp av persontogtrafikk. Mer mangfold er til beste for norsk jernbane og for de reisende. Men dette er en krevende prosess. Vi må bruke den tiden som er nødvendig for å gjøre det nødvendige forarbeidet, og dette vil kreve et relativt omfattende utredningsarbeid fra departementets side i 2004.

Jeg er godt fornøyd med det vegbudsjettet som nå ligger til grunn for 2004. Statens vegvesen vil få til disposisjon bevilgninger for om lag 12,2 milliarder kr, en økning på om lag 770 mill. kr sammenlignet med i år.

I Regjeringens budsjettframlegg er det gitt prioritet til å følge opp handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for trafikktilsyn og drift og vedlikehold av vegnettet. Samtidig er det lagt opp til et investeringsbudsjett som sikrer oppstart av en rekke nye prosjekter i alle deler av landet. Rassikring er et annet satsingsområde. Utbyggingen av firefelts motorveg i Østfold går etter planen, og neste etappe i utbyggingen av firefelts motorveg i

Vestfold kan påbegynnes. Disse store utbyggingene gir økt trafikkikkerhet. Det ligger også mye trafikkikkerhet i god drift og godt vedlikehold, og det skal dessuten i 2004 brukes om lag 400 mill. kr til særskilte trafikkikkerhetstiltak på vegnettet, bl.a. med økt vekt på å bygge fysiske skiller mellom kjøreretningene. I tillegg kommer en rekke andre sikkerhetstiltak, som automatisk trafikkontroll, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer og sikrere forhold for fotgjengere og syklistene.

Når drift og vedlikehold har fått et så høyt nivå, har jeg stor forståelse for at ekstramidlene som nå er tilført vegbudsjettet i budsjettforliket, i hovedsak blir benyttet til investeringer. Det er også bra at de vegprosjektene som er tildelt ekstramidler, ikke gir nye store bindinger. Bindingene av statlige bevilgninger knyttet til igangsatte prosjekter utgjør allerede om lag 7 milliarder kr.

Jeg er glad for at komiteens flertall er positive til å gjennomføre forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i de store byene. Forsøkene gir større frihet lokalt i prioriteringene av midlene til transportformål, noe som bl.a. er viktig for kollektivtransporten.

Luftfarten utgjør en relativt liten, men viktig, del av samferdselsbudsjettet. Når det gjelder statens tilskudd til Avinors regionale flyplasser, legger jeg til grunn at foreslått bevilgning på 264 mill. kr vil være tilstrekkelig til å sikre økonomien for det regionale flyplassnettet og opprettholde driften av alle flyplassene i 2004 – dette bl.a. sett i lys av at man nå ser en noe mer positiv trafikkutvikling.

Jeg vil imidlertid følge den økonomiske situasjonen for regionalnettet nøye. I media har stenging av lufthavner vært et tema i det siste. I Nasjonal transportplan 2006–2015 legger jeg opp til en nærmere omtale og vurdering av lufthavnstrukturen. Det er ikke aktuelt å gjøre endringer i strukturen uten Stortingets samtykke, og det er ikke aktuelt midlertidig å stenge flyplasser i 2004.

Situasjonen for Avinor er ellers først og fremst preget av selskapets omfattende effektiviseringsprosjekt, det såkalte Take-off-05. Målet er å redusere kostnadene årlig med 400 mill. kr fra 2006. Det er i utgangspunktet Avinors styre som beslutter og er ansvarlig for nødvendige effektiviseringstiltak. På bakgrunn av vedtak i styret vil jeg vurdere om noen av tiltakene er av en slik art at de må behandles av generalforsamlingen og eventuelt forelegges Stortinget.

2004 tegner til å bli et nytt spennende samferdselspolitisk år. I tillegg til å ha fått på plass et bra samferdselsbudsjett med en god kollektivprofil, forventer jeg å se resultater av de reformene på samferdselsområdet som Regjeringen og Stortinget allerede har vedtatt. Både Mesta AS og Avinor AS vil nå ha over ett år bak seg som selskaper. Den desentraliserte organiseringen av vegforvaltningen må også forventes å gi virkninger.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg takkar for ros, og eg har nokre spørsmål og kommentarar til statsråden.

Representantane Løvik og Holten har i dag sagt at dei vil vurdera offentleg kjøp av langdistansedagtog i samband med NTP. Er statsråden einig i dette, og er meldinga til NSB AS i dag ikkje å leggja ned tilbodet no?

Når det gjeld Avinor, er eg glad for det statsråden seier. I konsesjonsføresegnene står det at saker av samfunnsmessig betydning, medrekna heil- eller delprivatisering, skal leggjast fram for generalforsamlinga, som er statsråden. Eg vil gje eit råd: Om statsråden er i tvil, så ver litt romsleg med å leggja dei fram for Stortinget. Det kan vera greitt å ha støtte for store omstillingar her.

Så til slutt har eg lyst til å spørja statsråden om når Linjegods AS kan få kjøpt tomt på Gandal for å førebu seg til framleis å vera ein stor og viktig kunde når godsterminalen om ikkje altfor lenge blir bygd.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Til spørsmålet om offentleg kjøp av dagtog vil jeg for det første vise til den avtalen vi har med NSB pr. i dag, som vi nettopp har hatt reforhandlinger om, og som innebærer små endringer. Det ligger også an til at vi i forbindelse med Nasjonal transportplan vil ha en prinsipiell gjennomgang av spørsmål knyttet til kjøp av denne type tjenester.

Jeg merket meg også det som er sagt om Avinor. Det er en krevende prosess Avinor står overfor, og det er helt klart at det ligger mye politikk i hele vårt flyplassnett, og det tar vi med oss i det videre arbeidet.

Når det gjelder spørsmålet om godsterminal på Gandal og dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes, er det to utfordringer som jeg ser på som meget viktige, og som det er viktig at vi kommer videre med.

Jeg tar også med meg at flertallet prioriterer arbeidet med godsterminalen først.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Jeg registrerer at statsråden skryter av økte midler til samferdsel. Men det er vel en sannhet med modifikasjoner? Det er vel sånn at samferdselsbudsjettets relative andel av statsbudsjettet går ned. Mitt første spørsmål er: Er ikke det korrekt?

Så til mitt neste spørsmål, som jeg også tok opp i mitt innlegg. Det gjelder kalkulasjonsrenter på veibygging, som er satt så høyt at det for Norge ikke lønner seg å bygge hovedveien ut av Norge over Svinesund. Men for svenskene, som man ikke kan si har hovedmarkedet sitt i Norge, er det lønnsomt å bygge den veistrekningen. Det skyldes at vi har satt kalkulasjonsrenten unødvendig høyt. Hva er grunnen til den store forskjellen på kalkulasjonsrenten i Norge og Sverige, og hva vil statsråden gjøre for å få den på linje med den svenske?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Hvis det blir reist tvil om det er økte midler til samferdsel i dette budsjettet, må jeg si at jeg skjønner ikke helt problemstillingen. Jeg har hørt tall fra Fremskrittspartiet om hvor langt vi henger etter Sem-erklæringen, som er totalt uforståelige for meg. Det er rimelig enkelt å vise at årets budsjett er et langt steg i riktig retning i forhold til både Nasjonal transportplan og Sem-erklæringen. Det er riktig at kalkulasjonsrenten er forskjellig i Norge og Sverige. Det er

også slik at vi bygger Svinesund-forbindelsen både på norsk og svensk side. Hvorfor gjør vi det? Jo, fordi vi ikke stoler blindt på disse beregningene og ikke prioriterer blindt etter dem.

Det er en annen stor usikkerhet ved de beregningene vi bruker, nemlig næringslivets transportkostnader. Vi må ikke stole blindt på disse beregningene, men de kan gi oss en indikasjon på hvor vi er.

Jeg har ikke tenkt å trikse med faglig grunnlag, jeg har tenkt å spørre faglige eksperter om hva som er det riktige nivået for kalkulasjonsrenten.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Tromsøpakke 2 er en investeringsplan på rundt 320 mill. kr. til gang/sykkelvei, kollektivtransport, trafikkikkerhet og miljøverntiltak i Tromsø. Investeringspakken er et spleiselag mellom kommunen, fylkeskommunen og en videreføring av den bensinavgiftsordningen som Tromsø har hatt i vel ti år for å finansiere Tromsøpakke 1. Tromsø kommune og Troms fylkeskommune står nå bak søknaden om å få videreført Tromsøpakke 2.

Arbeiderpartiet, SV, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre uttrykker seg i en flertallsmerknad i nasjonal transportplan positivt om Tromsøpakke 2. Statsråden skriver i budsjettet at Tromsøpakke 2 skal komme til behandling i løpet av året. Men saken er ennå ikke kommet.

I avisa Nordlys forleden, og for øvrig også i NRK Troms, uttaler komiteleder Petter Løvik seg på en slik måte at det synliggjøres at det er uenighet i Regjeringen om Tromsøpakke 2. Høyre er imot og Venstre er for.

Mitt spørsmål til statsråden er. Hva gjør Regjeringen med Tromsøpakke 2? Hva gjør Regjeringen med den ønskede miljøinvesteringen i Tromsø? Når får Stortinget saken til behandling?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er helt riktig at vi har hatt en såkalt Tromsøpakke 1 som har vært en prøveordning, en alternativ brukerfinansieringsordning i forhold til det vi ellers har av bompengeløsninger rundt om i byene. Regjeringen går inn for at vi skal kunne fortsette med denne ordningen om Tromsø ønsker dette. Men vi ønsker ikke å gå inn på den pakken som Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har gått inn på, som innebærer en automatisk forlengelse i åtte år. Vi har ikke hatt oppe til drøfting de prinsipielle sidene ved dette. Derfor har jeg nå skrevet et brev til Tromsø og til Troms fylkeskommune, der jeg ber om tilbakemeldinger på denne halve løsningen av det som de har kommet med innspill på til oss.

Vi kommer til å legge fram denne saken så raskt som mulig for Stortinget, når vi har fått tilbakemelding fra Tromsø og Troms.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Det var interessant å høre korleis statsråden omtala budsjettet som vi handsamar no. Ho samanlikna dette budsjettet med det vi handsama i fjor, og bruka uttrykk som «sterkt samferdselsbudsjett» og «stor økning». I eit replikkvar sa ho at ein var på rett

veg også sett i høve til NTP og Sem-erklæringa. Det synes eg er merkeleg, når etterslepet vitterleg auka i høve til NTP.

Til dei konkrete spørsmåla: Eg vil tilbake til noko av det eg nemnde i innlegget mitt, nemleg det forsøket som er sett i gang med omlegging av takstsystem på ferje. Det er stor uro når det viser seg at næringslivet i mange distrikt blir påført ein auke i transportkostnadene på inntil 30 pst.

Eg har eit konkret spørsmål ut frå det eg var inne på i innlegget mitt. Skal næringslivet skjermast, må det leggjast om i høve til det som er innhaldet i forsøket i dag. Viss det er sterke protestar frå kommunar og fylkeskommunar, vil dette bli lagt vekt på?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Hvis det ikke er slik at vi er på rett veg med dette budsjettet i forhold til både NTP og Sem-erklæringen, da skjønner jeg ingenting. Jeg kan vise til at i forhold til selve Nasjonal transportplan og det som var foreslått for Stortinget, ligger vi godt an. Vi ligger foran på en del områder. I forhold til handlingsprogrammet som ble utarbeidet etter Nasjonal transportplan, ligger vi bak på investeringer. Vi har kommet med et betydelig bidrag i budsjettet for 2004.

Når det gjelder takstforsøk på ferjer, er vi villige til å ta en runde til i forhold til hva dette betyr for næringslivet. Jeg er opptatt av at når vi har slike forsøk, skal vi få en gevinst som ikke slår uheldig ut for viktig aktivitet rundt om i distriktene. Dette kommer jeg til å se nærmere på.

**Tor-Arne Strøm (A):** Det første spørsmålet gjelder autopassordningen.

Kan statsråden bekrefte eller avkrefte at de som ikke ønsker å delta i autopassordningen, kan fritas, og at dette gjelder både for bomstasjoner og ferjesamband? Akkurat det er et viktig poeng.

Det andre jeg kan tenke meg å stille spørsmål om, gjelder Avinor. Hvordan ser statsråden på deltakelse fra de tillitsvalgte i denne prosessen og eventuelt også deres påvirkning? Det har jo gått ganske fort i svingene.

Til slutt vil jeg ta opp den problemstillingen som går på dette med passasjerantallet, at man gambler med at passasjerantallet skal øke for å ta igjen noe av spriket mellom bevilgningene fra departementet og det Avinor mener at de trenger.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Når det gjelder Avinor og prosessen der, vil jeg si at det er en meget krevende prosess man nå går gjennom i Avinor. Det er viktig at de spørsmålene som blir reist, blir belyst på en ordentlig måte når styret behandler disse spørsmålene.

Jeg har lagt vekt på at det viktigste fra vår side er at sikkerheten ligger som et trygt fundament i dette arbeidet. De ansatte i Avinor utgjør selvfølgelig en meget viktig kompetanse. Jeg vet at de ansatte har vært trukket inn i ulike deler av prosessen, på ulike måter.

At de ansattes representanter i styret er uenig i dette, har jeg tatt til etterretning. I alle prosesser, spesielt når

det gjelder spørsmål knyttet til sikkerhet, skal vi lytte til de innspillene som kommer. Men avgjørelsen må tas av Avinors styre. Jeg vil som sagt gå gjennom dette for å se om det er noe som generalforsamlingen bør forholde seg til.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Bjørgulv Froyn (A):** Årets budsjettinnstilling er preget av det inngåtte budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene. Innstillingen inneholder ikke de store konfliktsaker, men det betyr ikke at det ikke fortsatt er store forskjeller mellom de satsinger Regjeringen ønsker og de Arbeiderpartiet ønsker. Det blir tydelig demonstrert i Arbeiderpartiets alternative forslag til budsjett. Dette budsjettforslaget ville ha gitt nesten 1 milliard kr mer til vei og kollektivtrafikk. Det inngåtte forliket representerer ikke det store framskrittet for samferdsel, men det er et bedre alternativ enn det Regjeringen selv la fram. I så måte lar forliket seg forsvare.

Jeg har tidligere gitt uttrykk for bekymring når det gjelder sikkerheten på jernbanen. Arbeiderpartiet har ved flere tidligere tilfeller stresset nødvendigheten av investeringer i et nytt signalanlegg på jernbanen, nemlig GSM-R. Det var viktig for oss at dette anlegget ble bygd ut uten at det skjedde på bekostning av drifts- og vedlikeholdsinvestering i jernbanen for øvrig. Derfor fremmet vi i vårt prinsipale budsjettforslag en tilleggsbevilgning på 250 mill. kr til drift og vedlikehold.

Det er fortsatt grunn til å gjenta vår kritiske holdning til de reduksjoner som er foreslått i budsjettet til drift og vedlikehold for å finansiere GSM-R-utbyggingen. Hele komiteen står i dag bak merknaden om at den videre utbyggingen av GSM-R skal gå videre som planlagt, men at det skal skje uten at prioriteringen av sikkerheten på sporet skal svekkes.

Regjeringspartiene vil konkurranseutsette hele Kystverkets produksjonsavdeling. Dette er et dårlig svar på de utfordringer vi står overfor langs vår lange kyst. Dersom Regjeringen likevel mener at en konkurranseutsetting fortsatt er en aktuell politikk, vil vi forutsette at et slikt forslag i forkant blir forelagt Stortinget – dette for å sikre at en eventuell omorganisering tilfredsstillende ivaretar de totale økonomiske samfunnsinteresser, i tillegg til brukerne og de ansatte.

Det foregår en omfattende endring i vår maritime infrastruktur. En slik prosess er i seg selv en naturlig del av utviklingen. Men det er avgjørende for den verdiskaping som fiskerinæringen representerer, at vi har en effektiv og trygg havnestruktur. Arbeiderpartiet står bak forslaget til bevilgning til fiskerihavneanlegg. Vi vil imidlertid understreke betydningen av vårt prinsipale forslag, som vil ha økt posten med 50 mill. kr. Dette hadde gjort det mulig å innvilge oppstart av fiskerihavnene i bl.a. Havøysund og Gryllefjord.

Kollektivtrafikk, spesielt i de større byene, har denne regjeringen hatt som flaggsak. Det store etterslepet på området forteller en annen historie om resultatet enn det Regjeringen ønsker.

Mer enn å gjøre et politisk poeng av at vi ikke har oppnådd så mye, er jeg opptatt av hvordan vi i et konstruktivt samarbeid skal få til en suksess. Jeg vil derfor konkret reise spørsmålet om situasjonen i Oslo. I likhet med statsråden er også jeg bekymret. Derfor vil jeg oppfordre statsråden til å unngå et politisk spillfekteri om hvem som har ansvar for hva, og i stedet ta et kraftfullt initiativ som kan bringe Oslo tilbake på et spor som kan bidra til løsninger for både miljø og kollektivtrafikk. Ekstrabevilgningen til Oslo på 20 mill. kr kan være et godt verktøy i den sammenheng.

Vi har vedtatt en incentivordning for kollektivtrafikk. Denne ordningen har en lite spandabel økonomisk ramme. Det kan vi gjøre noe med gjennom forskriftene. Bruk situasjonen i Oslo som en utfordring når disse skal utformes! En suksess for incentivordningen vil også være en suksess for miljøet.

Stortinget er tidligere orientert om muligheten for at Norge trekker seg ut av Loran C-samarbeidet med virkning fra 2005. Loran C-samarbeidet er i dag et mindre aktuelt navigasjonssystem for våre maritime aktører. Derfor mener komiteens flertall at det er saklig grunn til å ta valget om vårt framtidige navigasjonssystem fullt ut. Det betyr at vi med all tydelighet må satse på å være til stede i den europeiske romorganisasjonen, ESA, og dermed flagge vårt ønske om å beholde og utvikle vår posisjon i arbeidet med Galileo-programmets utviklingsfase. Det sikrer oss en viktig posisjon i den industrielle utviklingen som følger av dette programmet.

I utviklingen av Galileo-programmet jaktet det på et tillegssystem. Loran C er nevnt som en mulig kandidat i et slikt backup-system. Loran C-samarbeidet er med dette ikke avvirket, men dets framtid ligger i at det velges ut som dette tillegssystemet.

Romforskning er et definert satsingsområde i EU med tanke på miljøvern, telekommunikasjon, samferdsel og sysselsetting. Norsk Romsenter, som ivaretar de norske interessene i ESA-samarbeidet, er allerede i dag en del av en milliardindustri i Norge. På flere områder er vi verdensledende i arbeidet med å utnytte verdensrommets muligheter. Teknologien er et viktig satsingsområde, og bransjen trenger et stabilt og langsiktig nasjonalt eierskap som kan sikre de nødvendige investeringer. Staten kan være en slik eier.

Til slutt vil jeg gjerne gjøre oppmerksom på at de problemer vi står overfor i Oslo når det gjelder vei og kollektivtrafikk, ikke er et Oslo-problem alene. Det er et nasjonalt problem, og det bør også Stortinget vise interesse for.

**Sverre J. Hoddevik (H):** Budsjett-innst. S. nr. 13 er et svært godt dokument.

Vi får etter hvert mer igjen for pengene etter strukturelle grep. Det var på høy tid vi fikk omstilling. Det er alltid noen i opposisjonen som hevder at både profil og særlig nivå kunne vært bedre. Det har vi hørt.

Til de samme er det å si at vekslende flertall har styrt et stadig stigende antall oljemilliarder i andre retninger enn mot samferdsel, og dette har gitt enorme bindinger

for framtida. Derfor er dagens innstilling den best mulige flertallsinnstilling innenfor ansvarlige rammer.

Storingsregjereri består ofte i å bestille til ukjent pris og konsekvens og betale etterpå. På dagens kart har vi en nestenulykke i denne kategorien. Det dreier seg om et privat forslag vedrørende hurtigrutemuseum. En forhas-tet konklusjon om et statlig museum under Samferdselsdepartementet kunne fort gitt uønskede bivirkninger både for Hurtigruten og for resten av samferdselssektoren.

Arbeiderpartiet fortjener ros for å være med på å sette tingene i riktig rekkefølge. Her skal vi kjenne kostnader og konsekvenser før endelig beslutning tas, og derfor kommer det også en egen utredet sak når det gjelder dette temaet senere.

Fiskeridepartementet har initiert et kraftig og nødvendig løft for sikkerhet og miljø ved å oppgradere slepebåtkapasiteten i nord. Vi snakker om oljevern, og som vi har hørt i dag, sitter honnørordet «tilfredsstillende» langt inne hos store deler av opposisjonen både i sør og nord. Uansett snakker vi om kraftige forbedringer. Så også i mitt hjemområde, der reaksjonstiden mot Stadhavet har blitt betydelig forbedret ved flytting av depot til Florø i en totalpakke som gir bedring for hele Vestlandet. Dette er velkomment i Sogn og Fjordane, på samme måte som aktiviteten på vegsektoren. Vi holder tempoet på Rv 5 Førde–Florø, og vi ferdigstiller Rv 620 som vi forhandlet inn i budsjettet i fjor. Bevilgningene til Stigedalen er på plass, og vi starter Kjøsnes–Skei, 100 mill. kr til Lærdalsdalen mot sør-øst er på plass, og det er også eksterne midler for strekningen Bergen–Ålesund. Allerede før Hyen fikk sine rassikringsmidler i forliket, var mitt fylke fullt på høyde med handlingsplanene i Nasjonal transportplan. Det var ikke så lett å høre det da representanter for fylket var til høring i komiteen, men ikke desto mindre er det sant.

Så er det også dette med hovedveger som er viktig. Med klar adresse til SV vil jeg si at det nytter ikke bare med veger i distriktene. Det er likegyldig for fiskeindustrien på Vestlandet om de står fast på hjemmebane eller i det sentrale østlandsområdet, der de åpenbart ikke kan henvise f.eks. til Kolsåsbanen eller gang- og sykkelstier. Derfor er det et fellesskap her som vi absolutt må ta hensyn til.

Så vet vi, som andre representanter har vært inne på, at her er det naturligvis en vekting mellom distrikt og hovedstad. Andre har nevnt at Bjørvika-prosjektet har fått sine planleggingsmidler på klare premisser. Stigende usikkerhet skaper hos noen i alle fall en frykt for en slags politisk hengemyr i hovedstadsområdet. Det er viktig at herværende statsråder ved sine bidrag til kommende rulling av Nasjonal transportplan også må forholde seg til fjordbyvedtaket på en slik måte at man skaper den nødvendige balanse, slik at ingen i ettertid kan si at man har stått for noe som helst slags røveri til fordel for hovedstaden på bekostning av andre deler av landet.

**Thore A. Nistad (FrP):** For Fremskrittspartiet vil den beste politikken for å bevare miljøet og øke trafikk-

sikkerheten være en politikk der det satses på veibygging og reduserte avgifter på biler.

Fremskrittspartiet vil vise til at satsingen på veibygging både i Vestfold, E18, og i Akershus, E6, har ført til en betydelig reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveier, er i dag de sikreste veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene har økt fra 70 til 100 km i timen. Dette viser at den beste måten å øke trafikksikkerheten på, er å bygge nye veier med midtdelere. Fremskrittspartiet mener derfor at økte bevilgninger til veier er viktigere enn utredninger, og viser til sine forslag om å øke veibevilgningene med over 4 milliarder kr.

Med Regjeringens og Arbeiderpartiets forslag til veiinvesteringer etter det framlagte budsjettforslaget vil vi ligge ca. 1,6 milliarder kr etter vedtatt Nasjonal transportplan. Når en i tillegg legger til grunn Sem-erklæringen, med økte veibevilgninger på 600 mill. kr pr. år, vil etterslepet ligge på ca. 2 milliarder kr. I tillegg har etterslepet på veivedlikeholdet bygd seg opp over mange år og er nå beregnet til ca. 11 milliarder kr. Dette er overhodet ikke akseptabelt.

Fremskrittspartiet vil derfor satse på veivedlikeholdet og øker denne posten med 800 mill. kr i budsjettet for innværende år. Videre vil Fremskrittspartiet foreslå å øke bevilgningene til veiinvesteringer med 3,3 milliarder kr. Videre forventer Fremskrittspartiet at alle midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner, brukes til veiinvesteringer og ikke til kollektivløsninger. Fremskrittspartiet forventer videre at disse midlene brukes i de områdene hvor de er innkrevd.

Fremskrittspartiet erkjenner at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet. Med det framlagte budsjett vil man på ingen måte nå et slikt mål.

Samferdselsnettet må ses i en helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringslivet skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyest.

Norge, et land med lange avstander og spredt bebyggelse, burde for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til veiformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk. Fremskrittspartiet ønsker derfor å forsere utbyggingen av veinettet samt forbedre veivedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge. Fremskrittspartiet viser til at Norge har et for dårlig utbygd veinett sammenliknet med andre europeiske land. En god

veistandard er avhengig av at investeringstakten økes, og som et minimum bør handlingsprogrammet oppfylles.

**Geir-Ketil Hansen (SV):** SV har i dette budsjettet fulgt opp våre hovedlinjer i samferdselspolitikken: Prioritering av kollektivtransport i de store byene, økt satsing på jernbane, og i Distrikts-Norge prioritering av veibygging, rassikring, fergedrift og utbygging av fiskerihavner langs kysten. Til sammen 464 mill. kr mer enn Regjeringens forslag satser SV på samferdsel i distriktene. Vårt alternative budsjett vil både redusere arbeidsledigheten og bedre forholdene for befolkning og næringsliv i distriktene.

Det er noen områder jeg skal nevne spesielt. Vi øker rammen til riksveier i fylkene med 194 mill. kr utover Regjeringens forslag. Her omprioriterer vi fra større veiprojekter i pressområder, hvor vi prioriterer kollektivtransport, til veier i distriktene. Vi prioriterer de fylkene som har dårligst veistandard, og som ligger lengst etter i forhold til oppfyllingsgrad i Nasjonal transportplan. Telemark fylke er f.eks. et slikt fylke.

Vi er fornøyd med at posten for øremerkede midler til rassikring er kommet tilbake på budsjettet. Det gjør det mulig å gjennomføre rassikring raskere enn om tiltakene skulle prioriteres innenfor det ordinære veibudsjettet. 15 pst. av veinettet i Norge er rasutsatt, og det er beregnet å koste 15 milliarder kr å sikre veinettet. Det vil ta vel 30 år. Det går for seint. Derfor prioriterer vi rassikring høyere enn Regjeringen gjør. Vi foreslår også at en del av forskningsmidlene på samferdselsbudsjettet skal gå til forskning på rasproblematikken.

Vi foreslår å øke posten Maritim infrastruktur med 90 mill. kr, fra 218 mill. kr til 308 mill. kr. Det er en økning på vel 40 pst. som skal gå til utbygging av fiskerihavner, mudring av innseilingsleder og molobygging. Oppgraderte fiskerihavner er avgjørende viktig for å beholde bosettingen og fiskerinæringen langs kysten. Kystverket har vurdert det kortsiktige behovet for opprustning og oppgradering til å være mellom 300 og 400 mill. kr på kort sikt. Dette er et område som vi mener ikke er prioritert av Regjeringen, fordi rammen for 2003 bare er videreført i 2004 – slik var det også foregående år.

Det er øremerket 264 mill. kr til drift av kortbanenetet. Rammen er økt med 14 mill. kr i forhold til saldert budsjett. Denne økningen til tross er det vel 100 mill. kr mindre enn Avinor mener de må ha for å opprettholde drift ved samtlige flyplasser. Ledelsen i Avinor har gjennom uttalelser til pressen skapt usikkerhet om hvorvidt alle flyplassene kan holdes åpne til neste år med årets budsjettamme. Det står klart i strid med hva statsråden har svart komiteen: At ingen flyplasser skal stenges, verken midlertidig eller permanent, og at Avinor ikke har fullmakt til å stenge flyplasser. Her hadde jeg tenkt å be statsråden klargjøre hva hun mener, men det registrerte jeg at statsråden gjorde i sitt innlegg. Det var betryggende.

Jeg vil også understreke at den store omstillingsprosessen styret i Avinor har vedtatt med en reduksjon på 700 årsverk, som etter mine beregninger er nær 30 pst. av bemanningen i Avinor, ikke kan gjennomføres før Luft-

fartstilsynet har behandlet planen og gått god for at dette ikke går ut over sikkerheten. Det gjelder også tempoet i gjennomføringsplanene. De ansattes organisasjoner har klaget på at de ikke har vært direkte involvert i omstillingsprosessen. Det er i så fall en måte å gjennomføre omstilling på som ikke kan være i tråd med personalpolitikken til staten og statlige selskaper når de skal drive omstilling. Her vil jeg utfordre statsråden på om hun mener Avinors måte å gjennomføre denne omstillingsprosessen på er i tråd med det Regjeringen mener skal være personalpolitikken.

I dag behandles også et Dokument nr. 8-forslag om et nasjonalt hurtigrutemuseum. Det vil jeg komme tilbake til i et treminuttersinnlegg.

**Jan Sahl (KrF)** (ordfører for sak nr. 2): Jeg skal ikke komme tilbake til den, men ta opp saken om Hurtigrutemuseet, som jeg er saksordfører for. Jeg vil bruke litt tid på det.

Hurtigruta representerer en viktig del av kystens og kystkulturens historie som det er av nasjonal betydning å ta vare på. Det startet på Stokmarknes med «Richard With» og Vesteraalske Dampskipsselskap. Hurtigrutas seilingshistorie begynte i 1893 da D/S «Vesteraalen» la ut fra Trondheim på historiens første hurtigrutetur nordover mot Hammerfest. 110 år senere har i alt 34 byer og tettsteder nytte av de 11 skipene som seiler ruten Bergen–Kirkenes.

Hurtigrutemuseet, som i dag eies og drives av en stiftelse, ble offisielt åpnet på hurtigrutas 100-årsdag 2. juli 1993 på Stokmarknes. I 1994 fikk Hurtigrutemuseet «Gamle Finnmarken» i gave fra Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap. I 1999 flyttet Hurtigrutemuseet inn i Hurtigrutens Hus på Stokmarknes, og «Gamle Finnmarken» ble satt på land og koblet til museet.

Forslagsstillerne i Dokument nr. 8:121 for 2002-2003 foreslår at Hurtigrutemuseet, inkludert «Gamle Finnmarken», på Stokmarknes gis status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Komiteen har delt seg i to ved behandlingen av saken. Uenigheten i komiteen går ikke på realitetene i saken, men på behandlingsmåten. Flertallet, Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, vil ha en utredning fra departementet, inkludert en gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt framtidig investering og drift, før endelig avgjørelse tas i løpet av våren 2004. Mindretallet, Sosialistisk Venstreparti, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, vil ta prinsippavgjørelsen først, og så la departementet komme tilbake med en sak angående de økonomiske forhold i ettertid.

La det være helt klart at Kristelig Folkeparti vil ta vare på hurtigrutas historie. Vi mener det er nødvendig å gjøre Hurtigrutemuseet til et nasjonalt museum under Samferdselsdepartementets område, men vi vil ikke drive stortingsregjereri. Prinsippavgjørelsen kan først tas når det foreligger en utredning om saken.

Et synlig bevis på at mindretallet er i villrede med hensyn til framgangsmåte kommer fram i budsjettinnstil-

lingen, hvor Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti foreslår å ta 2 mill. kr fra driftstilskuddet til hurtigruta og benytte det som oppstartstilskudd for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Dette gjør de samtidig som de ber departementet legge fram en sak som avklarer de økonomiske forhold rundt framtidig drift av og investering i Hurtigrutemuseet våren 2004.

De pengene som her tas, er kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift til hurtigruta, som for øvrig Sosialistisk Venstreparti har vært svært høyt på banen med. Fremskrittspartiet kutter hele kompensasjonen. Forstå det den som vil!

I Kristelig Folkeparti er vi glad for at flertallet nå har fått denne saken inn på et rett spor. Så skal vi alle i løpet av våren 2004 få være med på å ta den endelige beslutningen på grunnlag av en bred utredning.

Det er mange gledelige sider ved årets samferdselsbudsjett. Som representant for Nord-Norge synes jeg det er spesielt gledelig å registrere Regjeringens sterke engasjement for sikkerhet og miljø til havs i nordområdene. Beredskapen i Finnmark, Troms og Nordland styrkes med til sammen tre slepefartøy. Det er også gledelig at arbeidet med ny trafikkentral i Vardø går etter planen. Dette handler om sikkerheten til våre viktigste matfat og noen av de økologisk mest sårbare områdene i landet vårt.

Det pågår for tiden en debatt om innsparinger i Avinor, tidligere Luftfartsverket. Mange av de ansatte og noen politikere har sådd tvil om sikkerheten i luften vil være god nok dersom det skal kuttes 400 mill. kr og 700 årsverk.

Regjeringen og Kristelig Folkeparti er selvsagt svært opptatt av trygghet og sikkerhet i luftfarten. Men vi stoler på at de opplysningene som Avinor gir, er riktige, og vi har tillit til at Avinor prioriterer sikkerhet høyt. Om sikkerheten er god nok eller ei, må til syvende og sist Luftfartstilsynet avgjøre.

Det er for øvrig betryggende å se at Regjeringen legger inn de ressursene som er nødvendig for at flyttingen av Luftfartstilsynet fra Oslo til Bodø skal foregå på en tilfredsstillende måte, uten at brukerne belastes gjennom økte gebyrer.

Jeg er glad for at budsjettet også styrker infrastrukturen i Nordland, med flere viktige investeringer på veg og jernbane i vårt fylke. Spesielt er jeg glad for at det etter komiteehandlingen er satt av 15 mill. kr til raskest mulig ferdigstillelse av prosjektet på Rv 828 Søvik–Flostad og i flertallsmerknaad gitt klarsignal for oppstart Rv 808 Finneidfjord–Hemnesberget i 2005.

Stortinget sørger i dag for at det blir en god jul både for hurtigruteentusiastene på Stokmarknes og for alle dem som er opptatt av å forbedre infrastrukturen i Norge.

**Tor-Arne Strøm (A):** Jeg vil aller først få uttrykke tilfredshet over at vi sammen med regjeringspartiene fikk økt bevilgningene til samferdselsformål med 250 mill. kr i forliket.

Arbeiderpartiet gikk inn i forliket fordi vi oppnådde viktige politiske resultater som vil bety mye for folks

hverdag, bl.a. det som går på midlertidige ansettelser, AFP-ordningen samt endringen i permitteringsloven, for å nevne noe.

Jeg vil gi honnør til regjeringspartiene og til våre forhandlere for en ryddig forhandlingsprosess, og fordi man sammen klarte å komme fram til en fordeling av samferdselsmidlene som kommer hele landet til gode på en del prosjekter.

Allikevel må jeg få si at det på ingen måte er nok. Arbeiderpartiet la i sitt alternative statsbudsjett opp til en økning på 920 mill. kr til gode næringslivsrettede samferdselsprosjekter over hele landet. Vårt alternative forslag la opp til gode rammebetingelser for industri, næringsliv og bosetting.

Nordland, Troms og Finnmark har bl.a. gjennom budsjettforliket fått midler som er svært viktige for denne landsdelen, og det er svært viktig at vi har fått til en fordeling slik at bl.a. Rv 828 Søvik–Flostad i Nordland får 15 mill. kr og blir ferdigstilt nå – et viktig bidrag til kysten.

I Troms blir rassikring av Gjøvarden prioritert med 10 mill. kr, og Finnmark tildeles 7 mill. kr til Rv 888 Nordkynvegen. Dette er alle tre svært viktige prosjekter. Jeg vil påpeke at det må gjøres enda mer på samferdsels-siden, og at dette får være en start til ytterligere satsinger på dette området.

Vi i Arbeiderpartiet er urolige over situasjonen rundt omstillingsprosessen i Posten. Vi varslar at vi vil komme tilbake til den krevende prosessen i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 11 for 2003–2004, Om virksomheten til Posten Norge AS.

I tillegg er vi bekymret for vilkårene til lokalavisene etter takstøkningen i Posten. Vi hører allerede historier som kan tyde på at det kan ende med avisdød i distriktene hvis ingenting gjøres. Det er viktig at vi klarer å opprettholde det mangfoldet av lokalaviser og blader vi har i dag. Norge har et av Europas mest avislesende folk. Det bør vi fortsatt ha som mål å ha. Derfor er det viktig at tilgangen er enkel, og at mangfoldet opprettholdes. Nettopp derfor har vi i merknadene i budsjettet bedt Samferdselsdepartementet i samarbeid med Kulturdepartementet om å søke å finne løsninger som hindrer en mulig avisdød. Enten dette gjøres gjennom offentlig innkjøp eller gjennom kompensasjon i pressestøtten, så er det viktig at man finner en løsning som ikke svekker Posten.

Jeg vil også uttrykke bekymring for situasjonen i Avinor. Omstillingsprosessen i Avinor medfører at det statlige aksjeselskapet må kutte rundt 700 årsverk. Arbeiderpartiet registrerer at det er store forskjeller mellom Avinors behov for bevilgninger og Samferdselsdepartementets forslag til bevilgninger.

Ledelsen i Avinor avviser at den økonomiske situasjonen vil komme til å gå ut over flysikkerheten. Vi i Arbeiderpartiet har likevel vært bekymret for det sikkerhetsmessige, og vi er opptatt av at Avinor skulle ha tatt innvendinger fra de ansatte mer på alvor og brukt mer tid på å granske konsekvensene av spareforslagene.

Vi har merket oss tilskuddet til Avinors regionale flyplasser for 2004, som er fastsatt av Samferdselsdeparte-

mentet, og vi forventer at departementet her har gjort en riktig vurdering i saken. Hvis dette viser seg ikke å være tilfellet, må departementet komme tilbake til Stortinget med en vurdering av situasjonen.

Samtidig forutsetter jeg at det ikke vil skje en reduksjon i tilbudet på de regionale flyplassene som en følge av underbevilgningene i budsjettet. De siste dagers trusler om at noen flyplasser skal legges ned, håper jeg at statsråden nå har avkreftet en gang for alle, og jeg oppfatter det slik. Det er viktig at vi klarer å opprettholde et godt regionalt luftfartsnett, og at ordningen med offentlig kjøp av ulønnsomme ruter bevares.

Kollektivtrafikk og samferdsel må nødvendigvis ikke lønne seg. Det er et samfunns gode, og det er viktig å knytte dette landet sammen.

Jeg vil bruke litt tid på slutten av dette innlegget på å si litt om det nye felles betalingssystemet for bomstasjoner og ferger, den såkalte autopassordningen. Det har fra Nordland fylke tidligere blitt advart mot dette nye betalingssystemet. På riksvegfergene vil dette føre til at personbillettene avskaffes, og at det kun blir kjøretøy som må betale billett. Måten dette skal kompenseres på, er en høyning av billettprisene for kjøretøy med rundt 30–40 pst. I Nordland skal dette også nå gjelde strekningene Sandnessjøen–Herøy og Sandnessjøen–Dønna. For næringslivet i de fergeavhengige samfunnene vil dette ytterligere forsterke avstandsulempene.

Hvis dette gir de utslagene som jeg har referert til, vil det i hvert fall for dette området være direkte næringsfiendtlig. Det kan få store konsekvenser, og i tillegg står det i sterk kontrast til vår målsetting om å ta potensialet på kysten i bruk. Dette må det ses nærmere på, og vi har vel også fått en bekreftelse fra statsråden på at det ønsker hun å gjøre.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Havner og sjøtransport har en naturlig rolle i et godt utbygd og effektivt transportnett. Dette understrekes i Sem-erklæringen. Her sier Regjeringen at den vil legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler, spesielt innen godstransporten, dette både av hensyn til kostnader og miljø, og for å lette kapasitetsproblemene i vegsystemet. Det er for øvrig også helt i tråd med EUs prioriteringer for å løse transportutfordringene i Europa.

Fiskerihavnene er også en viktig del av infrastrukturen langs kysten og en viktig forutsetning for marin verdiskaping. Derfor er Regjeringen innstilt på å satse på samfinansieringsmodellen mellom brukere, lokale myndigheter og staten.

Våren 2004 vil Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2006–2015. Her vil det bli foreslått tiltak for å utvikle en mer konkurransedyktig sjøtransport, hvorav havnestruktur, kapasitet og samarbeidsmodeller mellom havner, trafikk mellom fiskerihavner osv. vil inngå.

Budsjettet for 2004 innebærer en satsing på sikker sjøtransport. Det er en prioritering som selvfølgelig har konsekvenser for andre områder som vi skulle ønske å satse

mer på. På grunn av den forventede økningen i tankfarten til og fra Russland har Regjeringen tatt konkrete grep for å bedre oljevernberedskapen i nord. Beredskapen i Finnmark, Troms og Nordland ble derfor i høst styrket med til sammen tre slepefartøy, slik vi redegjorde for i budsjettproposisjonen. Og det er, som bl.a. representanten Hoddevik sa, en kraftig satsing på sikkerhet. Kystverket har leid inn slepebåten «Skandi Beta» med en slepekraft på 137 tonn, som opererer permanent i Øst-Finnmark. «Valkyrien», som Forsvaret har satt inn, har en slepekapasitet på 128 tonn, og opererer i området Vest-Finnmark og Nord-Troms. Dette fartøyet var for øvrig involvert i en aksjon senest sist natt. Lenger sør har Kystvakten satt inn et fartøy. I de sørlige områder av landet er det slik at oljeselskapene er aktive, og derfor har vi ikke det samme behovet for statlig innsats.

Jeg vil for øvrig berømme den samarbeidsviljen som både Forsvaret og Kystvakten og kystfolket har vist i en tid hvor det er et sterkt voksende behov for økt beredskap. Senest sist døgn har et 170 000 tonnns fartøy, med kurs sørover fra Narvik, hatt problemer utenfor Nordlandskysten. Igjen viste Kystverket med beredskapsavdelingen, Sjøfartsdirektoratet, så vel som Forsvaret, et godt samarbeid, og at de i en vanskelig situasjon kan håndtere en situasjon som oppstår. Og igjen viste det, som også kapteinen her gjorde, at de aller fleste som regel ber om hjelp tidlig og viser et ansvar.

Jeg vil gjerne fra Stortingets talerstol takke og berømme både Kystverkets og Forsvarets folk, som er på vakt og i beredskap døgnet rundt og året rundt. Deres handling viser at vi har en beredskap som både kvalitativt og kapasitetsmessig er god.

I budsjettproposisjonen redegjør vi for at det er en konstruktiv dialog mellom norske og russiske myndigheter, som leder opp til at vi skal ha et gjensidig meldings- og informasjonssystem, hvor også slepebåtkapasitet og oljevernberedskap etter hvert skal involveres. Jeg er tilfreds med at vi er i gang med prosjekteringen av trafikk-sentralen i Vardø, og at den går sin gang, så vel som utbyggingen av AIS, som skal bidra til en mer oversiktlig situasjon langs kysten.

Arbeidet med å opprette de nye mellomdepotene vil fortsette i 2004. Vi starter prosessen med å oppgradere hoveddepotene, og da vil Nord-Norge i første rekke bli prioritert.

I tillegg foreslås det å videreføre store deler av satsingen på farleder neste år, så vel som at navigasjonsinstallasjoner vil bli særlig prioritert.

Representanten Sørensen tok opp dette med farleder og territorialgrensen som nå er i ferd med å bli etablert. Etter at de påbudte seilingsledene i nord er etablert, vil skip vestover, dvs. oljetransport fra Russland, gå i det ytterste trafikkfeltet, nærmest territorialgrensen, og dvs. at de vil gå i beltet fra 10,5 til 12 nautiske mil ut fra grunnlinjen, mens skip østover, da snakker vi i hovedsak om skip som er i ballast, vil gå i det innerste feltet, fra 8 til 9,5 nautiske mil fra kysten. Det viser at trafikken vil bli presset ut fra kysten.

La meg også få lov til å berømme det arbeidet som Redningsselskapet gjør. Deres innsats og tilstedeværelse langs kysten gjør dem til en sentral partner i en helårig og helkontinuerlig beredskap, både i forhold til tradisjonelt fiskeri og sjøfart.

Det er flere temaer som har vært tatt opp i debatten, og dem får jeg komme tilbake til i et senere innlegg.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

Da kan det hende at statsråden får anledning til å komme tilbake til noen av temaene.

Første replikant er Bjørn, nei Bjørgulv Froyn.

**Bjørgulv Froyn (A):** Hvis presidenten lover ikke å ta av taletiden, skal jeg fortelle hva Bjørgulv egentlig betyr. Hvis presidenten tar av taletiden, kan jeg ikke forklare det.

**Presidenten:** Presidenten foreslår et møte. (Munterhet i salen)

**Bjørgulv Froyn (A):** Takk, president.

Jeg viste i mitt innlegg til den betydning det vil ha å satse på romforskning. Jeg knyttet det opp til vår deltakelse i det europeiske romforskningssamarbeidet, og statens rolle i den sammenheng. Og da har jeg to spørsmål til statsråden: Er statsråden av den oppfatning at betydelig statlig deltakelse er en nødvendig forutsetning for en langsiktig satsing på romforskning? Og: Er statsråden enig i at salg av Telenors satellittvirksomhet i den sammenheng vil være uheldig?

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Dette med navneforskning får vi ta, som presidenten anbefalte, i et sær møte. Det kan bli interessant nok.

Når det gjelder romforskning, er det ikke tvil om at det er av stor betydning for sikkerheten og beredskapen langs kysten. Derfor har vi også varslet at vi i det kommende året vil gå inn og se på hva slags rolle som f.eks. prosjektet «Barentshavet» på nett kan spille i en framtidig beredskap og sikkerhet. I så måte vil statlig deltakelse i romforskning også i fortsettelsen være en del av det.

Når det gjelder Telenor, står jeg bak den linje som Regjeringen fører, og lar for øvrig samferdselsministeren ta seg av den delen.

Men jeg kan benytte anledningen til å svare på et annet spørsmål som Froyn tok opp i sitt hovedinnlegg, og som dreide seg om å gjøre Kystverkets produksjonsavdeling om til et statlig aksjeselskap. Jeg kan bekrefte at vi vil komme tilbake til Stortinget med det før beslutningen fattes, og det vil vi gjøre i vårsesjonen.

**Heidi Sørensen (SV):** Vi vil på nyåret, håper vi, eller i hvert fall i løpet av neste halvår, få en egen stortingsmelding om oljevern. Men det er ett spørsmål hvor vi synes det er grunn til å sette i gang et arbeid og konkludere allerede nå.

Jeg spurte Fiskeridepartementet om hvordan arbeidet med å få til påbudte farleder utenfor 12-milssonen lå an. Da fikk jeg til svar fra Fiskeridepartementet at det bare var noe man vurderte. Tidligere har jeg trodd at det var et arbeid som Fiskeridepartementet hadde igangsatt. Det er komplisert å få dette til innenfor internasjonal havrett, men det er ikke mindre viktig av den grunn.

Komiteen har besøkt bl.a. Canada, hvor man krever at oljefrakten fra Alaska skal holdes 150 nautiske mil ut fra kysten. Slike avstander vil vi nok ikke snakke om her, men at det er fornuftig å ha dem lenger ut enn 12 nautiske mil, er det all grunn til å konkludere med allerede nå.

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg svarer gjerne på det spørsmålet en gang til, uten at det nødvendigvis vil avklare spørsmålet noe raskere.

Det er riktig, som det blir sagt, at vi nå etablerer farleder i forhold til en 12-mils territorialgrense. Det er det vi kan gjøre innenfor det gjeldende internasjonale lovverk. Så har vi også varslet komiteen om at vi ser på mulighetene for å etablere farleder lenger ut. Det er i så fall en bestemmelse som må treffes i samråd med IMO, Den internasjonale sjøfartsorganisasjon, og det er forhold som også må avklares med Russland. Der er vi inne i en prosess, og vi vil redegjøre for dette når vi kommer til Stortinget med stortingsmeldingen i løpet av 2004.

**Jorunn Ringstad (Sp):** I budsjettproposisjonen fra Fiskeridepartementet er det lagt vekt på det arbeidet Kystverket gjer ved utdyping i innseglinga til og i fiskerihammer. Eg er heilt einig i det som står i budsjettet, at effektive og trygge fiskerihammer er ein viktig føresetnad for verdiskaping i fiskerinæringa, og dermed òg for busettinga langs kysten. Men så seier departementet at løyvinga for 2004 ikkje vil medføre igangsetjing av nye fiskerihavneanlegg. Som grunngeving er det nemnt strukturelle endringar i fiskerinæringa, og det at enkelte prosjekt har blitt dyrare enn det ein fyrst rekna med.

Mitt spørsmål blir då: Vil dette vere ei slags omlegging, slik at det ikkje blir investert i nyanlegg i åra framover? Er det som skjer no, direkte grunnlagt i proposisjonen, og kan ein når det gjeld dei anlegga som alt er i gang, bli ferdig med dei i år? Mitt spørsmål er kort og godt: Kan vi forvente investeringar i nye anlegg seinare år?

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Hvis jeg kan få lov til å svare på følgende måte: Jeg har sagt til Kystverket at de bør feste mer, i den betydning at de burde lære av Vegvesenet å gjøre ferdig anlegg og så ha vegfest, altså gjøre ferdig sine havneanlegg og så ha havnefest.

Litt av problemet som Kystverket har slitt med, er at presset på å sette i gang nye anlegg har gjort at man ikke har klart å bli ferdig. Vi har nå lagt vekt på å gjøre ferdig havner. Det viser seg ofte at det må gjøres tilleggsarbeider, og dermed påløper det ekstra kostnader. Nå er vi i en fase hvor det er ønskelig at det gjøres ferdig havner, samtidig som vi må erkjenne at behovet for utdyping delvis øker som en konsekvens av at nye, moderne fartøy er

mer dyptgående og større. Men vi sier klart fra, og det vil også bli belyst i forbindelse med transportplanen og framtidige budsjett, at man ønsker å satse på fiskerihavnene. Det er også helt nødvendig å igangsette nye havner, for som representanten Bastesen var inne på, har vi eksempler på at fiskerihavnene er så grunne at når det er fjære sjø, står båtene. Det kan det ikke fortsette med.

**Heidi Sørensen (SV):** Jeg takker for svaret, og jeg forstår statsråden dit hen at arbeidet med påbudte seilingsleder utenfor territorialfarvannet er igangsatt i departementet, og at vi vil få en status for dette i forbindelse med meldingen om oljevern. På den bakgrunn vil jeg gjerne gjøre om SVs forslag nr. 8 til et oversendelsesforslag.

Så har jeg et spørsmål. I konsekvensutredningen for helårig petroleumsvirksomhet i området Lofoten–Barentshavet sier man om risikoberegningene at med den frakten som man der ser for seg av olje, kan vi regne med en «Prestige»-ulykke hvert hundrede år. Er det et akseptabelt risikonivå, slik statsråden ser det, eller skal vi legge oss litt mer i selen for å være sikker på at vi verner om de miljøverdiene som finnes i Barentshavet, også for kommende generasjoner?

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Jeg kan igjen bare bekreftede at i den stortingsmeldingen som kommer, vil vi ta opp og redegjøre for spørsmål knyttet til farleder utenfor territorialgrensen. Men igjen understreker jeg at en slik etablering av farled må godkjennes av IMO, og selvfølgelig må dette avklares med Russland.

Når det så gjelder helårig oljeaktivitet i Barentshavet, er det en sak som er til avgjørelse i Regjeringen, og Regjeringen har ikke trukket noen konklusjon, så det vil jeg ikke kommentere. Jeg vil allikevel understreke at når vi nå ser på beredskapen i nordområdene, er det et tankekors at med økt aktivitet, f.eks. i forbindelse med Snøhvit, vil også beredskapen totalt øke. Litt av årsaken til at vi ikke har de samme behovene for statlig slepebåtkapasitet i sør, er nettopp at man her med private og offentlige ressurser håndterer en oljetrafikk med store fartøy som er meget stor.

**Heidi Sørensen (SV):** Jeg vil bare gjenta mitt siste spørsmål: Hva er det vi opplever som akseptabelt risikonivå i forhold til frakt av denne oljen? Jeg skjønner utmerket godt at statsråden ikke vil kommentere den aktuelle situasjonen vedrørende permanent petroleumsvirksomhet i Barentshavet, men i konsekvensutredningen peker man på at med den frakten av olje som vil foregå i den forbindelse, vil vi kunne oppleve en «Prestige»-ulykke hvert hundrede år. Er det et akseptabelt risikonivå for vårt aller viktigste matfat, eller skal vi legge oss litt mer i selen for å verne noe bedre om dette utrolig viktige området, også for kommende generasjoner?

**Statsråd Svein Ludvigsen:** Dette blir jo nærmest som en samtale mellom representanten Sørensen og meg. Men det understreker bare det sterke miljøengasjementet

som representanten Sørensen har, og som jeg deler når det gjelder Barentshavet.

Det er nettopp fordi vi legger oss litt ekstra i selen, fordi vi ønsker å redusere risikoen, at vi har bygd opp beredskapen så sterkt i de to siste årene. Med den utbyggingen vi nå har foretatt, med både slepebåtkapasitet og annen beredskap, mener vi det er et akseptabelt risikonivå.

Så er det slik at i den stortingsmeldingen som vil komme med i løpet av 2004, vil vi foreta nye vurderinger i forhold til både den aktiviteten som foregår langs kysten nå, og den trafikken som vi forutsetter det vil bli i årene framover i forbindelse med russisk transport og andre aktiviteter som måtte komme, ikke minst på bakgrunn av de beslutninger som regjering og storting skal fatte når det gjelder norsk sektor.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Sigrun Eng (A):** Samferdsel er truleg det budsjettområdet som skapar størst engasjement blant folk flest, og frustrasjonen er stor når det gjeld etterslepet i Nasjonal transportplan, og vallovnadene som vi har gjeve. Slik er det òg på jernbanekapitala. Vi er blitt tuta øyra fulle om tidenes satsing, mens det reelt er ein reduksjon. Etterslepet når det gjeld å ruste opp køyrevegen, går på sparebluss. Togframføringa går saktare enn nokon gong. Det må til ein langt større sum årleg for å ta att etterslepet om skinnegang og leidningsnett skal tilfredsstillast eit moderne skinnegående transportsystem og tilrettelegging for andre operatørar på linja.

Så skal det nemnast at Regjeringa har teke Stortinget på alvor og brukar mykje pengar på GSM-R. Det er bra, og vi må leggje føringar i NTP om at heile Tog-Noreg bør få det før vi er tilfredse. Men det går altså ut over post 23, Drift og vedlikehald. Det burde vore ei ekstra satsing, som ikkje fjerna pengar innanfor den ordinære ramma.

Jernbaneverket har gjeve innspel på 250 mill. kr meir enn budsjettet lydde på til drift og vedlikehald. I Arbeidarpartiet sitt alternative budsjett hadde vi lagt inn desse pengane. Vi hadde òg lagt inn 10 mill. kr til ein plan om å fjerne køyrevegsavgifta for å stimulert til meir gods over på bane. Det ville spesielt stimulert til å få fleire tømmerbilar vekk frå veg.

Strossing av tunnelar på Bergensbanen har gjeve meir gods på bane. Over nyttår vil auken vere på heile 50 pst. Transportørane nyttar seg altså av tilbodet om det finst, og vegslitasjen kan på sikt bli mindre om fleire strekningsar opplever det same.

Eg må seie noko om dobbeltspor på Jærbanen og godsterminalen på Ganddal. Der har vi med årets budsjettinnstilling ikkje gjeve klare nok oppstartssignal. Linjegods, som den største godsoperatøren, kan ikkje vente på han. Etter eiga utsegn held taket på å dette ned i hovudet på dei. I løpet av januar tek dei stilling til nybygging ein annan stad i Stavanger-området, altså ikkje samlokalisering og ein godsterminal for framtida. Det lyser varsel-lamper om ein ikkje klarar å gje lovnad om raskare ut-

bygging enn det som står i innstillinga. Det lyt med andre ord skje fort.

Sett med Arbeidarpartiets augo finn vi likevel fleire positive ting med budsjettforliket. Regjeringa har signalisert at nattoga skal inn under offentleg kjøp. Framdrifta på dobbeltsporet Skøyen–Asker går etter planen, og Lysaker stasjon blir vidare planlagd.

Potten til offentleg kjøp må aukast. Dagtoga må òg inn under den same ordninga. Det kan ikkje vere slik at mest alt som går til offentleg kjøp, berre skal tene dagpendlarane. Jernbanen går òg gjennom delar av Noreg der han er det einaste kollektivtilbodet.

Så har komiteen merka seg at punktlegskapen er betydeleg betra, men delinga av oppgåver mellom NSB AS og Jernbaneverket når det gjeld skilting, opplysningar, ja kort sagt informasjon til dei reisande, må bli teke meir alvorleg og utbetra.

Arbeidarpartiet har teke mål av seg til å auke satsinga på jernbane i åra som kjem. Svært mange land elles i Europa gjer det same. Vegane klarar ikkje å ta unna transportbehovet, og veg har langt fleire negative konsekvensar, i høve til både nullvisjonen og miljøet. Vi må ta alvorleg problema fleire og fleire slit med når det gjeld både luftforureining og støy.

Så nokre ord om tilsyn. Eg har sagt det før, og eg tek det gjerne oppatt: Det er vekstnæring nr. 1 i denne AS-iverens tid. Ingen av oss kan kritisere det. Vi er sjakk matt i høve til behov. Eg forstår at nokon må kontrollere og godkjenne, men kostnaden totalt sett for alle tilsyna er formidabel, og han veks raskt. Medan byråkratiet veks i den eine enden, må andre skjera ned, ja ofte inn til beinet.

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

**Hans Gjeisar Kjæstad (H):** Et godt samferdselsbudsjett som vokser mer enn 6 pst. scorer enda bedre på kvalitet. Oslo og Akershus kan glede seg over en enstemmig bevilgning til prosjektering av Bjørvikatunnelen. Den er en forutsetning for realiseringen av ett av de største prosjekter i Norgeshistorien til en verdi av 30 milliarder kr; et kultur-, bolig- og næringsprosjekt som vil gi kulturell og økonomisk vekst til beste for hele landet.

I tilknytning til dette arbeider Regjeringen med en brukerfinansiert tunnel som skal erstatte Mosseveien. Det kan komplettere en sammenhengende trafikkåre under jorden innerst i Oslofjorden med positiv virkning for Norges største trafikale nav.

Bare hørselsskadde kan unngå å høre hammerslagene fra det byggverk som er under reising i Samferdsels-Norge. I arbeid eller i fritid fortjener folk flest bedre kommunikasjonssystemer, der verdiskaping, sikkerhet og respekt for skattebetalernes penger tåler vann og etterprøving.

Brukerorientert samferdsel har vært regjeringspartienes rettesnor. Vi har begynt med det viktigste først, arbeidet med struktur og arbeidet med organisasjonen. Vi bygger ned monopoler, og vi krymper enerettsområder.

Skal kreativiteten settes fri, må gittervindue sages ned! Derfor skiller vi mellom bestiller- og utførrollen. Derfor gis forvaltningsorganisasjonsenheter større frihet og større ansvar, f.eks. gjennom aksjeselskapsmodellen. Derfor ønsker vi systematisk bruk av anbud der det offentlige kjøper varer og tjenester i form av infrastrukturtiltak eller transporttjenester.

Den frie rett til å legge inn tilbud på slike sikrer rasjonell ressursbruk. Men den beskytter også mot kameraderi, favorisering av nevøer, svigersønner og godt bekjente. Anbud og konkurranseåpenhet gir med andre ord renere forretningsforhold.

Jeg våger den påstand at Vegvesenet, Jernbaneverket og Kystverkets produksjonsavdelinger blir vesentlig mer interessante arbeidsplasser etter konkurranseeksponering, og at det blir lettere å rekruttere etterspurt arbeidskraft. Høyre har ingen statsskrek. Tvert imot tror vi på en fruktbar vekselvirkning mellom det offentlige og det private, og at det gir grokraft.

Høyre vil tydeliggjøre interessemotsetningene i samfunnet. Hvilke kriterier skal være styrende for samfunnsutviklingen? Er det korporasjonene, eller er det brukermakt? Hvilke kriterier skal styre ressurstilgangen? Er det fagforeningsmuskler eller er det folkevalgte organer? I et miljø med monopoler, enerett og fravær av konkurrenter oppstår det lett uheldige kulturer. Og som kjent er det lite som forsvarer mer innbitt enn privilegier.

Mangt et organisasjons- og rasjonaliseringsfremstøt har funnet sin død ved fagforeningsbossenes føtter. Et eksempel på dette er Norges statsbaner. Til tross for alle tegn på forvitring, ble de fleste effektiviseringstiltak stanset. Generaldirektører ble skiftet ut hurtigere enn vi andre kjøpte skjorter. Mens NSB skapte misnøye hos passasjerer og tapte markedsandeler, fortsatte selskapet i gamle spor.

Fremskrittspartiet og Jernbaneforbundet har et skjebnefellesskap. Begge er effektive medspillere på det lag som har som mål å devaluere norsk jernbane. Tilsvarende motarbeides i disse dager Regjeringens forslag om å konkurranseutsette Jernbaneverkets produksjonsavdeling. Selvfølgelig er det legitimt å kjempe for privilegier. Det blir likevel et tankekors for oss jernbanevenner når fagforeningsledere nekter omstilling, til tross for at store deler av norsk jernbane lider av tæring. Velgerne burde merke seg de partier som står last og brast med de organisasjonsledere som har hovedansvaret for jernbanens tilbakegang i dag, og det i en tid da jernbanen trengs mer en noensinne for å demme opp for økt biltransport og for å møte store miljøutfordringer. Vi må kunne forlange at de 6,25 milliarder jernbanekroner vi innstiller på å bruke neste år, styres etter brukernes interesser.

I det kommende år skal vi gi NSB den konkurranse de fortjener, slik det allerede har skjedd med godstrafikken. CargoNet skal ha honnør for å ha lyktes godt med høye godsandeler på banene. Det viser at NSB kan konkurrere, men ikke uten omstilling.

**Signe Øye (A):** Arbeiderpartiet ville i sitt alternative budsjett bruke 920 mill. kr mer enn Regjeringen på sam-

ferdselstiltak for neste år. Dette er en betydelig økning. Økningen gikk både til vei og til jernbane. Begge deler er viktig for oss. I det ganske land lider veinettet, jernbanenettet og gang- og sykkelveiene av mangel på vedlikehold og opprusting. Derfor fant Arbeiderpartiet også midler til disse sårt tiltrengte områdene innenfor sitt alternative budsjett.

Vi mener det må legges bedre til rette for å flytte person- og godstransport fra vei til bane. Bilbruken øker drastisk. Det er neppe mulig å bygge ut veiene like fort som trafikken øker i de deler av landet der trafikken øker sterkest. Derfor er det et mål for Arbeiderpartiet å få mer av bilbruken over på bane. Dette krever også investeringer.

Når Arbeiderpartiet prioriterer samferdsel i budsjettet, er det av tre vesentlige grunner:

- Det er viktig med framkommelighet.
- Det er viktig å øke trafikksikkerheten. Vi har altfor mange trafikkulykker.
- Det er viktig å få flere i arbeid. Ved å øke investeringene får flere ledige arbeid.

En mengde planlagte prosjekter er klare rundt omkring. De venter bare på penger. Derfor skulle økningene ha gått til ferdig planlagte prosjekter over hele landet. Det betyr at prosjektene kunne ha blitt bygd i 2004, noe som ville gitt arbeidsplasser fra første dag. Pengene ville gitt direkte sysselsettingseffekt. Det har vi bruk for, med en ledighet på over 100 000 mennesker. Mange av de ledige befinner seg nettopp i anleggs- og byggebransjen.

Gode samferdselsløsninger er en betingelse for å bedre næringslivets vilkår. En ekstra time pr. dag i kø for en lastebil øker utgiftene med 100 000 kr pr. år. Da blir det vanskelig å være konkurransedyktig her i landet.

Satsing på samferdsel er med på å heve norsk konkurransevne i forhold til utflaggingstruede bedrifter, i tillegg til rente og lav kronekurs. Alle de tre tingene er det behov for.

Regjeringspartiene var ikke like villige til å følge opp i budsjettet sine lovnader i Sem-erklæringen om mer penger til samferdsel. Etter forliket ble som kjent veimidlene kuttet fra 500 mill. kr, som Arbeiderpartiet foreslo, til 200 mill. kr, og kollektivsatsingen endte opp med 50 mill. kr. Derfor er det ingen grunn til å si at Regjeringen satser på samferdsel. Vi ser at dette nå fører til utsettelse av mange prosjekter, noe som skaper stor frustrasjon.

Arbeiderpartiet har gjennom den økningen som vi fikk til i budsjettforliket, klart å rette opp noen av Regjeringens løftebrudd. Men etterslepet i forhold til NTP er på hele 1,4 milliarder kr, så det er langt igjen til man her er å jour.

Etter at budsjettavtalen var i havn, fikk E18 i Østfold 15 mill. kr til strekningen Sekkelsten–Krosby. Det var bra. Dette er et signal fra Arbeiderpartiet og regjeringspartiene om at vi mener det er behov for en forsering av E18, og bevilgningen vil være et bidrag til å øke framdriften. Men det er også slik at den statlige andelen må øke i 2005 for å vise den nødvendige troverdigheten om at dugnad, alias bompenger, nytter.

Regjeringen har en langsiktig visjon om at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i trafikken. Østfold har mange ulykker, og mange alvorlige ulykker. Her øker trafikkveksten dobbelt så mye som i resten av landet. Her vokser trafikken dobbelt så mye som det staten har lagt inn i sine plandokumenter for fylket. Når planene lages, samsvarer derfor ikke den trafikkveksten som legges til grunn, med virkeligheten.

Vegsjefen i Østfold la denne uken fram en dyster statistikk over drepte og skadde i de siste ti årene. Hele 9 298 drepte eller skadde, herav 239 drepte og 832 alvorlig skadde, er veldig mange. Mange av disse ulykkene skjer på stamveinettet, men svært mange ulykker skjer også på det øvrige nettet. Det betyr at selv om vi nå får bygd ut stamveiene i Østfold, vil det fortsatt være mange ulykker hvert år framover. Til det øvrige nettet bevilges det svært få midler. Derfor er målet om en nullvisjon uendelig langt inn i framtiden.

**Anne Berit Andersen (H):** Vi bor i et langstrakt land, og et land som er tynt befolket, noe som igjen tilsier at veinettet har en avgjørende betydning for samferdselstilbudet totalt sett. Stamveiene er ryggraden i transportsystemet og må holde en gjennomgående god standard. Utbedring av det sekundære riksveinettet er også viktig for å styrke bosetting og næringsliv. Det samme gjelder ferjetilbud, særlig på steder uten alternative transportveier. Dette er områder som Samarbeidsregjeringen har prioritert i dette budsjettet. Det gjelder også økt trafiksikkerhet, spesielt tiltak for å bedre sikkerheten på høyt trafikkerte veier, og å sikre rasfarlige veistrekninger, slik at befolkningens trygghet i hverdagen kan bli ivaretatt.

Det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte veinettet til fire felt. Dette ønsker vi å komme tilbake til i behandlingen av Nasjonal transportplan til våren. Vi er i gang med en forsering av utbyggingen på enkelte strekninger, som f.eks. E6 i Østfold og E18 gjennom Vestfold. Det er viktig for en god framkommelighet, og for å redusere alle de tragiske ulykkene som fører til mange dødsfall og hardt skadde personer. I løpet av de siste ti årene har i gjennomsnitt mer enn 300 mennesker omkommet i trafikken, og rundt 1 300 blitt hardt skadd. Disse tragiske tallene må ned. Det kan skje mye med nye investeringer i vei og holdningsskapende tiltak. Jeg vil rose det arbeidet som Trygg Trafikk gjør når det gjelder forebyggende tiltak. Regjeringen vil også i løpet av 2004 utvide Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane til også å gjelde veitransport.

Det er avsatt 30,2 mill. kr til prosjektering i Bjørvika. Denne saken vil vi komme tilbake til i Nasjonal transportplan. Jeg vil minne om hva flertallet i denne sal uttalte i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 28 for 2001-2002:

«Flertallet slutter seg også til at de statlige midlene til veiprosjektet budsjetteres på egen post i tillegg til NTP-rammen og forutsetter at disse midlene kommer i tillegg til full måloppfylling for perioden 2002-2005 sett under ett.»

For å bedre framkommeligheten, spesielt i og rundt storbyene, er det viktig med et godt utbygd kollektivtilbud. Samarbeidsregjeringen foreslår at det innføres forsøk med alternativ organisering av kollektivtransporten. Dette skal være en måte å stimulere byområdene til å se transportsystemet i sammenheng, og dermed kunne bidra til mer effektive løsninger. Et eksempel på dette er i Kristiansand-regionen. Her går to fylkeskommuner og seks kommuner sammen om forsøket. Målet er å bedre tilbudet for innbyggerne som i utgangspunktet har et felles bo- og arbeidsmarked. Jeg vil også gi honnør til Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, for det positive resultatet vi allerede nå har sett i forbindelse med den nye bussmetroen. Utfordringene for Kristiansand og andre storbyer blir fortsatt å prioritere kollektivt, slik at de kan få en del av de midlene som ligger inne i den nye incentivordningen.

Et annet prosjekt som jeg vil nevne, er OPS-prosjektet E18 Dyreparken–Grimstad, som er en del av Aust-Agderpakken. Strekningen er i utgangspunktet planlagt som en tofeltsvei, det gjelder også finansieringen. Hele Sørlandet ønsker firefeltsvei her, noe som også alle prognoser viser er nødvendig. Dette vil vi nok kunne realisere ved å bruke innsparte midler fra en annen strekning innen Aust-Agderpakken. Saken vil nå gå sin gang, og hvis alle formaliteter er i rute, vil oppstart skje i slutten av 2005.

Jeg vil til slutt takke Arbeiderpartiet for et godt samarbeid om budsjettet.

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

**Geir-Ketil Hansen (SV):** Stortinget behandler også i dag Dokument nr. 8-forslaget fra en gruppe representanter fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og SV, om å gi hurtigruteskipet «Gamle Finmarken» status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

I begrunnelsen for forslaget ligger at Hurtigrutas 110-årige historie som kystens riksvei nr. 1, må bevares og formildes som en del av norsk samferdselshistorie på linje med jernbane, vei, tele og annen infrastruktur. Vi har et nasjonalt jernbanemuseum, vi har et nasjonalt veimuseum og et nasjonalt luftfartsmuseum. Vi trenger så avgjort å få et nasjonalt hurtigrutemuseum.

Museet ligger allerede der, ved hurtigrutekaia på Stokmarknes i regionen til Hurtigrutas far, Richard With, bygd opp av lokale entusiaster med penger fra lokalt næringsliv og hurtigruterederiet OVDS, som gav «Gamle Finmarken» til museet. Det er nå på tide å ta et nasjonalt ansvar og sikre driften for framtiden. I det ligger det å sikre midler til drift og vedlikehold på linje med øvrige etatsmuseer for samferdsel.

Jeg trodde at det var flertall for å fatte den politiske beslutningen i dag. Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet står bak forslaget. De samme partiene har i familie-, kultur- og administrasjonskomiteen vært veldig tydelige på at hurtigruteskipet «Gamle Finmarken» må få status som nasjonalt museum, og at det var viktig å kom-

me raskt i gang med restaureringsarbeidet. Det skapes en unødvendig usikkerhet når den prinsipielle beslutningen utsettes til det er foretatt en full gjennomgang av økonomien. Den prinsipielle beslutningen blir gjort avhengig av den økonomiske utredningen. Til det er det å si at Stortinget ved i dag å slå fast det prinsipielle, ikke binder seg økonomisk til noe mer enn de øvrige etatsmuseer får i årlige bevilgninger. Det skal ikke bygges nytt, jeg vil understreke det. Museet ligger der i dag.

Jeg synes det bør nevnes at det i sommer og høst har vært arbeidet aktivt fra museets side for å tilrettelegge for at museet skulle bli et nasjonalt museum. Det meste av gjelden er slettet. Det står bare 0,5 mill. kr igjen. Nordland fylkeskommune har bevilget 1 mill. kr til museet, og prosessen med å gjøre «Gamle Finmarken» og hurtigrutemuseet om til en stiftelse, er i gang. Forholdene er lagt til rette for at dette skal kunne skje nå. I en radiodebatt med Jan Sahl forleden, klargjorde han på samme måte som han gjorde i innlegget sitt i dag, at han og Kristelig folkeparti var helt klare på at hurtigrutemuseet måtte bli et nasjonalt etatsmuseum. Da blir det uforståelig at vi må vente et halvt år på den prinsipielle beslutningen.

Vi har i tillegg i budsjettet foreslått 2 mill. kr til drift av museet av en bevilgning til Hurtigruta på 200,8 mill. kr, altså under 1 pst. av rammen. Det ble bare støttet av Fremskrittspartiet. Jan Sahl skjønner ikke hvordan vi kan finne på å ta av bevilgninger til Hurtigruta. Til det er å si at 2 mill. kr av en bevilgning på 208 mill. kr ikke vil komme til å ramme hurtigrutedriften i Norge. Begge rederiene som driver, har milliardbudsjett, men nettopp denne måten å gjøre det på, gjør det mulig for samtlige partier å gå inn for dem uten at rammen sprenges i samferdselsbudsjettet. Men man var ikke villige til å gå inn på det, og det beklager jeg.

**Sigvald Oppebøen Hansen (A):** Samferdsel er eit viktig politisk område når det gjeld å ta i bruk heile landet, både i forhold til busetnad og ikkje minst i forhold til lokal næringsutvikling. På enkelte område har me kome langt i arbeidet med å bygge ut vegnettet, satse på jernbane og leggje forholda til rette for kollektiv transport.

Den store hovudutfordringa er i dag, slik eg ser det, den dårlege vegstandarden i store delar av landet, og ikkje minst i mitt eige fylke, Telemark. Budsjettforliket mellom Arbeidarpartiet og regjeringspartia gav litt meir pengar til opprusting og vedlikehald i Telemark, men det er langt frå nok. Etterslepet er den store utfordringa, og befolkninga i Telemark er no lei av å vente. Dette gjev seg utslag i fleire typar aksjonar, og det er eit stort engasjement ute i befolkninga.

Manglande løyvingar for å forbetre eksisterande vegdekke er, som sagt, hovudutfordringa i mitt fylke. Og nettopp på dette området kan eg ikkje unngå å nemne at i haust tok bygdefolket i Tørdal i Drangedal skeia i eiga hand og skifta ut masse og asfalterte ei strekkje på 50 meter på Rv 38. Dette blei gjort med stor dugnadsånd og ved utlodning for å finansiere asfalteringa. Dette gjorde inntrykk, og slik kan me ikkje ha det. Det er absolutt ei offentleg oppgåve.

Telemark er eit fylke som komiteen og fleire statsrådar har besøkt fleire gonger. Da har dei ved sjølvsyn registert den dårlege vegstandarden. Det kan dokumenterast at Telemark har kome heilt i bakleksa. Om lag 40 pst. av riksvegnettet i Telemark har ikkje den standarden som Statens vegvesen sjølv har sett som standardmål.

Telemark har gjennom fleire år fått altfor lite midlar både til investering og vedlikehald av vegnettet, og målingar som er gjorde, viser at standarden på vegdekket i Telemark, og særleg i Distrikts-Telemark, er verst i heile landet. Det skal ikkje mykje fantasi til for å forstå at transportnæringa slit, og at befolkninga er frustrert når tilhøva er som dei er.

Skal fylket og næringslivet lykkast i sine ambisjonar om å vidareutvikle og styrkje evna til innovasjon og nyskaping til fordel for Noreg som industrinasjon, er fylket heilt avhengig av å få ein større del av samferdselsmidlane enn ved dagens fordeling. Dette bør både departement og direktorat ta innover seg.

Politikk handlar om å prioritere. Det er god distriktspolitikk, det er god næringspolitikk, og det er god helsepolitikk å satse meir på å betre vegstandarden rundt omkring i Noreg. Det er kanskje no på tide å tenkje på å vedta ei eiga samferdselsreform for framtida.

**Presidenten:** Neste talar er Steinar Bastesen. Han er ikke til stede.

**Sigrun Eng (A):** Dette er dagen for julekort heim til eige fylke.

Drammenspakka går nokolunde etter planen og avtala mellom stat, fylke og kommune. Dobbel motorvegbru er i ferd med reise seg i terrenget, flaskehalsen for folk som skal lenger sørover enn Buskerud, blir flytta nokre hundre meter lenger fram. Ein står enno att med eit utgreiingsarbeid for å få forsert Kleivenetunnelen, som snevrar vegen inn til to felt, før det blir ny, fin veg nedover i Vestfold.

Så til Rv 7 og Rv 50. Førstnemnde får brei omtale i budsjettet, og det er riktig. Det er ein vanskeleg vinterveg med mange utfordringar. Seinast i går bles ein buss av vegen. Ein trailer køyrde gale for eit par dagar sidan. Vinteren er lunefull, og vi må ta den på alvor. Rv 50 er ikkje nemnd med eitt ord. Eg er svært tilfreds med merkningen frå ein heil komite. Det er alvorleg for ein stor reiseregion når ein kan stå i fare for å miste vegsambandet aust/vest i gitte situasjonar.

Dei åra vegane var likestilte i høve til opningstid, altså med moglegheit til nattope og kolonnekøyring, var regulariteten fire gonger større på Rv 50 enn Rv 7, naturlegvis trafikkntala òg. Av den grunn meiner både fylket og Hol kommune at det er svært viktig å få fram tal på kva det kostar å ha dette ferjefrie vegsambandet aust/vest ope.

Så må eg få uttrykkje litt frustrasjon over korleis ting er organiserte. Regionkontor Vest har ansvaret for brøytinga, men delegerer det til det lokale vegkontoret på Gol. På austsida brøyter Mesta, medan på vestsida brøyter ein lokal entreprenør frå Hol på underentreprise frå

Mesta, men han bur på motsett side. Mindre byråkrati og mindre papirarbeid ville gitt innsparingar som kunne gått til brøyting.

Regionkontor Vest har sine egne prioriteringar. Det ser ein på manglande skilting òg. Regionkontoret for øvre Hallingdal ville vore ein langt meir naturleg plass å gi ansvaret til for drift og vedlikehald på desse vegane.

Så til budsjettforliket, som gav 15 mill. kr til vedlikehald på Rv 7, som blir stamveg frå nyttår. Det var sårt til-trengde kroner til ein ulykkesveg, der Mesta har målt spordjupna heilt opp til 13 cm. Buskerud er eit av dei to fylka som driv vegnettet på dispensasjon i høve til vegslitasje. Det kan ein merke på alle dei negative statistikkane. Derfor var budsjettforliket godt for vegfarande langs Rv 7. I budsjettforslaget låg det ingenting.

**Presidenten:** Da har Steinar Bastesen dukket opp. En forutsetning for å kunne få ordet, er at man er til stede når man står på talerlisten. Presidenten gjør et unntak – det blir siste gang!

**Steinar Bastesen (Kp):** Takk, president, for at jeg får ordet. Jeg er litt sen, men det får så være – det skal ikke gjenta seg.

Noe av det jeg sa i stad, i mitt hovedinnlegg, dreide seg om TV. Jeg synes det er for galt. Vi vokste opp med å høre radio, og så skulle vi få se TV. Det var vi jo glad for – og vi så TV. Den ble bygd ut og bygd ut. Så skal den slås av, vi skal gå over til digital-TV, og vi har ikke bruk for alle mastene. Det er 2 740 master. Det skal bli digital-TV, men det går jo ut over de som bor i grissgrendte strøk. De må tilknyttes en satellitt for å få se TV. Hva koster det, og hvem skal betale? Det sies ingenting om det.

Jeg er veldig glad for at representanten Heidi Sørensen var oppe på talerstolen og sa at forslaget om seilingsleder for tankbåter utenfor territorialgrensen skulle bli et oversendingsforslag. Vi hadde jo tenkt å stemme for det forslaget, men jeg synes det er et fint arbeid som Regjeringen har igangsatt. Vi må ha tankbåtene lenger ut fra kysten, for den kritiske fasen er fra du får en maskinskade og til du får en sleper om bord. Hvor båten skal slepes hen, er en helt annen sak, men departementet har jo allerede pekt ut en del fjorder og havner som båtene skal slepes til, så det er ikke noe nytt. Men den kritiske fasen er altså fra du får maskinskade og til du får sleper om bord, og da må man ha responstid. Med båter kloss atmed land har du ikke tid til å få sleperen om bord, men ved å flytte trafikken lenger fra land får man responstid, og så får man tid til å slepe fartøyet. Så jeg synes det er bra. Men oljeverndepotene må utbygges. Vi har i Træna et oljeverndepot. Vi bør jo plassere oljeverndepotene utover, videre nordover langs kysten. Det er ikke noe nytt at vi får tankbåttrafikk, men det nye er at vi trenger å utvide oljevernberedskapen, ikke minst i forhold til denne diskusjonen som nå pågår om hvor vi skal bore hen. Vi har jo sagt vår mening, at vi legger oss på Fiskarlagets linje, og boring rett utenfor Lofoten må ikke komme på tale.

Vi kommer tilbake til seilingsleder mellom ytre farled og indre farled. Det må prioriteres av Fiskeridepartementet. Det går ikke an at det er slik som i dag, at det ikke blir prioritert. Så det må jo ses på.

Jeg takker for at jeg fikk ordet, og jeg skal prøve å forholde meg til talerlisten.

**Presidenten:** Prøve å holde seg i salen, med andre ord.

**Tor-Arne Strøm (A):** For det første er man en erfaring rikere, at man i en replikk på ett minutt skal være forsiktig med å blande inn to–tre viktige temaer. Jeg har i hvert fall tatt lærdom av det. Da kan det jo bli litt rotete med spørsmål og svar.

Det som jeg ønsker å ta opp igjen og i hvert fall få et svar på, er det jeg tok opp både i replikken og innlegget om autopasssystemet for bomstasjoner og ferjer. Jeg fikk ikke noe svar på min problemstilling rundt det i replikkordskiftet. Jeg fikk heller ikke noen bekreftelse i forhold til innlegget, og jeg håper at statsråden eventuelt med et treminuttersinnlegg senere kan si litt om det. For i dag, 5. desember, står det i Helgeland Arbeiderblad at Samferdselsdepartementet trakk tilbake forslaget om å innføre såkalt autopassordning for ferjesambandet mellom Sandnessjøen og Herøy/Dønna. Jeg vil vite om statsråden er kjent med det. Og hvis det er tilfellet det som står i avisen, er jo det veldig bra, for det har også gått på noen av problemstillingene som har vært reist her, i replikkordskifte og ellers i debatten i dag.

En annen problemstilling, som jeg også var litt inne på, og gjerne vil ha statsrådens syn på, var at Avinor har beregnet behovet for drift på de regionale lufthavnene til 370 mill. kr for 2004, og departementet kom med en bevilgning på 264 mill. kr. Statsråden sier i sitt innlegg at man har lagt inn en økning av passasjergrunnlaget i de beregningene man har gjort her. Når det gjelder de vurderingene som er gjort her, må jeg spørre om det ikke er en viss form for gambling når man tar med en slik økning. Kan statsråden kanskje si litt mer om det?

Helt til slutt vil jeg i forhold til Dokument nr. 8:121, om «Gamle Finnmarken» skal ha status som hurtigrutemuseum, bare vise til representanten Jan Sahl's innlegg. Jeg er enig i hans betraktninger. Det er veldig viktig at man kommer tilbake til Stortinget våren 2004 med en sak om hurtigrutemuseum, inkludert en gjennomgang og kartlegging av de økonomiske forholdene rundt framtidig drift og investering. Det er viktig for oss å ha et skikkelig grunnlag når man skal ta stilling til disse tingene, og derfor vil jeg berolige representanten Geir-Ketil Hansen med at det er ikke noen dramatik i dette, for dette er altså et forslag som gjelder hurtigruta. Men det er viktig å ha et økonomisk grunnlag når man skal fatte de riktige beslutningene.

**Gunn Olsen (A):** Jeg var så heldig at jeg satt i samferdselskomiteen da Stoltenberg-regjeringen la fram St.meld. nr. 46 for 1999-2000, Nasjonal transportplan 2002–2011. Der ble det slått fast at riksvegnettet i Tele-

mark er i dårlig forfatning. Jeg tillater meg å sitere fra dokumentet, der det heter:

«Riksvegnettet i Telemark har til dels dårlig dekkestandard og bæreevne. Det legges derfor opp til en sterk satsing på mindre utbedringer og forsterkning av eksisterende vegnett i planperioden.»

Denne sterke satsingen har Telemark ikke sett stort til. Vi har mildt sagt en dokumentert elendig veistandard med elendig dekke. Som representanten Sigrun Eng var inne på i sitt innlegg, er det to fylker som driver på dispensasjon. Det ene er Telemark, det andre er Buskerud. Det må være en grense for hvor lenge både vi og statsråden kan se på at dette er et problem som bare blir forsterket fra år til år.

Vi er sjølsagt glade for de millionene som skal drysse over Telemark i disse førjulstider, men det er ikke mer enn som et lite dryss med julesnø. Det er ikke i nærheten av det behovet vi har. Hvis vi leder oppmerksomheten mot de utfordringer våre distrikter og vårt næringsliv står overfor, er det en kamp i hverdagen for store deler av næringslivet i vårt fylke. Det er grunn til å framheve at Arbeiderpartiets alternativ til statsbudsjett ville gitt langt bedre uttelling også i Telemark, og ville fokusert mer på de aller dårligste veistrekingene.

Selv om vi nå skal være budsjettvenner og dermed vel forlikte i denne omgang, kan jeg ikke la være å undre meg over partiet Høyre, som i regjering har klart å få gjennomslag for så lite penger til vei. Det hadde vært mulig å bruke mange treminutters innlegg på sitat fra tidligere leder i samferdselskomiteen, Oddvard Nilsen, som nærmest høvlet over Arbeiderpartiet for puslete veibevevilgninger.

Et samlet Telemark har i mange år hatt investering på jernbane som sitt samferdselsprosjekt nr. 1. Det må snart skje et gjennombrudd for å få til en Eidangertunnel. Jernbanestrekningen mellom Larvik og Porsgrunn er ikke et moderne samfunn verdig. En regjering med en samferdselsminister fra Venstre gav nok visse forhåpninger om at vi i Telemark skulle få drahjelp til det som er en nasjonal satsing på jernbane. Men foreløpig har det vært stille fra statsråden.

**Svein Roald Hansen (A):** Representanten Petter Løvik sa i sitt innlegg at konkurranse virker, og han viste til luftfartspolitikken, hvor prisene har gått ned. Han håpet at omstillingspolitikken ville fortsette.

Ja, konkurranse kan være et godt virkemiddel for å få mest mulig igjen for pengene. Men det er betinget av at en del forutsetninger er på plass. Konkurranse virker best der offentlig og privat sektor utgjør et felles marked. Jo mer den offentlige etterspørselen dominerer markedet og jo sterkere offentlige bevilgninger legger rammene for tilbudet, jo mer begrenset blir den samlede effekten av konkurranse.

La oss ta jernbanen som eksempel. Når jernbanenettet i Oslo-området utnyttes nær 100 pst. i rushtiden, blir konkurranse mellom flere aktører som virkemiddel for bedre tilbud, hyppigere avganger og bedre regularitet, et svært lite effektivt virkemiddel. Det kan tvert imot bli til

ulempe for passasjerene, som må passe på hvilken aktør man har kjøpt billett til og hvilket tog man kan gå på.

De siste årene har anbud blitt benyttet i busstilbudet. Det lokale busstilbudet forblir de fleste steder et monopol i konkurranse med privatbilen. Når så den viktigste rammebetingelsen for tilbudet ligger i det tilskudd politiske myndigheter bevilger, blir konkurransen om anbudet til slutt de ansattes ansettelsesvilkår – ofte med det resultat at mange titalls ansatte må bytte arbeidsgiver hvert tredje eller fjerde år, med de konsekvenser det har for ansiennitet og vilkår.

Da har konkurranse en klar begrensning som virkemiddel for bedre tilbud for brukerne, og det har klare omkostninger som må veies opp mot de begrensede fordelene det kan ha for bevilgningsnivået.

Eller la oss ta luftfarten som eksempel. Konkurransen har gitt lavere priser. Men det har også gitt en rekke konkurser, og mange store selskaper i internasjonal luftfart vakler. I tillegg får vi ofte halvfulle fly som flyr med minutters mellomrom mellom samme byer. Da er dette samfunnsøkonomisk sett betydelig mindre lønnsomt – for ikke å si direkte ulønnsomt – selv om brukerne kan få rimeligere reiser.

Konkurser og en betydelig overkapasitet er også sløsing med ressurser, både økonomiske og menneskelige.

Da finanskomiteen i fjor besøkte Deutsche Bank i London, pekte direktøren nettopp på konkurransens begrensning som virkemiddel for viktige deler av samfunnets infrastruktur. Han viste til hvilke negative resultater privatiseringen og konkurransepolitikken hadde ført til for den britiske jernbanen. Og han sa at det neste området hvor samfunnet måtte ta et sterkere felles ansvar, var luftfarten.

Konkurranse som virkemiddel har også betydelig sterkere begrensninger i et land som fra naturens side er utstyrt med mer areal enn folk – og hvor fjorder og fjell skaper ganske små og ganske mange lokale markeder – enn i land som har mer befolkning enn natur og avstander.

Dette er sider ved konkurranse som virkemiddel som jeg håper Høyre i sterkere grad tar innover seg, i tillegg til den erkjennelse at omstillinger sjelden blir vellykket hvis de ikke gjennomføres på en skikkelig måte, noe som også omfatter respekt for avtaleverk og den kompetanse de ansattes synspunkter representerer. Hvis Høyre gjør det, blir det kanskje grunnlag for å fortsette den hyggelige tonen mellom Arbeiderpartiet og Høyre, som har preget denne debatten.

**Björgulv Froyn (A):** Jeg avsluttet mitt hovedinnlegg med en liten overskrift om at dette storting må begynne å bry seg om Oslo og Oslo-regionen, og jeg mener det særdeles seriøst. Det er på tide at de problemer som vi ser i Oslo og Oslo-regionen, blir anerkjent som et problem Stortinget bør se på som et nasjonalt problem. Det kan ikke være slik at vi sitter igjen her i Oslo-regionen med de store problemene, og likevel risikerer å bli salderingspost for ulike mindre vei- og broprosjekter andre steder i landet. Det er ikke for å underkjenne det som skjer andre

steder, men det er viktig å erkjenne de problemene vi står overfor.

Når det er sagt, vil jeg gi uttrykk for at jeg er glad for det som komiteens flertall har gjort når man sier at man vil satse på veiløsninger i Groruddalen, som vil bedre både miljø og kollektivtrafikk-løsninger, og at man vil satse på Mosseveien som et OPS-prosjekt. Legg merke til at dette er et flertall – det er ikke enstemmig – som er villig til verbalt å satse på det. Det kommer en dag da det kreves litt penger, og da er det interessant å vite hvor Stortinget står, og om Stortinget da erkjenner dette som et nasjonalt problem.

Til samferdselsministeren vil jeg gjerne stille spørsmål om BaneTele. Det faller kanskje delvis utenfor, men det har vært denne komiteens ansvarsområde tidligere. Det springer ut av et brev som er sendt fra næringsministeren til næringskomiteen i dette huset, hvor det legges opp til å finne mulige industrielle løsninger for BaneTele. Da er mitt spørsmål: Betyr dette at staten er i ferd med å endre relasjonen mellom BaneTele og Jernbaneverket? Det er viktig i en strategisk satsing på BaneTele, i en større sammenheng enn det jeg gir uttrykk for her.

Helt til slutt har jeg lyst til å si: Representanten Kjæstad er engstelig for fagforeningenes makt. Representanten Kjæstad betrakter fagforeninger som en fiende av utviklingen, og det var kraftfullt det han presenterte her i salen. Jeg føler behov for å si at fagforeningene er ikke problemet, fagforeningene er en dynamisk del av utviklingen. Men korrupsjon er problemet. Korrupsjon finner vi ofte i kjølvannet av anbudssystem. Det ser vi ikke bare i Norge, vi ser det i andre land – også land som ligger oss nær.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Det er underlig å høre at flere av representantene fra Arbeiderpartiet er oppe og klager på veibevilgningen, og så prøver de å gi skylden til Høyre for at de ikke har fått disse pengene. Men Arbeiderpartiet stemte for det budsjettet som ligger her, og må ta ansvaret for at vi ikke får veier verken i Telemark eller i Oslo.

I budsjettet har Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet fremmet forslag om å videreføre Tromsøpakke 1 med en ekstra bensinavgift på kr 1,70 pr. liter, inntil Tromsøpakke 2 eventuelt blir vedtatt. Fremskrittspartiet er selvfølgelig imot både Tromsøpakke 1 og Tromsøpakke 2. Et prosjekt som Tromsøpakkene kommer i tillegg til skatter og avgifter som den enkelte betaler. Dette er og vil bli et budsjett som skal dekke kommunale, fylkeskommunale og statlige kostnader ved bygging av veier, tunneler – og finansiering av kollektivtilbud. I dag betaler innbyggerne i Tromsø kommunal skatt til kommunen, som Tromsø kommune, som alle andre kommuner, bl.a. skal bruke til kommunal veibygging. Det samme gjelder fylket. Innbyggerne i Tromsø betaler fylkesskatt, som alle andre i dette landet, som bl.a. skal brukes til bygging av fylkesveier og gi et kollektivtilbud. Og så kommer vi til staten, hvor bilistene betaler nærmere 42 milliarder kr i totale avgifter, som skal brukes til statlig andel i veibygging og kollektivtilbud. Det betyr at Tromsøs befolkning har be-

talt for utbygging av veinettet og for et kollektivtilbud gjennom skatter og avgifter – og det til gangs.

Derfor er det etter mitt syn et direkte tyveri fra skattebetalerne å innføre eller videreføre en ekstra bensinavgift for innbyggerne i Tromsø, og Fremskrittspartiet vil kjempe med nebb og klør mot at denne urettferdige ordningen blir videreført. Jeg håper at de i Regjeringen i hvert fall har med Høyre som kan støtte opp om den politikken.

Til slutt vil jeg si som representanten Jan Sahl, at det blir sikkert en god jul, selv om flertallet, med Jan Sahl i spissen, har sviktet ildsjelene for Hurtigrutemuseet. Og selv om sviket mot bilistene fortsetter fra Regjeringen, blir det nok en god jul for alle i dette landet.

**Presidenten:** Dessverre er det vel slik at det fortsatt er noen i dette landet som ikke får en god jul.

**Hans Gjeisar Kjæstad (H):** Regjeringen ønsker at luftfarten innenlands i størst mulig grad skal drives uten subsidier. Likevel har luftfartsformål en utgiftsside på 885 mill. kr. Det skyldes at regionale flyplasser og regionale flyruter ikke kan drives kommersielt. Det er viktig at avstandsulempen dempes for de grupper som bor lengst fra sentrale strøk. Særlig i Nord-Norge ville det være helt urimelig å forvente at flytrafikken skulle være uten subsidier og offentlige kjøp.

Nedgangen i lufttrafikken har også bidratt til å redusere lønnsomheten. Likevel må det være et langsiktig mål å redusere utgiftene. En høy subsidieeffekt på flytransport kan lett ses på som sosialt ugunstig når vi sammenlikner hvilke grupper som flyr ofte, og hvilke grupper som flyr sjelden eller ikke i det hele tatt. Med de nevnte unntak bør flybilletten betales av passasjereren og ikke av naboen hans.

Luftfarten, med sine 45 statlige og åtte private flyplasser, konfronteres med store utfordringer. Nye sikkerhetsbestemmelser med hensyn til bagasje- og personoppfølging, så vel som fysiske tiltak på og rundt rullebanen, setter store krav til ledelsen i Avinor og Luftfartstilsynet. Uten vilje og evne til organisasjonsutvikling og fast økonomistyring kan vi oppleve en kostnadseksplasjon. Med Regjeringens forandringsvilje har Avinor mulighet til å ta de nødvendige grep for å møte utfordringen. Det vil antakelig koste svette og tårer. Det ser vi i disse dager, med de avisskriverier og den oppmerksomhet som etermedia og pressen har hatt i forhold til Avinor. Men det er altså nødvendig å komme med inngrep i denne utviklingen, og det må antakelig en radikal omorganisering til. Jeg synes det er imponerende at det er enheter og forvaltningsorganer i Norge som bruker sin nyvunne frihet som nye organisasjonsmodeller har gitt dem, til å gjøre noe med kostnadseksplasjonen og sørge for at brukerinteressene kommer i fokus. Vi må ikke glemme det i den vanskelige situasjonen Avinor arbeider under.

Så vil jeg til slutt si at når det gjelder miljøpolitikk, har Regjeringen utmerket seg i ganske særlig grad. Det er veldig få elementer i miljøpolitikken som har så tung egenvekt som transportsektoren. Jeg er derfor glad for at Re-

**(Gjeisar Kjæstad)**

gjeringen satsar tungt på kollektivtransport og ligger foran det noen annen regjering har gjort på det området. Trivselspolitikk, miljøpolitikk og langsiktighet er det ikke overskudd på i dette huset, og Regjeringen vet å sette en standard.

**Statsråd Torild Skogsholm:** På spørsmålet om de ansattes medvirkning i den prosessen som Avinor går gjennom nå, vil jeg kort si at jeg forventer og forutsetter at Avinor følger de avtaler som gjelder på det området i slike prosesser.

Når det gjelder sikkerheten i forbindelse med det som Avinor legger opp til, er det klart at Luftfartstilsynet vil ha en nøkkelrolle i forhold til å vurdere sikkerhetsaspektene ved de enkelte løsninger.

På spørsmålet om det er gambling med bevilgningene til Avinor når man ser på det regionale flyplassnettet, vil jeg si at vi legger til grunn, som jeg sa i mitt forrige innlegg, at man skal ha drift på alle flyplasser i dette året. Det er mindre penger enn det Avinor selv ønsket og la til grunn, men vi mener at dette budsjettet er forsvarlig til å drive flyplassnettet på en god måte.

I spørsmålet om AutoPASS vil jeg minne om at selve ordningen med AutoPASS er ment å skulle være en effektivisering av både bompengebetaling og billettering på ferjer. Statens vegvesen har i utvelgelsen av de fem prøvesambandene som pågår, både forespurt ferjeselskap om deltakelse og hatt saken til uttalelse i de berørte fylkeskommunene. Både enkeltkommuner og regionråd som har ønsket å uttale seg, har fått anledning til det. Statens vegvesen har i tillegg deltatt på ulike konferanser og hatt møter med de ulike kommunene. Det har også vært en løpende kontakt med Norges Lastebileierforbund. Dette gjelder spesielt med hensyn til inndeling av de enkelte takstgruppene. Både fylkeskommunene og de enkelte kommunene i området der det foregår utprøving av nye takster, har i ettertid også kommet med uttalelser. Dette vil være viktige bidrag i den videre fasen når prøveordningen nå videreføres og utvides med sambandene.

Det vil bli en høring med berørte parter ved en eventuell innføring av et nytt riksregulativ for ferjetakstene på landsbasis. Om ferjeselskapene i samråd med Vegdirektoratet vurderer det dit hen at forsøket har skapt en del effekter som man overhodet ikke hadde forutsett, eller som man ikke er fornøyd med, kan de sammen vurdere om forsøket skal fortsette, eventuelt om det blir endring av takstene.

**Petter Løvik (H):** Fem ting som har dukka opp i debatten, krev ein kommentar.

Først til Arbeidarpartiet. Representanten Olsen snakka, kanskje litt nedsetjande, om smådryss på 10 mill. kr som dryste over fylka, som alltid har fått for lite, iallfall i veldig mange år. Eg kan seie både til representanten Olsen og presidenten at 10 mill. kr dei fleste stadene blir teke imot med svært stor glede. Vi kan få veldig mykje godt ut av desse midlane.

Til representanten Froyn, som snakka Oslo si sak, vil eg seie: Ja, eg forstår veldig godt at også Froyn snakkar Oslo si sak, men når alle prøver å gi inntrykk av at dei kjem dårlegast ut, er det heilt i samsvar med den erfaringa samferdselskomiteen har etter å ha besøkt 15 fylke, og vi skal besøke dei fire neste på nyåret. Alle fylke vi har besøkt hittil, har kunna leggje fram dokumentasjon på at *deira* fylke kjem dårlegast ut. Då er nok prioriteringane totalt sett ikkje så aller verst. Dette viser at interessa er stor, men det viser også at det er mange måtar å bruke statistikk på.

Den tredje kommentaren eg har lyst til å kome med, er også til Arbeidarpartiet. Det var representanten Starrfelt, trur eg, som sa at m.a. representanten Løvik i innlegget sitt hadde opna for vidare støtte til nattoget. Det er vel kanskje å trekkje det litt langt. Det eg meinte å seie, var at det støttenivået vi har i dag, trur eg vi skal klare å halde fram med, men eg har iallfall ikkje lovt noko på vegner av partiet eller andre parti på dette området, men sagt at vi sjølvsagt vil vurdere omfordelinga innanfor den støtteordninga vi har i dag.

Så har fleire snakka om AutoPASS-ordninga, og ein kan vel nærmast få inntrykk av at AutoPASS kanskje er noko vondt og stygt som skal kome. Eg har lyst til å moderere litt det inntrykket som somme har gitt, at dette skapar ein masse problem. AutoPASS er ei ordning som i framtida vil gi oss mykje enklare billettering, mykje enklare passering av bommar og mykje enklare billettering på ferje, og dermed eit rimelegare og betre system. Eg trur dette på lang sikt vil vere veldig positivt.

Så til slutt til Tromsøpakke 2: Det blei sagt frå representanten Geir-Ketil Hansen at representanten Løvik skal ha sagt både til Nordlys og NRK Troms at det er usemje i Regjeringa. Nei, det uttaler ikkje representanten Løvik seg om i det heile. Men det eg har tillate meg å seie, er at vi ventar på ei avklaring i Regjeringa, noko vi også har lagt inn som ein merknad i innstillinga. Eg har dessutan tillate meg å seie at om det skulle bli nokre øre eller ei krone billigare bensin som ei nyttårs gave til innbyggjarane i Tromsø frå 1. januar, ser ikkje eg det som nokon veldig stor katastrofe.

**Per Roar Bredvold (FrP):** Jeg har nettopp hatt et møte med NHO Hedmark/Oppland. Da skulle man tro at det var mye næringsrettede tiltak som ble diskutert og etterlyst. Noen var det, men hovedønskene fra de fleste var en god infrastruktur, dvs. et godt veinett, og også så spesifisert at vei var viktigere enn bane. Dette er også de signalene jeg har fått gjennom mitt politiske arbeid ved bl.a. bedriftsbesøk. Har man ikke gode veier ut og inn av et distrikt, kan man nesten glemme en videre utvikling når det gjelder bosetting og næringsutvikling. Signalene er ofte: Glem næringshager, små støttebeløp til ditt og datt, bruk mindre til samferdsel og, som sagt, fortrinnsvis mer til vei.

Som hedmarkspolitiker ser jeg at vi er svært avhengig av gode veier for at fylket skal kunne utvikle seg i en positiv retning. I tillegg til Oppland er det vel nesten ingen andre fylker som har så lite midler til samferdsel i for-

hold til antall kilometer vei. Dette bør det ses på, slik at antallet kilometer vei samt kost-nytte-verdien blir regnet på og prioritert gjennom rette tiltak.

En annen tanke jeg gjør meg, er om trasévalg er noe alle og enhver skal kunne bry seg om og mene noe om, eller om dette skal ligge kun i denne sal når det gjelder store investeringer. Trasévalg og den debatt/diskusjon dette gir, gjør at prosjekter ofte tar lang tid. Her er Rv 2 et godt eksempel på en lang trasédebatt. Hvis jeg husker riktig, har dette tatt ca. tolv år. Slik må det ikke være. Men nå er heldigvis den debatten over, og startmidler er på budsjettet for 2004. La oss få dette anlegget i gang og ferdig så raskt som mulig.

Når det gjelder innlandet, er det svært avhengig av mye transport av varer og personer. Det er svært spredt-bygd samt større enn f.eks. Finnmark. Innlandet har selvfølgelig også en stor transittransport fra vest og nord. Derfor bør og må følgende prosjekter for innlandet prioriteres etter min mening: Rv 2 Kløfta–Kongsvinger, E6 Gardermoen–Kolomoen, Rv 4 Oslo–Raufoss, og i tillegg bør selvfølgelig Rv 3 prioriteres. Her transporteres det mye gods på smale, svingete veier som ofte er mangelfullt vedlikeholdt. For noen dager siden var det svært glatt, med lite og dårlig strøing. Resultatet ble mange ulykker mellom bl.a. lastebiler og vanlige personbiler. En god samfunnsutvikling er avhengig av et godt veinett.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Senterpartiet er oppteke av eit så godt ferjetilbod som råd er. For mange av dei som bur i kommunane langs heile kysten vår, er det ferjene som er vegen. Vi er urolige over det fokus som departementet no har på nedklassifisering når det gjeld mannskap. Vi er redde det kan gå ut over både tryggleik og kapasitet, og vi føreset at statsråden nøyve vurderer dei endringane som ho ser på. Vi er òg ueinige i det fokus som departementet no har på konkurransetsetjing av ferjestrekningar.

Senterpartiet og SV har ein merknad i innstillinga som gjeld Tau-sambandet. Det er eit svært trafikkert ferjesamband i Rogaland, der både næringsliv, pendlarar og andre reisande har opplevd ein tydeleg forskjell i negativ retning frå i vår til no. Frekvensen går ned. Det blir fleire og ikkje færre trafikkerande. Det betyr at det er endå fleire som blir påførte ventetid – og det i eit ferjesamband som er nr. 3 når det gjeld transport av pendlarar, og nr. 15 når det gjeld transport av personbileiningar. Mi oppfordring til statsråden er at ho merkar seg det breie engasjementet i Rogaland for å sikra auka frekvens og betre kapasitet på Tau-sambandet. Det har å gjera med forsøket Ferrycat, som ikkje har svarta til forventingane. Eg veit statsråden har teke imot brev både frå fleire ordførarar og frå fylkesordføraren der dei ber om eit møte, der dei både peikar på ein akutt, vanskeleg situasjon no i haust, ikkje minst for mange bedrifter som er sær avhengige av å få varene sine fort fram, og der dei ber om ein dialog om å få meir langsiktige løysingar før Ryfast blir etablert. Alle ser fram til Ryfast, men det er fire lange år før den tid. Det er håp om at gassferjer kan bety ei ny ferje i Tau-sambandet. Det er håp om ei ny hurtigferje, men

no gjeld det fyrst og fremst den akutte situasjonen, å få til større frekvens så fort som råd er.

Eg har med glede registrert at representanten Odd Holten òg har merka seg dette sambandet, og han brukte tid i innlegget sitt på å seia at det er nødvendig å koma tilbake til kapasitetsproblema på ferjestrekninga Stavanget–Tau. Eg føreset at statsråden òg gjer det.

**Sigbjørn Molvik (SV):** For norsk næringsliv er en god infrastruktur av helt vital betydning. Det gjelder i sentrale strøk, og det gjelder kanskje i enda større grad i distriktene, der tilleggskostnadene som er knyttet til dårlig veistandard, er til dels betydelige. Derfor er SVs prioriteringer i samferdselsbudsjettet fornuftige også i næringspolitisk sammenheng, nemlig å prioritere opp veivedlikehold og utbedringer i distriktene og å prioritere jernbane og andre kollektive løsninger i sentrale områder. Ved å gjøre det vil man samtidig frigjøre veikapasitet i byer og bynære områder og på den måten slippe noen av de svært kostbare veiprojektene som vi har i slike områder. I tillegg til at dette er god næringspolitikk, oppnår vi også en betydelig miljøgevinst.

Mitt hjemfylke, Telemark, kan stå som en svært god illustrasjon på dette. SV prioriterer opp veivedlikehold i Distrikts-Telemark, som er av det dårligste i landet, og vi prioriterer opp videre planlegging av en ny jernbaneforbindelse mellom Grenland og Larvik, den såkalte Eidanger-tunnelen. Dette er en jernbanetrasé som er langt over 100 år gammel, og NSB har sjøl sagt at hvis den ikke blir utbedret raskt, vil det bare være et tids spørsmål før Vestfoldbanen stopper opp i Larvik. Det vil altså bety at et byområde med 100 000 innbyggere bokstavelig talt blir koblet fra det norske jernbanenettet. Det betyr igjen at presset mot flere store veiprojekter gjennom Vestfold i retning Oslo vil øke ytterligere. Dette er både dårlig samfunnsøkonomi og svært dårlig miljøpolitikk. Derfor er det svært skuffende for Telemark, som er det eneste fylket i landet, så vidt jeg vet, som har et jernbaneprosjekt på toppen av sin prioriteringsliste over samferdselsprosjekter, at Eidanger-tunnelen nok en gang er skjøvet ut i det blå både i Regjerings statsbudsjettforslag og i forliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet her i Stortinget. Men alle parti her i salen får en ny mulighet neste år når Nasjonal transportplan skal behandles.

**Eirin Faldet (A):** I Hedmark har vi spredt bosetting, men også her er det mindre tettsteder og byer som har vokst relativt sterkt. I Hedmark betyr jord- og skogbruk vesentlig mer enn for landet under ett. Flere av Regjeringens medlemmer har gitt uttrykk for at innlandet trenger mer drahjelp fra staten. Landbruksminister og Venstres partileder, Lars Sponheim, har uttalt offentlig:

«De distriktpolitiske utfordringene vi har her i landet, er i all hovedsak innlandsspørsmål. Kyst-Norge får nå så sterke vekststimulanser at det nærmest blir problematisk å fordele dem.»

Godt sagt! Jeg ber samferdselsministeren legge seg Venstre-lederens ord på minne.

Hedmark har en såkalt tradisjonell industri som bygger på råvarer fra skog og jord. Dette trenger ikke nødvendigvis være en industri som er på veg ut, men for at Hedmark skal kunne eksistere og eksportere sine produkter, er vi faktisk avhengig av at infrastrukturen tåler denne transporten. Vi kan ikke produsere hus for salg på Moelven eller H-vinduet i Eidskog hvis vi ikke har gode veger til å transportere varene ut av fylket på.

Arbeiderpartiet har et satsingsområde i budsjettet for 2004. Dette hadde gitt mer penger til innlandet som sårt trenger en bedre satsing på samferdsel. Her vil jeg nevne behovet for å forsere byggingen av Rv 2 og E6 samt en bevisst politikk for Rørosbanen hva angår godstrafikk og tømmertransport, noe som ville bety en avlastning på Rv 3.

Det er for Arbeiderpartiet et mål at mest mulig av person- og godstransporten flyttes fra veg til bane. Dette øker framkommeligheten for de resterende som benytter veg.

Arbeiderpartiet legger vekt på sysselsettingseffekten og innretter økte bevilgninger slik at de i størst mulig grad kommer næringslivet til gode gjennom bedret infrastruktur, noe som ville spart næringslivet for millioner av kroner, for ikke å si milliarder i økte transportutgifter.

I tunge stunder lurer jeg faktisk på: Hva er det som skal til for at Hedmark, som ligger i innlandet, skal kunne tilgodeses når vegmidler skal fordeles? Antall dødsulykker og trafikkskader er tydeligvis ikke nok.

Arbeiderpartiets alternative budsjett var noe bedre enn det som ble resultatet av budsjettavtalen. Jeg står på denne talerstol i dag og takker for at det ble 10 mill. kr til Rv 2, og at det er avsatt 5 mill. kr til planlegging av E6, men jeg vil understreke at behovet er så mye større.

La meg gi en takk til mine kollegaer fra Arbeiderpartiet i fraksjonen som har satt innlandet på dagsordenen.

**Synnøve Konglevoll (A):** Tromsøpakke 2 er utarbeidet av Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune. Tromsbuss og politi har vært aktivt med, og det har bl.a. vært en åpen høring i befolkningen. Mens Tromsøpakke 1 var en satsing der 80 pst. gikk til vei, er planen for Tromsøpakke 2 at 20 pst. skal gå til vei og 80 pst. til kollektivtrafikk, til trafikksikkerhet og miljøtiltak. Tromsøpakke 2 burde derfor være helt i tråd med Regjeringas målsettinger i samferdselspolitikken.

I likhet med andre samferdselspakker er også Tromsøpakke 2 planlagt som et spleiselag, der også bilistene skal være med og finansiere. Men man har altså valgt en litt annen modell enn den tradisjonelle bompengefinansieringa. I stedet for å sette opp bompengestasjon har man tenkt å videreføre ordninga fra Tromsøpakke 1 med en ekstra bensinavgift. Dette er noe som tydeligvis enkelte i Regjeringa har vanskelig for å fordøye, fordi man frykter at det skal bli en ny kommunal avgift. Men det er overhodet ingen prinsipiell forskjell mellom bensinavgiften i Tromsø og en bompengefinansiering. Forskjellen er, med utgangspunkt i geografien for Tromsø kommune, at dette er en ubyråkratisk ordning, og en ordning som kre-

ver særns lite administrative kostnader, noe vi alle burde være opptatt av.

Jeg stilte i juni i år to skriftlige spørsmål til statsråd Skogsholm vedrørende Tromsøpakke 2. Det ene gjaldt momsen på denne ekstra bensinavgiften, fordi det er urimelig at innbyggerne i Tromsø kommune skal betale moms på denne bensinavgiften, mens det er momsfritak på bompenger. Det fikk jeg ikke svar på. Men det jeg fikk svar på, var at denne saken skulle komme til Stortinget i løpet av høstsesjonen, slik at Stortinget kunne behandle saken før jul. Det er altså slik at kommunestyret i Tromsø, det demokratiske sammensatte kommunestyret, har vedtatt en Tromsøpakke 2 med en ramme på 320 mill. kr. Derfor må jeg si at jeg er svært skuffet og overrasket over at Regjeringa nå har snudd i denne saken og i dag har sendt et brev der man foreslår en halvering av Tromsøpakke 2. Det er en snuoperasjon som både vil bety en uheldig utsettelse, og en mindre satsing på kollektivtrafikk, på trafikksikkerhet for myke trafikanter og en mindre satsing på miljøtiltak.

Venstre-representanter har de siste dagene sagt i media at de sitter på Stortinget og i regjering for å få til gode miljøløsninger. I denne saken legger imidlertid Regjeringa opp til dårligere miljøløsninger og det i et departement ledet av en Venstre-statsråd. Det er svært skuffende.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg har ei kjensle av at presidenten er lei av treminuttsinnlegga. No kom eg på at eg styrte ein samferdsledebatt for nokre år sidan. Eg sat på presidentens stol, og det siste innlegget var fem på halv fire om natta. Så det går jammen framover. Det er 21 milliardar kr me behandlar, så litt må me få lov til å seia, og me skal koma godt heim til helga.

Så berre nokre få kommentarar. For SV er asfalt og betong negativt, det har eg lært i dag. Eg ber folk i denne salen, og eg håpar at folk i heile landet som ynskjer seg betre vegdekke eller midtdelar på strekningar, merkar seg at for SV er asfalt og betong noko negativt. At SV ikkje har brydd seg om å svara på påstanden om at dei ikkje bryr seg om næringslivets behov når det gjeld veg, tykkjer eg òg snakkar for seg.

Så til Framstegspartiet. Me står ved forliket, akkurat som dei gjorde ei kort stund i fjor. Me har tenkt å stå ved det heile året, og me tykkjer faktisk 250 mill. kr er meir enn ikkje 250 mill. kr. Så kjem me tilbake til vår satsing, korleis me primært vil ha det, i neste runde. Då skal me diskutera. Så får me sjå kven som då slår seg i lag.

Løviks påstand om at alle påstår at dei får minst, er eg for så vidt samd i. Statsråden har lovt at ho i samband med NTP skal koma til Stortinget med forsøk på kriterium for fordeling av midlar. Det ser eg fram til. Men akkurat når det gjeld Telemark og Buskerud, er dei dei einaste som har dispensasjon frå forskriftene for vegdekke. Der har representanten Olsen eit godt poeng.

Når det gjeld konkurranseutsetjing, refererer eg til det representanten Hansen sa om moglegheiter og avgrensingar. Eg vonar at Høgre ikkje tek ei ideologisk tilnærming

til det framover. Då skal det verta vanskeleg å koma fram til forlik.

Så til haldninga til tillitsvalde og representanten Kjæstad. Det undrar meg verkeleg om det er Regjeringa sitt syn at fagforeningar saman med Framstegspartiet er dei som er farlegast for framdrifta i dette landet. Det synest eg er ein oppsiktsvekkjande og ille påstand, og det burde brukast meir tid på å bora i kva representanten Kjæstad eigentleg meiner.

Moderne leiingar over heile verda skjønar det – ressursane ein har ved å ha dei tilsette og deira representantar med på lag. Eg håpar me ikkje har ei regjering som ser på tilsette og tilsette sine representantar som hår i suppa. Dersom det er tilfelle, har dessverre Randi Flesland større støtte her i salen enn eg hadde trudd.

Me har vore gjennom omstillinga i Mesta, der ein i lang tid forhandla og kom fram til ei semje om divisjon, men fleirtalet bestemte AS. Då gjekk dei tilsette inn med full tyngde for å jobba konstruktivt i det AS-et i ei omstilling som viser seg å vera ganske bra. Dette er ganske alvorleg.

**Presidenten:** Når det gjelder hvilken tid debattene avsluttes, er det jo også et spørsmål om hvilken tid vi begynner.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det har vært flere spørsmål som jeg ikke har rukket å svare på, bl.a. fra representanten Froyn.

I forhold til BaneTele er det helt riktig at eierskapet ligger til et annet departement. Når det gjelder spørsmålet om relasjonen mellom Jernbaneverket og BaneTele er endret, vet vi at det er et forhold mellom de to partene gjennom den fysiske fiberoptiske infrastrukturen. Det forholdet vil være der. Det vil være behov for et nøye og et nært samarbeid på dette området også framover.

Så føler jeg et visst behov for å omtale Tromsøpakke 2, for det ble framstilt som om Regjeringen gikk imot hele Tromsøpakke 2. Jeg vil si at på tross av at dette er en prøvordning som ikke er behandlet her i huset prinsipielt, slik det er gjort med andre typer bompengepakker som har vært nøye drøftet, har vi likevel valgt å gå videre. Vi foreslår å gå videre med Tromsøpakke 2, men da med en annen og mindre løsning enn det som er spilt inn til departementet.

Dette følte jeg veldig behov for å understreke, for det virker som om vi går imot enhver form for Tromsøpakke 2. Det er ikke tilfellet.

**Presidenten:** Hans Gjeisar Kjæstad har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

**Hans Gjeisar Kjæstad (H):** Jeg skal ikke falle for fristelsen til å trekke den debatten opp i sin fulle lengde, jeg er enig med representanten Starrfelt i det. Det er verken tidspunkt for eller tid nok til å trekke den debatten nå.

Jeg vil bare prøve å motsi et lite triks som brukes i denne debatten, at det er likhetspunkt mellom de ansatte og enkelte fagforeningsledere. Jeg står på at enkelte fag-

foreningsledere har oppført seg slik at det kan være stor grunn til å sette spørsmålsteget ved hva som er motivasjonen for deres politikk i forhold til en effektiv og god organisasjon, og det er ikke det samme som å si at man kjører imot de ansatte. Selvfølgelig vil regjeringspartiene legge til grunn at et godt samarbeid med de ansatte er det viktigste elementet for å få til en bedre forvaltning av Norge. De ansatte er den viktigste innsatsfaktoren.

**Presidenten:** Bjørgulv Froyn har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

**Bjørgulv Froyn (A):** Jeg er ikke i tvil om at den fysiske nærheten mellom BaneTele og Jernbaneverket når det gjelder fiberoptikk, vil forbli. Alt annet ville være ulogisk. Men mitt poeng er om de forretningsmessige relasjonene mellom BaneTele og Jernbaneverket vil endres i det som er svaret fra næringsministeren. Det er det som er mitt spørsmål, hvis statsråden kan svare på det.

Så må jeg nesten si til representanten Kjæstad, for jeg tror ikke han er kjent med prosessene innenfor fagforeningene: Det er fortsatt slik at alle tillitsvalgte på ulike nivåer er demokratisk valgt. De er ikke kommet til ved hjelp av kupp. De er der i kraft av et mandat, og når de snakker, snakker de aldri på vegne av seg selv, men på vegne av de medlemmene de er valgt av.

**Presidenten:** Kenneth Svendsen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

**Kenneth Svendsen (FrP):** Det er en litt underlig debatt vi er inne i nå. Her har altså Arbeiderpartiets stemmer og SVs stemmer vært imot i debatten om å gjøre Mesta og Avinor om til AS.

Når det gjelder Mesta, frigjorde man altså 1 500 stillinger, som tidligere var lønnet. I dag gjør man altså samme jobben til en langt lavere kostnad, og samfunnet får bygge mye mer vei for pengene.

Når det gjelder Avinor, har man altså lagt opp en plan der man skal skjære ned med ca. 700 ansatte på det meste. Det betyr at man kan gjøre den jobben med 700 personer mindre. Det er jo noen som skal betale lønningene, og det er de reisende. I kampen for å få ned avgiften på flyreiser lykkes man ved å gjøre Avinor om til et aksjeselskap og effektivisere det. Det har Arbeiderpartiet og SV konsekvent vært imot.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Representanten Froyn viste til forretningsmessige forhold mellom Jernbaneverket og BaneTele. Forretningsmessige forhold kan gjerne endres over tid, men de vil fortsatt være forretningsmessige forhold. Jeg tar som en selvfølge at forretningsmessige forhold av denne karakter jobbes det videre med.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 2 og 3.  
(Votering, se sidene 959 og 972)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten**: Vi går da til votering over sakene nr. 1–3 på dagens kart.

#### Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

#### I

Som medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap velges for tidsrommet 1. januar 2004 – 31. desember 2007:

M e d l e m m e r :

1. Terje Onstad, Bergen.
2. Eva Karin Gråberg, Rauma.
3. Tom Thoresen, Fredrikstad.
4. Solveig Nordkvist, Kristiansand.
5. Hans Petter Kvaal, Tromsø.
6. Runbjørg Bremset Hansen, Nærøy.
7. Kåre Harila, Vestre Jakobselv.
8. Anne Tingelstad Wøien, Gran.

V a r a m e d l e m m e r :

For Onstad: Ragnhild Weiseth, Fannrem.  
 For Gråberg: Jan Elvheim, Harstad.  
 For Thoresen: Hans Kolstad, Hamar.  
 For Nordkvist: Liv Stave, Stadlandet.  
 For Kvaal: Arent Kragh, Bergen.  
 For Bremset Hansen: Camilla Bakken Øvald, Oslo.  
 For Harila: Torun Elise Kvisberg, Lillehammer.  
 For Tingelstad Wøien: Steinulf Tungesvik, Oslo.

#### II

Som leder og nestleder til Norges Banks representantskap velges for tidsrommet 1. januar 2004 – 31. desember 2005:

Mary Kvidal, Vikhamar, leder.  
 Solveig Nordkvist, Kristiansand, nestleder.

#### III

Som varamedlemmer til Norges Banks representantskap med funksjonstid til 31. desember 2005 velges:

Anne Strifeldt, Vadsø, istedenfor Bjørnar Olsen.  
 Finn Egil Holm, Sande, istedenfor Vidar Andersen.  
 Liv Røssland, Bergen, istedenfor Nils Olav Skilbred.

**Presidenten**: Presidenten vil rette en feil i punkt 1 under I. Riktig stavemåte skal være Ohnstad.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling, med den foretatte rettelse, bifaltes enstemmig.

#### Votering i sak nr. 2

**Presidenten**: Under debatten er det satt fram i alt 11 forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 5–7, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 2 og 8–11, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 3, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 4, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Det voteses først over forslagene nr. 2, 9, 10 og 11, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

### «Rammeområde 18 (Samferdsel)

#### I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r :				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45 .....	841 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, kan overføres, kan nyttes under post 24 ..	263 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1 .....	43 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, kan overføres .....	12 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres .....	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet .....	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter .....	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres .....	6 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter .....	74 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	17 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	15 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	112 600 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i> .....	16 200 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i> .....	10 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser .....	264 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	13 000 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter .....	121 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter .....	23 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i> .....	5 834 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i> .....	3 858 200 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	241 300 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	45 300 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	30 200 000	
	60	Forsøk .....	482 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	1 205 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering .....	356 500 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport .....	275 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten .....	200 800 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser .....	46 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	2 904 300 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> .....	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	2 058 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog .....	1 416 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter .....	26 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter .....	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i> .....	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i> .....	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret .....	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester .....	316 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter .....	149 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	25 500 000	
		Totale utgifter .....		22 049 080 000
<b>I n n t e k t e r :</b>				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter .....	502 825 000	
	2	Andre inntekter .....	7 600 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner .....	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 000 000	
4313		Luffartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter .....	87 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m. ....	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer .....	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift .....	31 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer .....	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	476 500 000	
		Totale inntekter .....		2 012 675 000

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:
- dekning av salgskostnader forbundet med salget
  - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

## III

*Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket,

post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## IV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge .....	15 mill. kroner

## V

*Tilsagnsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg .....	20 mill. kroner

## VI

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## VII

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30 .....	kap. 4320 postene 1 og 2

## VIII

*Garantifullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner.

## IX

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## X

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI  
*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30 .....	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25 .....	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30 .....	kap. 4350 post 37

XII  
*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer .....	650 mill. kroner

XIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

*Opprettelse av aksjeselskap*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	4 mill. kroner

XVI

*Overføring til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til økt forskningsinnsats når det gjelder de samfunnsøkonomiske konsekvensene av rassikring i Norge.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede og fremme forslag om endringer i kjøregodtgjørelsen som gjør det økonomisk lønnsomt å sykle til og fra jobb.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre 0-sats på kollektivtransporten.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 84 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.37.41)

**Presidenten:** Forslag nr. 8, fra Sosialistisk Venstreparti, er omgjort til oversendelsesforslag og får da følgende ordlyd:

«Det henstilles til Regjeringen

1. at arbeidet med å lage påbudte seilingsleder utenfor territorialfarvannet igangsettes snarest.
2. å redegjøre for status i dette arbeidet i forbindelse med den bebudede stortingsmelding om oljevern.»

Presidenten foreslår at dette forslaget oversendes Regjeringen uten realitetsvotering – og anser det som bifalt.

Det votes over forslagene nr. 1, 5, 6 og 7, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

**«Rammeområde 18  
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
<b>U t g i f t e r :</b>				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	651 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i> .....	218 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	28 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i> .....	2 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	13 000 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter .....	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	6 500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter .....	82 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	16 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	5 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	20 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i> .....	10 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser .....	364 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	13 000 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter .....	108 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter .....	18 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i> .....	6 639 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i> .....	6 985 500 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	204 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i> .....	54 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	30 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23 og post 30</i> .....	1 200 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport .....	10 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten .....	192 300 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser .....	30 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser .....	46 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	1 900 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> .....	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 23</i> .....	1 472 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog .....	736 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter .....	19 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter .....	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i> ....	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i> .....	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester .....	216 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter .....	134 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ....	15 500 000	
		Totale utgifter .....		22 159 080 000
<b>I n n t e k t e r :</b>				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter .....	502 825 000	
	2	Andre inntekter .....	7 600 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner .....	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 000 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter .....	87 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m. ....	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer .....	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	1	Kjørevegsavgift .....	141 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer .....	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	476 500 000	
		Totale inntekter .....		2 122 675 000

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:
  - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget
  - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

## III

*Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## IV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge .....	15 mill. kroner

## V

*Tilsagnsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg .....	20 mill. kroner

## VI

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## VII

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

## VIII

*Garantifullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner.

## IX

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## X

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

## XI

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

## XII

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer .....	650 mill. kroner

## XIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

## XIV

*Opprettelse av aksjeselskap*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

## XV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	4 mill. kroner

## XVI

*Overføring til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å børsnotere Mesta AS.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om opphevelse av Posten Norge AS' monopol på ombæring av brev med lavere vekt enn 100 gram.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak for Stortinget om fastsetting av kalkulasjonsrenten ved investeringer i samferdselsutbygging.»

#### V o t e r i n g :

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

(Voteringsutskrift kl. 14.38.19)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 4, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ble med 54 mot 45 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 14.39.02)

Komiteen hadde innstillet:

«Den foreslåtte portoøkningen for blad og aviser gjennomføres ikke før Stortinget har behandlet St.meld. nr. 11 (2003-2004) Om virksomheten til Posten Norge AS.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 79 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.38.40)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Innkrevning av bensinavgift i tråd med Tromsøpakke I kan videreføres inntil Stortinget har fattet vedtak om ny Tromsøpakke II.»

### Rammeområde 18 (Samferdsel)

#### I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
<b>U t g i f t e r :</b>				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	801 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i> ..	218 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	43 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i> .....	2 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter .....	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	6 500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter .....	94 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	17 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	15 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	97 600 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i> .....	12 200 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede, <i>kan overføres</i> .....	10 800 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser .....	264 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	13 000 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter .....	121 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter .....	23 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i> .....	5 834 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i> .....	4 467 200 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	181 300 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	45 300 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	30 200 000	
	60	Forsøk .....	512 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	1 155 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering .....	356 500 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport .....	85 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten .....	200 800 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser .....	46 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	2 860 300 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> .....	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	1 867 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog .....	1 416 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter .....	26 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter .....	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i> .....	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i> .....	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret .....	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester .....	316 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter .....	149 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i> .....	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	25 500 000	
		Totale utgifter .....		22 059 080 000
<b>I n n t e k t e r :</b>				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter .....	502 825 000	
	2	Andre inntekter .....	7 600 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner .....	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 000 000	
4313		Luffartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter .....	87 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m. ....	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer .....	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift .....	41 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer .....	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	476 500 000	
		Totale inntekter .....		2 022 675 000

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:
  - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget
  - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

## III

*Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## IV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge .....	15 mill. kroner

V

*Tilsagnsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg .....	20 mill. kroner

VI

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VIII

*Garantifullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner.

IX

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XII

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer .....	650 mill. kroner

## XIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

## XIV

*Opprettelse av aksjeselskap*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

## XV

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	4 mill. kroner

## XVI

*Overføring til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet at de ønsker å stemme imot innstillingen, og presidenten antar at Fremskrittspartiet vil gjøre det samme.

## V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 63 mot 36 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 14.39.47)

*Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten har Kenneth Svendsen fremmet et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

## «I

Hurtigrutemuseet inkludert hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» i Stokmarknes gis status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

## II

Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 om å legge fram sak som avklarer de økonomiske forhold rundt framtidig drift av og investering i Hurtigrutemuseet.

## III

Dokument nr. 8:121 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Geir-Ketil Hansen, May Hansen,

Tor-Arne Strøm, Torny Pedersen, Kenneth Svendsen og Karin S. Woldseth om at hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» gis status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde – vedlegges protokollen.»

Det vateres alternativt mellom dette forslag og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstillet:

## I

Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 komme tilbake til Stortinget med en sak om Hurtigrutemuseet, inkludert en gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt framtidig investering og drift.

## II

Dokument nr. 8:121 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Geir-Ketil Hansen, May Hansen, Tor-Arne Strøm, Torny Pedersen, Kenneth Svendsen og Karin S. Woldseth om at hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» gis status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde – vedlegges protokollen.

## V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 64 mot 35 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.40.19)

## S a k n r . 4

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 14.42.