

Møte tirsdag den 15. juni kl. 10

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 99):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015 (Innst. S. nr. 240 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om virksomheten til Avinor AS (Innst. S. nr. 262 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004))
3. Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inga Marte Thorkildsen og Siri Hall Arnøy om likestilling i transportsektoren (Innst. S. nr. 239 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:71 (2003-2004))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 222 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004))
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 79/2003 og nr. 80/2003 av 20. juni 2003 og nr. 11/2004 av 6. februar 2004 om innlemmelse av direktiver på området for elektronisk kommunikasjon (Innst. S. nr. 223 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 59 (2003-2004))
6. Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program (Innst. S. nr. 224 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 61 (2003-2004))
7. Innstilling frå samferdselskomiteen om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (rv 680 Imarsundsambandet og rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal (Innst. S. nr. 261 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 69 (2003-2004))
8. Innstilling frå næringskomiteen om vilje til vekst – for norsk skipsfart og dei maritime næringane (Innst. S. nr. 267 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 31 (2003-2004))
9. Innstilling fra familie-, kultur og administrasjonskomiteen om endring av medlemskap i Statens Pensjonskasse (Innst. S. nr. 238 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 56 (2003-2004))
10. Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om pensjonar frå statskassa (Innst. S. nr. 237 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 57 (2003-2004))
11. Innstilling fra næringskomiteen om jordbruksoppgjøret 2004 – endringer i statsbudsjettet for 2004 m.m. (Innst. S. nr. 260 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 66 (2003-2004))
12. Innstilling fra næringskomiteen om reindriftsavtalen 2004/2005, om dekning av kostnader vedrørende radioaktivitet i reinkjøtt, og om endringer i statsbudsjettet for 2004 m.m. (Innst. S. nr. 242 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 65 (2003-2004))
13. Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Åsa Elvik og Inge Ryan om etablering av et verdiskapingsprogram for fiskerinæringa (Innst. S. nr. 266 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:67 (2003-2004))
14. Referat

*Minnetaler over stortingsrepresentant Leif Lund og tidligere stortingsrepresentant Finn Georg Thoresen***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!Stortingsrepresentant *Leif Lund* er avgått ved døden.

Det var med dyp sorg vi mottok det triste budskapet om at Leif Lund var død, bare 61 år gammel.

Leif bar sin mangeårige kreftsykdom med beundringsverdig styrke. Til tross for flere tilbakefall klarte han gang på gang å komme tilbake til Stortinget med pågangsmot og stor arbeidsinnsats, men søndag 30. mai måtte han gi tapt for sykdommen.

Bergen og Hordaland har mistet en arbeidsom stortingsrepresentant, og vi har mistet en god kollega, venn og humørspreder.

Leif ble født i Bergen i 1942. Han vokste opp i Sandviken sammen med mor, far og sin tvillingbror. Som 16-åring begynte han å arbeide på Hæggenes Valsemølle. Her møtte han et aktivt og radikalt fagforeningsmiljø, som preget ham sterkt. Han ble leder for Møllearbeidernes Fagforening i 1974. Politikk og fagforeningsarbeid ble to sider av samme sak for Leif. Arbeidet for trygge arbeidsplasser og sosial rettferdighet vekket ham til samfunnsinnsats.

Han ble et aktivt medlem i Arbeiderpartiet, først som bydelspolitiker og kommunepolitiker i Bergen, før han i 1993 kom inn på Stortinget. I sine to første perioder her på Stortinget var Leif medlem av kommunalkomiteen. Her arbeidet han med et bredt spekter av saker, ikke minst med å styrke de faglige rettigheter og for å sikre folk et godt arbeidsmiljø.

Leif var svært opptatt av Bergen og de utfordringene som norske storbyer har. Han hadde et sterkt engasjement i disse sakene, noe som bidrog til å inspirere mennesker rundt ham.

I inneværende periode var Leif et aktivt medlem av forsvarskomiteen. Helt til det siste arbeidet han med Forsvarets langtidspan. Ikke minst var han engasjert i og arbeidet hardt for å få rustet opp tørrdokken på Haakonsværn, noe som ville sikre Bergen mange arbeidsplasser. Og han lyktes med det.

Leif var stolt av sin bakgrunn. Han visste hvem han var, og hvor han kom fra. Han stod hele sitt liv solid plantet i arbeiderbevegelsen – uten kompromiss. Han var levende opptatt av verdier om likhet og solidaritet med andre mennesker.

Leif hadde svært god kontakt med folk – med partifeller, med fagbevegelsens representanter og med velgerne. Han sa alltid at denne kontakten gav ham viktige innspill i det politiske arbeid, og det fikk vi i Arbeiderpartiets stortingsgruppe nytte godt av. Det var alltid klar tale når Leif tok ordet. Urettferdighet, at noen falt utenfor, engasjerte ham. Han ble opprørt over mangel på samfunnsansvar.

Leif var en person som ikke bare var respektert her på Stortinget. Han var også godt likt. Han var inkluderende og imøtekommende. Han hadde smilet på lur, et godt glimt i øyet og på tjuagutters vis alltid en treffende replikk på lager, både til meningsfeller og til motstandere. Han spredte godt humør, og han fikk oss til å føle oss velkomne og verdifulle.

Vi har alle mistet en god kollega og venn, og våre tanker går til familien, som har mistet sin kjære mann og far.

Tidligere stortingsrepresentant *Finn Thoresen* er død, 72 år gammel.

Finn Thoresen ble født 21. januar 1932 og vokste opp på et småbruk i Spydeberg. Han var befalsutdannet og arbeidet i mange år med eksport innenfor norsk industri. I 1969 etablerte han i samarbeid med Norsk Hydro et maskinfirma, som han ledet til 1975. Etter 1975 arbeidet han som frittstående næringslivskonsulent.

Thoresen hadde et langvarig politisk engasjement, og han gikk for fullt inn i politikken etter EF-debatten i 1972. I 1973 var han med på å stifte Anders Langes Parti, og han hadde i perioder flere tillitsverv i Fremskrittspartiet i løpet av 1970- og 1980-tallet, som medlem av sentralstyret og som formann og nestformann i henholdsvis Østfold og Akershus Fremskrittsparti. Han ble medlem av Ski kommunestyre i 1979 og var varaordfører fra 1984 til 1987. Thoresen møtte i korte perioder som vara-representant til Stortinget i perioden 1981–1985 og ble valgt inn på Stortinget som representant fra Akershus i 1989. I den perioden han møtte, var han medlem av kirke- og undervisningskomiteen.

I 1992 meldte han seg ut av Fremskrittspartiet og møtte etter dette som uavhengig representant fram til valget i 1993. Samme år var han med på å stifte et nytt parti, Samlingspartiet Ny Fremtid, som han ledet fram til 1997.

I kirke- og undervisningskomiteen gikk han inn for kultur- og idrettssaker med stor glød, og han viste i det hele et stort engasjement i sitt arbeid på Stortinget. Han gav selv uttrykk for at han satte pris på den muligheten arbeidet i komiteen gav til å engasjere seg i spørsmål knyttet til vår historiske bakgrunn, moral og kultur. Hans politiske syn var sterkt ideologisk preget og bygde på et kristent-liberalistisk grunnlag. Det var en målsetting for ham å bringe det kristne kulturgrunnlaget sterkere inn i politikken, samtidig som han gikk inn for en liberalistisk markedsøkonomi. Det kristne verdigrunnlag kombinert med økonomisk liberalisme var et grunnleggende element i hans politiske arbeid.

Finn Thoresen er blitt omtalt som en moderne haugianer. Han kom fra et pietistisk hjem preget av stort samfunnsengasjement og medmenneskelighet, og der både foreldre og besteforeldre var politisk engasjert. Han la

alltid stor vekt på familiens rolle i samfunnet og argumenterte sterkt for å sikre kjernefamiliens tradisjonelle posisjon. Han understreket viktigheten av at barn får vokse opp i ryddige familieforhold, og framhevet at familien var nødvendig for å sikre trygghet, tilhørighet og identitet.

Som politiker var han både omstridt og stridbar. Da han følte at Fremskrittspartiet ikke lenger delte hans verdigrunnlag, valgte han å melde seg ut framfor å forsøke å nå fram med sitt syn innenfor partiet. Hans synspunkter kunne være kontroversielle, og han utfordret kontinuerlig den politiske venstresiden med sin klare motstand mot sosialistisk ideologi og idealer. Som person var han fritt-talende, «rett på sak» og med en usedvanlig frisk stil. Samtidig hadde han et stort og ekte politisk engasjement og viet store deler av sitt liv til aktivt politisk arbeid. Med spontan og egenartet personlighet var han en tydelig og profilert politiker.

Vi minnes Leif Lund og Finn Thoresen med dyp respekt og takknemlighet og lyser fred over deres minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetaler.

Presidenten: Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagens møte fortsetter utover den reglementsmessige tid til kl. 16.00. – Det anses vedtatt.

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–7 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015 (Innst. S. nr. 240 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004))

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om virksomheten til Avinor AS (Innst. S. nr. 262 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004))

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inga Marte Thorkildsen og Siri Hall Arnøy om likestilling i transportsektoren (Innst. S. nr. 239 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:71 (2003-2004))

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 222 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004))

S a k n r . 5

Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 79/2003 og nr. 80/2003 av 20. juni 2003 og nr. 11/2004 av 6. februar 2004 om innlemmelse av direktiver på området for elektronisk kommunikasjon (Innst. S. nr. 223 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 59 (2003-2004))

S a k n r . 6

Innstilling fra samferdselskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program (Innst. S. nr. 224 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 61 (2003-2004))

S a k n r . 7

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (rv 680 Imarsund-sambandet og rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal (Innst. S. nr. 261 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 69 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Sosialistisk Venstreparti 20 minutter, Kristelig Folkeparti 20 minutter, Senterpartiet 10 minutter, og 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 taletiden.

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.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:14:02] (ordfører for sakene nr. 1 og 3): I dag vil regjeringa Bondevik og regjeringspartia lida eit stort nederlag i Stortinget, eit nederlag på 22 milliardar kr. Det har fått dei til å leggja fram eit forslag som syner manglande respekt for fleirtallet og – eg vil mest seia – for spelereglane i politikken.

Regjeringspartia forstår at det vil verta vedteke ei ramme i kveld som er 22 milliardar kr over deira ramme. Av desse skal 10 milliardar kr gå til veg, 10 milliardar til jernbane, 1,5 milliardar til kollektivformål og 0,5 milliardar til hamn. For å hindra ei relativt større satsing på jernbane gjer dei framlegg om at «den relative økningen blir omtrent den samme for veg og jernbane», sjølv sagt for å freista f.eks. Framstegspartiet til fyrst å skaffa fleirtal for Arbeidarpartiet sine 22 milliardar kr og deretter å omfordela frå bane til veg.

Så laust og uforpliktande er ikkje samarbeidet i opposisjonen. Me står ved avtalen vår, og me vil be om at forslag nr. 4 vert stemt over før dei ulike forslaga til rammer – det motsette vil gjera rammeforslaga meiningslause.

Så til saka: I dag legg me rammer og retningslinjer for samferdslepolitikken langt inn i mitt tilvære som pensjonist. Eg vonar, og trur, at 2006 vil verta eit vegskilje og eit sporskifte i samferdslepolitikken – ei endring frå stadig mindre løyvingar via erkjenning av kor viktig samferdsle er, til auka løyvingar til glede for næringsliv og einskildpersonar over heile landet.

Eg vil takka komiteen for at ein valde meg til saksordførar for denne viktige meldinga. Det har vore nokre utfordrande og interessante veker sidan planen vart lagd fram i mars. Me får i kveld eit vedtak om eit historisk løft i rammene. Dette vil i ti-årsperioden merkast over heile landet. Eg vil i denne samanhengen minna om at det er eit val mellom 2004 og 2006, så å seia eit vegval. Det tykkjest som om nokon har gløymt det.

Innstillinga gjev retning for samferdslepolitikken framover. Komiteen har arbeidd for å sy saman synspunkt og meiningar: i komiteen og i ulike fleir- og mindretal. Eg vil be statsråden lesa alt nøye. Her er mange gode råd å ta med seg på vegen sjølv om ikkje alle har eit fleirtal bak seg.

Eg vil som saksordførar trekkja fram nokre hovudpunkt. Andre frå Arbeidarpartiet vil gå nærmare inn på nokre av dei. Det viktigaste i saka er spørsmålet om rammer – det er i grunnen fyrst og fremst det det handlar om. Difor undrar det meg at regjeringspartia og statsråden stiller spørsmål ved om innstillinga her i dag betyr noko når det gjeld rammene. Dersom dei meiner at Nasjonal transportplan ikkje har noko å seia for kva som verkeleg skal skje, burde dei koma til Stortinget med framlegg om å avvika systemet. Det kan vera at Høgre og Kristeleg Folkeparti ikkje har planar om å følgja opp det dei lovar. Arbeidarpartiet vil gjera det me lovar.

Politikk handlar nemleg om å velja. Arbeidarpartiet vel å løyva meir til velferd, veg og bane. Regjeringspartia vel skattelette til dei som har mest frå før.

Kjære regjeringsparti: De skulle heller ha funne fram den offensive tonen de hadde for tre år sidan, då saksordføraren, Oddvard Nilsen, raljerte over kor utilstrekkelege rammene våre var i høve til behova. Sjølv desse utilstrekkelege rammene har Regjeringa slite med å følgja opp i åra etter.

Arbeidarpartiet lova litt mindre enn regjeringspartia, og med nær ein milliard ekstra i budsjettet for 2004 ligg ikkje me så langt etter det me lova. Og me har ambisjonar om å gå vidare, om å byggja landet framover. Me ser at me ikkje kan halda fram med å redusera den delen av statsbudsjettet som går til samferdsleføremål, slik me har gjort dei siste 20 åra. Me har ambisjonar om å sikra arbeidsplassar og busetnad over heile landet. Her er veg og bane ein nykel, det har me høyrte sentrale næringslivsfolk over heile landet seia. For mange er det viktigare enn skattelette. Det er stort sett heller ikkje privat velstand folk manglar i dette landet. Dei fleste har lite forståing for at dei må kjøra i stadig finare bilar på til dels

(Ausdal Starrfelt)

svært dårlege vegar. For å avhjelpa dette er det satsing på samferdsle som skal til, ikkje skattelette til dei som har mest frå før.

På kort sikt vil 2,2 milliardar kr i året gje arbeid til tusenvis, i bygg- og anleggssektoren og i andre sektorer. Det er viktig i seg sjølv i ei tid der arbeidsløysa tykkjest å ha sett seg fast på nær 100 000 ledige. I tillegg er det viktig at me får eit betre transporttilbod i eit stort land med lite folk, spreidd busetnad og mykje fjordar og fjell.

Den norske jernbanen er i ferd med å forvitra, me klarer ikkje å halda ved like det me bygde for 50, 100 og 150 år sidan, på ein skikkeleg måte. No, når jernbanen fyller 150 år, tek me, altså fleirtalet, eit tak, og det skal skje fort. Då får me mange i arbeid, me får ei effektiv utbygging, og me får eit radikalt betra tilbod. Me får dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad og rundt dei andre store byane, og me får viktige utbetringar i høve til både tryggleik og framkomst over heile landet. Eg gler meg til ny godsterminal på Ganddal og eit nytt løft for Jærbanen når dobbeltsporet no kan framskundast. Toget krev lite areal – det er effektivt, det er trygt, og det er svært miljøvennleg. Difor vil me satsa no, så får me heller komma tilbake til om me skal finansiera det over nokre fleire år.

Tog kan sjeldan bringa ungar i barnehagen. Difor vil me i Arbeidarpartiet ha vegar, særleg i distrikta, men òg i sentrale strøk. Me har store utfordringar både når det gjeld investeringar, når det gjeld drift og vedlikehald, og når det gjeld rassikring. I ramma vår har me funne plass til ein auke til andre riksveggar med 5 milliardar kr, ein auke på 32 pst. Det er pengar eg trur fylkespolitikarar gler seg til å fordela til gode formål. Stamvegane får 4 milliardar ekstra, det er òg ein vesentleg auke. Her peiker me på viktige prosjekt som kan framskundast, og som det skal løyvvast nye pengar til. Me vil m.a. framskunda E6 og E18 i Østfold, me følgjer opp med auka løyvingar til viktige delar av «lottorekkja» i Hedmark og Oppland – 2 – 4 – 6 – 16, me aukar ramma for kyststamvegen med 1 milliard, og me aukar løyvingane til E6 frå Trondheim og nordover, for å nemna noko. Eg har òg lyst til å nemna at me tek inn strekninga Gvammen–Århus på E134 i planane att, og me aukar ramma med 100 mill. kr til Rv 35, som m.a. er ein viktig veg til Gardermoen for dei i dette landet som har lengst veg til flyplass.

1 milliard ekstra til rassikring er ein auke på 50 pst. Det kan gje mange ungar sikrare skuleveg og mange for eldre betre nattesøvn.

På kollektivsektoren står mykje igjen. Me aukar rammene med 1,5 milliard, m.a. aukar me innsatsen i den såkalla incentivordninga med 1 milliard. Dette må sjølv sagt gjerast gradvis. SV og Arbeidarpartiet ynskjer ein gjennomgang av dei ulike løyvingane til kollektivformål, og ber om eit forsøk der fylkeskommunane står fritt til å bruka midlar til andre riksveggar og til kollektivtiltak sjølve.

Når det gjeld hamner, reiser meldinga fleire spørsmål enn ho gjev svar. Her er det mykje me må komma tilbake til. Me aukar rammene med ein halv milliard spesielt til fiskerihamner og farleier.

Regjeringa gjer igjen framlegg om å leggja ned lufthamner. Denne gongen er det Narvik og anbudsruta frå Fagernes. Det same stortingsfleirtalet har m.a. avvist dette ein gong før og gjort det heilt klart at dersom me skal vurdera dette på nytt, må det gjerast på ein god måte. Det har statsråden oversett, og difor får ho nei igjen. Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet meiner i tillegg at det skal mykje til for å leggja ned ein flyplass, og at dette må skje etter ein grundig prosess. Saman med SV og Framstegspartiet ber Arbeidarpartiet om ei utgreiing av eit system tilsvarande alternativt bruk av ferjesubsidiar. Eg ber statsråden vurdera dette.

Høgredreinga held fram på samferdsleområdet. No gjeld det konkurransetsetjing av persontransporten på jernbanen. Dette er Arbeidarpartiet negative til. Me vil ikkje gambla med tryggleiken og leggja til rett for sosial dumping. Når tidlegare konkurransetsetjing skal evaluerast, for det har eit fleirtal bestemt før, er det vår klare forventning at likt må samanliknast med likt.

Arbeidarpartiet og SV vil ha ei sak om miljøvennleg godstransport, hamnestruktur og eit heilskapleg system av verkemiddel for å nå målet om auka sjø- og banetransport av gods.

Så nokre andre saker:

- Eit fleirtal er kritisk til det noverande systemet for nytte-kost-vurderingar, me forstår ikkje kvifor me har eit så mykje høgare nivå på kalkulasjonsrenta enn våre naboland. At Svindesundsbrua har positiv nytte-kost-vurdering i Sverige og negativ i Noreg, heng ikkje på greip. Dette må betrast, det same må metoden for trafikkprognosar.
- Me i Arbeidarpartiet trur ikkje på kostnadsnøytralitet mellom transportformer. Me må tvert imot ha verkemiddel som gjer at me oppnår det me vil. Difor vil me ha vekk kjørevegavgifta og elavgifta på jernbane, og difor vil me ha vekk momsens på investering i jernbanesektoren.
- Arbeidarpartiet er positive til ei omlegging av bompengesystemet, men meiner at Regjeringa sitt framlegg er for absolutt. Me vil ikkje stengja døra for delvis bompengefinansiering i distrikta, og me vil ha overgangsordningar for prosjekt som er komme langt, t.d. Sotra bru.

Eg gler meg til å sjå resultatet av vedtaket i dag – resultatet i form av handlingsplanar baserte på fleirtalet sitt vedtak som heilt konkret syner kva me kan få til for 22 milliardar kr utover det Regjeringa har gjort framlegg om. Også på dette feltet kan valet neste haust gjera ein skilnad.

Eg vil ta opp dei forslaga som Arbeidarpartiet fremjar aleine eller i lag med andre parti.

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

Det blir replikkordskifte.

Petter Løvik (H) [10:24:34]: Gjennom heile 1990-talet, då Arbeidarpartiet i stor grad sat ved makta, gjekk samferdselsløyvingane ned år for år. No hevdar Arbe-

idarpartiet at dei vil begynne å bruke meir pengar på samferdsel, og dei vil finansiere dette med auka skattar i forhold til det som sentrum-Høgre-regjeringa står for. Ifølgje media vil dei få subsidiær støtte til dette frå dei andre opposisjonspartia. Men i Dagsavisen i går kunne vi lese at desse skattepengane som dei vil leggje på det norske folket, allereie er brukte opp både tre og fire gonger til heilt andre ting enn samferdsel. Korleis heng dette saman? Det vil eg gjerne spørje om.

Eit lite spørsmål til: Får vi sjå resultat av dette i haust, eller skal ein vente heilt fram til 2006 før ein får sjå den satsinga? Er det grunn til å vente at vi skal få sjå noko i haust?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:25:55]: Det var vel litt opp og ned med løyvingane på 1990-talet òg, men om me går 20 år tilbake, har det vore ein nokså klar nedgåande trend.

Ja, det er ei erkjenning at me må satsa meir på samferdsle, altså me vil prioritera det høgare. Det reknestykket i Dagsavisen trur eg var noko overdrive. Altså: Me har ganske mykje pengar – berre dei nye 12 milliardane som regjeringspartia har lova i skattelette, er mykje. I tillegg er det gjort vedtak som me har vore usamde i, og kanskje etter valet neste haust er det eit fleirtal for å sjå på det igjen. I alle fall meiner me noko med det, me har god forankring i gruppa for at me skal byggja landet igjen, og då må me bl.a. byggja vegar og jernbane på ein skikkeleg måte. Planen gjeld frå 2006 – men Arbeidarpartiet hadde faktisk 1 milliard kr meir i inneverande budsjettår òg, altså i 2004, og me har også tenkt å kjempa for det i neste runde. Men dette samarbeidet gjeld frå 2006 til 2015.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:27:01]: Behovet for veibygging er svært stort. Dessverre ser det ikke ut som om det er flertall i denne salen for vårt utmerkede forslag om en økning på 75 milliarder kr til veibygging – men det er jo sånn at det er Arbeiderpartiet som har lagt fram det forslaget som ligger nærmest vårt.

I debatten som går mellom Arbeiderpartiet og Høyre, er det et spørsmål om skattelette eller ikke skattelette. For oss er det ikke sånn.

Mitt spørsmål er: Etter at vi nå får rekordhøye overskudd i forbindelse med oljeutvinningen – 40 milliarder kr mer enn budsjettet bare i år – vil det være utenkelig for Arbeiderpartiet å bruke noen av disse oljemilliardene til å sette folk i arbeid for å bygge veier i dette landet?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:28:20]: Eg er klar over at Framstegspartiet og Arbeidarpartiet vil finansiere løftet på samferdsle på forskjellige måtar, og eg skal nok vera så ærleg å seia at eg tviler på at me kjem til å sitja i regjeringkontora i lag til neste haust. Men det vil ikkje seia at me ikkje kan få til dette lyftet. Det er altså fire parti som står bak dette, som i sum kan få mykje meir enn 50 pst. bak seg – kanskje tre av dei kan få det òg. Eg forstår at statsråden er frustrert over at ho ikkje finn pen-

gar til å gjera det me skal vedta i dag, men då kan eg jo invitera henne inn i eit sentrum-venstre-samarbeid, så slepp ho å gje alle desse skattelettane og få meir til samferdsle.

Men for å svara representanten Svendsen: Det er nok nokså utenkjeleg for oss å bruka meir oljepengar. Me skal ta den tunge jobben det er å omprioritera for å finna meir pengar til samferdsle. Så sånn eg ser det no, kan eg ikkje svara positivt på det, sjølv om me har hatt eit godt samarbeid i denne prosessen med Framstegspartiet.

Heidi Sørensen (SV) [10:29:39]: Jeg vil først takke saksordfører for godt utført arbeid og for å ha strukket seg langt for å prøve å få til et flertall, selv om det i utgangspunktet var stor avstand politisk mellom partiene i komiteen.

Jeg vil også si at jeg er fornøyd med at Arbeiderpartiet har tatt noen viktige skritt, slik SV ser det, i riktig retning i forbindelse med denne saken. Ikke minst gjelder det den iver og den viktighet Arbeiderpartiet har lagt på at vi må få mer gods over på jernbane og sjø og færre trailere på veiene. Det synes jeg er oppløftende.

Jeg har likevel lyst til å utfordre representanten Starrfelt på ett område, og det gjelder veiutbyggingen rundt de store byene. Vi ser mange steder at vi har køer, og det skrikes om mer vei, men er det ikke også slik at Arbeiderpartiet i større grad må ta innover seg at vi ikke kan bygge oss ut av køproblemen rundt de store byene?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:30:59]: Eg vil takka for skrøytet. Det gjer alltid godt, særleg når ein har jobba mykje og hardt, og eg vil returnera skrøytet til dei andre partia. Det har vore ein god prosess, der me har kunna samarbeida om å finna løysingar, der det ikkje er ein mengd enkeltting som Regjeringa eller departementet må leggja i hop sjølve.

Me har i hop med SV bedt om ei eiga sak om overgangen av gods til bane og sjø. Det går for tregt. Me er nøydde til å sjå på om me ikkje må gjera noko meir, om me må ha fleire verkemiddel enn dei me har i dag.

Arbeidarpartiet er både eit bane- og eit vegparti. Representanten Sørensen har tidlegare teke oss med i ein asfalt- og betongallianse. Eg er glad for at me no viser at me òg meiner noko med miljøet ved å satsa på jernbane. Me trur nok at me må ha både veg og bane rundt dei store byane, men det er ganske flott slik som me no gjer det i Vestkorridoren, at me fyrst byggjer dobbeltspor, og så ser me kva som er igjen som då må løysast på veg. Når me gjer det motsette, kan det vera at me let ein sjanse gå frå oss.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Petter Løvik (H) [10:32:34] (leiar i komiteen og ordførar fo sak nr. 7): Eg trur at dommen til ettertida over den perioden vi har vore inne i dei siste åra, vil vere at det har skjedd ein samferdselsrevolusjon, ein revolusjon som gjer at vi får betydeleg betre samferdsel, at vi får meir igjen for pengane, og at vi har sett sjansane til nytenking som ligg der, og gjort oss nytte av dei.

Vi ser det på luftfartsområdet, der vi har klart å få ein betre konkurranse. Vi har fått prisane ned, og vi har fått ein auka trafikk. Vi ser det på vegområdet, der vi har klart å få meir effektivitet inn i systemet, både ved administrative endringar i forvaltinga i Statens vegvesen og ved å få ein meir reell konkurranse der tidlegare Statens vegvesen, no Mesta, kan konkurrere på lik linje med andre selskap. Vi ser allereie store resultat av dette, både i luftfarten og på vegsida. Vi har også starta på banesida. I dag har vi to aktørar på persontransporten på bane, NSB og Flytoget. Vi vil ha inn fleire for å kunne gi folk flest eit betre tilbud og for å heve jernbanens status og bruken av jernbane i Noreg.

I NTP er det ei vidareføring av denne politikken som er regjeringspartia sitt viktigaste ærend. Vi får fleirtal for å føre vidare hovudtrekka i den strukturpolitikken vi har ført dei siste åra.

Også på løyvingssida har vi i løpet av desse tre åra klart å snu den langsiktige nedovergåande trenden som vi hadde gjennom 1990-talet, som Oddbjørg Ausdal Starrfelt også nemnde i sitt innlegg. Etter at sentrum-Høgre-regjeringa kom til, har vi klart å snu trenden til ein oppovergåande trend, både på vegsida og på banesida, og vi vil følgje opp dette.

Sjølv om vi får fleirtal for det meste av dei strategiske grepa, som er det viktigaste i denne planen, er det eit interessant skilje i denne innstillinga. Sosialistane seier no eit klart nei til å fortsetje denne moderniseringspolitikken. Dei vil stoppe omstillinga. Dei vil bruke meir pengar, og pengane tek dei ved å auke skattane.

Det er minst to grunnar til at Høgre ikkje vil vere med på dette. For det fyrste vil vi ha skattane og avgiftene vidare ned, ikkje opp. For det andre er det ganske sterk tvil om dette heng saman, uansett. I Dagsavisen i går kunne vi lese at Arbeidarpartiet allereie har brukt opp desse milliardane fleire gonger, og det til heilt andre formål enn samferdsel. Då heng ikkje dette saman.

Opposisjonspartia er einige om ein ting. Dei er einige om at dei skal bruke meir pengar. Men som vi allereie har høyrte i dag i det innlegget og dei replikkane som har vore før, og som vi òg har sett i media tidlegare, er partia ueinige både om kven som skal betale dette, og kva pengane skal brukast til. Då må det vere lov å kalle dette eit forholdsvis skjørt kompromiss.

Arbeidarpartiet er òg litt i tvil om dei skal begynne no, eller om det ikkje er nødvendig å begynne no, om dei kanskje skal vente til Arbeidarpartiet kjem i regjering og behovet for sysselsetjingstiltak då vil bli betydeleg større. Med den bakgrunnen som Arbeidarpartiet har, med sine nedovergåande løyvingar gjennom 1990-talet, vil det jo vere ein ny politikk, og eg er i tvil om dette ville bli følgt opp. Kanskje er det slik at Arbeidarpartiet, for å skrive om Sande litt, seier: I overmorgon skal eg byrje på eit nytt og betre liv, trur eg.

Så gjeld det dette fleirtalet som det har vore snakk om her. I Aftenposten 10. juni synest eg vi får eit ganske klart bilete av kva vi står overfor. Der kan vi lese nokre utsegner frå dette fleirtalet, som skal bestå av Arbeidar-

partiet, Framstegspartiet og SV. Samferdselspolitisk talsmann i Framstegspartiet, Kenneth Svendsen, seier:

«Vi gjør dette for å binde opp Ap. til større veibevilgninger».

Så seier Framstegspartiet vidare:

«... at dette ikke har status av noen avtale, og at partiet står fritt i forhold til om partiet vil faktisk bevilge mer penger til jernbane.»

Samtidig seier SV i den same artikkelen:

«Partiet føler seg ikke forpliktet til å følge opp veibiten i de årlige budsjetter.»

Då synest eg at dette blir litt alvorleg. Dersom det blir eit fleirtal i salen i dag, subsidiært eller ikkje, der avtalepartane ikkje har som intensjon å følgje opp, synest eg dei skal vere så ærlege at dei seier klart frå om dette her.

Dersom vi går inn på dagens Nasjonal transportplan – han vi skal til på no, er den andre – og dersom vi ser på kritikken av den fyrste nasjonale transportplanen, kva er det som har vore hovudkritikken mot denne planen? Eg har saman med komiteen og på eiga hand reist rundt om i landet opptil fleire gonger, og 90 pst. av kritikken har gått på éin ting, nemleg at vi har laga rammer i planane, og at vi har laga handlingsplanar som ein ikkje klarer å følgje opp.

No vil opposisjonen gjere det same ein gong til, med vitande og vilje lage eit konstruert fleirtal som dei ikkje har som intensjon å følgje opp samla, presse fram ein handlingsplan og gi kommunar, fylke, innbyggjarar, næringslivet og andre det same problemet dei neste fire åra som ein har hatt til no. Eg trur at ein skal tenkje seg om før ein på nytt lagar ein handlingsplan som er lagt for høgt i høve til det ein maktar å følgje opp.

Også regjeringspartia vil sjølv sagt ha meir pengar til samferdsel, det skulle berre mangle. Men vi har vore nøydde til å ta ein del andre grep i denne perioden, både for å få ned renta og for å sikre norske arbeidsplassar, som gjer at vi ikkje har hatt så veldig mykje pengar å bruke. Vi har likevel, som eit døme, klart å auke løyvingane til veg med rundt 20 pst.

Vi vil gjerne òg i framtida auke løyvingane, men då vil vi ha ei litt anna prioritering enn det som Arbeidarpartiet legg opp til. Arbeidarpartiet legg opp til at ein relativt sett skal bruke dobbelt så mykje på jernbane som på veg. Ein aukar altså like mykje i kroner. Vi legg inn eit forslag frå regjeringspartia si side i dag om at dersom vi skulle klare å få til økonomisk grunnlag for auka investeringar på samferdselssektoren i åra framover, vil vi satse relativt sett meir på veg. Sjølv om jernbane er viktig, er det heilt klart at utfordringane på vegsida er betydelig større dersom vi ser landet under eitt, og dette vil regjeringspartia ta omsyn til.

Det er fleire saker enn Nasjonal transportplan som vi behandlar i dag, og eg skal nemne eit par punkt spesielt. Det eine er saka om det såkalla Imarsundsambandet på Nordmøre, som er eit ganske revolusjonerande prosjekt, og som er det fyrste i sitt slag vi behandlar i denne salen. Det er fleire ting som er nye med det prosjektet. Blant anna er det fyrste gongen vi bruker innsparte, statlege

ferjesubsidiar til å byggje ein veg for å byggje ei bru. Det geniale og det enkle med dette, som er å setje sunn fornuft i system, er at staten etter 15 år er kvitt kostnadene som vi elles ville hatt med ferje, og at vi står med eit brusamband, eit fastlandssamband, som vil gagne folket i all framtid, og som ikkje vil koste noko ekstra for nokon.

Dette er eit samarbeid mellom veldig mange partar, og det har vore gjort ein kjempeinnsats frå veldig mange hald. Her er lokalkapital inne. Det er bompengar inne. Det er, som sagt tidlegare, ferjetilskot inne, og dessutan ein liten ting til, nemleg nokre få millionar frå kommunesamanslåing. Ved å slå saman kommunane Aure og Tustna, som er aktuelt i dette tilfellet, vil det vere innsparingar som blir brukte direkte på å byggje denne brua. Samtidig har Kommunaldepartementet gått inn med eit ekstra tilskot for å toppfinansiere akkurat dette anlegget.

Eg håpar at den modellen som ein samrøystes komite går inn for, som vi har jobba veldig mykje med i prinsippet, og som vi no har ei sak på i dag, òg vil kunne brukast i andre samanhengar i andre delar av landet, til glede for innbyggjarane. Det å kunne kvitte seg med ein del ferjer og få eit fastlandssamband utan at det blir meir kostnader verken for staten eller for innbyggjarane, er svært god samferdselspolitikk.

Til slutt må eg ta med eit lite, lokalt prosjekt, sidan eg håpar eg skal sleppe å ta ordet fleire gonger i dag. Det er Kvivsvegen, som ein samrøystes komite no går inn for skal kome i gang. Det er ei samanbindingsåre langs kysten av Vest-Noreg, men samtidig eit viktig ledd i regionbyggingarbeidet frå Ytre Søre Sunnmøre til Indre Nordfjord.

Eg vil fremme det forslaget eg nettopp har rosa.

Presidenten: Presidenten går ut fra at du fremmer de forslag som Høyre har stilt enten alene eller i samarbeid med andre?

Petter Løvik (H) [10:42:51]: Det er heilt korrekt. Eg fremmar forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti i saka om Nasjonal transportplan.

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

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:43:17]: I dag må Høgre ha ei dårleg sak og ein dårleg dag. Når det er meir å seia om Imarsundprosjektet enn om Høgres politikk, må dei ha lite å koma med. Det meste var jo angrep.

Eg lurar på: Har Høgre aldri vore med på å behandla ein langtidsplan før? Det som vert sagt her, kan seiast imot alle rammeplanar framover. Ein kan seia at me berre kan slutta med dei, for dei er ikkje realistiske. Det er budsjetta som er realistiske. Veit ikkje Høgre at planen gjeld frå 2006, og at kanskje dette valet òg kan verta eit vegval i høve til transportpolitikken?

Så vil eg berre seia: Me har meir fantasi i høve til modernisering enn at me trur at det berre er konkurranseutsetjing.

To spørsmål: Er konkurranseutsetjing ein ideologi for Høgre, eller er det eit verkemiddel? Kva vil Høgre gjera dersom dette viser seg å gå på tryggleiken laus? Eg vil òg spørja: Er det fleirtalet sine 22 milliardar kr Høgre og Kristeleg Folkeparti vil omprioritera? I så tilfelle, tykkjer representanten Løvik at dette heng på greip?

Petter Løvik (H) [10:44:32]: Eg er ikkje i stand til å sjå nokon forskjell på Imarsundprosjektet og Høgre sin politikk. Imarsundprosjektet er god Høgre-politikk, og vi er veldig glade for at vi har fått med oss ein samla komite på dette.

Dersom representanten Starrfelt høyrde etter på begynnelsen av det eg sa, var det veldig mykje om den politikken vi fører i dag, som også Starrfelt omtalte i sitt innlegg. Eg håpar Starrfelt oppfatta det, at eg ikkje pakka det så godt inn at ho ikkje kjende igjen Høgre-politikken i det eg sa.

Så stilte Ausdal Starrfelt eit svært interessant spørsmål: Er konkurranseutsetjing ein ideologi for Høgre? Ja, meir eller mindre, for kva er det vi vil med konkurranseutsetjing? Vi vil gi dei som kan gi folk flest det beste tilbudet, ein sjanse til å få gitt dette tilbudet, uavhengig av om desse er offentleg eller privat tilsette, norske eller utlendingar. Det viktigaste er å gi kundane, det norske folket, eit godt tilbud, og det er vår ideologi at det er det same kven som gir dette tilbudet.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:45:48]: Jeg vil først starte med å gi ros til Regjeringen, som har fulgt Fremskrittspartiets prinsipper om konkurranse og omdanning til aksjeselskap, som har vært meget positivt.

Dessverre er det slik at Høyre ramler igjennom når det kommer til veibevilgninger. Jeg har lyst til å sitere litt fra Innst. S. nr. 119 for 2000-2001 om forrige Nasjonal transportplan:

«Det må videre være en hovedoppgave å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at det eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet i eller utfra Norge, også å stimulere til nyetableringer i Norge. I en internasjonal sammenligning av lokaliseringsfaktorer kommer Norge relativt dårlig ut, med lave investeringer i samferdsel i forhold til BNP. Et svært høyt avgiftsnivå på transport svekker vår posisjon.

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan foreslår disse medlemmer en betydelig økning i bevilgningen til samferdselsformål.»

Mitt spørsmål er: Hva har skjedd de siste fire årene? Er det investert så mye i vei at det ikke er behov for mer veibygging i dette landet? Er det arbeidsledigheten som har gått så mye ned, som det blir sagt fra komitelederen? Hva er det som har skjedd, siden Høyre helt har snudd i sin politikk?

Petter Løvik (H) [10:47:07]: Det er litt urettferdig av Svendsen å stille eit slikt spørsmål og be meg forklare alt som har skjedd i desse åra, på eitt minutt. Derfor håpar

eg at Svendsen og presidenten unnskyldar at eg må ta dette litt overflatisk.

Det som har skjedd, og det er det store, er at vi har lagt eit grunnlag – og Framstegspartiet skal ha stor ros for å ha støtta oss i å ha lagt det grunnlaget – for å få til ei omstilling på svært mange område i samferdselssektoren. Det er det eine.

Det andre er at vi samtidig faktisk har klart å auke løyvingane betydeleg, som Svendsen heilt korrekt siterte at vi i innstillinga i samband med den førre nasjonale transportplanen sa at vi ville gjere.

Dersom vi tek veggsektoren, som eg veit representanten Svendsen er svært oppteken av, har vi etter regjeringsskiftet klart å auke det årlege løyvningsnivået frå det den siste arbeidspartiregjeringa la fram, til det som sentrum-Høgre-regjeringa no la fram, med 2 milliardar kr pr. år. 2 milliardar kr pr. år til veg blir det mykje veg av. Når vi i tillegg får gjort ting meir effektivt, har vi fått gjort ein heil del.

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

Heidi Sørensen (SV) [10:48:29]: Det er åpenbart at Høyre har en dårlig dag når 90 pst. av innlegget går med til å harselere over en subsidiær stemmegivning og ikke til å forsvare det som er egen politikk, i den største saken denne komiteen behandler i løpet av perioden, Nasjonal transportplan.

Jeg har lyst til å utfordre Høyre på ett område. Høyre har, så vidt jeg kan se, hatt to funksjoner i samferdselspolitikken i de årene vi har sittet sammen på Stortinget. Det er å framheve næringslivets behov, og så er det å bekjempe den jernbanesatsingen andre koalisjonspartnere prøver å få til.

I siste utgave av The Economist skrives det om den veiprising som settes i gang nedover i Europa. Sveits har innført det. Sveits tar inn 5 milliarder kr i skatt på trailere som kjører igjennom landet. Neste år kommer Tyskland med det samme systemet. I Sverige diskuterer de det. I Storbritannia gjør de det samme.

Hvordan vil det se ut for norsk næringsliv hvis trailere møter dette på grensen, når vi ikke klarer å få til en jernbanesatsing som gjør at vi klarer å få gods over på jernbane, slik at det kan bli effektiv transport?

Petter Løvik (H) [10:49:48]: Ein skal vere forsiktig med prosentrekning i eit slik tilfelle, men om lag 70 pst. av innlegget mitt gjekk på å beskrive kva vi står for, og kva vi vil stå for. Men ein må kunne sjå det i relasjon til den usikkerheita som ligg i eit alternativt fleirtal, for verkeleg å kunne få fram kor godt det alternativet vi i sentrum-Høgre-regjeringa har å tilby, er.

Representanten Sørensen tek det utgangspunktet som SV ofte gjer, og som Arbeidspartiet dessverre følgjer opp, nemleg at det blir satsa svært lite på jernbane i Noreg. Faktum er at i forhold til Sverige, som er det næraste og lettaste å samanlikne oss med, har vi, både i forhold til lengde på jernbanenettet og i forhold til innbygg-

jartalet, ei større satsing dei siste ti–tolv åra enn det Sverige har hatt. Så kan sjølvsagt Sørensen seie at vi burde hatt lengre jernbanenett i Noreg. Men den store forskjellen er at i Noreg har vi ein lang kyst med mykje kystfart, og det har ikkje svenskane på same måten som oss. Så jernbanesatsing har vi i betydeleg grad, og vi har auka ho kraftig i dei siste tre åra.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:51:12]: Et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at et samfunn skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastruktur vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet. Nasjonal transportplan 2006–2015 skal være et instrument for å nå dette målet. Hvis NTP skal være det verktøyet som den er ment å være, må de forskjellige partiene på Stortinget følge opp sine lovnader og vedtak gjennom de årlige bevilgningene i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet. Det har ikke vært gjort i inneværende periode. En ser stor forskjell mellom hva de enkelte parti lovet i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2003–2006, og hva som er foreslått i forbindelse med de årlige behandlingene av statsbudsjettet.

Som sagt: I et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetting, vil et 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. Fremskrittspartiet ser på muligheten som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positivt og som noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn. Det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet og ikke minst økonomi.

Fremskrittspartiet mener en omorganisering av Samferdselsdepartementet til et transportdepartement som har ansvaret for land-, vann- og lufttransport, inkludert havner, flyplasser og transportterminaler, vil gjøre prioriteringene mellom de forskjellige sektorene enklere og mer oversiktlig. En slik omorganisering vil også gjøre det lettere å se helheten mellom bil-, bane-, båt- og lufttransport, og derved legge til rette for at disse transportformene utfyller hverandre.

Fremskrittspartiet vil vise til at det er opprettet flere tilsyn, bl.a. Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Disse tilsynene bør etter vårt syn slås sammen i ett tilsyn for lettere å utnytte den totale informasjonsflyten. Dette transporttilsynet bør ikke ligge under Samferdselsdepartementet, men overflyttes til et annet departement.

Fremskrittspartiet vil vise til at Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse burde, for å utligne ulempene ved å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfelle. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til veiformål har gjennom flere år gått reelt ned. Samtidig har trafikkveksten vært sterk og ulykkesfrekvensen negativ. For Fremskrittspar-

tiet er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden og mindre penger til veiformål på den andre siden.

Fremskrittspartiet ønsker derfor å forsere utbyggingen av veinettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge.

Fremskrittspartiet mener det raskest mulig må bygges ut firefelts motorvei med midtdeler på alle veier som har en årstdøgntrafikk på over 10 000 biler. Derfor foreslår vi at E18 fra Kristiansand til svenskegrensen og E6 mellom Svinesund og Trondheim fortløpende bygges ut til firefelts vei med midtdeler. Dette vil fjerne mange av dødsulykkene og de mange ulykkene hvor personer blir hardt skadd. Fremskrittspartiet vil videre bygge ut E6 mellom Trondheim og Kirkenes til tofelts motorvei, med unntak av de strekningene hvor årstdøgntrafikken tilsier firefelts vei.

Fremskrittspartiet vil vise til at for Vestlandet er trafikken som går nord-sør fra Trondheim via Bergen til Kristiansand på E39 viktig, men også trafikken øst-vest fra Bergen til Oslo er viktig. Vi vil derfor satse på en rask utbygging av E39 uten bruk av bompenger, samtidig som Haukelivegen kortes kraftig ned. Dette vil gi næringslivet og privatpersoner på Vestlandet et kraftig løft og styrke deres konkurransekraft.

Fremskrittspartiet er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen veisektoren bompengesfinansieres. Staten tar inn langt over 40 milliarder kr i forskjellige bilrelaterte avgifter, inkludert merverdiavgift på avgiftene. Fremskrittspartiet ser på den stadig økende bruk av bompenger som en ekstra skatt/avgift på bilisten, noe Fremskrittspartiet på det sterkeste går imot.

Fremskrittspartiet vil i Nasjonal transportplan 2006-2015 bruke 75 milliarder kr mer på veibygging, rassikring og veivedlikehold enn det som ligger inne i Regjeringens forslag til NTP for samme periode. Uten en slik satsing er etter vårt syn nullvisjonen uoppnåelig, og en vil se at ulykkesstatistikkene fortsatt vil holde seg høye i framtiden.

I svar fra samferdselsministeren på spørsmål nr. 676 i Dokument nr. 15 for 2003-2004 fra meg skriver ministeren at en kunne spart 34 liv i trafikken pr. år og 48 færre hardt skadde i trafikken ved å bygge ut til firefelts motorvei med midtdeler, slik Fremskrittspartiet har foreslått. Det betyr at vi hadde spart 340 liv de neste ti årene og 480 lemlestelser i trafikken over samme periode. Jeg registrerer at regjeringspartiene ikke støtter Fremskrittspartiet i denne satsingen for å redde liv, en satsing som selv Regjeringen sier ville spart de liv jeg refererte til.

En slik satsing er også nødvendig for at næringslivet skal kunne omdanne sine lokale konkurransefortrinn til overskudd i bedriften ved at de kan frakte sine produkter til markedene for en akseptabel pris.

For Fremskrittspartiet kan jernbane være en effektiv løsning i områder med stor befolkningstetthet og begrenset tilgang på areal. Jeg konstaterer at det er få slike områder i Norge. Derfor ønsker vi i langt større utstrekning

å satse på bygging og vedlikehold av veinettet framfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB og andre aktører på linjen. Passasjertallene fra de forskjellige jernbanestrekningene viser også dette ved at de har gått kraftig ned i 2003. Dette viser etter mitt syn at jernbane ikke dekker de krav passasjerene stiller til befordringsmiddel.

Ekspressbusselskaper som tidligere har blitt nektet å gi et tilbud til passasjerene med bakgrunn i at ruten gikk parallelt med jernbanelinjen, går nå med gode belegg. Dette viser at buss fullt ut konkurrerer med jernbane. Jernbanedrift går med store underskudd for operatøren og for Jernbaneverket, et underskudd som må dekkes av skattebetalerne. Bussdriften, derimot, mottar ikke tilskudd fra skattebetalerne, men er tvert imot en bidragsyter til veinettet gjennom skyhøye avgifter.

Fremskrittspartiet er derfor fornøyd med at det i dag er langt lettere å få tillatelse til å opprette bussruter i konkurranse med toget, noe som ble tillatt etter press fra Fremskrittspartiet. Selv om det er lettere å få slik tillatelse i dag, bør ikke busselskapene som ønsker å kjøre uten tilskudd, behovsvurderes i framtiden. Fremskrittspartiet mener at hvis passasjerene velger buss framfor tog, bør stasjonene i disse områdene legges ned. Buss gir etter Fremskrittspartiets syn en langt mer fleksibel ruteløsning for passasjerene til en langt lavere pris.

Enkelte deler av godstransporten på jernbane betaler kjøreveisavgift. Denne avgiften gjelder ikke for all type transport og dekker ikke investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnadene på linjen. Fremskrittspartiet mener at det ikke bør være forskjell på betalingen for bruk av infrastrukturen mellom veinettet og banenettet, og vil derfor foreslå at betalingen for infrastrukturen likebehandles.

Konkurranse i lufttrafikken har vist sin berettigelse. Gjennom at lavprisselskaper har kommet til og presset på SAS Braathen har økt, har også prisene blitt kraftig redusert. Det er nå mulig å fly mellom landsdeler til fornuftige priser.

Brukeravgiftene i Norge for å finansiere flyplassene er blant de høyeste i verden. For å redusere disse brukeravgiftene ønsker Fremskrittspartiet å fortsette effektiviseringen som Avinor til nå vellykket har gjennomført. Omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskapet Avinor har etter vårt syn vært en vellykket handling. Driften av flyplasser i Norge skal i utgangspunktet være selvfinansiert. Avinor, som driver de fleste flyplassene, pålegger flyselskapene forskjellige typer brukeravgifter for å finansiere driften. Fremskrittspartiet mener at selv om det har kommet en del nye sikkerhetsavgifter etter angrepene på USA, vil omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap presse prisene ned, noe som vil muliggjøre et lavere avgiftsnivå, sammenlignet med andre land.

Fremskrittspartiet mener at kjøp av ulønnsomme ruter også må innbefatte kostnader for bruk av kortbaneflyplasser, og at flypassasjerene som flyr på stamflyplassene, ikke bør betale for rutenettet Stortinget har vedtatt å opprette. Fremskrittspartiet mener derfor at investeringer og drift av kortbanenettet bør finansieres over bevilgnin-

ger fra Stortinget. Fremskrittspartiet mener at etablering av private flyplasser er positivt og utgjør et positivt korrektiv til Avinor, og ønsker derfor nyetablering på Rygge flyplass velkommen.

Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder. Båt som transportkilde er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Fremskrittspartiet ønsker å sikre sjøtransporten gode betingelser. Derfor vil vi fortsette å kjempe for at Norge skal ha et skattesystem som legger til rette for at redere kan ansette norske sjøfolk, bl.a. gjennom en nettolønnsordning. Fremskrittspartiet setter sikkerheten på sjøen høyt. Derfor foreslås det økt satsing på etablering av farleier og vedlikehold av disse. Gjennom konkurranse vil det frigjøres ekstra midler til dette.

Ferjedrift er en naturlig del av det offentlige veinettet og er følgelig et offentlig ansvar, men private ferjeselskaper bør stå for selve driften etter anbudsprinsippet. Selv om anbud nå kommer som en naturlig del av ferjedriften, går dette altfor sent, og for få ferjestrekninger er anbudsutsatt. Ved konkurranse på alle ferjestrekninger vil samfunnet spare store summer som kan brukes til å redusere ferjetakstene, og derved komme befolkningen til gode og spare næringslivet for store utgifter.

For Fremskrittspartiet er konkurranse et middel for å få et best mulig produkt ut av minst mulig penger. Konkurranse egner seg meget godt innenfor samferdselsområdet. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å bruke konkurranse i størst mulig utstrekning.

Fremskrittspartiet mener kollektivtransporttilbudet skal utføres av private bedrifter etter markedsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene. Der det av samfunnsmessige årsaker er viktig å opprettholde markedsulønnsomme ruter, skal disse alltid legges ut på anbud.

I innstillingen er det ikke flertall for noen av forslagene som er fremmet. Regjeringens forslag er det som gir minst til veisatsing i framtiden, mens Arbeiderpartiets gir mest, når en ser bort fra Fremskrittspartiets fornuftige satsing med 75 milliarder kr til vei over ti år. Jeg er klar over at Arbeiderpartiets forslag til bevilgninger også fører til en økning i satsingen på jernbane. Fremskrittspartiet mener den satsingen som Arbeiderpartiet gjør på bane, kunne vært brukt langt mer fornuftig på bygging av vei. Når det nå blir flertall for å bruke mer penger på bane, er Fremskrittspartiet fornøyd med at midlene skal brukes i de områder hvor Fremskrittspartiet ønsker at det skal satses mer på bane, nemlig der befolkningskonsentrasjonen er størst. Men når situasjonen er slik den er, vil Fremskrittspartiet strekke seg langt for å få mer penger til veibygging, både for å redde flere liv i trafikken og for at næringslivet også skal få bedre transportvilkår. Jeg vil på denne bakgrunn be om at presidenten legger avstemningen opp slik at det vil være mulig for Fremskrittspartiet å gi sin subsidiære støtte til det forslaget som har muligheter til å bli vedtatt, og som gir nest mest penger til veibygging, nemlig Arbeiderpartiets forslag.

Jeg tar opp de forslagene jeg har referert til. Det gjelder selvfølgelig alle samferdselssaker, fra nr. 1 til og med nr. 7.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har anmodet presidenten om en type avstemning som presidenten selvsagt skal prøve å imøtekomme.

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

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:03:30]: Framstegspartiet er opptekte av veg. Det veit me. Innlegget bar preg av det.

Representanten Svendsen brukte det å spare liv som eit argument. Tog er òg eit veldig godt argument når det gjeld å spare liv, for å reisa med tog er kjempetrygt. Jo fleire me får over frå veg til bane, jo fleire liv sparar me. Kvifor vil ikkje Framstegspartiet spare liv på den måten?

Eg registrerer at Alvheim har vore i Telemark og lova folk der Eidangertunnelen. Då kan ikkje dei pengane som vert resultatet av rammene i dag, berre verta luftpengar. Det må verta verkelege pengar dersom Framstegspartiet skal halda det dei lovar. Eg treffer mange folk frå Framstegspartiet som er opptekne av tog – til og med på toget treffer eg dei.

Eg lurar på dette med kalkulasjonsrente. Framstegspartiet fremmer forslag om å gjera vedtak. Då må Framstegspartiet kunna noko me andre ikkje kan. Meiner Framstegspartiet det er politikarane si sak å gjera vedtak? Dersom dei meiner det, kvifor gjer dei det berre når det gjeld veg, og ikkje når det gjeld bane og lufttransport?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:04:52]: Fremskrittspartiet er særdeles opptatt av at det skal spares liv i trafikken. Derfor foreslår vi den store utbyggingen på 75 milliarder kr, med firefelts vei med midtdelere over hele landet.

Så er det selvfølgelig slik at hvis man ønsker å tvinge folk til å bruke jernbane, er det mulig å gjøre det ved å skjære ned på veistandarden og øke kapasiteten og servicen på jernbanenettet. Men nå viser all erfaring at folk ikke ønsker å reise med jernbane. Vi så i fjor en stor nedgang, 15 pst. på Vestfoldbanen, hvis jeg ikke tar mye feil, og det samme på Bergensbanen. Folk velger bort jernbane og går over til buss som kollektivløsning, eller privatbil. Da ønsker vi å legge til rette for de transportmidlene som folk selv ønsker å bruke, og ikke det som politikerne ønsker at folk skal bruke.

Når det gjelder kalkulasjonsrenten, er det slik at når vi har et så skyhøyt nivå som vi har i Norge, og de forskjellige administrasjonene i departementene ikke ønsker å gjøre noe med dette, da må politikerne gripe inn for å få slutt på dette.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [11:06:16]: Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har fått Fremskrittspartiet med på en trekant. Dette flertallet øker NTP-rammen med 22 milliarder kr. Enigheten er basert på at Fremskrittspartiet sluker 33 jernbanemilliarder mer enn det som er Fremskrittspartiets primærforslag. Så viser det seg at Fremskrittspartiet ikke føler seg bundet av jernbaneløsningen i enigheten, hvilket betyr at det ikke eks-

sterer noe flertall i opposisjonen for økte rammer. Vi står igjen med et ynkelig ønske om å avvise Regjeringens rammeforslag pluss et late som-flertall i opposisjonen. Det er å devaluere Stortinget som institusjon og føre folk bak lyset. Føler representanten Svendsen seg bekvem med å stemme subsidiært eller primært for en ramme han vet ikke eksisterer?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:07:32]: Representanten Kjæstad stilte et godt spørsmål.

Behovet for veisatsing i dette landet er helt enormt, både for næringslivet og for befolkningen. Det dør over 300 mennesker pr. år i trafikken i dette landet. De beregninger som vi har fått gjort av Samferdselsdepartementet, viser at en satsing på veibygging på det nivået som vi har gjort, ville spart 340 menneskeliv og 480 lemlestelser de neste ti årene.

Så var spørsmålet: Når Fremskrittspartiet får muligheten til å være med på å støtte opp om en bevilgning på 10 milliarder kr ekstra på vei de neste ti årene, skal vi gi slipp på den muligheten? Mitt svar er åpenbart nei. Vi skal være med på å støtte forslag om penger til vei i hele denne perioden, for å sørge for at færre og færre blir drept og skadet i trafikken. Det er vårt første og primære mål.

Heidi Sørensen (SV) [11:08:51]: Fremskrittspartiet har på en utmerket måte fått fram at de ikke er noe jernbaneparti. Jeg synes likevel at jernbanehatet begynner å slå litt sprekker i Fremskrittspartiet. Jeg har registrert noen avvik hvor Fremskrittspartiet faktisk er positive til jernbane. Vi takker for flertall for å fullføre strekningen Oslo–Ski innenfor planperioden, en jernbanestrekning Fremskrittspartiet åpenbart støtter. Jeg har også sett at Fremskrittspartiet lokalt har vært ute og støttet enda flere. Representanten Alvheim har jo til og med gått så langt som å si at når det gjelder bygging av Eidangertunnelen, står det om liv. Jeg har også registrert at Peter N. Myhre i Oslo mer enn gjerne vil ha Alnabanen opp å gå.

Jeg har lyst til å spørre representanten Svendsen: Er det et lite tegn til en jernbanerevolusjon i Fremskrittspartiet, eller er dette tilfældige utslag?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:10:09]: Nå er vel ikke Fremskrittspartiet kjent for at man må lete med lys og lykte hver gang det skal skje en revolusjon i partiet.

Fremskrittspartiet er ikke prinsipielt imot jernbane. Vi har ikke noe hat mot jernbane. Men når vi veier fordelene og ulempene med jernbane mot fordelene og ulempene med vei, er vi kommet til den konklusjonen at veibygging er det mest effektive, det er det som gir mest tilbake til befolkningen og til næringslivet. Da synes vi enkelt og greit at det er ufornuftig å satse på det transportmiddelet som gir dårligst uttelling, både når det gjelder kostnader og nytte tilbake til samfunnet. Derfor satser vi på vei.

Det er selvfølgelig slik i Fremskrittspartiet som i alle andre partier at forskjellige representanter har forskjellige syn. Men i et demokratisk parti bestemmer flertallet, og det er landsmøtet som vedtar programmet, og der er det

tindrende klart slått fast at Fremskrittspartiet er et veiparti.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Heidi Sørensen (SV) [11:11:40]: Samferdselspolitikk griper inn i folks hverdag. De aller fleste av oss utsettes for samferdsel hver eneste dag. Det kan skje på mange vis. Det kan være gleden over å reise og oppleve nye steder, det kan være irritasjon over at t-banen eller bussen er forsinket, ferge som ikke kan legge til havn, eller flyplasser som er stengt på grunn av dårlig vær. Eller det kan være den frustrasjonen jeg føler hver fredag når jeg tørker svart støv av vinduskarmene hjemme på Grünerløkka. Alt er samferdsel. Det opplever vi i samferdselskomiteen, fordi alle er opptatt av samferdsel. Jeg har også lært i løpet av den perioden jeg har sittet her, at summen av alle gode ønsker ikke blir en god samferdselspolitikk.

For SV har det derfor vært viktig å sette opp noen klare målsettinger som vi skal styre samferdselspolitikken etter. Jeg vil bruke mitt innlegg til å snakke om SVs samferdselspolitikk ut ifra de seks målsettingene, som er: trafiksikkerhet, miljø, regional- og distriktpolitikk, at vi skal få mer gods på bane og sjø, at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle, og at vi skal ha likestilling i transportsektoren.

La meg starte med trafiksikkerhet. All transport skal være trygg. SV støtter arbeidet med nullvisjonen, at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Det er veitrafikken som har flest alvorlige ulykker. Vi må få med oss at selv om antallet drepte siden 1970 er halvert, på tross av at veitrafikken i samme periode er tredoblet, er ulykkestallet fremdeles for høyt. Vi må også ha med oss at Norge er et ledende land på trafiksikkerhetsarbeid. Det er bare Sverige som er like gode som oss internasjonalt. Men skal vi få ned antallet ulykker, må vi prioritere hardere. Derfor har vi sagt at hovedmålet for veiprioriteringene våre ikke skal være å få mer vei igjen for pengene, slik som regjeringspartiene ynder å si, men at vi skal ha mer trafiksikkerhet igjen for de pengene vi bruker på vei. Det betyr at vi må tenke på tiltak for gående og syklende, utbedring av trafikkfarlige strekninger, bygging av midtdele, overgang fra bil til kollektive transportformål og færre traile-re på veiene og mer gods på bane og sjø.

Det andre hovedmålet vi har satt opp, er miljøvern. Miljømål må være styrende for de prioriteringene vi gjør i samferdselssektoren. Planer og prioriteringer må utformes slik at nasjonale og internasjonale miljømål kan oppfylles. Utslippene av klimagasser fra transportsektoren øker, og ved siden av petroleumssektoren er det den som øker raskest. Vi mener at samferdselssektoren må ta sin pliktmessige andel av klimaforpliktelsene. Det innebærer en kraftig opprioritering av kollektivtransporten og jernbanen på bekostning av mange nye firefelts motorveier. Men det betyr også en kraftig satsing på alternative drivstoff og nullutslippsbiler. Jeg er overrasket over at en regjering som har en samferdselsminister fra partiet Venstre, ikke engang har redegjort i Nasjonal transportplan

for hvordan klimautslippene vil øke som følge av planen, og det etter at man for bare to år siden i klimameldingen ambisiøst sa at man skulle lage en samferdselspolitikk som effektivt bidrog til å redusere klimautslippene. Nasjonal transportplan gjør, etter det fagetatene vurderer, nettopp det motsatte. Den bidrar effektivt til at klimautslippene fra sektoren vil øke.

Luftforurensning er et problem i mange byer. Tiltakene som ligger inne i Nasjonal transportplan, gjør at jeg om ti år fremdeles skal tørke svart støv av vinduskarmen min på Grünerløkka, hvis man ikke kommer opp med nye tiltak for å nå målene om redusert luftforurensning. Støy er et problem for svært mange. Målet om å redusere støybelastningen for folk nås ikke med de tiltak som settes opp i Nasjonal transportplan, og det må nye, kraftige virkemidler til. Vi ønsker at det målet skal nås, og vi vil at Regjeringen kommer tilbake med en plan for det.

Vi vil også understreke at urørt natur og det biologiske mangfoldet er ressurser vi er nødt til å verne om. Det er 3 000 arter som er oppført på rødlista over arter som er truet eller sårbare i Norge, og skal vi klare å ta vare på dem, må vi ta vare på leveområdene deres. Våtmarksområder er eksempler på slike leveområder. De er sårbare, og vei- og jernbaneutbyggingen må derfor skje på en slik måte at verdifull natur skånes.

Oljetransporten langs kysten er en ny trussel mot det biologiske mangfoldet i Norge, og vi er nødt til å sette i verk tiltak som gjør at vi dramatisk reduserer den risikoen det medfører.

Det tredje målet er at vi ønsker levende distrikter og gode regioner. Samferdselspolitikken har en spesiell betydning for å få til det. Dagens bosettingsmønster krever også det. En desentralisert bosetting er en forutsetning for å skape en bærekraftig forvaltning av naturressursene, både fordi arbeidet krever nærhet, og fordi bærekraftig forvaltning krever erfaringsbasert kunnskap om de lokale miljøforhold. Og for å opprettholde strukturen i bosettingen og i næringslivet er et godt utbygd kommunikasjonsnett en nødvendig rammebetingelse. Dette er utfordringer som krever at samferdsel i distriktene må prioriteres høyere enn i dag.

Vi vil også peke på at barns sikkerhet, framkommelighet og fysiske aktivitetsnivå i veldig mange bygder og lokalsamfunn er begrenset av den eksisterende samferdselsinfrastrukturen. Et endret fokus på dette, med økt satsing på gang- og sykkelveier, er viktig. Rasfaren er også stor langs mange norske veier, og det er viktig at vi får en økt satsing på det området.

Når det gjelder gods over fra fly og vei til bane og sjø, har vi satt opp dette som et hovedmål. Vi løser ingen av de grunnleggende spørsmålene hvis vi ikke klarer å få til det. Store trailere på veiene er det vel ingen som ønsker seg flere av. Vi ønsker færre trailere på veiene, også fordi det fører til trafikkfarlige situasjoner. I tillegg fører det selvfølgelig til økte utslipp når så mye gods skal fraktes langs veien. Vi mener at vi er nødt til å se rundt oss, og se at man får veiprising i Sveits, i Østerrike, i Tyskland, i Sverige, og vi er nødt til å organisere næringslivets transporter på en slik måte at eksporten kan gå på jernbane,

slik at en slipper å møte de hindrene i fremtiden. Derfor har vi også en mye kraftigere satsing på jernbane enn det flertallet legger opp til. Vi er også villig til å ta i bruk veiprising for å få til det. Vi tror at når resten av Europa gjør det, er det heller ingen vei utenom for oss, og da det er bedre å være tidlig ute enn å bli tatt med buksa nede når Sverige innfører veiprising eller skatt på trailere gjennom landet.

Transport skal være tilgjengelig for alle. Vi er fornøyd med at en samlet komite setter opp transport som et femte hovedmål for samferdselspolitikken.

Det siste målet vårt er likestilling. Det er forskjell på kvinners og menns reisemønster. Damer reiser mer komplisert, bruker lengre tid og velger oftere kollektivt enn hva menn gjør. Norsk samferdsel har i mange år vært planlagt av menn, og vi tror at det er mye å hente på også å få et kvinnefokus inn i samferdselspolitikken. Det skal være like naturlig at samferdselspolitikken skal legges opp til å dekke kvinners behov, som at den skal legges opp til å dekke andres behov.

Vi har sett at skal vi nå disse politiske målsettingene, klarer vi oss ikke med den rammen som Regjeringen foreslår til samferdsel. Vi ønsker å øke rammen med 43,5 milliarder kr i tiårsperioden. Det gjør vi ved en satsing på jernbane. I de ti årene vil vi bruke 30 milliarder kr. Det gjør at vi kan få en moderne, effektiv persontransport, og vi vil klare å få til tiltak som gjør at vi kan få gods over fra vei til bane, færre trailere på veien, mer gods på bane og på sjø. Vi satser mer på veier i distriktene enn i sentrale strøk, og vi satser på rassikring. Vi satser også mer på gang- og sykkelveier, fordi gange og sykling er viktige transportformer som ofte blir undervurdert i den store sammenhengen. Og vi ønsker en kraftig satsing på kollektivtrafikk i de store byene.

Så vil jeg også si at vi må se mer internasjonalt og skaffe oss gode kommunikasjoner til våre naboland.

Avslutningsvis: Hvis våre forslag til rammer – som jeg har beskrevet, og som jeg mener legger opp til den beste samferdselspolitikken – faller, kommer vi subsidiært til å stemme på Arbeiderpartiets forslag. Representanter fra regjeringspartiene har harselert over dette i dag. Jeg vil bare si til det at hva som blir realiteten når planen trer i kraft i 2006, avgjøres av valget. Det synes jeg er fair. Jeg synes det er fair når Kenneth Svendsen sier at han satser på vei, og det er fair når jeg sier at jeg satser på jernbane. Det er faktisk slik at valget kommer til å avgjøre hva det skal satses på.

Jeg skal avslutte med å si at skal vi klare å få til en miljøvennlig, moderne samfunnspolitikk for fremtiden, må vi få sykkelpolitikken på hjul, fotgjengerpolitikken på beina og jernbanepolitikken på skinner. Da skal det gå bra.

Så vil jeg ta opp de forslag som SV er alene om eller sammen med andre om i innstillingen.

Presidenten: Representanten Heidi Sørensen har tatt opp de forslag hun refererte til, og har dessuten gitt en stemmeforklaring.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [11:22:29]: SV er av den oppfatning at man ikke kan bygge seg ut av de store køproblemene, og det er det ikke vanskelig å være enig i, men det betyr at det å ikke bygge veier er alternativet i de trafikkunge områdene. Og det er det SV mener. I sitt forslag foreslår de å ta penger fra de store veiprojektene i Østlandsområdet og rundt Oslo og bruke dem ute i distriktene. Et godt eksempel er fylket Nordland, som får i bøtter og spann når det gjelder vei, når det gjelder tog, når det gjelder havn, og når det gjelder flyplass. Og da er mitt spørsmål: Er det et godt svar på Oslo-regionens utfordringer? Er det en god nasjonal prioritering av samferdselspolitikken?

Heidi Sørensen (SV) [11:23:42]: La meg først si at jeg er utrolig glad for at representanten Froyn understreker det som jeg var litt usikker på om representanten Ausdal Starrfelt svarte like klart på i sin svarreplikk i stad, nemlig at vi ikke kan bygge oss ut av transportproblemene og køproblemene rundt de store byene.

Så er det riktig at vi prioriterer litt annerledes. Vi prioriterer mye mer på kollektivtrafikk og mye mer når det gjelder jernbane, spesielt rundt Oslo, men også rundt de andre store byene. Det tror jeg gir en mer effektiv, mer moderne og sikrere transport enn vi kan få til ved å bygge firefelts motorveier som mater mer trafikk inn i Oslo-gryta, hvor forurensingen allerede er stor.

Om våre prioriteringer når det gjelder vei i de store byene, vil jeg si følgende: Miljøtunneler, dvs. veiprojekt som ikke øker kapasiteten, står vi sammen om, fordi vi er nødt til å bøte på noe av det som har vært feilslått samferdselspolitikk tidligere. Og vi står for den distriktssatsingen vi har i Nordland.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [11:25:05]: SV skal ha ros for én ting: Når de vil noe, prater de rimelig jevnt om det – jernbane, jernbane og jernbane. Og det er greit. De sier at de vil ha trafikken over på bane for å frigjøre plass på veger. Det hjelper lite når det allerede er en så dårlig standard på vegene som det er.

Vestre Toten kommune er Norges største industrikommune, der så godt som all produksjon er eksport. Kommunen har både veg og bane. Har SV spurt bedriftene i industriparken og industrikommunen hvorfor de foretrekker veg framfor bane, eller er næringslivets interesser mindre viktige for SV?

Heidi Sørensen (SV) [11:26:03]: Svaret er ja. Vi har spurt. Og svaret vi får, er at jernbanen ikke er fleksibel nok, at jernbanen ikke går raskt nok, og at den er for usikker. Så har vi gått litt lenger. Vi har stilt et spørsmål til. Vi har stilt spørsmål til Jernbaneverket og til Cargo-Net om hva som skal til for at jernbanen skal bli konkurransedyktig på gods, for det er målet. Og da sier de at de trenger en bedre infrastruktur, slik at man kan få slutt på stans og forsinkelser, og det er det vi satser på.

Jeg har i siste nummer av The Economist registrert den veiprisingen som nå skjer over hele Europa. 3 kr pr. km betaler de største trailerne gjennom Sveits. Neste år kom-

mer Tyskland, og Sverige diskuterer det samme. Det er ikke i næringslivets interesse at vi ikke skal ha en jernbanesatsing på gods, at man skal kjøre trailer og bli møtt med trailerskatt på svenskegrensa og begynne med en omlasting til jernbane da. Vi må også være med på den jernbanesatsingen. Hvis ikke kommer vi til å henge etter.

Odd Holten (KrF) [11:27:25]: Nasjonal transportplan er et prioriteringsverktøy, hvor de ulike prosjekter innen samferdsel må vektas mot hverandre. Det må selvfølgelig også SV gjøre. I hovedsak betyr det for SVs vedkommende at de satser på jernbaneløsninger for veisatsing, og det har vi hørt gjentatte ganger nå. Det tviler vi ikke på. Men så kommer angivelig forliket med Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, og da skjer det muligens et lite linjeskifte. Spørsmålet er da: Går det på troverdigheten løs for SV på dette punktet når vi i Aftenposten den 10. juni dette år leser at forliket varer i 24 timer – dersom vi skal tro hva som står.

Vil SV støtte veitbyggingen til Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet slik som den foreligger i denne planen?

Heidi Sørensen (SV) [11:28:41]: Jeg må si at jeg er litt skuffet over replikken fra regjeringspartiene i denne runden. Jeg hadde gledet meg til en replikk hvor man angrep SV for å ville bruke like mye penger på vei som Høyre i sitt primære forslag. Det angrepet kom dessverre ikke, men jeg var fristet til å kommentere det likevel.

Når det er slik at vi stemmer subsidiært for Arbeiderpartiets forslag, er det fordi det samlet sett er bedre enn det forslaget som Regjeringen har lagt fram, fordi det er mer til jernbane og mer til kollektivtrafikk. Så sier representanten at det varer i 24 timer. Det er ikke riktig. De handlingsplanene som skal utarbeides, skal utarbeides på bakgrunn av det forslaget det er flertall for. Men så kommer det et valg, og da blir det opp til velgerne å sette sammen et storting som vil føre den samferdselspolitikken de ønsker, og velgerne skal vite at stemmer de SV, stemmer de for en storsatsing på jernbane, og det løftet har jeg tenkt å holde.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Odd Holten (KrF) [11:30:14]: Nasjonal transportplan er et dokument det knytter seg stor interesse til, ikke bare blant politikere og interesseorganisasjoner, men blant folk flest som er avhengige av et godt kommunikasjonssystem for å få hverdagen til å henge sammen. Samferdselspolitikk handler om å gjøre hverdagen enklere og tryggere for mennesker og å legge til rette for at folk har noe å leve av i hele vårt vidstrakte land. Derfor er samferdselspolitikk så viktig, og derfor burde samferdsels-spørsmål få mer oppmerksomhet i dette huset enn de ofte gjør!

Regjeringen la i mars fram et forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. I planen foreslo Regjeringen å bruke 192,5 milliarder kr til vei, jernbane

og kjøp av lufthavntjenester i tiårsperioden. Regjeringen viser at den ønsker å satse mer på samferdsel enn det Stoltenberg-regjeringen gjorde.

Kristelig Folkeparti har som målsetting at Norge skal bli et foregangsland med hensyn til sikker og miljøvennlig samferdsel. Det er fortsatt altfor mange mennesker som blir alvorlig skadet eller drept i trafikken. Derfor er det viktig at Regjeringen aktivt følger opp arbeidet med nullvisjonen.

Kristelig Folkeparti er også glad for at Regjeringen ønsker å føre en aktiv miljøpolitikk på samferdselssektoren. Transport forårsaker store lokale, regionale og globale miljøproblemer. Dersom Norge skal klare sine Kyoto-forpliktelser om reduksjon av utslippene av klimagasser, er det også nødvendig at klimagassutslippene fra samferdselssektoren reduseres.

Også ved denne rullering av Nasjonal transportplan har de økonomiske rammer vært gjenstand for stor debatt. Regjeringens ramme er 1 milliard kr mer pr. år enn det Arbeiderpartiet ville bruke da regjeringen Stoltenberg satt ved makten. Planens rammeforslag ligger 370 mill. kr høyere pr. år enn det som er blitt bevilget i gjennomsnitt de siste tre årene. Selv om Regjeringen har økt rammene vesentlig i forhold til forrige plan og i forhold til de faktiske bevilgninger under skiftende regjeringer de siste årene, har opposisjonspartiene gått høyt på banen og kritisert rammene.

Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet har samlet seg om noe de selv kaller en historisk satsing på samferdsel. Men sannheten er at de i ren og skjær populisme har samlet seg om et luftslott som vil svekke tilliten til politikere generelt og til Nasjonal transportplan spesielt. Det er neppe noe samsvar mellom Arbeiderpartiets forslag om å bruke 22 milliarder kr mer på samferdsel og partiets evne og vilje til å følge dette opp i de årlige budsjettene. Og uten en slik oppfølging er disse luftmilliardene bare egnet til å skape forventninger hos folk som politikerne ikke kan følge opp senere.

Den såkalte historiske satsingen blir enda mer merkelig når man leser Aftenposten sist uke. Der sier nemlig SVs Heidi Sørensen at partiet er sterkt imot veisatsing, men ønsker mer penger til jernbane. Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen sier at partiet er sterkt imot jernbansatsing, men ønsker mer penger til vei. Til Aftenposten sier Heidi Sørensen at SV ikke ser seg forpliktet til å følge opp veibiten av de 22 milliarder kr i de kommende budsjettene, mens Kenneth Svendsen oppgir at hans parti ikke anser seg bundet til å støtte jernbansatsingen. Dersom man skal ta de to partienes samferdselspolitiske talsmenn på alvor, trenger man i alle fall ikke å ta «den historiske satsing» på samferdsel spesielt alvorlig!

Vi politikere trenger Nasjonal transportplan som plan- og prioriteringsverktøy. Da er det viktig at vi ikke ødelegger dette verktøyet ved å legge inn rammer som det verken er vilje eller evne til å følge opp i ettertid.

Kristelig Folkeparti er glad for at Regjeringen i Nasjonal transportplan legger opp til en strategisk utbygging av viktige stamveistrekninger i sentrale strøk, samtidig som satsingen på stamveinettet i distriktene opprettholdes.

De store transportårene E6 og E18 har store utfordringer knyttet til sikkerhet og framkommelighet. Regjeringen har allerede gjort mye for å bedre dette på E6 og E18 gjennom Østfold, der veisatsingen vil føre til at trafikken flyter bedre, og til at færre mennesker blir alvorlig skadet eller drept. Nå står E6 nordover og E18 i Vestfold og mellom Grimstad og Kristiansand for tur. Innen utgangen av 2009, muligens noe før, vil det være utbygd firefelts motorvei gjennom hele Østfold og fra Oslo til Tønsberg. Denne satsingen vil komme innbyggere og næringsliv over hele landet til gode.

Jeg er også glad for at Regjeringen vil øke bevilgningene til øvrige riksveier med 200 mill. kr i forhold til transportetatens forslag, og at alle fylker har fått økt sine rammer.

Komiteen går nå inn for å kartlegge alle forhold rundt en eventuell utbygging av Hardangerbrua. Det er stort lokalt påtrykk, men fortsatt er det uklare i saken. Ikke minst må miljøkonsekvensene vurderes, det må også forhold knyttet til kostnader og utbedring av tilførselsveier.

For Kristelig Folkeparti er det også viktig at rassikringsposten er økt betydelig i forhold til tidligere bevilgninger.

Kristelig Folkeparti er et jernbaneparti. Derfor er det gledelig at innstillingen bærer preg av at det er bred politisk enighet om at jernbanen skal ha en viktig funksjon i framtidens transportsystem. Alle partiene, unntatt Fremskrittspartiet, ønsker at jernbanen skal ta en større del av transporten. Det lover godt!

Nasjonal transportplan inneholder viktige satsinger for jernbanen. Ikke minst utbyggingene rundt Oslo, Bergen, på Jæren og i Vestfold er viktige for at jernbanen skal bli mer konkurransedyktig der den har størst forutsetning for det, nemlig i befolkningstette strøk. Jeg vil også trekke fram utbyggingen av Gjevingåsen tunnel og strekningen Haug–Onsøy i Østfold som viktige jernbansatsinger. I tillegg er det positivt at Regjeringen går inn for å starte utbyggingen av Eidangertunnelen i perioden. Eidangertunnelen er et viktig prosjekt og må realiseres dersom jernbanen skal ha en framtid som transportmiddel i Grenland, og kanskje på sikt på Sørlandet.

Nasjonal transportplan er svært positiv for mitt hjemfylke Østfold. Østfold er en av vinnerne i planen, både ved viktige veitbedringer på E18 og E6 og gjennom utbygging av Østfoldbanen. Disse utbyggingene har nasjonal interesse, fordi store deler av det konkurranseutsatte næringslivet er avhengig av å frakte sine varer gjennom Østfold på de veier som der finnes.

For næringslivet i Østfold er det også viktig med et sivil luftfartstilbud. Derfor er det svært gledelig for oss at det nå foreligger et flertall i komiteen som er positivt innstilt til å etablere en sivil lufthavn på Rygge. Rygge sivile lufthavn vil ha et stort nedslagsfelt og vil ha stor betydning for innbyggere og næringsliv i søndre Akershus, Østfold og nordre Bohuslän.

Jeg må innrømme at jeg er skuffet over Arbeiderpartiet og Senterpartiet, som ikke ville være med på positive merknader om Rygge nå, men i stedet foreslo å utrede nye avgifter som ville gjøre en etablering av sivil luftfart på Rygge enda vanskeligere.

Helt til slutt: Det er også nyttig for oss i vår region å bemerke at for å kunne løse framtidige utfordringer knyttet til indre Oslofjord og godstransport i denne regionen framstår det i denne innstillingen et uttrykt ønske om at Borg havn sammen med Drammen og Grenland må ses på i denne viktige framtidige transport av gods.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A) [11:40:22]: Representanten Holten kommenterte fleirtallssatsinga og kalla det eit «luftslott». Med mine ord har eg nesten eit tilsvaret: Regjeringspartia er redde for ein «trynskrell».

Men spørsmåla som eg hadde, er to konkrete, og det fyrste går på forslag nr. 4, frå Høgre og Kristeleg Folkeparti, der det heiter:

«Stortinget ber Regjeringa legge til grunn at den relative økningen blir omtrent den same for veg og jernbane, dersom det i planperioden blir høgere årlige budsjettammer enn planrammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004).»

Er Kristeleg Folkeparti stolte over og fornøgde med å behandle stortingsfleirtalet på ein slik måte?

Det andre spørsmålet blir: Er ikkje Kristeleg Folkeparti glad for fleirtalet si hjelp til å innfri lovnaden statsministeren gav på Lesja, om utbygging av gang- og sykkelveg langs E136? Kvifor står Kristeleg Folkeparti utanfor den merknaden?

Odd Holten (KrF) [11:41:36]: For å starte med Sigrun Engs siste punkt er det klart at det som der oppstår, er et behov for en økning med hensyn til veisatsing på Lesja. Dette anser vi som et mindre beløp, som vi da ikke omtaler i NTP-sammenheng, men det er naturlig at vi kommer tilbake til det i de årlige budsjetter. Det har derfor ikke noe i denne saken å gjøre, og det er en sendt en klar melding om det også til Lesja kommune.

Når det gjelder spørsmål knyttet til om vi ikke respekterer den fordeling som flertallet ønsker seg innenfor vei og jernbane, er det klart at vi respekterer det, men vi ønsker altså fra Regjeringens side å gi et signal om hvordan vi ønsker å disponere dersom det kommer økte rammer på samferdselssektoren. Det er grunnen til at vi har tatt inn den merknaden.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:43:05]: I Nasjonal transportplan understrekes det at konkurranseutsetting, privatisering og liberalisering skal legges til grunn for organisering av samferdselssektoren. Det står i NTP:

«Regjeringa vil fortsette utviklinga av mer markedsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen i alle transportsektorer».

Tidligere i dag har vi hørt representanter fra Høyre og Fremskrittspartiet gi hverandre ros for at man har klart å gjennomføre en revolusjon innenfor samferdselssektoren, og det er jo denne privatiseringen og liberaliseringen man tenker på.

I Kristelig Folkepartis forslag til program for neste stortingsvalgperiode står det at Kristelig Folkeparti vil gå

imot konkurranseutsetting av persontransport på jernbane. Betyr det at noen nå har satt foten ned i Kristelig Folkeparti? Mitt spørsmål til Holten er: Går det noen grense i Kristelig Folkeparti i forhold til å liberalisere og konkurranseutsette norsk samferdsel?

Odd Holten (KrF) [11:44:28]: Jeg tror ikke det skal herske tvil blant dem som sitter som medlemmer av samferdselskomiteen, om at vi hele tiden opplever at det er svært trange rammer, at det alltid er kamp om prosjektene, og at vi av den grunn hele tiden har behov for å lete med lys og lykte for å finne fram til hvordan vi kan klare å få til mer for de pengene vi har til disposisjon. Det er det som ligger til grunn for at vi nå i en periode har gått til det skritt å skape en form som skal gi mer igjen for hver krone både på jernbane og på vei, nemlig ved å konkurranseutsette. Det er trange rammer, og da må vi ha mer igjen.

Vi har også sagt at vi ønsker å høste erfaring for å se hvordan vi skal gå videre i forhold til konkurranseutsetting på jernbane. Det vil i første omgang skje på Gjøvikbanen og deretter på de to andre nevnte baner.

Når du henviser til Kristelig Folkepartis program, bare minner jeg om at det ikke er vedtatt, det er et forslag som ligger inne.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:46:07]: Senterpartiet mener det er nødvendig med ei auka satsing på samferdsle. Satsing på gode kommunikasjonar er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting i heile landet. Skal vi kunne ta heile landet i bruk, er gode samferdsletilbod heilt avgjerande. Det er viktig å sjå samanhengen mellom eit godt og lønnsamt næringsliv og behovet for ein velfungerande infrastruktur. Ei auka satsing på samferdsle vil kunne skape grunnlag for auka verdiskaping og lønnsemd i delar av landet som i dag slit med dårlege kommunikasjonar og avstandskostnader, som er ein minusfaktor for næringsutvikling.

Det er det offentlege sitt ansvar å syte for at alle delar av landet har eit godt og moderne kommunikasjonsnett. Dette stiller krav til ei variert satsing og ein differensiert samferdslepolitikk. I distrikta må utbygging og betring av vegnettet prioriterast, i tillegg til at jernbanetilbodet må haldast oppe. Det er viktig å halde ved lag eit godt riksvegferjetilbod, med utbetring av hamner og farleier. Dei lange avstandane vi har i landet, fører til at fly ofte blir det viktigaste transportmiddelet over lange avstandar.

For byar og bynære område trengst ei auka satsing på kollektivtrafikken for å løyse miljøproblem og andre utfordringar som er knytte til trafikkutviklinga. Jernbana spelar ei viktig rolle for å få til gode kollektivtilbod.

Sjølv om det offentlege har hovudansvaret for godt utbygde kommunikasjonar, har det mange stader vore stor vilje frå lokalbefolkninga til å ta sin del av kostnaden med lokale prosjekt. Mange stader har dette ført til at fleire prosjekt har vorte gjennomførte raskare enn det dei

elles ville vorte. Når valet står mellom bompengar og at eit prosjekt blir utsett i lang tid, er det mange som vel bompengar, sjølv om ingen gjer dette utan at dei føler presset på at prosjektet bør gjennomførast.

Senterpartiet har i sitt alternative opplegg i NTP lagt inn 20 milliardar kr meir til kapittel 1320 Statens vegvesen i NTP-perioden. Delar av denne auka satsinga vil Senterpartiet bruke på stamvegane. Det er viktig at gjennomfartsårene i landet har ein god standard. Men store delar av verdiskapinga og mykje av råvareressursane er å finne i distrikt som ikkje ligg inntil stamvegane. Det same gjeld og eksportretta næringsliv. For å kunne gi det eksportretta næringslivet best moglege vilkår, og for å kunne utnytte potensialet for næringsutvikling i alle delar av landet, er det nødvendig å styrkje innsatsen på resten av riksvegnettet. Vi får ikkje ei samanhengande transportåre utan at det er god standard både på stamvegar og på øvrige riksvegar.

I Senterpartiet meiner vi òg at det er viktig å setje søkjelys på tryggleiken for dei som ferdast på vegane. Nullvisjonen om at ingen skal bli drepne eller alvorleg skadde, må liggje til grunn for prioriteringane. I denne samanhengen er det viktig å vurdere ulike tiltak, som ikkje treng å vere kostnadskrevjande.

Eit viktig tiltak for å skape større tryggleik for trafikantane er òg å satse på rassikring. Sjølv om det heldigvis ikkje er så mange som blir drepne i rasulukker kvart år, fører det å leve med rasfare store delar av året til utryggleik og redusert livskvalitet for dei som skal ferdast på rasutsette strekningar.

I Senterpartiet sitt opplegg ligg det òg inne ei styrking av vegvedlikehaldet. Vi veit at det er eit tosfra tal i etter-slep på vegvedlikehald. Det er dårleg samfunnsøkonomi å forsømme vegvedlikehaldet. Vedlikehaldet må aukast dersom ein skal halde ved like vegkapitalen, og utan sterkare satsing på vedlikehaldet blir totalrekninga berre større og større. Dette fører også til problem for trafikantane og auka utgifter spesielt for næringslivet.

Riksvegferjene er ein naturleg del av vegen. Senterpartiet har som målsetjing at riksvegferjene skal bli gratis, slik dei er i nabolanda våre. Regjeringa har lagt inn i meldinga same sum til kjøp av tenester i dei kommande ti åra som i dag. For å kunne halde oppe same tilbodet i kvalitet og omfang er det etter Regjeringa sitt opplegg føresett at det skal skje ei effektivisering, og at anbudsutsetjing skal nyttast i stadig fleire samband i åra framover. Håpet til Regjeringa er at dette skal gi lågare kostnad.

Eg er usikker på om dette vil gi dei store innsparingane som Regjeringa legg opp til. Mellom anna vil den eventuelle effekten av anbudsutsetjinga ikkje komme før det har gått fleire år. Anboda skal lysast ut, og arbeida skal setjast i verk. Dessutan veit vi òg at mannskapsreduksjon på ferjene i delar av året eller delar av døgnnet, slik Regjeringa føreslår, har ført til ein auka del av bilar og passasjerar som må stå igjen på strekningar der dette er gjennomført. Senterpartiet har difor lagt inn meir pengar til kjøp av riksvegferjetenester. Dette kan brukast til å halde ved lag eller betre ferjetilbodet, til å auke frekvensen, gi fleire nattferjer eller redusere prisen på ferjebillettane.

Senterpartiet vil òg auke ramma til jernbana. Også her er det nødvendig med auka midlar både til vedlikehald og til investeringar. Jernbana er ein viktig del av kollektivtransporten i dei mest folkerike delane av landet. Jernbana har òg eit fortrinn ved frakt av store mengder gods over lange avstandar. Jernbaneverket har laga ein plan for bruk av auka ramme utover Regjeringa sitt framlegg. Senterpartiet meiner at den auka ramma som vi føreslår, bør kunne brukast i tråd med det Jernbaneverket har lagt fram av forslag.

Det er òg viktig å leggje større vekt på sjøtransport. For å redusere presset på vegnettet er det viktig å få større del av transporten over på bane og sjø. Senterpartiet legg difor inn auka ramme også for Kystverket, for å utbetre hamner og forsere merking av leia.

Flyplasstrukturen har mange gonger vore tema i saker i samferdslekomiteen. Eit fleirtal i Stortinget har tidlegare gjort vedtak om at vi i NTP ville ha tilbake grundig informasjon og ei vurdering av situasjonen på heile luftfartsområdet i Noreg. Det var òg i same vedtaket gjort greie for konkrete element som skulle vere med i utgreininga. Regjeringa har ikkje føljt opp det Stortinget bad om. Difor har heller ikkje Senterpartiet gitt støtte til Regjeringa sitt forslag om å leggje ned Narvik Lufthavn og anbudsruta på Leirin.

I vår har òg samferdslekomiteen hatt til handsaming melding om verksemda for Avinor. Dette er fyrste gongen ei slik melding blir lagd fram etter at Avinor har blitt AS. Eg er glad for at Avinor sitt ansvar som infrastrukturforvaltar er så sterkt streka under, noko som tilseier ei sterkare politisk styring av Avinor enn det som er vanleg for statlege aksjeselskap.

Eg er òg glad for at eit fleirtal i komiteen ikkje har innvendingar mot at underskotet på dei regionale lufthamnene skal dekkjast gjennom statlege kjøp og krys-subsidiering frå stamlufthamnene.

Den siste tida har det komme fram at det ikkje er likestilling av momsregelverket for jernbane og for veg. Under arbeidet med NTP har det òg komme fram at heller ikkje blir lufthamninvesteringar likebehandla med veginvesteringar. Fleirtalet i komiteen, der Senterpartiet er med, har difor bedt om at vi får ein gjennomgang av momsregimet for alle transportformer. Eg er glad for at vi i den merknaden har teke med alle transportformer og ikkje berre sett på veg og bane.

Går vi 10–15 år tilbake i tid og ser på samferdslebudsjetta, er det, samanlikna med i dag, med enkelte variasjonar frå år til år, nesten same kronesum som blir brukt til samferdsleformål. Samtidig har staten sine totale utgifter auka mykje. Med andre ord har samferdsla sin del av staten sine totale utgifter gått sterkt ned. Samferdsle har vorte ein salderingspost. Dette blir heilt feil når vi veit at det nettopp er ein god samferdslepolitikk som kan vere med og utvikle landet og få til den verdiskapinga i Fastlands-Noreg som er viktig i framtida. Det er òg eit paradoks at vi har ledig kapasitet i bygg- og anleggssektoren, utan at vi bruker desse ledige hendene til å utføre oppgåver som berre ventar på å bli fullførte. Det må vere fornuftig å setje ledige hender i arbeid. Det er forskjell på

å nytte ledige hender og det å investere store summer dersom vi hadde hatt ein stram arbeidsmarknad.

Eg har brukt dette innlegget til i hovudsak å snakke om Senterpartiet sitt mål med samferdslepolitikken i framtida, om Senterpartiet sitt alternativ til ramme og fordeling i dei kommande ti åra. Men eg ser at Senterpartiet sitt forslag kan bli nedstemt når vi skal votere seinare i dag. Eg vil difor signalisere at Senterpartiet då vil stemme subsidiært for det forslaget som ligg nærast opp til Senterpartiet sitt opplegg, nemleg Arbeidarpartiet sitt forslag. Eg er glad for at vi i dag får ei votering som viser at eit fleirtal i Stortinget ynskjer ei auka ramme til samferdsle.

Til slutt vil eg ta opp dei forslaga som Senterpartiet står åleine om. Dei forslaga der Senterpartiet elles er med, er tekne opp frå før.

Presidenten: Representanten Jorunn Ringstad har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:56:34]: Senterpartiet og Arbeidarpartiet er samde om det meste i denne innstillinga. Eg bladde meg igjennom og fann ut at Senterpartiet er med i to fleirtal som ikkje Arbeidarpartiet er med i, og det gjeld Stad skipstunnel og vegtunnel gjennom Ulriken. Det skal eg ikkje spørja om, for det er heilt greitt.

Eg vil spørja om gratis riksvegferje. Det har dei i Sverige, der har dei òg gratis vegar, sjølv om det truleg er i ferd med å endra seg, i den betydninga at dei òg får bompenge etter kvart. Det var eit godt argument, og det er eit godt argument, at ein ikkje skal betala for riksvegferje når ein ikkje betalar på annan riksveg.

No lagar vi bomprosjekt over det ganske land, oftast støtta av både Senterpartiet og Arbeidarpartiet. Meiner Senterpartiet det er logisk å ha gratis riksvegferje, på same måten no som det var for nokre år sidan?

Jorunn Ringstad (Sp) [11:57:41]: Det skulle ikkje vere mindre grunn til å jobbe for gratis riksvegferje i dag enn det det var for fleire år sidan. Eg kan dessutan minne om at Oddbjørg Ausdal Starrfelt sitt parti i mitt heimfylke har hatt og har same målsetjinga som det eg har gitt uttrykk for at Senterpartiet har.

Dersom vi går inn og ser på det folk bruker til å betale for riksvegferje og bompenge, ser vi at dei mest typiske ferjefylka bruker ein ganske stor sum pr. innbyggjar til å betale for ein del av vegen, nemleg ferjene. Det at ein har fått fleire bompengeprosjekt, gjer at det er nettopp dei same fylka som får ei auka belastning. Ikkje berre skal dei betale for ferjene, men det er òg i dei same fylka vi finn ganske mange av bompengeprosjekta, slik at totalbelastninga blir berre ekstra stor. Så eg ser ikkje nokon samanheng her – at det at ein bruker meir på bompenge, skulle vere noka hindring for at riksvegferjene skulle vere gratis.

Sverre J. Hoddevik (H) [11:59:07]: Representanten Jorunn Ringstad har høg, men bekymret medieprofil på

pionerprosjektet Stad skipstunnel. Vi snakker mange om Stad skipstunnel som et nasjonalt prosjekt. Regjeringspartiene har også et regionalt perspektiv, å søke kreative spleiselag.

I tillegg til Regjeringens rammer har Arbeiderpartiet disse 22 luftige milliardene, Senterpartiet har 30 milliarder, og stemmekameraten Fremskrittspartiet har hele 75 av samme sorten. Ikke en eneste av disse luftige milliardene til flertallet skal gå til byggekostnader for Stad skipstunnel – ikke en eneste byggekrone! Spørsmålet blir da: Trenger ikke Senterpartiet og deres kameraters nasjonale prosjekt finansiering i det hele tatt i tiårsperioden?

Jorunn Ringstad (Sp) [12:00:19]: Det er veldig interessant at det nettopp er representanten Sverre Hoddevik som stiller spørsmål om Stad Skipstunnel. Eg har jo delteke i ein del valkampar i mitt heimfylke, der representanten Sverre Hoddevik òg har delteke. Det er vel ingen tvil om at i tidlegare valkampar har nettopp Stad skipstunnel vore ei av hjertesakene til Høgre i Sogn og Fjordane. Når ein no ser på det Høgre har gjort i regjering når det gjeld dette prosjektet, kan ein vel seie at det er så godt som å leggje det i ei skuffe. Det står berre igjen å låse igjen den skuffa.

Når vi ser på det som står i meldinga frå Regjeringa, er det å leggje ansvaret over på dei to fylka som denne saka gjeld, nemleg Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Men dette er ikkje eit prosjekt for berre dei to fylka. Det er rett at prosjektet vil vere nyttig òg for desse fylka, men med dei skipa som går langs kysten – fraktestartøy, fiskebåtar og andre fartøy som kan gå gjennom den påtenkte Stad skipstunnel – vil dette bety like mykje for andre delar av landet som akkurat for dei fylka som saka gjeld.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:01:50]: Det er riktig, som Oddbjørg Ausdal Starrfelt sa i sin replikk, at på veldig mange områder har Senterpartiet, SV og Arbeiderpartiet skrevet seg sammen i innstillingen til denne planen. I sum varsler det en annen kurs for samferdselspolitikken enn den som regjeringspartiene står for.

Men på ett område er ikke Senterpartiet enig med oss. Det gjelder i forhold til forslaget om nasjonalhavner. Vi har 47 kommunalt drevne havner langs kysten. Regjeringen foreslår at ti av disse skal få betegnelsen nasjonalhavner. Men det foreslås ikke midler for å bygge dem opp. Det foreslås ikke virkemidler for å overføre mer gods fra vei til sjø. Derfor foreslår Arbeiderpartiet og SV å utsette dette spørsmålet, og vil be om en ny sak til Stortinget hvor dette gjennomdrøftes grundigere. Men det vil ikke Senterpartiet være med på. Betyr det at Senterpartiet er fornøyd med Regjeringens forslag på dette området?

Jorunn Ringstad (Sp) [12:03:07]: Debatten om hamneproblematikken i landet har gått føre seg i veldig lang tid. Det har stadig komme nye forslag, både når det gjeld namn og kva slags hamner som skal vere i dei forskjellige kategoriane. No har vi fått framlagt eit forslag, og veldig mange ute ber om at det no snart må bli ro. Det er

klart at enkelte område i landet ynskjer at deira hamn skulle ha vorte med blant nasjonalhamnene, andre er godt nøgde med det som ligg føre.

Når Senterpartiet ikkje vil vere med og be om ei ny sak og ein ny gjennomgang, er det fordi det no må bli ro omkring hamnestrukturen. Det er nettopp det veldig mange ber om. For sjølv om dei kanskje ikkje har fått det akkurat som dei vil, ber dei om at vi snart må bli ferdige med debatten om hamnene.

Elles er eg heilt einig i at det ikkje ligg midlar inne. Senterpartiet kunne òg ha ynskt at det i forslaget låg midlar til utbygging. Men det får vi komme tilbake til.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

May Britt Vihovde (V) [12:04:32]: Då Stortinget den 15. februar 2001 handsama den første Nasjonal transportplan, understreka eg i mitt innlegg at for Venstre hadde det i handsaminga av den planen vore følgjande hovudmål:

- sterk kollektivsatsing i byområda
- gul stripe på vegane i Distrikts-Noreg, med fokus på trafikktryggleik og framkomsttilhøve

Venstre meiner at vi har fått gjennomslag for våre hovudmål når Samarbeidsregjeringa legg fram forslag til Nasjonal transportplan for 2006–2015 med følgjande hovudmål:

- auka vekt på tryggleiken i trafikken, både på land og på vatn, i lufta og på jernbanen
- betre framkomst i og mellom regionar for å fremja busetnad og næringsutvikling i alle delar av landet
- meir miljøvennleg bytransport, med redusert bilbruk og auka kollektivtrafikk
- eit meir effektivt transportsystem, med auka bruk av konkurranse, for å få meir og betre transport for pengane
- eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv

Ein ting er kva økonomiske rammer ein stiller til disposisjon. Venstre meiner at ved handsaminga av Nasjonal transportplan er det viktigaste at ein seier klårt frå om kva ein vil prioritera innanfor den ramma som til kvar tid vil bli vedteken i dei ulike statsbudsjetta. Ofte blir det for mykje fokus på sjølvne rammenivået framfor kva prioriteringar dei ulike partia ønskjer å bruka ramma på.

Venstre meiner at denne Nasjonal transportplan gir grunnlag for ein visjon for framtidens samferdselssektor som Venstre kan slutta seg fullt og heilt til. Vi ønskjer byar med reinare luft, mindre trafikk, betre folkehelse og at fleire reiser kollektivt.

Vår visjon er at talet på drepne og skadde i trafikken går vesentleg ned frå 2005 til 2025, både fordi trafikkåreane er blitt betre, og fordi langt fleire vil overhalda reglar og lover på grunn av gode haldningar og høg kontrollaktivitet. Jernbanen blomstrar og tek stadig aukande delar av trafikken i dei tettast busette områda. Nye spor har gitt grunnlag for fleire avgangar. Alle togstrekningar er etter 2005 lagt ut på langsiktige anbod, og det finst fleire sel-

skap med ulike driftsmodellar og ulik regional forankring. Innføring av nullutsleppsteknologi i transportsektoren er komme langt. Det er dermed ikkje motsetnad mellom gode transporttilbod også i distrikta, og god miljøpolitikk. Det blir stilt strenge miljøkrav, og transportmarknaden konkurrerer om å vera «først i løypa» for å tilpassa seg nye krav.

Forslaget til Nasjonal transportplan er eit klårt gjennomslag for Venstre sin politikk, særleg for ein meir miljøvennleg bypolitikk og for å satsa tungt på jernbane der han betyr mest. Vi har no ei regjering som seier i klårtekst at moderne bypolitikk ikkje er auka bilbruk, men ei klår og tydeleg prioritering av kollektivtrafikk, sykkel- og gangveggar.

Vi har fått gjennomslag for at trafikktryggleiken må prioriterast, både ved auka satsing på rastryggleik og ved prioritering av dei vegane som er mest ulykkesbelasta.

Venstre har merka seg at eit fleirtal i Stortinget, inkludert Arbeidarpartiet, er nøgd med at Nasjonal transportplan følgjer opp klimameldinga, og at ein legg til rette for ein offensiv klimapolitikk for samferdselssektoren, med auka kollektivandelar, skjerpa miljøkrav og satsing på nullutsleppsteknologi.

Eg er glad for at Venstre er med i ein regjeringskoalisjon som vågar å prioritera, og som er realistisk med omsyn til kva vi kan gjera dei neste åra.

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Framstegspartiet spring no land og strand rundt og gir folk og lokalsamfunn falske håp om at dei har sikra meir pengar til all verdas gode prosjekt.

Med all respekt: Det såkalla fleirtalet, som no samlar seg om tidas verste samferdselsbløff, er eit fleirtal som innbyrdes er ueinig om så godt som alt. Dei er ueinige om kva pengane skal brukast til, og om kvar pengane skal hentast frå.

Arbeidarpartiet sitt rammeforslag er 23,5 milliardar kr høgare enn det regjeringa Stoltenberg foreslo i Nasjonal transportplan 2002-2011. Arbeidarpartiet sin fraksjonsleiar i samferdselskomiteen for åra 1997–2001 uttalte i samband med handsaminga av siste NTP:

«Jeg synes det blir betenkelig når samferdselsplanene blir en konkurranse om hvem som klarer å tenke på det høyeste tallet. Og jeg synes det er trist når enkelte tenker mer på valgkampen enn på hva som det faktisk er mulig å gjennomføre. Å love gull og grønne skoger, som vi vet vi ikke klarer å gjennomføre, tror jeg kun fører til politikerforakt, og det er ingen av oss tjent med.»

Dette er eg heilt einig med representanten Ola Røtvei i. Forskjellen mellom dagens regjeringsparti og Arbeidarpartiet då var 5 milliardar kr.

Det er to prosjekt som eg bør nemna raskt mot slutten. At Venstre har vunne fram med at ferjesubsidiar skal kunna nyttast til nye vegsamband, har gitt oss det gledelege resultatet at Imarsundsambandet no kan realiserast. Det er eg glad for.

Det andre er bru over Hardangerfjorden. Vi vil ha både kostnader knytte til tilførselsveggar og sikring av ei vinteropen hardangervidde der vi oppfyller våre miljø-

forpliktingar. Fyrst då får vi oversikt over alle kostnadene knytte til dette prosjektet, og fyrst då kan vi ta stilling til og eventuelt prioritera Hardangerbrua.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ranveig Frøiland (A) [12:10:05]: Er det slik at Venstre ikkje vil bry seg om dei rammene som Arbeidarpartiet har komme med forslag om, og som får subsidiær støtte frå SV og Framstegspartiet? Var det det May Britt Vihovde frå Venstre no sa, vil jo det vera ei grei avklaring.

Så til det siste May Britt Vihovde var inne på: Hardangerbrua. Der har Venstre hatt veldig mange spesielle holdningar i forhold til å hindra at denne saka kom opp i Nasjonal transportplan. Ho skreiv attpåtil i Bergens Tidende at Arbeidarpartiet dreiv med triksing då vi sa at vi no må få fram dette prosjektet igjen, slik at Stortinget kan ta stilling til det.

Er det no slik at Venstre er klar til å seia ja til prosjektet med Hardangerbrua, som alle kommunane i Hardanger har prioritert, og som fylkestinget har som prioritet nr. 1? Vil Venstre gjera sitt for å få det realisert?

May Britt Vihovde (V) [12:11:28]: Lat meg fyrst starta med historia. I rammene for den førre Nasjonal transportplan var det òg eit fleirtal som låg høgare enn det Stoltenberg-regjeringa la opp til. Men rammene for vegutbygging blir lagde i dei ulike budsjetta. Så får vi sjå om opposisjonen – sjølv om dei no har lova 22 milliardar kr meir dei neste ti åra, 2,2 milliardar kr meir pr. år – klarer å levera når dei skal leggja fram sine alternative statsbudsjett, eventuelt overta regjeringsmakta.

Så til min påstand om triksing. Ja, då eg blei fortald at Arbeidarpartiet ville ta Hardangerbrua utanom Nasjonal transportplan og ta ho opp seinare, kalla eg det triksing. Men eg har gitt klart uttrykk for at Hardangerbrua høyrer til under behandlinga av Nasjonal transportplan, og der ligg ho. Vi ønskjer alle kostnader knytte til dette bruprojektet på bordet, både for miljøtunnelar på Hardangervidda, miljøkonsekvensane av auka trafikk over Hardangervidda og for tilførselsvegar. Då fyrst er vi klare til å kunna ta dette opp til behandling og seia: Vil vi prioritera det prosjektet med dei kostnadene framfor mange andre vegprosjekt? Det håpar eg òg resten (presidenten klubber) ...

Presidenten: Presidenten vil opplyse om at tiden for replikkordskiftet er på inntil 1 minutt, slik at en replikk skal være på 1 minutt og svaret skal være på 1 minutt.

Heidi Sørensen (SV) [12:12:55]: Hadde det ikke vært like greit for Venstre å si som SV at Hardangerbrua er vi faktisk imot, det har vi før stått sammen om å være imot, vi ønsker ikke mer trafikk på Hardangervidda, og vi ønsker ikke disse kostnadene? Da hadde vi vært ferdige med den saken. Men jeg anerkjenner at Venstre gjør en jobb i regjering for å hindre at det prosjektet skal realiseres.

Så til et spørsmål som Venstre og SV i gamle dager stod sammen om, hvor vi i samarbeid med flere i Stortinget fikk til en lov som vi har sett og hørt veldig lite om siden. Jeg snakker om veiprising. Når Venstre sier at man har fått gjennomslag for mye, er det på dette området jeg savner Venstre mest, når det gjelder forslag knyttet til veiprising, en positiv omtale av dette, spesielt når vi ser at land rundt oss begynner å benytte seg av det. Hva har Venstre tenkt å gjøre framover for å få til et fornuftig veiprisingssystem også i Norge?

May Britt Vihovde (V) [12:14:13]: Lat meg starta med Hardangerbrua og forskjellen mellom Venstre og Sosialistisk Venstreparti der. Venstre har aldri vore prinsipielt imot bygging av Hardangerbrua, men vi har meint at det var andre prioriteringar som var viktige i Hardanger, bl.a. når det gjeld rassikring og gule striper. Vi meiner faktisk at dersom brua skal realiserast, må ein ta miljøkonsekvensen av det. Det betyr meir trafikk over Hardangervidda, og det betyr at ein må setja i verk dei tiltaka som skal til for å sikra dei internasjonale miljøforpliktingane som vi har på vidda. Det vil vi ha på bordet fyrst, kanskje prioritera fyrst.

Så til vegprising. Venstre støttar vegprising. Vi meiner at dette må ein då prioritera lokalt. Men ein kan ikkje ha vegprising og bompengar i same system, og her må våre lokale folkevalde få velja. Vil dei ha vegprising, eller vil dei ha bompengefinansiering? Vi har støtta at ved innføring av bompengar på ein del prosjekt kan vi òg bruka dei til kollektivsatsing.

Ranveig Frøiland (A) [12:15:28]: Eg skal lova Venstre at frå Arbeidarpartiet si side skal vi følgja opp det vi har sagt i samband med Nasjonal transportplan, når vi kjem til budsjettet til hausten. Vi klarte òg i siste budsjett å få regjeringspartia med på å auka løyvingane til transportføremål.

Så til Hardangerbrua. Om det er slik at Venstre meiner at ho høyrer til i Nasjonal transportplan, som May Britt Vihovde no sa, så undrar det meg at statsråden, som òg høyrer til Venstre, ikkje sa noko om det i Nasjonal transportplan. Det vart teke opp i Stortinget, ikkje på bakgrunn av omtale i planen, men på bakgrunn av det som Stortinget ynskte.

Om May Britt Vihovde og Venstre meiner at det skulle vore teke inn i planen, burde det jammen vore omtala i den planen som statsråden frå Venstre la fram. Så eg tvilar litt på Venstre sitt syn i denne saka, men det er ingen ting som gler meg enn om Venstre har endra holdning til Hardangerbru-prosjektet.

May Britt Vihovde (V) [12:16:45]: Som eg sa i mitt innlegg, er eg veldig glad for at regjeringspartia innanfor dei rammene vi har, klarer å visa tydelege prioriteringar. Grunnen til at Hardangerbrua ikkje er omtalt i Nasjonal transportplan, er at det innanfor den ramma som Regjeringa har lagt, er andre prosjekt som er prioriterte. Det er prioritert rassikringsprosjekt, Kyststamvegen er prioritert, Bergens-programmet er prioritert, men ikkje Hardanger-

(Vihovde)

brua. Det er mange kostnader knytte til Hardangerbrua som ikkje er komne på bordet. Desse må på bordet før vi kan gå inn og prioritera. Det gler eg meg til. Når vi får desse kostnadene på bordet, både med miljøtunnelar og med tilførselsvegar, skal vi sjå om Arbeidarpartiet er villig til å prioritera det prosjektet og kostnadene knytte til det prosjektet opp mot Kyststamvegen i Hordaland, rassikring og andre gode samferdselsprosjekt som eg veit er heilt nødvendige i det fylket som representanten Ranveig Frøiland og eg kjem frå.

Presidenten: Replikkkordskiftet er omme.

Sigrun Eng (A) [12:18:07]: Som fleire har vore inne på, er Nasjonal transportplan eit omfattande dokument. Det legg føringar for infrastrukturutbygging fram til 2015. Vi har reist land og strand rundt og lytta til ønske og behov. Samferdsel er nykelen til og føresetnaden for at vi kan produsere og bu slik vi gjer, men òg få transportert det vi produserer.

Forventingane var ekstra store denne gongen. Det var ei Høgre-dominert regjering som skulle vise i handling at no skulle det bli veg i vellinga. Slik blei det ikkje. Oddvard Nilsen si raljering over rammene i den førre transportplanen er gløymd – skattelette er det aller viktigaste.

Etterslepet på vedlikehald aukar, både på veg og bane. Arbeidarpartiet sitt framlegg, som får fleirtal, tek desse utfordringane på alvor. Når ein òg har fått klare meldingar om arbeidsløyse og sysselsetjingseffekten ved auka innsats i anleggssektoren, måtte det meir pengar til. 22 milliardar kr blei forliket, og av dei gjekk 10 milliardar kr til jernbanen. Jernbaneverket har på oppdrag frå departementet laga ei liste over kva dei kan levere for denne summen, og det er ikkje reint lite. Sjølv sagt skal det meste gå til dobbeltspor og nybygging på strekningane til intercitytoga. Det er der ein har dei største flaskehalsane, men Bergen, Trondheim og Stavanger får òg godt utbygde jernbanestrekningar – Gjøvikbanen òg, for den sakas skuld. Vi kan sjå fram til at dei nye toga vi alt har skaffa oss, kan kjøre på skjener som vil gi effekt av investeringane.

Men også vi som bur langs langdistansestrekningane, får vårt; kryssingsspor, fjerning av overgangar og ny elektrisitetsforsyning. Kort sagt, vi ser fram til at jernbanen kan få sitt lyft etter over 100 år.

I Arbeidarpartiet var vi tilfredse då elavgifta blei teken bort for godstrafikken, men så mykje meir forundra da Regjeringa ville innføre ho på nytt etter eit halvt år. Utviklinga for å få mest mogleg gods over på bane hadde teke ei så positiv vending at Trygg Trafikk, Linjegods, Transportbrukernes Fellesorganisasjon og fleire gav uttrykk for at dei heller ikkje skjønnte kva Regjeringa tenkte på. Budsjettforliket med Arbeidarpartiet fekk elavgifta vekk på nytt, og der bør ho vere for all framtid. Meiner vi noko med nullvisjonen, med reduksjon av utsleppa av CO₂, men òg å følgje Europa i deira transportpolitikk, er bane ein viktig del av han. Vi bør stimulere den transportutviklinga vi ønskjer, ikkje stikke kjeppar i hjula.

Jernbane har, til forskjell frå veg, betalt moms av både vedlikehald og investeringar. Det utgjør om lag 500 mill. kr i året, som staten har gitt, men òg teke tilbake. Kjørevegsavgifta på vognlast gjer tømmertransport på bane ulønnsamt. Her er sjøvegen eit dårleg alternativ. Arbeidarpartiet fremma i si tid eit Dokument nr. 8-forslag for å få ho vekk, men blei nedstemt. Det er ein liten sum, men med store negative konsekvensar, med tusenvis av vogntog ut på vegen der skjenegangen framleis ligg på mottakarane sine fabrikkområde, klare til å ta imot tog. Slik bør det ikkje vere. Arbeidarpartiet meiner ein må ha like system for all samferdsel, da fyrst kan ein samanlikne likt med likt, og ein vil sjå kor mykje ein får for tiltaka, og kvar investeringane bør setjast inn.

For jernbanen er Nasjonal transportplan 2006-2015 tidenes lyft. Jernbaneverket karakteriserte Regjeringa sin vilje til å satse på bane mest som eit forvittringsalternativ. Regjeringa skulle rett nok bruke 3 milliardar kr meir enn det. Statsråden har slik sett lagt fram sitt alternativ. Eg vil nesten karakterisere det som ei seigpining. Denne store påplussinga dei no får, bør kunne nyttast etter det same prinsippet som da ein bygde Gardermobanen. Rasjonell framdrift utan årlege budsjett vil kunne gi ei innsparing på mellom 10 pst. og 20 pst. Tilbakebetalinga kan t.d. skje over 20-30 år. I trua på at det ein gong skulle vere jernbanen som ville bli vinnaren, manglar det ikkje på ferdige prosjekt frå Jernbaneverket si side.

At vi som steller med samferdsel i arbeidartpartigruppen, denne gongen skal lykkast med omsyn til at planane blir haldne, føler eg meg viss på. Heile gruppa støttar unisont opp om dei 22 milliardar kr, men òg om fordelinga. Det var ein stor dag, men det blei ein enda større dag, og målet nådd, da Senterpartiet, SV og Fremskrittspartiet gav tilsegn om subsidiær tilslutning. Senterpartiet er, som oss, både eit veg- og eit baneparti. Landet blei ikkje bygd ein gong for all tid, no er vi i gang med tidenes opprusting, ei nybygging utan draghjelp frå regjeringspartia.

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

Anne Berit Andersen (H) [12:23:29]: I dag behandles Nasjonal transportplan. Planen tar for seg utvikling og ambisjoner innen transportpolitikken de kommende ti år. Det er viktig å ha en helhetlig og realistisk plan som gjør at målene for transportpolitikken kan realiseres.

NTP er ikke en bevilgnings sak eller et langtidsbudsjett, men en prioriteringsplan og et styringsdokument for kommende planperiode. Ikke én krone blir bevilget til samferdsel her i dag. Det gjøres i forbindelse med statsbudsjettene. Det er store forventninger til NTP rundt om i landet. Det er avgjørende med en godt utbygd infrastruktur for både bosetting, næringsliv og verdiskaping. Det er derfor gledelig at denne regjeringen har foretatt en kraftig økning av vegbevilgningene i denne stortingsperioden, sammenlignet med hva sosialistregjeringen gjorde i forrige periode.

I 2001 bevilget sosialistregjeringen 10,2 milliarder kr til vegformål. Etter at denne regjeringen kom til makten,

har vegbevilgningene i 2004 økt til 12,2 milliarder kr, en økning på nærmere 20 pst. Dette er reelle penger og ikke luftmilliarder.

Jeg er glad for at vår regjering i NTP legger opp til å videreføre denne vegsatsingen i den kommende tiårsperioden. I tillegg til den økte vegsatsingen, som skal videreføres, har det vært tvingende nødvendig å gjennomføre store omstillinger i den statlige vegforvaltningen. Vi må få mer igjen for de store statlige midlene som går til vegsektoren.

Her har denne regjeringen gjennomført store strukturelle endringer. Vi flytter ressurser fra datamaskiner til gravemaskiner. Antallet vegkontor er redusert fra 19 til fem, samtidig som antallet byråkrater skal reduseres med 20 pst., fra 5 000 til 4 000. Hele kjøpet av tjenester knyttet til drift, vedlikehold og investeringer i det statlige vegvesenet skal ut på anbud. For nybygging og asfaltering er alt allerede ute på anbud, mens for drift og vedlikehold er vi kommet halvveis. I løpet av et par år vil alt være konkurranseutsatt.

Som en del av denne reformen er statens produksjonsavdeling omdannet til AS. Det innebærer også en kraftig effektivisering, hvor antallet ansatte også her skal reduseres med 20 pst., fra 5 000 til 4 000. Resultatene har ikke latt vente på seg. Effektene vil være mellom ½ og 1 milliard kr årlig i frigjorte midler som brukes til nye vegformål.

Jeg registrerer at sosialistene fortsatt er tvilende til om denne reformen vil gi resultater, men å bruke den, det kan de jammen. Jeg registrerer med en viss undring at noen partier samler seg om en økt ramme til både veg og bane. Etter å ha lest artikkelen i Aftenposten 10. juni 2004 – overskriften er «22 luftmilliarder til vei og bane» – lurer jeg på hva fylker og kommuner skal forholde seg til, når man kan lese:

«Fr.p. sier nemlig at dette ikke har status av noen avtale, og at partiet står fritt i forhold til om partiet vil faktisk bevilge mer penger til jernbane.

– Nei, vi har ingen avtale. Dette er ren subsidiær stemmegivning, sier Svendsen.

I SV var holdningen den samme. Partiet føler seg ikke forpliktet til å følge opp veibiten i de årlige budsjetter.»

Så gjenstår det å se om opposisjonens ønsker om at verden vil bedras, blir innfridd.

Jeg er tilfreds med den prioritering som er gjort ved satsingen på stamvegnettet i sentrale strøk, der hvor trafikkmengden er stor og ulykkestallene høye. I løpet av denne perioden vil vi få fire felt med midtskinner sammenhengende fra Drammen til Telemark grense. Det er et stort løft i seg selv. Gjennom Agder vil strekningen Tvedestrand–Arendal bli vurdert ved neste rullering av planen. E39 Grimstad–Kristiansand sentrum skal i sin helhet bygges ut som firefelts veg med midtskinner i første del av perioden. Ved å inkludere strekningen Dyreparken–Rona unngår vi en farlig flaskehals som minner om problemene sør for Drammen.

Kristiansand er regionens knutepunkt, her møtes havn, bane og vei. Havnen er nasjonal havn og må videre-

utvikles i de intermodale løsningene. Av den grunn er det viktig å få en god infrastruktur på plass. Kristiansandspakke 3 vil gjøre dette mulig. Et samarbeid mellom Kristiansand og kommunene vest for Kristiansand er i gang. Utfordringen er nå lokal, og her vet jeg at det er vilje til å oppnå resultater.

Arne Sortevik (FrP) [12:28:28]: Nasjonal transportplan er en viktig plan. Samferdsel er avgjørende viktig for et land som Norge, og i særlig grad er utbygging av et bedre veinett viktig. Planen hadde blitt enda bedre om det fulgte forpliktende handlingsprogram med, økonomiske forpliktelser gjennom en periode på flere år som sikret at vedtatt plan faktisk også ble årlige vedtak med reelle penger.

Planen viser samtidig frem et formidabelt sprik mellom behovet for veiutbygging og de planrammer som flertallet subsidiært legger inn i planen. Når vi som nasjon er så oljerik som vi er, blir det fortsatt et uforståelig velstandsproblem at vi skal tviholde på en husmannsinnstilling når det gjelder utbygging av selve livsnerven i det norske samfunn, et veinett som gjør at folk og næringsliv kan blomstre. Fremskrittspartiets forslag om 75 milliarder kr mer til vei er et forsøk på en nasjonal storsatsing, og det er beklagelig at vi blir stående alene.

Innstillingen omtaler viktige nasjonale transportkorridorer på Vestlandet og i Hordaland. I forbindelse med denne planen er det viktig og gledelig at de fire vestlandsfylker Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal har gjort felles sak og prioritert E39, eller Kyststamveien, som vi kaller den, den viktige nord-syd-forbindelsen langs kysten. Det er derimot bekymringsfullt og uakseptabelt at en fullverdig utbygging av E39, fra Rogaland til Trondheim, med dagens planrammer vil kreve omfattende bompengebetaling. Fremskrittspartiet har i sitt finansieringsopplegg lagt inn full finansiering og full utbygging av E39. Det er likevel viktig at påbegynt arbeid med E39 i Bergensområdet får mulighet til videreføring uten opphold, slik at den nye og viktige forbindelsen på E39 mellom Os og Bergen kan bli realisert så hurtig som mulig.

Når det gjelder øst-vest-forbindelsen, viser jeg til at Fremskrittspartiet foreslår en opprusting av E134, Drammen–Haukeli–Odda–Bergen, med hele 3,3 milliarder kr. Haukeli-traséen er en viktig trasé også i nasjonal sammenheng.

Fremskrittspartiet er sammen med flere partier med på en merknad om den viktige Hardangerbroen. Vi ønsker en sak om utbygging og finansiering til Stortinget så snart som mulig. Prosjektet tar nå et viktig skritt fremover. Det er på høy tid!

Komiteen sier om utfordringene i Bergensområdet:

«Bergen har betydelige utfordringer på trafikksiden som må løses med både bedre vegnett og bedre kollektivtransport. Bergensprogrammet er et viktig bidrag til å løse disse utfordringene».

Men i Bergensprogrammet ligger et bybaneprosjekt som er et økonomisk og trafikkmessig luftslott. Bergen trenger kollektivsatsing, et bussbasert kollektivsystem

for hele byen, og et utbygd veinett til både bilkjøring og busskjøring. Bergen kommune er i dyp økonomisk krise. Basistilbud kuttes, og bybanen kan bli byens bane. Det Bergen ikke trenger, er nye økonomiske vågestykker som etterlater flere ubetalte regninger til byens befolkning, en by der man har betalt bompenger i 20 år, og der det en gang for over 20 år siden ble lovet at man aldri mer skulle betale bompenger når den perioden var slutt. Nå er løftene at man skal få 20 nye år, og bompengene som skulle stå fast på 5 kr, er foreløpig hevet til 15 kr.

Til slutt: I samferdselssammenheng har vi dessverre fått det som ser ut til å bli en ny handlingsregel. Jeg skal ta sats og sitere fra meldingen, og jeg snakker da om den såkalte risikofrie realrenten:

«Den risikofrie realrenten er av Finansdepartementet satt til 3,5 pst. Risikotillegget vil variere mellom ulike typer anvendelser. Med risiko menes i denne sammenhengen ikke den prosjektspesifikke usikkerhet om kostnad og nyttetall blir som forutsatt, men en samfunnsøkonomisk risiko knyttet til hvordan prosjektene avkastning varierer med avkastningen på nasjonalformuen.»

Jeg kunne gå videre, men det blir faktisk enda mindre meningsfylt. Hadde det vært parlamentarisk språkbruk, ville jeg kalt det for det reneste tøv. Skal vi operere med risiko i forbindelse med veibygging, må det jo være et risikofradrag. Noe av det lureste, noe av det smarteste, noe av det beste vi kan gjøre samfunnsøkonomisk, er faktisk å investere en god del av de pengene vi har i overflod, i norsk veinett.

Presidenten: Representanten var selv klar over at det er uærbødig å bemerke at deler av stortingsmeldingen er «tøv». Det er presidenten helt enig i.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:33:53] (ordfører for sak nr. 2): Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan betyr at norsk samferdsel blir stående på stedet hvil i årene framover, og knapt nok det. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har i en komitemerknad pekt på at samferdselsbudjettets andel av statsbudsjett har falt fra 8,6 pst. i 1986 til 3,2 pst. i 2002. Budsjettutviklingen de siste 15 årene viser at samferdselsbudsjettet er blitt en salderingspost. Dersom Regjeringens rammeforslag skulle bli fulgt, er jeg temmelig sikker på at andelen ville gå under 2 pst. i 2015.

Det var SV som fokuserte på denne problemstillingen i fjor høst. I debatten som fulgte, har den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet vært mer opptatt av å bortforklare dette faktum enn å fokusere på problemstillingen og reise en bred debatt om budsjetttrammene til samferdselssektoren. I forslaget til Nasjonal transportplan problematiseres ikke dette i det hele tatt.

Jeg vil i dette innlegget argumentere for et nasjonalt samferdselsløft i årene framover for å løse store miljøutfordringer og for å bygge landet videre ut.

I stedet for å ta tak i denne store utfordringen har Regjeringen et blindt fokus på konkurranseutsettingens evangelium også når det gjelder samferdsel. I forslaget til

Nasjonal transportplan understrekes det at konkurranseutsetting, privatisering og liberalisering skal legges til grunn for organiseringen av samferdselssektoren. «Regjeringen vil fortsette utviklingen av mer markedsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen i alle transportsektorer», står det i Norsk transportplan. Dette er for så vidt ingen ny kurs for norsk samferdsel, men det er en forsterkning, og det setter større fart i høyredreiningen. Det har vært mulig gjennom samarbeidet med Fremskrittspartiet.

Det er ikke tid til å ramse opp alle områder som er eller skal konkurranseutsettes eller utskilles til AS, men man finner på Høyres hjemmeside en skryteliste over hva Høyre har fått gjennomslag for i denne perioden. Som følge av forlik med Fremskrittspartiet har Høyre og Regjeringen fått flertall for følgende, og så kommer det: konkurranseutsetting på jernbanesporet, konkurranseutsetting av riksvegfergene, Luftfartsverket til AS osv.

På hjemmesiden til Kristelig Folkeparti, derimot, skrytes det ikke av denne politikken – tvert imot. I forslaget til partiprogram for 2005–2009 står det at Kristelig Folkeparti vil gå imot konkurranseutsetting av persontransporten på jernbane. Man protesterer for all verden, men følger villig med på ferden.

Det stortingsflertallet burde ha studert nøyere i sin iver etter å avpolitiser og liberalisere transportsektoren, er de langsiktige konsekvensene. Én konsekvens er tydelig påvist i en nylig utkommet NOU, NOU 2004:2, om «Effekter av statlig innsats for regional utvikling og distriktpolitiske mål», som det heter.

Et av svarene er betydelig sentralisering av statlige arbeidsplasser. Antall statlige arbeidsplasser i Oslo-regionen har økt med 15 pst. de siste 15 årene til 56 100 i 2002. Det er altså 45 pst. av det totale antall årsverk i statlig kjernevirksomhet. Tilsvarende har det vært nedgang i småbyer og i distriktsregioner.

Tilbudet i distriktene svekkes når markedsorientering og liberalisering skal være styrende for samferdselspolitikken. Det har vi eksempler på fra Posten, og det har vi eksempler på når det gjelder utbygging av bredbånd i distriktene. Det bygges ikke ut eller kommer veldig sent der markedet og befolkningsgrunnlaget er svakt.

I SV er vi imot denne politikken. Vi vil ha en sterk offentlig styring med investeringene når det gjelder nasjonal infrastruktur. Skal samferdselstilbudet bygges ut med like god standard og kvalitet over hele landet, må det en sterk offentlig og politisk styring til.

Et av hovedmålene i Nasjonal transportplan er bedre framkommelighet i og mellom regionene. Det er langt, dette landet, for å si det med Rolf Jacobsen. Det meste er mot nord.

Regjeringen vil fremme utvikling av levedyktige distrikter. Det stemmer ikke med forslaget til prioriteringer. Som Adresseavisen skrev på lederplass her om dagen:

«Regjeringens forslag var ingen nasjonal plan, men en regional plan for satsing på Østlandet.»

Det mest åpenbare er prioriteringene av vegmidler. Det tas 6 milliarder kr fra øvrige riksveger i distriktene til store motorveginvesteringer i Oslo-regionen.

Av 27 000 km riksveger i dette landet utgjør øvrige riksveger 18 400 km, altså 68 pst.

Dersom en sammenligner rammene fra Nasjonal transportplan 2002–2005, med det som foreslås til øvrige riksveger i perioden 2006–2009, og plukker ut fylker med en stor andel øvrige riksveger som har dårlig standard, så er rammene til f. eks. Telemark, Nordland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Troms nær halvert i perioden. Dette er en markant sentralisering av veginvesteringene, og jeg vil si at dette er direkte distriktsfiendtlig.

Regjeringen skriver at rassikring av vegnettet må prioriteres. Det er vi enig i. 15 pst. av det norske vegnettet går gjennom rasutsatte områder. Men Regjeringen foreslår ikke økt innsats – tvert imot. Budsjettposten som er øremerket formålet, opprettholdes på årets budsjettnivå, og når midlene til øvrige riksveger reduseres så markant som det gjøres, blir totalsummen redusert. SV vil øke innsatsen til rassikring med det dobbelte. Vi foreslår den øremerkede posten økt fra 200 mill. kr til 400 mill. kr.

Riksvegferjene utgjør en svært viktig del av kommunikasjonene langs kysten. Vi har 96 ferjesamband, og det gjenstår svært mye før vi har god nok kapasitet. Med årets bevilgningsnivå vil hele 121 av dagens ferjeflåte på 193 fartøyer være 30 år eller eldre i 2010. Bare ti av disse tilfredsstillende nye krav til tilgjengelighet og miljø. Videre er ambisjonsnivået for åpningstider, frekvenser og kapasitet redusert i denne planen i forhold til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–1997. Begrunnelsen er at det ikke er økonomi til å nå målene i den opprinnelige planen. SV foreslår å øke rammen med 1 milliard kr i planperioden. Økningen skal knyttes til økt kapasitet, reduserte ferjetakster og fornying av ferjeflåten.

Det er 29 regionale lufthavner her i landet, og de har god distriktpolitisk effekt. Det forteller bl.a. det effektive resultatet jeg henviste til tidligere.

Det blir heller ikke denne gangen flertall for å legge ned flyplasser, selv om Regjeringen gjør så godt den kan. Så langt i perioden har Regjeringen forsøkt å legge ned tre kortbaneflyplasser: Leirin, Narvik og Vardø.

Denne gangen blir det derimot gitt klarsignal for å opprette en ny privat flyplass på Rygge i Østfold. Det er en viktig sammenheng med dette forslaget, som jeg vil kommentere. Regjeringen har begrunnet sine forslag om å legge ned småflyplassene, med økonomi. Det koster for mye. Poenget er at når stortingsflertallet nå åpner for en ny privat flyplass på Rygge, vil det på sikt kunne ramme økonomien i Avinor tilsvarende driften av svært mange kortbaneflyplasser. En flyplass på Rygge vil være en direkte konkurrent til Gardermoen og svekke økonomien til Gardermoen.

Gardermoen er i årene som kommer, forutsatt å være en viktig inntektskilde for Avinor, hvor kryssubsidieringen med hele flyplassnettet er et viktig fundament. Svikter det på Gardermoen, så svikter det i hele Avinor.

Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har ikke engang vært med på at Rygge og Torp skal betale konsepsjonsavgift, slik at de kan bli med i fellesfinansieringen av Avinor. Denne beslutningen om Rygge er ikke god samfunnsøkonomi. Den kan bli en direkte trussel mot

Avinors økonomi og driften av hele det norske flyplasssystemet. SV går imot å tillate ny sivil flyplass på Rygge, både av naturvern hensyn og på grunn av de økonomiske konsekvenser jeg har nevnt.

I Regjeringens forslag til framtidig havnestruktur foreslås det å bygge videre på eksisterende struktur, men å redusere den til to nivåer. Det er 57 kommunalt drevne havner langs kysten, og Regjeringen foreslår at ti av disse havnene skal være nasjonalhavner. De øvrige 47 skal få betegnelsen øvrige havner ment for det lokale næringsliv.

Det er ikke foreslått virkemidler som kan bidra til at mer gods blir overført fra veg til sjøtransport. Det foreslås heller ikke tiltak for utvikling av nasjonalhavnene. Det peker Kystverket bl.a. på som viktig for å oppnå den ønskede utviklingen.

SV er kritisk til at stykkogods og containere i hovedsak skal konsentreres til nasjonalhavnene. Vi har industrihavner som har langt høyere stykkogodsvolum og anløpsfrekvens enn havner som foreslås som nasjonalhavner. SV mener derfor at forslag om havnestruktur må utsettes og fremmes som egen sak for Stortinget. Det blir hengende i luften hva Regjeringen mener skal være utviklingsmuligheten for de store godshavnene som ikke foreslås som nasjonalhavner.

Vi er glad for at Arbeiderpartiet og SV er enige om å sende saken om gods- og havnepolitikken tilbake til Regjeringen. Vi vil ha en nasjonal strategi med effektive virkemidler, som både Kystverket og transportbransjen etterlyser.

Min konklusjon til slutt blir derfor at denne planen ikke gir signaler om økt satsing på samferdsel. Det er ikke noe signal om økt satsing på jernbane, der det trengs et krafttak de nærmeste ti årene om jernbanen skal overleve som et nasjonalt transportmiddel, eller på infrastrukturen i distriktene, som er avgjørende for bosettingsmønstret og verdiskapingen i landet.

Fornuftig satsing på samferdsel er ikke uproductive skatteletter som øker privatforbruket. Det er investeringer i framtiden. Det er god samfunnsøkonomi.

Statsråd Torild Skogsholm [12:43:46]: Det er svært gledelig å se at det i denne innstillingen, på tross av uenighet om en del enkeltsaker, er bred politisk tilslutning til hovedtrekkene i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. Jeg konstaterer at det nå gis grønt lys for de strategiske grep som jeg mener bør og skal prege samferdselspolitikken i årene framover, grep som betyr fornying og endring i politikken. Med denne planen legger vi til rette for økt mobilitet for folk flest, noe som gir grunnlag for velferd og vekst i samfunnet vårt i årene framover.

Behovet for økt mobilitet må møtes på ulike måter i by og land. Ett svært viktig strategisk grep for denne regjeringen er en mer miljøvennlig bytransport, med både bedre kollektivtransport og restriktive tiltak mot bilbruk i byene.

Bilen har vært, og er, en frihets- og velferdsrevolusjon for de fleste av oss. Men det gir grunn til ettertanke at

nordmenn i dag gjør unna på én måned den samme kjørelengden med bil som folk for en drøy generasjon siden brukte ett år på. Dette stiller helt andre krav til hvordan vi sikrer økt mobilitet, samtidig som vi tar vare på miljø og helse og bruker arealene fornuftig der folk bor tettest – i de store byene.

Dette følger vi opp i Nasjonal transportplan. Jeg legger til grunn at det nå er slutt på de tidene hvor vi prøver å bygge oss ut av transportutfordringene i byene med et vegnett dimensjonert etter rushtidtrafikken. I stedet er det behov for å dempe veksten i bilbruken og møte folks behov for økt mobilitet ved å legge til rette for at flere reiser kollektivt, sykler eller går i byene. Det er avhengig av lokal vilje til både å satse mer på kollektivtransport og til å innføre restriktive tiltak på bilbruk. Regjeringen foreslår statlige tiltak og vil bidra med midler. Det at det er øremerket to og en halv milliard kroner til framkommelighet for kollektivtrafikken i byene i Nasjonal transportplan, og tilsvarende til gang- og sykkelveger, er klare signaler om det. Også trafikantene bidrar med midler. Så forventer jeg at lokale myndigheter stiller opp med sine ressurser og virkemidler. Da får vi et spleiselag, hvor byenes innbyggere, miljøet og folkehelsen blir vinnere.

Et annet viktig strategisk grep er konsentrasjon av ressursene i form av større og mer sammenhengende utbygginger på både veg og jernbane. For veg betyr det i praksis en sterk og mer konsentrert satsing på utbygging av stamvegnettet – da i alle deler av landet – økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet.

For jernbanen kombinerer vi konsentrasjon av midlene og sammenhengende utbygging. Vi styrker helt målrettet jernbanen der den har sine største fortrinn, og legger til rette for en langsiktig miljøvennlig utvikling av de største pressområdene i landet.

Et tredje strategisk grep er økt sikkerhet i vegtrafikken som gjennomgående premiss. Norge er blant de land i verden som har lavest ulykkesrisiko i trafikken, og risikoen er betydelig redusert de siste 30 årene. Likevel blir om lag 1 500 personer drept eller hardt skadd hvert år i vegtrafikken. Dette er uakseptabelt. Jeg vil derfor styrke innsatsen for å bygge sikkerhet inn i nye og gamle veganlegg. Det betyr utbygging av høyt trafikkerte stamveger til fire felt, mer bruk av midtrekkverk på to- og trefelts veger og vesentlig økt ressursbruk til mindre trafikksikkerhetstiltak som fjerner ulykkespunkt på vegene.

Men: Uansett hvor gode veger vi har, vil det forekomme ulykker dersom trafikantene ikke overholder gjeldende regler. Sikkerhet oppnås gjennom respekt for de kreftene en rår over når man kjører bil, og respekt for medtrafikanter. Derfor er holdningsskapende arbeid så viktig. Dersom alle trafikanter overholdt trafikreglene, ville antallet drepte årlig blitt halvert. Derfor er mitt utgangspunkt å kunne tilby folk et trafikksystem som gir sikkerhet mot ulykker så sant de overholder lover og regler. Jeg vil ha styrking av både opplæring, informasjon og kontroll i vegtrafikken.

Det fjerde strategiske grepet jeg vil trekke fram, er konkurranse som virkemiddel for å gi de reisende et bedre tilbud, og få mer samferdsel for pengene. Å bruke

konkurranse, f.eks. statlige kjøp av persontogtrafikk, er ikke ansvarsfraskrivelse, som enkelte har hevdet. Det er tvert imot å ta ansvar for å gi et best mulig samlet tilbud, og for å stille klarere krav enn i dag til hvilke tjenester vi vil ha utført, og hvordan dette skal gjøres. Det er verdt å merke seg at alle land som til nå har tatt i bruk konkurranse på persontransportområdet på jernbanen, har erfart flere reisende og et bedre tilbud. Absolutt alle land som har prøvd ut dette, har valgt å fortsette og til dels å utvide bruken.

I vegsektoren vil den allerede vedtatte konkurranseutsettingen og omstillingen gi gevinster på flere hundre millioner kroner hvert eneste år framover. Det betyr bedre veger og økt aktivitet i sektoren. Klarer vi å få til det samme på jernbanen, betyr ikke det dårligere sikkerhet for jernbanen, men det motsatte. Penger som spares ved bruk av konkurranse, kan og skal brukes innenfor jernbanen til flere avganger, nye tog eller investeringer for enda bedre sikkerhet. Å hindre slike reformer innenfor jernbanen, vil bokstavelig talt være å sette jernbanen på et sidespor i forhold til den rivende utviklingen i andre transportformer.

Fra min side ser jeg derfor en solid, grønn tråd i den nasjonale transportplanen Regjeringen har lagt fram. Mer miljøvennlig bytransport, mer sammenhengende utbygging av veg og bane, bedre sikkerhet i vegtrafikken og mer samferdsel for pengene ved reformer i sektoren – dette har Regjeringen prioritert fremst i forslaget til Nasjonal transportplan, og jeg oppfatter ikke at stortingsflertallet ønsker å prioritere ned noe av dette.

Jeg er også glad for at komiteen så klart slutter opp om at universell tilgjengelighet skal ha en sentral plass i samferdselspolitikken, og mener at dette er så viktig at tilgjengelighet for alle skal være et eget hovedmål.

Jeg merket meg med glede at en samlet komite allerede på side 8 i innstillingen framhever at det er viktig med god balanse mellom plan og årlige budsjetter, slik at Nasjonal transportplan kan ha troverdighet som instrument for prioritering og framdrift. Viktigheten av en slik god balanse kan etter mitt syn ikke understrekes sterkt nok. Nasjonal transportplan er først og fremst et redskap for å prioritere, for å kunne avgjøre hva som skal gjøres først, og hva som må være lenger nede på listen.

Den planrammen Regjeringen har lagt seg på, drøyt 19 milliarder kr pr. år, er på nivå med årets samferdselsbudsjett. Årets budsjett er det høyeste noe år de to siste stortingsperiodene. Det er om lag 1 milliard kr høyere pr. år enn budsjettene i forrige stortingsperiode, da bl.a. Arbeiderpartiet satt med regjeringmakten. Regjeringens planramme for både veg og bane ligger derfor på et høyt nivå, og planen er ambisiøs, slik den er lagt fram.

Jeg merker meg også at det i selve innstillingen fra komiteen ikke er flertall for å øke rammen til jernbane, og heller ikke noe flertall for å øke rammen til veg.

Alt dette gjør at det er med ikke så rent liten undring jeg konstaterer at de samme partiene som er bekymret for Nasjonal transportplans tillit som styringsverktøy, signaliserer at de subsidiært støtter et opplegg for ramme som de egentlig er sterkt uenig i. SV ønsker mindre penger til

store vegutbygginger. Partiet sikrer nå flertall for å love mer. Fremskrittspartiet ønsker mindre penger til jernbane. Partiet sikrer nå flertall for å love mer. Og Arbeiderpartiet har i regjeringsposisjon konsekvent foreslått mindre enn denne regjeringen til både veg og jernbane, men lover nå mye mer til begge deler.

Å prioritere betyr å sette noe foran noe annet. Etter mitt syn er det å evne og ville prioritere selve grunnlaget for å kunne ha en meningsfylt debatt om transportpolitikk. Det er i samferdselspolitikken som ellers i livet: Det er ikke nødvendigvis den som skriver den lengste ønskelista til julenissen, som får de største og de fleste julegavene.

Det er lenge til jul – heldigvis. Men vi har alle et stort ansvar for å bidra til at det som står i planen, er noe som kan gjennomføres til glede for folk og lokalsamfunn i hele landet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:54:10]: Sjølv om det fell meg litt tungt akkurat no, vil eg seia at statsråden har lagt fram ei god stortingsmelding, særleg når det gjeld målsetjingar, men så kokar det ned til pengar. Men før eg seier noko meir om det, vil eg seia at Arbeidarpartiet har tenkt å følgja opp det me lovar. Det har me faktisk gjort i denne perioden her. Det kan vera to lærdomar å trekkja av ikkje å følgja opp – anten å følgja opp betre neste gong, eller å lova mindre. Me lovar meir, og me har tenkt å følgja opp i neste omgang òg.

Så seier me at det er for lite pengar. Det er for lite pengar, og det er faktisk det det handlar om i Nasjonal transportplan. I nokre innlegg her i dag verkar det som om det er ein biting – nei, det er faktisk ramma det i stor grad handlar om.

Eg må seia at eg tykkjer statsråden er alvorleg ute og sykklar i dei siste kommentarane rundt i landet, der ho har harselert med stortingsfleirtalet og på slutten på ein måte har vore heilt på kanten av det eg tykkjer ein statsråd kan tillata seg. Og for å vera heilt klar: Fleirtalet gjer eit vedtak om auka ramme i dag. Det skal vera grunnlaget for handlingsplanane. Spørsmålet er: Er dette forstått?

Statsråd Torild Skogsholm [12:55:19]: La meg få lov å sitere det som står i innstillingen:

«Komiteen vil peika på at det er i dei årlege budsjetta at rammene vert vedtekne og erkjenner at budsjetta i inneverande NTP-periode ikkje har fylgt opp planane. Komiteen meiner at dette ikkje må gjenta seg, og ser det difor som viktig å finna ei god balanse mellom behov for midlar og moglegheit til å fylgja opp slik at tilliten til NTP som instrument ... vert gjenoppretta.»

For å vite om man har grunn til å vere sikker på at dette blir fulgt opp, er det helt naturlig at folk spør hva man har gjort tidligere. Og hvis man da går tilbake, ser man at det vi har lagt opp til fra Regjeringens side, er meget ambisiøst, sammenliknet med regjeringen Stoltenbergs tilsvarende framlegg til NTP. Det blir ikke mer

penger til samferdsel selv om man i en slik plan prøver å vedta en høyere planramme.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:56:37]: Nasjonal transportplan tar ikke høyde for å løse dagens samferdselsproblemer, og langt ifra morgendagens problemer. Jeg hørte på innlegget til samferdselsministeren, og budskapet var først og fremst at det neste vi bør gjøre for å løse de trafikale problemene, er å vedta at det norske folk skal følge vegtrafikkloven. Det tror jeg kanskje de må bestemme selv om de skal gjøre.

Jeg registrerer at ministeren også sier at man skal følge opp de planene man vedtar. Jeg synes man skal høre etter når ministeren sier det, for regjeringspartiene er vel kanskje de eneste partiene i Stortinget som ikke har fulgt opp de planene de selv har lagt fram.

Jeg registrerer videre at ministeren sier at hun skal ut og tolke stortingsflertallets vedtak. Mitt råd til ministeren er at hun isteden følger de vedtakene som fattes i Stortinget. Det er derfor vi fatter vedtak i Stortinget. Og da er mitt spørsmål: Akter ministeren å følge de vedtakene som blir fattet her?

Statsråd Torild Skogsholm [12:57:53]: For det første er jeg en smule overrasket over den holdningen som går på at man skal bestemme selv om man skal følge loven. Det er ikke derfor vi har lover her i landet. Det er fordi de skal følges.

Det andre er: Jeg har selvfølgelig tenkt å følge de vedtak som foreligger her. Men det har ikke vært så lett å finne ut hva som egentlig skulle bli vedtaket, når vi hører i flere av innleggene at man subsidiært har tenkt å støtte et forslag som man egentlig ikke har tenkt å følge opp. Det gjør det litt vanskelig, synes jeg. Men nå har det vært en form for stemmeforklaring, der det har vært rimelig klart at man stemmer for Arbeiderpartiets forslag subsidiært, men at man mener det egentlig ikke. Det er det vi har å følge, og vi skal selvfølgelig prøve å følge opp dette så godt vi kan.

Heidi Sørensen (SV) [12:58:56]: La oss ikke dra dette ut i parodien. Det er et helt klart vedtak som vil bli fattet på bakgrunn av en subsidiær stemmegivning. Det eneste statsråden trenger å si klart fra denne talerstolen, er at hun skal lage handlingsplaner i tråd med det vedtaket. Og det er helt klinkende klart. Så står vi foran et valg i 2005, og da kan det norske folk stemme på det partiet som de synes har den beste samferdselspolitikken. Uansett er det det som vil avgjøre hva slags samferdselspolitikk vi vil få de neste ti årene. Men bare la oss få bekrefte det at statsråden skal lage handlingsplaner i tråd med det vedtaket som fattes i Stortinget i dag, så er vi ferdige med det.

Jeg hadde egentlig tenkt å stille et litt mer vidløftig spørsmål, for det er et stort brudd i den grønne linjen som samferdselsministeren beskriver i Nasjonal transportplan. Hvor har det blitt av de effektive tiltakene for å redusere klimautslippene fra samferdselssektoren?

Statsråd Torild Skogsholm [13:00:29]: For Venstre er det viktig å ha en klar miljøprofil i denne meldingen. Det har vi. Vi har også skissert en politikk i forhold til klimautfordringene. Vi har også en spennende oppfølging av Hydrogenutvalget, som vil kunne være et viktig bidrag i tillegg til de bidrag som vi har skissert i Nasjonal transportplan.

Så har jeg lyst til å slå klinkende klart fast at vi har tenkt å følge vedtak som blir fattet her på Stortinget. Samtidig må jeg si at hadde jeg vært en velger som ikke visste hva jeg skulle stemme her i landet, hadde jeg vært grådig forvirret når jeg hører at det her er flere partier som subsidiært har tenkt å stemme for noe de overhodet ikke står for, og som de åpenbart ikke har tenkt å følge opp. Men jeg kommer til å følge de vedtak som blir fattet her i denne salen.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:01:36]: Eg var med i samferdslekomiteen då den førre Nasjonal transportplan vart behandla. Det er ein vesentleg forskjell på den behandlinga og behandlinga i dag. I dag kjem vi til å gjere konkrete, bindande vedtak om ei ramme og fordeling av midlar. Det håper eg at statsråden legg seg på minne.

Det var ikkje det eg hadde tenkt å spørje om. Mitt spørsmål dreier seg om vedlikehald på vegnettet. Eg nemnde i innlegget mitt at det er grunn til uro, for vi har eit stort etterslep. Regjeringa sitt forslag til vedlikehald i NTP synest eg ikkje på nokon måte følgjer opp det som ein skulle forvente, når vi veit at vi har eit så stort etterslep. I tillegg har òg Regjeringa i revidert nasjonalbudsjett faktisk foreslått å redusere i forhold til det som er i dag.

Så mitt spørsmål er kort og godt: Er statsråden komfortabel med den satsinga som Regjeringa legg opp til når det gjeld vedlikehald på vegnettet?

Statsråd Torild Skogsholm [13:02:46]: Jeg blir stadig litt forundret over at man understreker at det er vedtak om rammer. Vi kommer til å følge de vedtak som blir gjort her i denne sal, og jeg kommer til å lage en plan ut fra det. Men når jeg hører at det blir bindende vedtak om rammer, vil jeg igjen sitere det som komiteen sier:

«Komiteen vil peika på at det er i dei årlege budsjetta at rammene vert vedtekne.»

Det betyr at vi vedtar ingen budsjetttrammer her. Det som vi vedtar her, er en prioritering og en strategi for hva vi vil med samferdselspolitikken.

Så til vedlikehold: Vedlikehold er viktig, og det er derfor det veier så tungt i Nasjonal transportplan. Det er helt klart at vi har en trafikkøkning over tid som gjør at vi må bruke mye penger på vedlikehold, og ikke bare det, men vi har også høyere krav til sikkerhet enn det vi har hatt tidligere. Det gjør også at vi vil ha sterke bindinger på at vi må tungt inn på vedlikehold i årene som kommer.

Tor-Arne Strøm (A) [13:04:12]: Før endringene skulle skje i flyplasstrukturen, skulle avbøtende tiltak være på plass – altså før eventuell nedleggelse av lufthavner –

dersom ikke annet var akseptert av kommunene og områdene som skulle omfattes av nedleggelsen. Det skulle bli lagt opp til en tett dialog med involverte parter for å få til løsninger som alle kunne leve med.

Jeg kan ikke se at dette er fulgt opp på noen måte. Hvorfor følger ikke statsråden opp slike vedtak som blir fattet i Stortinget? Og i tillegg: Hvorledes vurderer statsråden egenkapitalen i Avinor?

Statsråd Torild Skogsholm [13:04:58]: Når det gjelder spørsmålet om egenkapitalen i Avinor, har vi nettopp lagt fram en melding om det. Jeg har ikke noe annet syn på det enn det vi har gitt uttrykk for der.

Når det gjelder forslaget til endring – enten nedleggelse av flyplasser eller å avslutte kjøp av tjenester – har vi foreslått kompensierende tiltak. Det ligger inne i forslaget fra oss. Hvis man velger å mene at det ikke er godt nok i forhold til å foreta de endringene i flyplasstrukturen, så har jeg respekt for det. Men vi har foreslått kompensierende tiltak i vårt framlegg til Stortinget.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Torstein Rudihagen (A) [13:06:06]: Innstillinga til transportplanen legg opp til ei langt betre satsing på samferdsel enn det som var Regjeringa sitt utgangspunkt. Det er heilt nødvendig.

Vi må erkjenne at vi gjennom fleire år er blitt hengende etter når det gjeld både investeringar og drift. Derfor er det gledeleg at Arbeidarpartiet får fleirtal for sitt opplegg med å auke ramma med 22 milliardar kr, da med subsidiær støtte frå SV, Senterpartiet og Framstegspartiet.

Det gode med denne breie alliansen er jo at det ikkje berre blir satsing på veg eller berre satsing på jernbane og annan kollektivtrafikk, det blir på begge delar. Framstegspartiet må få honnør for å vere med på jernbanesatsinga vår, og SV for å vere med på veg. No kviler det eit ansvar på dei partia som utgjer fleirtalet, for at planen blir følgd opp i dei årlege budsjetta.

Regjeringa og regjeringspartia har ytterlegare skattelette som mål, og kan derfor ikkje vere med på ei såpass satsing som det fleirtalet her legg opp til.

I møtet med næringslivet opplever mange av oss lite rop om nye skattelettar, men vi opplever så visst kravet om betre samferdselsløysingar. Ja, vi møter trussel om utflagging på grunn av køproblem, flaskehalsar og dårleg sikkerheit. Samferdselspolitikk er òg i høgste grad næringspolitikk.

For jernbanen er det snart eit spørsmål om å vere eller ikkje vere i framtida. Det synest å vere brei semje om å få meir både persontrafikk og godstrafikk over frå veg til bane, men oppfølginga av dette kan vi ikkje på nokon måte skryte av.

No ligg det i innstillinga utbygging av dobbeltspor frå Oslo til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg, og dobbeltspor rundt Trondheim, Bergen og Stavanger. Dette vil folk merke. Punktlegheit og trafikkavvikling vil bli betre, og godstrafikken vil ha stor nytte av dette.

Toget burde vere konkurransedyktig, med store gods-transportar over lange avstandar. Men det krev auka utbygging av godsterminalar, slik at overgangen frå bil til bane, og omvendt, blir effektiv. Derfor må planen følgjast opp, og ein må gå vidare med dette så fort som mogleg etterpå.

Eg er sikker på at ein godsterminal på eit knutepunkt som Otta ville vere ei samfunnsøkonomisk gunstig og på mange måtar riktig investering. Med fleire kryssingsspor ville grunnlaget vere lagt for auka godstrafikk på Dovrebanen. Gjøvikbanen har lenge vore trua med utvikling, og det vil vere ille om vi skal sende trafikken der over på vegen. No skal ein prøve med konkurranseutsetjing. Da får ein i alle fall sørge for å ha spor som transportbedriftene kan kjøre på. Her trengst det eigentleg mykje. Eg er glad for at det no ligg til rette for ei bebring av strømtilførsla.

I landet vårt er det umogleg å få lønnsemd i all togdrift. Mykje av dette vil det likevel vere både ønskjeleg og nødvendig å halde ved lag. Etter mitt syn gjeld det òg langdistansetoga og nattoga. Vi kan ikkje tillate at desse tilboda blir lagde ned. Om det ikkje er anna råd, må òg dette inn under statleg kjøp.

Vegtrafikken kostar dessverre altfor mange liv, og fører til store skadar. Derfor trengst investeringar og vedlikehald, og derfor trengst òg auka satsing på gang- og sykkelveg.

På Lesja er det eit stort behov for gang- og sykkelveg. Kjørengrenda er lokalsamfunnet som druknar i trafikk. Her rullar vogntoga i eitt på ein veg der unge og vaksne må gå og sykle. Den 26. juni i 2003 stod statsminister Bondevik framføre hundrevis av lesjingar og uttala at om fem-seks år skulle gang- og sykkelvegen gjennom Lesja stå ferdig. Ja, til og med godaste Verdikommisjonen dreiv oppå der og lova ny veg. Ifølgje lokalavisene har Bondevik gjenteke lovnadene og fått store oppslag. Likevel er ikkje Regjeringa såpass at dei foreslår dette i transportplanen. No kan vi altså konstatere at det er opposisjonspartia som reddar denne lovnaden for Bondevik, ved å foresetje at dette blir gjennomført innafor dei midlane som er avsette til korridoren Lesja–Åndalsnes. For det er vel ikkje slik at Bondevik har andre pengar liggjande i ein skuff enn det som ligg i planen?

Einaste flyplassen i Oppland, Leirin, må ein på nytt slåst for, både flyruta og flyplassen. Eit stabilt og langsiktig rutetilbod må få ein sjanse. No ser vi òg ein aukande trafikk, derfor bør ein ikkje på nytt skape utryggleik om denne ruta. Det er derfor bra at opposisjonspartia stoppar Regjeringa sitt forslag om nedlegging, og at ein no kan sjå fram mot stabile ruter i tida framover.

Sverre J. Hoddevik (H) [13:11:15]: Dagens innstilling om Nasjonal transportplan, som bygger på St.meld. nr. 24, er et plandokument for ti år. Med sterk fokusering på å få stemt over rammer blir trolig mange forledet til å tro at pengene er på plass og bevilgningene i boks.

I inneværende planperiode har vi alle med ubehag levd med et sprik mellom forventning og røyndom. I dag

vil flertallet åpne denne haikjeften ytterligere. Bli derfor ikke forundret om virkelig interesserte leser innstillinga med briller som sonderer mellom asfalt og luft.

I løpet av min korte fartstid i samferdselskomiteen har jeg rukket å få med meg mange av Statens vegvesens minnekurs fra vegåpninger i eget heimfylke. Den ferskeste fikk vi sist fredag på E39 Teigen–Bogen, et spleiselag mellom stat og bilist, med privat entreprenør som tunneldriver. Slike hendelser blir det fortsatt mange av etter nøktern planlegging fra sentrum–Høyre-regjeringa.

Å ha fokus på E39 er viktig for Vestlandet, i tillegg til E16 over Lærdal. Når regjeringspartia som de eneste med bakkekontakt i dag påpeker oppstart av Kvisvegen i første fireårsperiode, blir dette en klar beskjed til mange om prioritering. Framtidig strekningsvis tilpasning av 50 pst.-regelen for bompengeprojekt burde gi ytterligere lokal og regional optimisme.

Ekspresbusspolitikken virker positivt og gir min landsdel et langdistansekollektivtilbud. Slik er det også med flytrafikken på kortbanenettet, der konkurranse mellom selskap etter anbud gir lavere priser og stigende passasjertall.

Konkurranseutsetting i riksvegfergedriften skal videreføres i planperioden. Etter gode erfaringer i sju prøve-samband skal dette nå fortsette. Yrkestransportloven av januar 2003 åpner nå for generell bruk av anbud i riksvegfergedriften.

Løfterik er også Regjeringas politikk for bygging av gassferger. Det er stor norsk næringsinteresse knyttet til gassfergekonseptet i Boknafjorden og i Bjørnafjorden, noe som vil gi bedre, raskere og mer miljøvennlig trafikk.

I videre forstand når det gjelder sjø, vil vi se at Fiske-ridepartementet og Kystverket har fått nye utfordringer i den senere tid. Ansvar for akutt forurensning, særlig relatert til økende russisk oljetrafikk, er en miljørelatert utfordring som krever ressurser også i framtida. Moderne skipstrafikk har også stigende krav til farledsutbedring, merking, samt drift og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner. Jeg er glad for at sentrum–Høyre-regjeringa har et høyt ambisjonsnivå for oljevernberedskap og sikkerhet til sjøs.

Flere har vist til at omorganisering og konkurranseutsetting etter hvert gir mange hundre millioner kroner i årlige innsparinger, som også i neste omgang kommer samme sektor til gode. Drift og vedlikehold i vegsektoren er antatt å gi effektivisering på 600 mill. kr i 2006. Mange av oss har forventninger til effektivisering av ressursbruken innen havne- og farledssektoren når nå Kystverkets produksjon også skal omdannes til aksjeselskap.

Jan Sahl (KrF) [13:15:20] (ordfører for sak nr. 4):

Gode samferdselsløsninger er nødvendig for å sikre bosetting og næringsliv i hele landet. Skal vi lykkes med få folk til å bosette seg på alle kanter av landet, må vi legge til rette for gode kommunikasjoner. Og skal et konkurranseutsatt næringsliv i distriktene overleve, må avstandsulempene til markedene reduseres. For Kristelig Folkeparti er derfor samferdsel en viktig del av distrikts-

politikken, og derfor er det rimelig at distriktene får en relativt sett høyere andel samferdselskroner pr. hode enn sentrale strøk! Samarbeidsregjeringen har lagt fram en nasjonal transportplan som tar denne dimensjonen av samferdselspolitikken på alvor.

I Kristelig Folkeparti er vi glade for at Regjeringen i Nasjonal transportplan ønsker å bruke mer penger til kjøp av lufthavntjenester. Dette er et viktig signal fra Regjeringen om at man ønsker å opprettholde et godt flytilbud i distriktene, også i en tid med økte utgifter knyttet til EU-krav om sikkerhet.

Regjeringen foreslår å legge ned Narvik lufthavn, Framnes, og kutte i tilskuddet til ruten Fagernes, Leirin – Oslo, Gardermoen.

I forrige runde stemte undertegnede mot nedlegging av lufthavner, den gang tre, med begrunnelse i at vi skulle komme tilbake med en totalvurdering av lufthavnstrukturen i Nasjonal transportplan. Luftfartstilsynets tilrådinger foreligger dessverre ikke ennå, og dermed fikk vi ikke en totalvurdering av lufthavnstrukturen, som forventet.

Kommunestyret i Narvik har gjort vedtak om at flyplassen kan nedlegges når en tilfredsstillende samferdselsløsning mellom Narvik og Bjerkvik foreligger. Dette er under utredning, og alternative planutkast vil foreligge i nær framtid. Nasjonal transportplan er kun en retningsgivende rammeplan, og jeg forutsetter at et tilfredsstillende forslag til løsning for strekningen Narvik–Bjerkvik foreligger før nedleggelsen finner sted.

Kristelig Folkeparti ønsker ikke å svekke flytilbudet i distriktene, men Nasjonal transportplan gir oss en unik mulighet til å vurdere det totale samferdselstilbudet i en region og de endringer som har funnet sted. For Ofotenregionen samlet sett vil det, etter Kristelig Folkepartis syn, være en styrke å få til en god veiløsning mellom Narvik og Bjerkvik, enten det blir bru eller utbedring av veien. En samling om Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, vil slå positivt ut for hele regionen.

For en kystnasjon som Norge er sjøtransporten en svært betydningsfull del av Nasjonal transportplan. Kristelig Folkeparti ønsker en aktiv politikk for å legge til rette for mer transport på kjøp.

Innenfor rammen til Kystverket har Regjeringen prioritert beredskapsarbeid mot akutt forurensning og tiltak som bedrer sikkerhet og framkommelighet langs kysten. Dette er prioriteringer som Kristelig Folkeparti er enig i!

Det er svært viktig, ikke minst i nordområdene, hvor jeg kommer fra, å ha en god beredskap mot forurensning av kysten. Kysten er vårt viktigste matfat og grunnlaget for framtidig velferd. «Gudrun Gisladdottir»s forlis i Nappstraumen i Lofoten er på ny en påminnelse om dette. Vi trenger å forsikre disse sårbare havområdene mot forurensning som bringer økologien i ubalanse.

Kristelig Folkeparti mener at Stad skipstunnel vil øke sikkerheten langs kysten. Mange av dem som ferdes på sjøen, er svært opptatt av å få realisert dette prosjektet. Jeg er derfor glad for at Regjeringen i Nasjonal transportplan varsler at den vil komme tilbake til spørsmålet om

Stad skipstunnel på en egnet måte etter en samlet vurdering, og at Regjeringen vil invitere de lokale og regionale styresmaktene og private til et samarbeid om mulig realisering av prosjektet. Kysten vil bli tryggere med Stad skipstunnel.

Som stortingsrepresentant fra Nordland er jeg også glad for at Nasjonal transportplan inneholder viktige satsinger både på veg og bane i mitt fylke. Dette kommer i særlig grad Helgelandsområdet til gode, der det ligger inne økninger til utbedringer av E6. Jeg imøteser også behandlingen av Helgelandspakken i Stortinget, etter at de lokale myndigheter og Fylkestinget har fremmet en bompengesøknad. Store prosjekter i fylket fullføres, som Korgfjell-tunnelen i 2005 og Lofast i 2007.

Også for Nordlandsbanens vedkommende vil det komme viktige investeringer for å bedre sikkerhet og framkommelighet.

Til slutt: Det er trist å konstatere at Fremskrittspartiet, på tross av at de har 75 milliarder kr mer enn regjeringspartiene til disposisjon, ser seg nødt til å kutte 350 mill. kr på Nordlandsbanen i perioden. Dette går selvfølgelig ut over transportkapasiteten på strekningen, men det alvorligste er at det også går ut over sikkerheten.

Så vil jeg helt til slutt bare konstatere at de løfter om 600 mill. kr mer til vei i Nordland i NTP-perioden, som representanten Geir-Ketil Hansen gav i NRK i morges, etter denne debatten bare enda mer har blitt luftmillioner.

Tor-Arne Strøm (A) [13:20:47]: I forbindelse med St.meld. nr. 24, Nasjonal transportplan, blir det i dag gjort et historisk løft når stortingsflertallet øker forslaget til rammen med 22 milliarder kr og Arbeiderpartiet får flertall med subsidiær støtte fra Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet. Det er veldig bra.

Jeg vil også berømme både Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet for ryddig opptreden. I tillegg er jeg glad for at Kristelig Folkepartis representant Jan Sahl er fornøyd med satsingen fra Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet.

Komiteen har vært på besøk i alle fylkene i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, og det har vært mange høringer. Jeg må si at budskapet har vært entydig: Mer penger til samferdsel. Det har ikke vært til å misforstå, og med god grunn.

Det gjenstår mye ugjort på samferdselsområdene, spesielt i forhold til jernbane og vei. Derfor er det en viktig satsing som nå blir gjort. Arbeiderpartiet vil framstå som vei- og banepartiet, og vi har fått positiv tilbakemelding på den satsingen som nå blir gjort.

Det er som leder i fraksjonen for Arbeiderpartiet har sagt: Vi skal bygge landet Det er mange som er enig i det. I tillegg vil Arbeiderpartiet bruke mer på rassikring. Det er særdeles viktig, bl.a. for Troms fylke. Vi vil at folk skal føle seg trygge når de reiser, og at næringslivet skal få den forutsigbarhet det trenger. I tillegg vil vi bruke mer penger på havner og farleder. Vi vil bruke 500 mill. kr mer til Kystverket. Dette gjør vi fordi det trengs en større satsing på fiskerihavner og merking av farleder langs kysten.

Gode samferdselsløsninger henger nøye sammen med målet om spredt bosetting, og er en rammebetingelse for industrien, både den som vi har i dag, og ikke minst nye etableringer. Gode samferdselsløsninger er lik gode rammebetingelser for industrien.

Det er mange bedrifter som er og har vært skadelidende under altfor dårlig veistandard. Dette gjør vi noe med nå. Det er fra mange hold, bl.a. fra LO og NHO, sagt klart ifra at hvis dette fortsetter, er de redde for at bedriftene flytter ut. Jeg tror ikke dette er noe skremselsskudd.

Når det gjelder Nordland fylke, er vi svært tilfreds med de økningene som har kommet. Det gjelder Helgelandspakken, som har stor betydning for Helgelandregionen som bo-, arbeids- og serviceregion.

Så til Rv 80 Fauske–Bodø. Denne veistrekingen er hovedferdselsåren inn til Bodø, og har stor verdi for næringstransporten og turisttrafikken mellom Salten og E6. I tillegg kommer Narvik–Bjerkvik, der Arbeiderpartiet ser på brualternativet som interessant, den såkalte «Bru-symfoni», som kan ha potensial i seg som eksportvare for Norge. I tillegg må jeg nevne E6 Alta–Storsandnes.

Videre har Arbeiderpartiet skaffet flertall for opprettholdelse av bl.a. Narvik lufthavn. Vi er meget tilfreds med at tilbudet ved Narvik og Fagernes opprettholdes. Arbeiderpartiet ser det som svært viktig å ha et godt utbygd flyplassnett over hele landet, og vil samtidig peke på at flytransport på mange måter fungerer som kollektivtransport på kortbanenettet.

Arbeiderpartiet vil også påpeke at den solidariske luftfartspolitikken skal videreføres. Det innebærer at deler av overskuddet fra de av Avinors flyplasser som går med overskudd, går til å dekke underskuddet på de av Avinors flyplasser som går med underskudd, i tillegg til bevilgninger for de regionale flyplassene.

Regjeringen har i meldingen orientert om mulige endringer i den regionale flyplassstrukturen. Arbeiderpartiet vil som resten av komiteen vurdere dette når ny sak blir lagt fram. Arbeiderpartiet ser det, som jeg har sagt tidligere, som svært viktig å ha et godt utbygd flyplassnett over hele landet. Derfor vil vi legge vekt på at å legge ned småflyplasser ofte kan bli dyrere enn man aner. Det skal svært gode grunner til å legge ned en flyplass, og det skal kun skje etter grundige prosesser hvor alle parter er godt informert og, ikke minst, involvert.

Arbeiderpartiet ber i sine merknader Regjeringen vurdere om et system tilsvarende alternativ bruk av ferjesubsidier kan etableres ved nedlegging av flyplasser, dvs. at kommunene, eventuelt regionene, ved nedlegging av en flyplass kan få bruke de statlige overføringene til den aktuelle flyplassen og den statlige støtten til flyruten til andre samferdselsformål. Det aller viktigste er at lokalsamfunnene og menneskene ikke skal tape på endringer i luftfartsstrukturen.

Arbeiderpartiets satsing gir kraftige løft på mange områder. Samlet sett vil dette gi sysselsetting til tusenvis av de 8 500 arbeidsledige i bygg- og anleggsbransjen. Dette vil sikre arbeidsplasser over hele landet, samtidig som det bedrer framkommeligheten og gir tryggere samferdselsløsninger.

Til slutt ønsker jeg å si to ord om et hurtigrutemuseum. Flertallet, der Arbeiderpartiet er med, etterlyser en sak om kostnader og drift som Stortinget bad om å få våren 2004. Regjeringen må til høsten i budsjettforslaget for året 2005 ha opplysninger og forslag om denne saken. Det haster med å få en avklaring.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:26:09]: Jeg er tilfreds med at komiteen i all hovedsak slutter seg til de mål som Regjeringen har for havnesektoren og sjøtransporten. Jeg konstaterer også at komiteen og Regjeringen er enige om at en større andel av godstransporten kan gå på kjøp. Sjøtransport er viktig for bosetting, for næringsutvikling og for utvikling av robuste regioner. Kapasitetsproblemer på hovedveinettet i Europa betyr forsinkelser og høyere kostnader for transportørene i enden av transportlinjene. Sjøtransporten gir mindre lokal forurensning enn veitransport, og bør være et viktig element i de vurderinger og prioriteringer som foretas. Økt sjøtransport kan også bidra til å redusere ulykkestallene på transportsektoren, i og med at sjøtransport er relativt sikker.

For å styrke sjøtransporten er utfordringen i hovedsak for havnene å gjøre seg interessante og utvikle seg til effektive omlastningsterminaler for dør-til-dør-transportløsninger, som inkluderer andre transportformer.

Norske havner er, med unntak av statlige fiskerihavner, enten kommunale eller private. Dette er i tråd med de valg som er tatt på et tidligere tidspunkt. Havnene er ikke en del av statsbudsjettet, og inngår derfor heller ikke i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Jeg merker meg at komiteen er enig med Regjeringen i at det offentlige skal eie infrastrukturen i hovedsak som i dag.

Regjeringen er svært opptatt av at næringslivet og statlig infrastrukturplanlegging har langsiktige og forutsigbare rammebetingelser. Investeringer i havner og annen landverts og sjøverts infrastruktur, er både tunge og tidkrevende. Det bygges derfor videre på den eksisterende havnestrukturen, med en justering til to nivåer; nasjonale havner og øvrige havner. Men brukerne er jo de som til syvende og sist avgjør og bestemmer havnestrukturen gjennom sine løpende valg av transportformer. Derfor er det også viktig at havnene gjennom samarbeid og på egen kjøp bidrar til å bli interessante også i framtiden.

Havnestrukturen vil legge føringer for de statlige engasjementer på havnesektoren og spesielt på statlige infrastrukturinvesteringer. For å styrke havnene og sjøtransporten vil Regjeringen, også som en oppfølging av NTP, se nærmere på de avgifter og gebyrer som pålegges sjøtransporten. Jeg registrerer at komiteens flertall peker på at gebyrstrukturen må ha som formål å stimulere til mer godstransport med båt.

Vi vil også se nærmere på finansieringen av infrastrukturen. Og som samferdselsministeren har vært inne på, hører det i særlig grad inn under de årlige budsjettene.

Dernest er det et mål å stimulere til havnesamarbeid og havnenes deltakelse i lokale og regionale planprosesser. Samarbeid mellom havnene er viktig for å fremme sjøtransporten totalt sett, og representanten Holten nev-

te i den sammenhengen det prisverdige samarbeidsinitiativet som f.eks. Borg havn har tatt i Østfold, og som jeg håper skal lykkes. Vi ser også godt samarbeidsklima i Kristiansund og i Bergen, f.eks. Dette er også havner som i betydelig grad har et eget ansvar.

Videre er det viktig at vi på denne sektoren deltar i internasjonalt arbeid og i internasjonale programmer som styrker sjøtransporten. Vi kan konstatere at Kystverket som fagetat er tungt inne i prosesser også i EU.

Dernest er vi i ferd med å gjennomgå havne- og farvannslovgivningen for å utforme det til et enda bedre redskap for utvikling, drift og styring av havnene.

Komiteen sier i innstillingen at man har merket seg at Regjeringen vil legge fram en egen sak om oljevernberedskapen, og jeg kan bekrefte at vi tar sikte på å legge den fram rundt årsskiftet.

Skipsfarten er internasjonal, og dette innebærer sterkere vekt på terrortrusselen. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, vedtok i desember 2002 regler for å forhindre terrorangrep mot skip i internasjonal trafikk og havner som betjener disse. Regelverket trer i kraft fra 1. juli i år, og det har vært en prosess som havnene har gått inn i på en meget seriøs måte. Men det er klart at dette påfører havnene kostnader i betydelig grad, kostnader som de i neste omgang må ta inn gjennom avgifter, hvilket igjen er et negativt utslag i forhold til andre transportformer. På den annen side, hvis ikke havnene tar på alvor IMOs pålegg og målsetting om å hindre terrorangrep og øke sikkerheten i havnene, vil havnene på mange måter selv sette seg på sidelinjen. Det som er utfordringen, og som vi alle har et ansvar for, er å finne en god balanse mellom det å oppfylle regelverket, trygge havnene og samtidig holde kostnadene for transport nede.

Regjeringens transportpolitikk, slik den presenteres i Nasjonal transportplan, vil bidra til utvikling av sjøtransporten. I tillegg ivaretas kravene om sikker ferdsel og beredskap mot akutt forurensning langs norskekysten i planperioden på en god måte.

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

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [13:31:36]: Kystverket Produksjon representerer et lite kompetansemiljø her i landet, men samtidig en viktig kompetanse. Hvorfor er det da viktigere for Regjeringen å gjøre dette produksjonsselskapet om til et AS framfor å søke fornuftige strategiske allianser som kan ta vare på denne kompetansen? Konkret: Hvorfor vurderer ikke statsråden en sammenslåing med Mesta?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:32:18]: Stortinget har vært opptatt av Kystverket Produksjon og en utskillelse. Vi har i NTP orientert om at vi tar sikte på å etablere Kystverket Produksjon som et statlig AS, og at saken vil bli forelagt Stortinget. Vi vil i forbindelse med budsjettproposisjonen komme tilbake til det. Fra Regjeringens

side har vi gjort en vurdering av de ulike alternativene, og det er klart at Mesta er et alternativ. Vi har vurdert det slik at erfaringene med statlig aksjeselskap også kan overføres til Kystverket Produksjon, og derfor har vi valgt å gå videre med det. Så får vi heller komme tilbake til detaljene i forbindelse med budsjettsaken for 2005.

Geir-Ketil Hansen (SV) [13:33:28]: SV vil bevilge 100 mill. kr mer pr. år til Kystverket for å ruste opp oljevernberedskapen – 1 milliard kr over ti år. Det er ikke tilfeldig. Vi mener det er nødvendig, og vi er dypt bekymret for om vi i framtiden vil være i stand til å beskytte våre kanskje mest verdifulle og svært sårbare naturområder.

Det Norske Veritas har på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet nylig utarbeidet en rapport om sårbarhet, miljøtrusler og risiko i Barentshavet og nordlige deler av Norskehavet. Rapporten bør få varselklokkene til å ringe. Her konkluderes det med at det framtidige risikobildet forteller at det etter all sannsynlighet vil skje en alvorlig skipsulykke hvert ellefte år og et massivt oljeutslipp hvert 45. år. Rapporten har også beregnet at de tre tauslepebåtene i nord ikke rekker over hele havområdet. Det er 10 pst. sjanse for at tankerne ikke klarer å strekke ut slepeutstyr til taubåtene. I sum betyr det at taubåtene ikke vil være i stand til å hjelpe mer enn halvparten av havariene, 63 pst., for å bruke det nøyaktige tallet i Veritas-rapporten. Det øker naturligvis faren for totalhavari og grunnstøting

Mitt spørsmål til statsråden er om han er enig i Veritas' vurdering og beskrivelse av risiko for ulykker i Barentshavet, og om statsråden vil følge Veritas, skjerpe innsatsen og gi deler av havområdet status som spesielt sårbart sjøområde.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:34:58]: Straks denne regjeringen tiltrådte, tok vi fatt i det som etter hvert ble en stortingsmelding, i mars andre året vi satt, om rent og rikt hav, nettopp fordi Regjeringen tar på alvor den økende trusselen knyttet til økt oljetransport langs kysten. Det vil alltid være risiko knyttet til det. Utfordringen er å minimalisere den og være så godt beredt at vi kan håndtere en situasjon. Derfor har Regjeringen iverksatt en rekke tiltak for å bedre sikkerheten og for å være bedre i stand til å håndtere en eventuell ulykke. Som et ledd i det har vi også varslet at vi vil komme tilbake til Stortinget med en stortingsmelding, hvor vi ser alle ting i en sammenheng. På den bakgrunn har vi bedt fagmyndigheter om å utarbeide risikoanalyser og analyser av hvilke tiltak som bør iverksettes. Det skal vi komme tilbake til Stortinget med i løpet av høsten, og så vil Stortinget få være med og avgjøre både tiltakene og bevilgningsnivået. Dette tas på stort alvor.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:36:16]: I samband med høyringane knytte til NTP viste mange av høyringsinstansane til at det er eit stort behov for betre merking av leia, særleg hurtigbåtleia. Hittil har det gjerne vore slik at kvar gong det har skjedd ei litt større ulukke på sjøen,

gjer vi eit skippertak med utbetring og merking av leia akkurat i det området der ulukka har skjedd. Eg trur vi alle kan vere samde om at dette ikkje er nokon god arbeidsmåte. Det må vere ei målsetjing å vere i forkant, slik at vi kan hindre ulukkene i staden for å prøve å rette opp feil i etterkant.

Er statsråden villig til å satse meir på merking av leia, slik at vi kan komme litt i forkant, i staden for heile tida å vere i etterkant av det som skjer?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:37:13]: Min tilnærming er, og den tror jeg er mer riktig enn det representanten Ringstad tilkjennevir, at nettopp fordi vi kontinuerlig er i forkant, har vi trygg ferdsel langsmed kysten. Nettopp fordi Kystverket og Fiskeridepartementet har opprettholdt sikre farleder, har vi så få ulykker som vi har. Men så skjer det fra tid til annan ulykker. Vi har dessverre hatt «Rocknes»-ulykken, som krevde menneskeliv. Så kan man i ettertid se at det kunne ha vært gjort endringer, og vi skal evaluere den saken. Men i det store og hele har vi investert i farleder, merking og ikke minst i de tiltak som ble iverksatt etter en del ulykker i hurtigbåtledene. Så jeg vil påstå at vi har en god beredskap. Vi har en god merking av ledene. I de årlige budsjetter vil man også se at dette prioriteres i framtiden. Dette er en av de viktigste oppgavene som Kystverket har, ja, det er hovedoppgaven å ha trygge farleder.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [13:38:31]: Eg tykkjer nok at kapitlet om sjøtransport i denne meldinga er noko av det dårlegaste. Det peiker på mange problem og få løysingar. Det har ført til at eit fleirtal i komiteen seier at me ikkje ser at det er gjort greie for kva statlege verkemiddel som er tenkt knytte til dei viktigaste hamnene. Heller ikkje kostnadsnivået knytt til sjøtransport er det gjort tilstrekkeleg greie for. Eg lurar på korleis statsråden tenkjer å følgja opp denne merknaden frå dette fleirtalet.

Så vil eg visa til at eit mindretal, Arbeidarpartiet og SV, ber om ei sak om miljøvennleg godstransport, hamnestruktur og eit heilskapleg system av verkemiddel for å nå målet om auka sjø- og banetransport av gods. Sjølv om dette gode forslaget kanskje vert nedstemt i dag, ser eg ikkje bort frå at det er nokre element i det som det kunne vera interessant òg for statsråden å vurdere og koma tilbake til Stortinget med. Eg vil gjerne ha hans kommentar på det.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:39:41]: Jeg registrerer utsagnet og ser de merknader som er gjort i innstillingen fra komiteen. Når Stortinget nå har gjort sine vedtak, vil selvfølgelig Fiskeridepartementet, i likhet med Regjeringen som sådan, gå igjennom innstillingen og følge opp gjennom årlige budsjetter og på annen måte gjennom de prioriteringer som gjøres på samferdselssektoren.

Når det gjelder havnene, som jeg også redegjorde for i mitt hovedinnlegg, er de for en stor del finansiert og eid av andre enn staten. Brukerne, kommunene og regionene er eiere, og det er de som først og fremst har de økonomiske virkemidlene. Det nye er at vi i forbindelse med

NTP setter havnene inn i en samlet transportsammenheng, og på den måten vil investering i annen infrastruktur komme havnene til gode, og havnene vil være viktige elementer i en samlet transportløsning. Komiteen og Regjeringen ønsker å styrke sjøtransporten, men det gjøres ikke alene gjennom investeringer i havner. Det er et sammensatt kompleks.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ranveig Frøiland (A) [13:41:18]: Arbeidarpartiet tek innover seg at det er mykje ugjort på samferdselssida i heile landet, og at etterslepet etter det vi skulle ha gjort, det vi skulle ha løyvd pengar til, er stort. Derfor er det nødvendig at vi aukar løyvingane både til veg, til bane, til rassikring og til kollektivtransport med mange milliardar kroner i løpet av neste planperiode. Det er sjølv sagt viktig at partia følgjer opp i budsjetta kvart år. Arbeidarpartiet skal iallfall for sin del følgja opp, og så får regjeringspartia ta ansvar for det som dei har tenkt å gjera. Men det er nødvendig, dersom tilliten til politikarar skal verta halden ved lag, at ein følgjer opp i budsjetta.

Når det gjeld jernbanen, vert det no ei stor satsing på den. Det er klart at når jernbanen vart bygd i førre århundre, er det mange strekningar som er dårlege. Mange strekningar har full kapasitetsutnytting og derfor er det nødvendig at vi brukar 10 milliardar kr meir i neste planperiode, slik at vi kan få dobbeltspor frå Oslo til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg. Det vil òg gje rom for dobbeltspor rundt Trondheim, Bergen og Stavanger, og det vil gje rom for kryssingsspor og andre heilt nødvendige utbetringar. Dersom vi ikkje tek det lyftet no, har vi ikkje så mykje å halda ved like i åra som kjem, for då kjem det til å forvitra, alt som har med jernbanen å gjera.

I eit fylke som Hordaland betyr vegar mykje for næringslivet. Det betyr mykje for at folk skal kunna byggja og bu og leva i alle desse kommunane som er skilde med fjordar, som er skilde med fjell – og det er dyrt å byggja veg. Men det som Arbeidarpartiet no gjer i dag, ved å auka rammene, betyr at det viktige programmet som Hordaland fylke har gjort vedtak om når det gjeld Hordaland og Bergensprogrammet, kan verta ein realitet. Når vi aukar rammene slik som vi gjer, betyr det at ein kan forsera og få ei meir rasjonell utbygging av viktige riksvegprosjekt i fylket. Når ein i tillegg aukar løyvingane til kyststamvegen, som dei fire fylka på Vestlandet har prioritert som nr. 1, vil det kunna løysa mange av dei utfordringane som vi har i Hordaland. Då kan ein òg sikra at oppstarten på strekninga Svevatjørn–Rådal kjem til å verta ein realitet, og det er grådigg viktig, sjølv om ikkje alle synest at det er nødvendig med bompengar på dette prosjektet. Det er likevel nødvendig når ein kjem til den realiteten at det skal byggjast, og alle går inn for det.

Når det gjeld Bergensprogrammet, er det utruleg viktig at ein held framdriftsplanen, at ein kan få dei løyvingane som er nødvendige. Bybanen er jo sjølv sagt det viktigaste og har vore mest omtalt, og omlegging av vegtrasear vil føra til at trafikken går utanom sentrum. Det er heilt nødvendig både når det gjeld bybanen, som sagt, og

Ringveg Vest og Skansen-tunnelen er ikkje minst viktig. Det er tre hovud, skulle eg til å seia, på same trollet, og det er viktig at alle desse tre elementa er med når heile programmet skal gjennomførast.

I dette folkerike området i Bergen er utbygging mot vest, der folk vel å byggja og bu, det som er mest belasta når det gjeld vegnettet. Då kjem eg inn på Sotrabraua, som i dag har ein trafikk på 25 000 bilar kvar dag. Det er vel ikkje noka tofelts bru som har ein slik trafikk i Noreg. Det er klart at det er ei stor belastning. Det er stor kø, og det er ein nøydd til å gjera noko med. Derfor er eg glad for at saksordføraren omtalte det som eit prosjekt som ein må komma tilbake til, kanskje som eit bompengeprojekt, som gjerne må gjerast etter den gamle ordninga. Iallfall må det vurderast spesielt.

Heilt til slutt: Hardangerbrua har vore nemnd mange gonger i dag, og det som står i innstillinga, har eg lyst til å referera:

«Fleirtalet» – altså alle utanom SV – «ber om at saka om utbygging og finansiering vert lagt fram for Stortinget så snart som mogleg.»

Så føreset ein at kostnadene med alt som skal vera, kjem på bordet. Det er ikkje slik at ein skal leggja inn alle tunnelar som måtte finnast i området, og gjera det til eit dyrt prosjekt som ikkje kan byggjast, slik som Venstre prøver å gjera i dag. Det er brua som skal fram som eit prosjekt.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [13:46:59]: I meldingen om vei-, sjø-, luft- og jernbanepolitikk legger Regjeringa fram sin strategiplan for de neste ti årene. Førrige rullering av Nasjonal transportplan har blitt møtt med massiv kritikk, kritikk for et ambisjonsnivå av en annen verden, som det ikke lot seg gjøre å oppfylle. Derfor har denne regjeringen lagt seg på et kostnadsnivå som beviselig lar seg oppfylle. Vi har valgt den jomfruelige vei, hvor det er liten plass for frivole eksesser. Norge er tjent med planrammer som tåler budsjettprosessenes brutale hverdag. Det gir forutsigbarhet og stabilitet i planleggingen.

Nasjonal transportplan er et prioriteringsdokument og ikke et bevilgningsdokument. Regjeringens rammer er ikke til hinder for økte bevilgninger hvis det prioriteres midler under de årlige budsjettbehandlinger. I Nasjonal transportplan-debatten møter vi opposisjonens drøm om en bedre og lysere morgendag, en transportsatsing med saftige fraspark, høyt ambisjonsnivå og ønsker om å gjøre det umulige mulig. Realismen i opposisjonens forslag hører hjemme i de aller øverste luftlag. Øvelsen heter «høydehopp med langt tilløp og garanterte riv».

Når Arbeiderpartiet legger listen høyt over det Arbeiderpartiet har oppnådd i posisjon, går drømmen en nødtørftig og traurig budsjett hverdag i møte. En årlig økning på 3 milliarder kr over siste arbeiderpartiregjerings samferdselsbudsjett avslører håpets vilkår i budsjettkampen. Ikke rart at Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti drømmer om mer penger! Sosialistenes syn på samferdsel står ikke i omstillingsmodus. Det som ikke kan vinnes gjennom nytenkning, må nødvendigvis dekkes inn gjennom større bevilgninger.

Regjeringens nytenkning og forandringsvilje representerer en revolusjon i norsk samferdsel. NSB, Posten, Avinor og Mesta er fristilt i statlige aksjeselskap. Kystverkets og Jernbaneverkets produksjonsavdelinger får samme mulighet. Passasjerer og godstransport på jernbane og riksferger åpnes for nye aktører. Fristilling og mangfold av aktører stimulerer skaperkraft og bedre ressursforvaltning.

Iherdig forsvarer og forsvarte Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti monopolene og de lukkede maktmiljøene i Vegvesenet, NSB og jernbane. Taperne ble passasjerene, brukergruppene og skattebetalerne.

Regjeringen Bondevik vil det annerledes. Åpne markeder gir rom for dem med best organisasjon, best økonomistyring, best teknologi, best omstillingsevne og sikkerhetskonsept. Et godt og konkurransekraftig jernbanetilbud er tjent med at flere får prøve seg på oppdragene. Det vil føre til kritisk analyse av egen organisasjon og stimulere skaperkraft og forsvarlig ressursforvaltning. Særlig jernbaneorganisasjonene har vært vanskelig å omstille til en ny virkelighet. Vi mener Regjeringen så snart som mulig må komme tilbake med sak om utskillelse av Jernbaneverkets produksjonsavdelinger, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2005.

Regjeringen konsentrerer jernbanesatsing i stor grad til de områder hvor passasjergrunnlaget er best, hvor arealknappheten er størst og miljøeffektene er sikrest, rundt og mellom de store byene og InterCity-trekanten mellom Halden, Lillehammer og Skien/Porsgrunn. Det er en modig satsing, og den føyer seg godt inn i Regjeringens profil som den beste miljøregjeringen noensinne. Dertil kommer 2,5 milliarder kr til kollektivtiltak i byene og 2,6 milliarder kr til gang- og sykkelveier i perioden. Det skal satses på miljøvennlig transport med mindre bilavhengighet i storbyene.

Det nye Samferdsels-Norge som Regjeringen er i ferd med å bygge opp, er Avinor et godt eksempel på. Avinor har brukt sin fristilling som AS til å omforme organisasjon og økonomi. Selskapet har ekstraordinære utfordringer i stadig dyrere lufthavntjenester på regionalnettet, pålagte tiltak mot terror og sabotasje og nye krav til utforming av flyplassene. Også ny teknologi i flysikkerhetstjenesten krever store investeringer. Årlige driftskostnader skal gjennom Take-Off-05 reduseres med 400 mill. kr. Avinors ansatte, ledelse og styre har håndtert betydelige utfordringer på en imponerende måte, slik er frittstående, løsningsorientert forvaltningsbedrift bør. Regjeringens avgiftslette, konkurransepolitikk og fristilling av Avinor har kraftig forbedret luftfartens rammebetingelser. Regjeringens modernisering har bedret forholdene for brukerne, og vi opplevde det største prisfall på reiser noensinne. Slik har Regjeringen dempet avstandsulempene i Norge.

Bjørgulv Froyn (A) [13:52:24] (ordfører for sakene 5 og 6): Jeg er glad for jeg kom etter representanten Gjeisar Kjæstad, som fullt ut bekrefter at denne NTP fra Regjeringen fortjener ingen begeistring. Denne NTP fra Regjeringen fortjener bare den oppmerksomhet at den nå

gjør etterslepet som vi har opplevd gjennom disse årene, til vitenskap. Det var en fornuftig tale hvis man skal oppdage hva det hele dreier seg om.

Det er dramatisk, fordi vi står overfor utfordringer som er alvorlige, både i by og på land, på vei og på bane. Det må være mange mennesker rundt omkring i landet som nå med forbauselse må notere seg et politisk svik av dimensjoner, som ligger langt unna det saksordfører for forrige NTP presenterte på sine reiser rundt omkring i landet, hvor han gjorde narr av de rammer Arbeiderpartiet representerte, og frambrakte visjoner om penger som igjen skulle bidra til å bygge landet, men som viste seg å være det man nå omtaler Arbeiderpartiets forslag som, nemlig luftslott.

Virkeligheten er for Høyre altså blitt et farlig vitnesbyrd. Det er det man nå forsøker å vri seg unna ved å snakke om Arbeiderpartiets lite realistiske tall. Det er Arbeiderpartiet som skal beskyldes for løftebrudd. Men jeg kan forsikre: Arbeiderpartiet har presentert et forslag som vi har idé om å levere. Arbeiderpartiet vil stå ved de rammene som nå legges fram, fordi det er viktig for landet å gjøre det, og fordi utfordringene krever mer enn det som har vært gitt denne sektoren fram til nå. Gode veier er en forutsetning for etablering, for folk og for næring. Vi skal gi dem gode veier. Vi skal ta kjøproblemer, flaskehals og dårlig sikkerhet på veiene på alvor. Derfor foreslår vi 22 milliarder mer enn det som ligger i Regjeringens forslag. Vi lover, vi leverer, og vi skal ikke gjøre et Oddvard Nilsen-stunt i denne sammenheng.

Det blir mulig å gjøre noe for byene, og spesielt Oslo. Utfordringene i hovedstadsregionen blir nå tatt på alvor. Vi tar Groruddalen på alvor. Vi tar støyproblemer og miljøproblemer på alvor, og vi legger inn penger som gjør det mulig å realisere bl.a. Fossumdiagonalen. Vi legger inn penger og gjør det mulig å realisere Ring 3 mellom Sinsen og Økern, som er en viktig forutsetning for en sammenhengende veiløsning for Groruddalen. Vi tar opp Manglerud-problemene og sier at det arbeidet må komme i gang. Der har vi fått komiteen med oss, men det er viktig at det blir nevnt.

Vi har ved flere anledninger tatt opp spørsmålet om Mosseveien i tunnel. Nå har vi fått en nesten samlet komite bak å få dette prosjektet i gang. Men det er ikke denne regjeringen som skal ha æren for at mosseveiprojektet nå har fått et flertall og en sterk støtte i komiteen.

Kollektivtrafikken i Oslo blir tatt på alvor gjennom forslaget fra Arbeiderpartiet. Ved å øke incentivordningen med 1 milliard kr vil det bli et bidrag av betydelig størrelse til kollektivtransporten i Oslo-området. Med Arbeiderpartiets forslag begrenser vi ikke utvidelse av dobbelsporet fra Ski til Kolbotn, men vi legger inn penger, slik at vi kan fortsette dobbelsporet inn mot Oslo. Vi ber Regjeringen om at de kommer tilbake med en sak om organisering og finansiering av kollektivtrafikken, i tillegg til at vi ber om at man i forbindelse med hovedstadsmeldingen legger inn et program for kollektivtransporten totalt sett i hovedstadsregionen.

Vi har tatt opp havnespørsmålet. Et flertall er usikker på om det vi nå har fått presentert, er godt nok. Bakgrun-

nen ligger i at vi vanskelig kan se hvilke statlige virkemidler som virkelig er tenkt til å sikre de offentlige infrastrukturinvesteringene som er nødvendige for en best mulig godstransport til de viktigste havnene. Det er en viktig forutsetning for å kunne ta en avgjørelse.

Arbeiderpartiet har laget et godt forslag, så godt at regjeringenspartiene er nødt til å bruke tiden på å angripe det.

Gunn Olsen (A) [13:57:47]: Nasjonal transportplan er et dokument som skaper kolossalt engasjement ute i fylkene. Behandling av Nasjonal transportplan skaper dermed også store forventninger i alle landets fylker. Det er ikke noe å forundre seg over. Alle trenger god framkommelighet for å utøve sine tjenester og plikter, og det er virkelig behov for et stort løft både på vei og på bane. Det gjelder ikke minst i mitt eget fylke.

Det kunne blitt en skikkelig nedtur for hele Samferdsels-Norge dersom Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan hadde blitt stående uimotsagt. I stedet blir det et historisk løft for både vei og jernbane. Det er ikke så ofte at vi i Arbeiderpartiet sier som Ole Brumm: Ja takk, begge deler. Nå sier vi både vei og bane. Men jeg vil fortsette litt på historien om Kristoffer Robin og Ole Brumm. Hvor skal vi? spurte Kristoffer Robin. Ingen steder, sa Ole Brumm. Og så gikk de dit. Dit går også Regjeringen i denne saken.

Jeg er glad for at Arbeiderpartiet har tatt innover seg den alvorlige situasjonen som kunne oppstå på samferdselssektoren dersom vi nå ikke hadde kommet med et forslag som monner. Jeg er svært fornøyd med at vi i Arbeiderpartiet får subsidiær støtte til vårt forslag om å øke rammene i NTP med 22 milliarder kr. Jeg vil berømme både mine egne partifeller i samferdselskomiteen og de andre medlemmene i samferdselskomiteen som gir sin subsidiære støtte. Uten støtte fra Fremskrittspartiet, SV og Senterpartiet ville det f.eks. ikke blitt noen Eidanger-tunnel i uoverskuelig framtid. Denne satsingen vil bringe jernbanen mellom Larvik og Porsgrunn fra forvitring til opprustning og sikre videre drift på denne strekningen. Og det er i grevens tid! Jernbanestrekningen mellom Larvik og Porsgrunn har en standard som hører gamle dager til. Men det er et nasjonalt jernbaneprojekt som Telemark har holdt fast ved, et prosjekt som vil være et av bevisene på at vi fortsatt skal ha en nasjonal jernbane i Norge, og som i sin tur vil være en forutsetning for en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Dette kan vi nå få til uten hjelp fra Høyre og Kristelig Folkeparti, og oppsiktsvekkende nok uten det såkalte miljøpartiet Venstre. Regjeringen har ikke levert noe som bidrar til at hundre tusen mennesker i Grenland skal ha en skikkelig miljøvennlig kommunikasjon og en akseptabel reisetid til f.eks. Oslo.

Dagen i dag må være en skikkelig nedtur for partiet Høyre. Det kunne vært vist til utallige sitater fra tidligere samferdselsdebatter i denne sal, der spesielt Høyre har overhøvet Arbeiderpartiet for manglende satsing på veg. I dag mistenkeliggjør både representanten Løvik og representanten Kjæstad sosialistenes vilje til satsing på samferdsel. Partiet Høyre har siden de inntok regjeringss-

kontorene ikke levert noe som vekker oppsikt, og som har betydning for Veg-Norge. Altså var det bare magert valgflesk.

I Regjeringens forslag til transportplan har Høyre vært med på å ta ut gode samferdselsprosjekt – samfunnstjenlige og viktige prosjekt for Distrikts-Norge. Århus-Gvammen på E134 er et godt eksempel på nettopp det. Arbeiderpartiet har lagt det inn igjen med 300 mill. kr og vil få subsidiær støtte, slik at dette sårt tiltrengte prosjektet kan finne sin løsning uten Regjeringen.

Jeg syns det er oppsiktsvekkende med hvilken arrogance representantene fra regjeringspartiene omtaler NTP. At dette er et plandokument og ikke et bevilgningsdokument, er ingen nyhet. Men å gjøre denne planen til en useriøs plan som bare er luftpenger, slik representanten Anne Berit Andersen gjør, syns jeg er ganske drøyt, ikke minst fordi det jo er Regjeringens egen plan de omtaler.

Vi er helt avhengige av å ha en langsiktig og forutsigbar planlegging hvis vi skal få til en god infrastruktur. Og det er litt av en hilsen fra Høyre til alle dem som nå får lovnad om penger til rassikring, vegprosjekter og jernbane. Det må være et uttrykk for at Regjeringen ikke liker planlegging som har betydning på lang sikt, og som skaper arbeidsplasser og optimisme.

Til slutt: Jeg er veldig fornøyd med at samferdselskomiteen ser nødvendigheten av å fullføre påbegynte vegprosjekt. Slik har det ikke alltid vært. Rv 38, innfarten til Kragerø, er et slikt prosjekt.

Per Roar Bredvold (FrP) [14:03:03]: God distriktspolitikk må ha mange elementer i seg. Blant annet er en god infrastruktur av den største betydning. Finnes det ikke veger – og da tenker jeg på gode, sikre veger – er det vanskelig å snakke om bosetting og arbeidsplasser ute i distriktene.

Gode, trygge veger må til for at bl.a. barnefamilier skal kunne bygge og bo med tanke på fremtiden. Næringslivet må ha veger, slik at de kan frakte sine varer ut og råvarer/ferdigvarer inn. Gode veger må til for at tjenestetilbudet skal fungere på en tilfredsstillende måte.

Hedmark og Oppland har lenge ligget på bunnen når det gjelder å få midler til veg. Når jeg sterkt ønsker mer midler til bl.a. Hedmark, er det fordi dette fylkets samferdsel går enten på veg eller jernbane. Det finnes ikke sjø- eller flytransport. Så å si alle fylker har slikt tilbud, med unntak av de to nevnte fylkene Oppland og Hedmark.

Hedmark har dessuten landets tredje lengste riks- og fylkesvegnett. Dette trenger stadig reparasjon på grunn av slitasje, og det trenger ikke minst utbedringer. Her kan Rv 3 nevnes, hvor det også er stor transitttransport.

Når det gjelder transitt, er Hedmark landets største transittfylke. Det er transport på tvers av riksgrensen mot Oppland, og først og fremst nordover på tidligere nevnte Rv 3. Ca. 90 pst. av all godstransport på veg går gjennom Østerdalen – jeg tenker nå transitt.

I sum har Hedmark ca. 7 pst. av det offentlige vegnettet i Norge, men har de siste årene ligget på en bevilg-

ning på ca. 3 pst. Her er det en stor forskjell, og med den slitasjen vegene våre får, blir standarden stadig verre og verre. Man klarer ikke å ta igjen forskjellen hvis ikke nye, større bevilgninger ytes. Og det er dessverre bare Fremskrittspartiet som ønsker og vil gjøre noe som virkelig hjelper.

Ellers får vi glede oss over at Rv 2 har kommet på kartet med en snarlig anleggsstart, og at deler av E6 vil få fire felt. Det er bare synd at ting tar så lang tid her i Norge.

Når behovet er der og det finnes penger i kongeriket, anleggsfolk finnes, maskiner finnes, ja, alt er der, burde alle politikerne si et rungende ja til utbygging/utbedring der dette måtte være nødvendig, i hele Norge.

En god samferdselspolitikk over hele Norge har også mye å si for vår handelsbalanse, for store deler av landets produksjon av varer er avhengige av et godt vegnett. Har vi det, vil transporten kunne foregå raskere, rimeligere, sikrere og ikke minst mye mer økonomisk. Vi kan utnytte vognmateriellet maksimalt, og dermed vil kostnadene reduseres og varene bli billigere og Norge mer konkurransedyktig.

Et annet moment som Fremskrittspartiet tenker på når vi utformer vår samferdselspolitikk, er sikkerheten for dem som ferdes langs våre veger, enten det er til fots, på sykkel eller kjørende på en eller annen måte. Derfor er penger til utbedring av den største betydning. Det finnes i Norge altfor mange vegstrekninger som det rett og slett er farlig å ferdes på. Det finnes skoleveger som er så farlige at foreldre nekter å la sine barn gå eller sykle til og fra skolen, på grunn av at trafikken er for stor i forhold til vegen, samt at vegen generelt er for farlig på grunn av sin utforming og ikke minst standard. Derfor må vi gjøre noe med dette. Et liv kan ikke verdsettes i penger. Kostnytte-verdi er en grei måte å beregne våre investeringer i veg, bane, luft og til vanns på. Men vi må også kunne se på de strekninger der det skjer ulykker stadig vekk. Når ulykken er der, er det for sent å angre på noe man ikke gjorde, men burde ha gjort.

Derfor er det bl.a. av den største betydning å bevilge mer penger til veger som har stor trafikk tetthet sett i forhold til vegens standard. Her er bl.a. Rv 3 et godt eksempel. Vegen burde være 8,5 meter som standard, og utbedret mange steder. Dette har Fremskrittspartiet skjønnet, og vi foreslår å øke planrammen for perioden 2006–2009 med hele 400 mill. kr, og for hele perioden 2006–2015 med 600 mill. kr, i tillegg til Regjeringens forslag.

I tillegg til Regjeringens forslag har Fremskrittspartiet også foreslått økte midler til en rekke andre strekninger i Norge. Det burde også de andre partiene ha gjort.

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

Jan Sahl (KrF) [14:08:02]: Det ble svært sår tale fra Arbeiderpartiet på slutten av denne debatten. Det må bety at vi sannsynligvis har trakkert på en øm tå. Jeg tror at denne ømme tåen er at man ser at det flertallet man trodde man hadde, har man egentlig ikke.

Arbeiderpartiet har gjennom media spredt et inntrykk av at man har et flertall for en økning i samferdselsbudsjettet på 22,5 milliarder kr. Men vi har fått det klart demonstrert her at SV og Fremskrittspartiet går i stikk motsatt retning. Og så får vi høre at det er valget vi skal stole på. Vi skal stole på valget! Spørsmålet er om det er Fremskrittspartiet eller SV som vinner valget. Jeg trodde at det var de to støttepartiene vi skulle stole på. Men slik som jeg opplever det her, er en på full fart vekk fra totaliteten i det en har gitt eller vil komme til å gi sin støtte til. I så måte kan det kanskje være grunn til å være litt sår fordi vi har påpekt nettopp det i denne debatten.

Så litt kort om St.prp. nr. 62, den såkalte samleproposisjonen, der jeg er saksordfører for innstillingen. Jeg skal bare kort redegjøre for noen saker i den.

Regjeringen orienterer om og legger fram forslag om Tromsøpakke 2. Et stort flertall av komiteens medlemmer slutter seg til Regjeringens forslag om å videreføre ordningen i fire nye år – en ordning som vil finansiere viktige infrastrukturtiltak i Tromsø by.

Videre orienteres det om det arbeidet som er i gang med Namdalsprosjektet i Nord-Trøndelag, som har fått store overskridelser. En samlet komite sier seg tilfreds med at Statens vegvesen har startet en prosess mot kommunene og fylkeskommunene for å finne løsninger på situasjonen med utgangspunkt i de føringene som er lagt av Stortinget.

Så orienteres det også om konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten i Jernbaneverket som skal komme i forbindelse med statsbudsjettet for 2005. Et flertall har merket seg orienteringen, mens to store mindretall har kritiske merknader.

Til slutt litt om Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Regjeringen orienterer om at de trenger noe lengre tid for å kunne legge fram for Stortinget en sak på et fundamentert grunnlag. Vi vil få det i forbindelse med budsjettet for 2005. La det ikke herske noen tvil om at Kristelig Folkeparti vil ta vare på Hurtigrutemuseet på Stokmarknes og berge hurtigruteskipet «Finnmarken», som er tatt på land. Vi imøteser Regjeringens framlegg i budsjettet for 2005, og signaliserer allerede nå at vi er innstilt på å finne en løsning til beste for museet og båten.

Øyvind Halleraker (H) [14:11:25]: Næringslivet på Vestlandet er sterkt eksportrettet. Det er kanskje den viktigste eksportregionen i Europa. Faktisk er hele nasjonen avhengig av at det eksportrettede næringslivet her får rammebetingelser innenfor transport og kommunikasjon som sikrer optimal konkurransekraft. Derfor er det gledelig at flere viktige og etterlengtede prosjekter har fått positiv omtale i NTP.

Jeg vil spesielt nevne Kyststamvegen E39. Langs denne strekningen ligger en rekke av de viktigste eksportbedriftene i Norge. Et initiativ fra fylkesordførerne i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland er lyttet til, og det vil Stortinget komme tilbake til.

Strekningen Kristiansand–Stavanger–Bergen–Ålesund er også en av de tyngste godstrekingene i landet. Men

transportkostnadene og ikke minst tidskostnadene er dobbelt så store som hos konkurrentene.

På E39 i Hordaland prioriteres Romarheimsdalen, Nyborgtunnelen og en del viktige prosjekt i Bergen. Men gledeligst er det nok at fortsettelsen på søndre trafikkåre inn mot Bergen og videre utover mot Os nå ser ut til å få sin avklaring. All ære til Os og Bergen kommune for konstruktivt arbeid og opplegg. Nå må vi sentralt følge opp fra departement og storting.

Reisetiden mellom våre to nest største bysentre fra Stavanger/Sandnes forbi Sunnhordland og Haugesund til Bergen, er det dobbelte av tilsvarende utreist distanse andre steder. Derfor må målet være å få en ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger.

Et annet prosjekt, som jeg også vil trekke fram, er vegtunnelen gjennom Ulriken. Den er også positivt omtalt i NTP. Dette er svært gledelig. Dette er et prosjekt som gir stor nytteverdi, og det kan trolig realiseres uten offentlige midler, om nødvendig.

Endelig, for Høyre som eneste parti som enstemmig støttet Hardangerbrua forrige gang den var oppe i Stortinget, er det gledelig at det nå i Stortinget er vilje til å komme videre med prosjektet. Det er derfor en stor dag i Hardanger, noe nestemann, hardingen Erlend Nornes, vil si mer om.

Erlend Nornes (H) [14:14:11]: Eit breitt fleirtal i samferdselskomiteen, inkludert Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Framstegspartiet og alle dei tre regjeringspartia, har i innstillinga ein merknad om at Hardangerbrua skal opp i Stortinget som eiga sak så snart som råd er. Dette er særst godt nytt for Hardanger. Over 20 år med planlegging, venting og håp kan no vonleg enda i eit vedtak om byggestart i 2006–2007.

Pessimisme kan bli snudd til optimisme. Eg vil difor få retta ein takk til saksordførar og resten av komiteen som har bidrege til å få dette til.

Eg er òg glad for den presiseringa Ranveig Frøiland hadde på slutten av sitt innlegg i stad, om tilførselsvegar. Det var nemleg veldig viktig.

Høgre har vore ein aktiv pådrivar for dette viktige samferdselsprosjektet like sidan tanken om ei bru over Hardangerfjorden tidleg på 1970-talet vart lagd fram som noko meir enn luftige draumar. Den gongen var det kraftutbygging i indre Hardanger, og det var politisk semje i Hordaland om at delar av dei framtidige fylkeskommunale kraftinntektene skulle øymerkast til dei kommunane som måtte gje frå seg delar av naturrikdommane sine, i første rekkje Eidfjord kommune. Eit tenleg og ferjefritt samband over Hardangerfjorden var eit sterkt ynske den gongen, og har ikkje blitt mindre sterkt og heller ikkje mindre viktig med åra, tvert om.

Arbeidsplassane i Hardanger har i hovudsak vore konsentrerte om kraftkrevjande industri, landbruk og turisme. I dei seinare åra har me sett eit regelrett ras i talet på arbeidsplassar innan industrien, og folketalet i Hardanger har dei siste 15 åra gått jamt og trutt nedover. Verksemdar med mange hundre arbeidsplassar er borte, og andre har meir enn halvert arbeidsstokken. Skal ein kompensera

(Nornes)

for så mange tapte arbeidsplassar utan å missa innbyggjarar, må ein skapa ein meir fleksibel arbeidsmarknad, ein arbeidsmarknad som ikkje er delt av ein fjord. Hardanger vil i praksis gjera store delar av Hardanger og Voss til ein felles arbeidsmarknad.

Det er ungdommen som skal sikra at det framleis blir busetjing og aktivitet i Hardanger. Samfunnet vårt er prega av urbanisering, byen lokkar med alle sine tilbod og nærleik til det meste. Skal me unngå at Hardanger og for den del resten av Distrikts-Noreg blir ein stad for spesielt interesserte, må me politikarar ta eit ansvar. Dersom me ynskjer busetjing i Distrikts-Noreg, må tilhøva leggjast til rette. Frå ungdommen i Hardanger er signala klare: Utan ferjefri kryssing av fjorden er ikkje Hardanger førsteval.

Fylkestinget i Hordaland har hatt Hardangerbrua på topp på si prioriteringsliste kvart år sidan 1989. Det har vore eit stort og ekte lokalt engasjement i arbeidet for å få Hardangerbrua på plass. Ho betyr svært mykje som knutepunkt for samferdsel i heile Sør-Noreg, men spesielt betyr ho mykje for Hardanger. Ho kan byggjast utan statleg finansiering, og medan ferjebillettene må betalast til evig tid, kan brua kryssast gratis etter 15 år.

Høgre sine stortingsrepresentantar vil òg framover arbeida aktivt for at prosjektet kjem opp til endeleg hand-saming i Stortinget så snart som råd er.

Berit Brørby (A) [14:17:27]: Det er et historisk løft når stortingsflertallet nå øker de økonomiske rammene til veg og jernbane med 22 milliarder kr. På tide, vil nok mange si. I tillegg til at det er et historisk løft, er det realistisk å følge opp i de årlige budsjettene framover. Så dette forplikter, uansett hvem som sitter i regjering. Det må være helt klart.

Det er å bygge landet når en satser på viktig infrastruktur som veg og bane. Oppland får en god og helt nødvendig andel av de foreslåtte vegmidlene. Dette er til glede for mange som i årevis har kjempet for å få sin veg høyt nok opp på prioriteringslisten i fylket.

Det er grunn til å takke stortingsflertallet for at de foreslår å framskynde Rv 4-utbyggingen, slik at når vegen blir ferdig mot Raufoss, skal den naturlige fortsettelsen være å bygge ut Rv 4 gjennom Gran og Lunner. Det er kostnadseffektivt.

At stortingsflertallet også tar ansvar for Rv 35 gjennom Jevnaker, er særdeles bra. Veien er delvis utbygd, men er en stor flaskehals i øst-vest-forbindelsen i innlandet, og det står altså igjen en ganske stor del gjennom Jevnaker. Veitraseen har vært ferdig regulert siden 1996, og det er en stamvei.

Det er viktig å merke seg at det forutsettes at de ekstra 100 mill. kr som flertallet nå bevilger til Rv 35 gjennom Jevnaker, skal ses i sammenheng med Regjeringens forslag på 60 mill. kr, som er lagt inn på Rv 35. Dette er en viktig premiss. Det burde derfor være mulig å komme et veldig godt stykke på veg på vegen gjennom Jevnaker, altså Rv 35.

Vi får også mer penger til E6 gjennom Oppland og til utbedringer på Gjøvikbanen. Det eneste som er trist, er at

Gjøvikbanen skal anbudsutsettes. Uansett må det settes som vilkår i den forbindelse at det skal være tilstrekkelig med avganger og nok stoppesteder, slik at det blir det det skal være, nemlig et godt og reelt kollektivtilbud til alle dem som pendler fra Hadelandsregionen til Oslo hver dag. At Fagernes lufthavn, Leirin, fortsatt er sikret, er selvfølgelig også veldig bra.

Alt i alt er det som skal vedtas i dag, bra for Oppland. Så jeg sier bare tusen takk!

Vidar Bjørnstad (A) [14:20:08]: Arbeiderpartiet får flertall for sitt forslag om å øke rammene med 22 milliarder kr de neste ti årene. Dette gir muligheter for nødvendige investeringer i jernbane og veg og en satsing på kollektivtrafikken. Ikke minst er det viktig i et sentralt område hvor landets stamveger og banetransport møtes.

Gode samferdselsårer er avgjørende for både næringsliv og privattransport og tilrettelegger for mer miljøvennlig trafikk. Samferdselssatsing er også god systemsetningspolitikk.

Som representant for Akershus vil jeg her vektlegge noen prioriteringer som kommer mitt fylke og særskilt Asker og Bærum til del.

For det første er jeg glad for at kollektivtransporten kommer høyt opp, og at videreføringen av den påbegynte utbyggingen av nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker-Asker prioriteres. Jeg er fornøyd med at Arbeiderpartiet og et flertall legger vekt på at strekningen blir fullført tidligst mulig i planperioden, og at Lysaker stasjon må bygges ut for å få full nytte av banekapasiteten. Dette er også en nøkkelfaktor for å få på plass den framtidige trafikkavviklingen fra Fornebu. En kollektivløsning til Lysaker stasjon er helt avgjørende for den utbygging som skal skje på Fornebu, med 6 000 boliger og 15 000 arbeidsplasser. Jeg tar det derfor for gitt at samferdselsministeren vil følge opp sitt løfte i et svar til meg i spørretimen denne våren om et statlig bidrag på inntil 600 mill. kr til en baneløsning til Fornebu.

Arbeiderpartiet vil også bruke 1 milliard kr mer på belønningsordningen for kollektivtrafikken. Denne ordningen har bidratt til at Kolsåsbanen midlertidig kan komme i gang igjen. Og det er flere gode prosjekter.

For det andre: Regjeringen gav Stortinget et dårlig utgangspunkt for muligheten til en videre oppfølging av planer om utbygging av E18. Jeg er derfor spesielt fornøyd med at Arbeiderpartiet og et flertall på Stortinget understreker de trafikale problemene på E18 i Vestkorridoren og det at dette også medfører en betydelig miljøbelastning i området. Flertallet viser her til planene om å realisere en ny, miljøvennlig E18, og at det arbeides med ulike løsninger, blant annet et OPS-prosjekt basert på tilnærmet full brukerbetaling, og mener dette bør utredes nærmere og vurderes på nytt ved neste rullering av NTP. Jeg minnes nåværende nestleder i Høyre, Jan Tore Sanner, som i valgkampen i 2001 lovet at bare Høyre kom i posisjon, ville vi få en ny E18 umiddelbart. Denne åpningen for en videre vurdering, noe jeg mener er positivt, er den eneste realistiske mulighet for utbygging av E18, og den har ikke kommet rekende på ei fjøl, men på

bakgrunn av et tverrpolitisk engasjement og lokale pådrivere.

For det tredje er jeg fornøyd med at en vesentlig del av rammen til stamvegen Sandvika–Bergen skal gå med til fullføring av den planlagte utbyggingen av E16 på strekningen Wøyen–Bjørum. Her har Arbeiderpartiet også i sitt forslag økt rammene for Hamang–Wøyen med 100 mill. kr og forutsetter en forsering av prosjektet i sammenheng med oppfølgingen av strekningen til Bjørum.

Et stort flertall vil også ha en vurdering av den videre strekningen Sandvika–Hønefoss ved rulleringen av NTP, begrunnet i trafikkfare og dårlig framkomst. Jeg ser her mulighetene for en videre utbygging av E16 over Sollihøgda.

Ønskene og behovene på samferdselssektoren er nesten utømmelige. Alle kunne ha ønsket seg mer, men jeg er fornøyd med satsingen på jernbane, veg og kollektivtrafikken for Oslo og Akershus. Det er nettopp sammenhengen mellom samferdselsårene i de sentrale befolkningsområdene som er viktig.

Så gjenstår det å se om vi greier å løfte investeringene i Nasjonal transportplan inn i de årlige budsjetter. Da må vi prioritere vei, bane og kollektivtrafikk framfor skattelettelser.

Sigbjørn Molvik (SV) [14:23:48]: I Telemark, og i Grenlandsområdet spesielt, var det stor skuffelse da Regjeringas forslag til Nasjonal transportplan ble kjent og det ble klart at ingenting ville bli gjort med jernbanestrekningen mellom Larvik og Porsgrunn, ofte omtalt som Eidangertunnelen, i de nærmeste ti årene.

I så godt som alle europeiske land har det gjennom mange år nå vært en bevisst og offensiv satsing på opprustning og nybygging av jernbanenettet, bl.a. som en strategi for å løse de store areal- og miljøutfordringene som er knyttet til en økende transportmengde.

Norge har under skiftende regjeringer og ulike stortingsflertall i den samme perioden gått i stikk motsatt retning – et nærmest totalt fravær av noe som er i nærheten av en offensiv jernbanesatsing. Mens jernbanesatsingen mellom store og middels store byområder i andre europeiske land har gitt et raskere og hyppigere togtilbud, og med økende trafikk som resultat, har den tilsvarende mangelen på jernbaneutbygging her i landet ført til at Grenland – et i norsk målestokk stort byområde med 100 000 innbyggere – nå er i ferd med å miste sin togforbindelse i retning Vestfold og Oslo-området. På grunn av en forhistorisk kjøretid mellom Larvik og Porsgrunn, der kjøretiden er urimelig lang, og der det teknisk og sikkerhetsmessig er store utfordringer, svikter naturlig nok passasjerene, og flere og flere avganger blir erstattet med buss.

For ett år siden var 6 av 20 togavganger fra Skien i retning Oslo trafikkert med buss på strekningen til Larvik eller Sandefjord. I de nye rutene som tok til å gjelde nå på søndag, er 10 av 19 avganger trafikkert med buss til Larvik. Dette viser bare at togtilbudet er i ferd med å bli bygd ned. Og NSB sa i klartekst på et svært godt besøkt folkemøte om Eidangertunnelen i Porsgrunn den

24. mai i år at framtidig togtrafikk mellom Larvik og Grenland avhenger av at Eidangertunnelen blir bygd i planperioden. Med andre ord legger Regjeringen med vitende og vilje opp til at togforbindelsen mellom hovedstadsområdet og et av Norges mest folkerike byområder, skal avvikles. Dette er det altså Høyres samferdselspolitiske talsmann karakteriserer som en samferdselsrevolusjon.

SV har både i nåværende NTP, i den planen vi diskuterer i dag, og i de enkelte statsbudsjett foreslått en kraftig jernbanesatsing, også når det gjelder Eidangertunnelen. Vi er derfor godt fornøyd med at det i dag gjennom subsidiære stemmegivning blir flertall for økt satsing på jernbane, som også gjør at bygging av Eidangertunnelen kan starte opp i første del av planperioden. Dette er avgjørende viktig for en god samferdselsløsning for Telemark og Grenland.

Så er både jeg og innbyggerne i mitt fylke klar over at det er bevilgningene i de kommende års statsbudsjett som til syvende og sist vil avgjøre når og om byggingen kan starte. Derfor er det så avgjørende viktig at det etter valget neste år blir en ny regjering og et nytt stortingsflertall som består av partier som har et oppriktig ønske om å satse på jernbane i Norge.

Signe Øye (A) [14:27:06]: Arbeiderpartiet vil øke rammene i Nasjonal transportplan med 22 milliarder kr i forhold til Regjeringens forslag. Det er meget bra. At disse milliardene fordeles mellom veg og bane er positivt og nødvendig. At vi nå får flertall for våre forslag, vil gi samferdsel et skikkelig løft de neste ti årene.

Regjeringspartiene i Stortinget lider nederlag, og de liker seg ikke i dag.

Det er samferdselspolitikken i Østfold og Oslo-regionen som ligger mitt hjerte nærmest, og som dermed også vil prege innlegget mitt.

Arbeiderpartiet ønsker å satse på jernbane og vil forsere bygging av dobbeltsporet mellom Oslo og Fredrikstad. Det skal skje i første del av perioden. I dette området kjører ikke bare bilene i kø, men også togene. Regjeringspartienes merknad i innstillingen er feil. Der går det fram at kostnadene med jernbanetunnel gjennom Moss inklusiv delparsellen Sandbukta–Moss stasjon koster ca. 1,3 mill. kr. Jernbaneverket ønsker ikke uttrekkssporet, og det er greit. Det gir en besparelse på 160 mill. kr. Stasjonen kan finansieres med bl.a. parkering og butikker etc. Det gir en innsparing på 400 mill. kr. Da står vi igjen med hva selve tunnelen koster, altså 800 mill. kr. Men ser vi tilbake til NTP for 2002–2011, står det der at frigjøring av arealene der dagens jernbanespor går, har en verdi på 120 mill. kr. Det er flotte områder for utbygging. Moss kommune har penger på bok, tilsvarende 30 mill. kr, fordi de er vertskapskommune for bomstasjoner, og de vil gjerne bruke disse pengene på dette prosjektet. Jeg vil minne om at jernbanetunnelen er en del av Østfold-pakka fase 1 som Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til.

Så til veg. E6 kan stå ferdig i 2007 om samferdselsministeren og Stortinget vil – uten ytterligere bevilgninger. Det som skal til, er at det fra samferdselsministeren her i

dag gis et helt klart signal om at anbudspapirene kan sendes ut før sommerferien, og at vedtaket om låneopptak kommer rett over sommeren. Jeg ber om at samferdselsministeren bekrefter det. Det vil spare liv.

E18 gjennom Østfold er den nest viktigste transportkorridoren til utlandet. Arbeiderpartiet forutsetter også at det skal skje en forsering av E18 innenfor de økte midler som i dag blir vedtatt. Jeg vil minne om at de berørte kommunene og fylkeskommunen har vedtatt en økning av bompengene både med innkreving over flere år og med et høyere beløp enn vanlig prisstigning. Men dersom det ikke skjer en forsering, vil det ikke være grunnlag for en slik økning, og da vil hele vedtaket falle bort.

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

Odd Holten (KrF) [14:30:21]: Det er igjen grunn til å minne om at NTP er et prioriteringsverktøy og ikke et budsjett. Hva angår budsjett og økte rammer i denne saken, kommer vi tilbake til det i forbindelse med budsjettet nå til høsten.

Når samferdselskomiteen nå har hele sju saker til behandling under én debatt, er det naturlig å komme tilbake til et par av disse, nemlig Innst. S. nr. 222 og Innst. S. nr. 261.

Det er en historisk dag knyttet til Imarsund-prosjektet. Det er et stort samferdselsprosjekt som vi har all mulig grunn til å hilse velkommen. Dette skjer ved hjelp av at vi nå kan bruke ferjeavløsningsmidler. Når Regjeringen nå har lagt fram forslag om utbygging og finansiering av Imarsund-forbindelsen i Møre og Romsdal, baseres det på prinsippet om alternativ bruk av innsparte ferjetilskudd som Stortinget har fastsatt. Det kan være at staten også her nå kan få til en rekke prosjekter i lokalsamfunnene som erstatter ferjeforbindelser med gode framtidige fastlandsforbindelser. Det er all grunn til å rose de involverte parter for at de nå har klart å finne fram til ordninger som gjør denne type prosjekter mulig.

I Innst. S. nr. 222 er det en rekke saker en egentlig kunne ha berørt. Jeg vil bare begrense meg til å berøre to. Det er behov for å få til permanent overvåking av Oslofjord-tunnelen for å øke sikkerheten i dette anlegget, som må forventes å få økt trafikk i tiden som kommer. Det har skapt utrygghet at det har vært alvorlige tekniske problemer i denne tunnelen, med vann og nedfall av stein i kjørebanelen. Videre bør det også kunne berøres at bygging av midtdele på E6 i Østfold er svært viktig. Dette er en krisehjelp av meget stor betydning. På E6 i Østfold har vi nå allerede opplevd at det er behov for midlertidig å få til en løsning, slik at vi unngår problemet med den møtende trafikken. Det kan skje ved hjelp av bruk av midtdele.

Jeg er derfor svært glad for at komiteen er enig om at Regjeringen i dette tilfellet kan se nærmere på denne saken.

Bjarne Håkon Hanssen (A) [14:33:33]: I mitt innlegg skal jeg komme inn på det som kalles Namdalspro-

sjektet, i Nord-Trøndelag. Det er vel Norges minste bomveiprojekt.

Jeg vet med sikkerhet at da dette prosjektet ble vedtatt lokalt, var det et svært omstridt prosjekt. Til tross for det valgte flertallet i kommunestyret etter mye om og men å gå for prosjektet, og anbefalte Namdalsprosjektet iverksatt. Da den beslutningen ble tatt, var det selvfølgelig slik at man hadde et beslutningsgrunnlag som man veide for og imot ut fra. Hele det beslutningsgrunnlaget var utarbeidet av Statens vegvesen. I det beslutningsgrunnlaget hadde man selvfølgelig en grundig gjennomgang av hva man forventet at hele prosjektet ville koste, og ikke minst hvor mye bompenger man ville greie å få inn.

I dag vet vi, etter kort tid, at alt tyder på at beslutningsgrunnlaget var grunnleggende feil. Så langt tyder prognosene på at inntektene vil svikte med 80 mill. kr, mens kostnadene vil stige med 70 mill. kr, altså et grunnlag som gir en feil på 150 mill. kr.

Jeg tror jeg vil si det så sterkt at hadde vi visst i Namsos det vi vet nå, ville Namdalsprosjektet aldri ha blitt vedtatt lokalt. Men det er vedtatt, det er iverksatt, og vi må forholde oss til det. Diskusjonen må nå være: Hva skal vi gjøre for å få det beste ut av denne vanskelige situasjonen?

Min innfallsvinkel til det må være at Namsos-samfunnet gjennom Namdalsprosjektet har forpliktet seg til å skaffe 150 mill. kr i bompenger. Selv om det var en forpliktelse som var basert på feil prognoser, må Namsos-samfunnet vedstå seg at man må skaffe de 150 mill. kr. Men da må det også være sånn at staten må bygge det prosjektet som var planlagt. Staten må altså være villig til å dekke de økte kostnadene som viser seg å ha kommet fordi man har regnet feil. Staten kan ikke løpe fra sitt ansvar. Dette må vi sørge for i det videre arbeid med saken.

For Arbeiderpartiet vil dette være viktig ved behandlingen av statsbudsjettet i høst. Det som er gledelig, er at de rammene som blir vedtatt for riksveier i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan i dag, sterkt kan bidra til at vi kan finne en god løsning.

Finn Kristian Marthinsen (KrF) [14:36:52]: For en del år siden var det et omkved i en kjent slager som lød: «Släng en slant uti brunnen och önska dig nånting.» Det er vel der vi befinner oss akkurat i øyeblikket. Man slenger noen slanter ut i brønnen og ønsker seg noen ting for å markere hva som er viktig, både på kort og på lang sikt, i de enkelte fylkene rundt omkring i landet vårt.

For mitt vedkommende – jeg er fra Buskerud – er det klart at det er noen ting som er mer viktige enn andre. Det er for det første at vi får ferdigstilt det vi har begynt på, og at vi kan få tatt fatt på noe som ligger der nesten som en verkebyll.

Og når jeg tenker på verkebyllen, tenker jeg ikke minst på Ramsrudhellingene, og jeg tenker på tilknytning til tverrforbindelsen under Oslofjorden for Lier. Måten man kommer fram til en løsning på, vil være avgjørende i Lier, ikke minst med tanke på trafikksikkerheten for de myke trafikantene. I dag går trafikken gjennom et område hvor det er bare kort avstand til gangveien og barn

som er på vei til og fra skolen. Jeg er glad for at det antydes muligheter for løsning på dette. Jeg skulle også ønsket, når jeg slenger «en slant uti brunnen», at det hadde vært mulig å få fullført Vegpakke Drammen slik den opprinnelig var planlagt. Men jeg går ut fra at det klarer man nå å gjøre, under forutsetning av de avtalene som var inngått mellom kommune, fylkeskommune og stat.

Så er det et annet punkt som jeg stadig kommer tilbake til, og som er viktig for oss i Buskerud. Det er miljøsituasjonen i Steinsfjorden, som jeg også er glad for at man sier at man vil komme tilbake til ved behandlingen av handlingsprogrammet. Man kjenner i øyeblikket ikke den eksakte kostnaden på dette, men det antydes minst 70 mill. kr.

Det er viktig med veitbygging, av forskjellige årsaker. Selv hadde jeg under den forrige valgkampen den udelte – eller kanskje jeg heller skulle si den delte – glede å være passasjer i en trailer som kjørte Ramsrudhellingene. Det var ikke noe særlig stas, for jeg tenkte på de stakkarene som kunne komme oss i møte når vi kjørte ned hellingene, for vi måtte helt ut på venstre side av veien for å få traileren gjennom i de krappe svingene. Det var en alminnelig trailer, som var godkjent for norske veier. Her er det noe som er viktig å prioritere og få på plass. Jeg håper at det vil komme så snart som mulig, slik det er foreslått, i et samarbeid, med en delvis bompengefinansiering.

Sigrun Eng (A) [14:40:15]: Nasjonal transportplan har stor betydning for kvart einaste fylke, sjølv om planen legg nasjonale føringar.

For Buskerud er det mange ting å glede seg over. Som den førre representanten òg var inne på: Dobbel motorvegbru i Drammen stig i vêtet, Kreftingsgate og Øvre Sund bru samt ny Kleivenetunnel ligg inne i Regjeringa sitt forslag. Men departementet sa i svar til komiteen at Drammen kommune hadde brote sin del av avtala, og at den siste vegstrekninga i den pakka, som òg den førre representanten streka under, Svelvikvegen, derfor ikkje var med i planen. For Arbeidarpartiet er det viktig at avtala blir følgd opp. I vårt alternative framlegg aukar vi rammane til andre riksvegar med 290 mill. kr for Buskerud sitt vedkommande. Derfor kan denne vegen bli bygd utan at ein rører ved andre prosjekt og dei prioriteringane som fylket der har gjort.

Rv 23 hadde frå Regjeringa si side 150 mill. kr til små utbetringar. I vårt alternative budsjett har vi plussa på 150 mill. kr. Da har dei eigentleg pengar til å fullføra påkoplinga til E18, så heile parsellen Vassum–Lier, altså tilføringsvegen til Oslofjordkryssinga, er no i orden med utvida bompengegrnlag.

Steinsfjorden må reddast. Med Arbeidarpartiet si løyving på 50 mill. kr kan ein komme langt når det gjeld utskifting av vegfyllingane. Da kan ungane atter bade, og krepsestamma blir redda. Det hastar, for dette er ei tikkande miljøbombe.

Utbetringa av Ramsrudhellingane og Sokna–Ørgenvika har fått 150 mill. kr. Desse prosjekta kan få ein oppstart, og dei må sjåast i samanheng.

Men det mest gledelege er faktisk at Ringeriksbanen kan få ein oppstart. Det står på Jernbaneverket si liste. Med det trasévalet som Stortinget gjorde for eit par år sidan, blir det ingen bane. Hønefoss som by blir delt i to. Det kostar 1 milliard kr meir. Men det går an å velje ein trasé der folk bur, og der vi tek enda meir omsyn enn i den førre runden vi hadde med denne saka, til at vi skal skjere enda lenger unna Ramsar-områda. Vi må bli einige om eit traséval som tilseier at banen kan byggjast på ein fornuftig måte.

Så må eg berre få seie om samleproposisjonen, St.prp. nr. 62: Arbeidarpartiet går imot omdanning og konkurranseutsetjing av BaneProduksjon og BanePartner og har ikkje noko imot at forslaget blir utsett til etter 2005.

Modulf Aukan (KrF) [14:43:22]: Sak nr. 7 gjeld utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet.

Dette prosjektet har ei lang forhistorie. Det er ein milepæl vi rundar i dag. Den såkalla Furnes-komiteen, leia av fylkesordførar Kjell Furnes, la i 1976 fram ei innstilling for Møre og Romsdal fylkesting om utbygging av landverts samband på Ytre Nordmøre. Denne planen har fram til no vore følgd til punkt og prikke. Etter den planen er tida no kommen for bru og veg mellom Aure og Tustna kommunar. Orginalplanen var rett nok slik at innkortinga av ferjestrekninga til Smøla skulle gå over den historiske øya Solskjel. Dette ville nok ha vore ei betre løysing, både for Tustna sine innbyggjarar på øya og for Smøla. Men lokale styresmakter i dei tre kommunane, Aure, Tustna og Smøla, har komme fram til den løysinga som ligg på bordet i dag. Denne er det gjort grundig greie for i meldinga frå Regjeringa og også her i salen i dag.

All ære til dei to kommunane Aure og Tustna, som fullt ut har teke konsekvensane av at dei no vert bundne saman kommunikasjonsmessig. Folkerøystinga om kommunesamanslåing gav som kjent fleirtal for at det når sambandet står ferdig, vert éin kystkommune frå grensa mot Sør-Trøndelag til Kristiansund. Finansielt har Regjeringa og Stortinget akseptert prinsippet om å nytta sparte ferjeutgifter til bygging av faste samband. Dette er framtidsetta for riksveg. Men det er faktisk prøvd før i fylkeskommunal regi i dette området. Eg tenkjer da på Aursundet-prosjektet. Det vart tilført 30 mill. kr ved at ein la ned ei ferjestrekning. Der vart ferja nedlagd i forkant av bygginga av sambandet, og innbyggjarane måtte ta den belastninga ei betydeleg omkøyring førte med seg.

Men i dette området har ein vore van med å måtta yta noko for å få framgang på samferdselssektoren. Derfor er det med stor tru på at dette skal gå bra, at eit stort fleirtal stemmer for dette prosjektet i dag.

Eirin Faldet (A) [14:46:06]: Hedmark har spredt bo-setting, men også her er det mindre tettsteder og byer som har vokst relativt sterkt. Skal Hedmark kunne eksistere, og eksportere sine produkter, er vi avhengige av at infrastrukturen tåler denne transporten. Vi kan ikke produsere hus for salg i Moelv eller møbler i Eidskog hvis vi ikke har gode veier til å transportere varene ut av fylket.

Det er et stort behov for mer penger til innlandet, som sårt trenger en bedre satsing på samferdsel. Her vil jeg nevne behovet for forsering av bygging av ny Rv 2 og E6 samt en bevisst politikk for Rørosbanen hva angår gods-trafikk og tømmertransport, noe som vil bety en avlastning for Rv 3.

Det er for Arbeiderpartiet et mål at mest mulig av person- og godstransporten flyttes fra vei til bane.

Men la meg si at jeg i dag er glad for at bevilgningene til samferdsel går i riktig retning. Jeg vil gi honnør til Arbeiderpartiets medlemmer i samferdselskomiteen og til de partier som støtter Arbeiderpartiets understreking av behovet for å forsere utbyggingen av Rv 2 fase 1. Arbeiderpartiet foreslår å øke bevilgningene til prosjektet med 300 mill. kr i perioden, og det håper jeg kan få flertall her i salen i dag.

Viljen til større bidrag for å få firefelts motorvei fra Gardermoen til Lillehammer er stor. Lokalt i Hedmark vurderes det om mer enn 50 pst. skal bompengefinansieres for å nå dette målet raskere enn ved å vente på offentlige bevilgninger. For E6 bør det forseres oppstart av firefelts vei i 2007. Det haster. Det har vært altfor mange ulykker på E6 de siste årene på strekningen Gardermoen–Kolomoen.

Jeg kunne selvsagt ha ønsket meg enda mer penger til samferdselsektoren – ikke minst til Rv 3, som er en gjennomfartsvei for tungtransport, men forslaget fra Arbeiderpartiet er et stort skritt i riktig retning. Jeg vil sitere venstreleder Sponheims ord om at de distriktspolitiske utfordringene vi har i landet, i all hovedsak er innlands-spørsmål. Og da trenger altså Hedmark gode veier.

Jeg har lyttet til debatten og hørt regjeringspartiene harselere med Arbeiderpartiets forslag til økte bevilgninger og kalle det luftpenger. Ja, her snakker virkelig Høyre, Kristelig folkeparti og Venstre av erfaring. Men jeg kan fortelle regjeringspartiene at det faktisk ikke er Arbeiderpartiet som ligger dårligst an når det gjelder brutte løfter i samferdselspolitikken. Det er det faktisk regjeringspartiene som gjør.

Beate Heieren Hundhammer (H) [14:49:16]: Stamveiene mellom Norges to største byer har store utfordringer.

Strekningen E16 Sandvika–Hønefoss har blitt befart av sentrale politikere fra de fleste partier, som alle har gitt uttrykk for stor bekymring. Det er en strekning hvor ulykkesrisikoen er stor, og som hindrer en effektiv transport for næringslivet.

Strekningen Sandvika–Hønefoss har stor trafikkbelastning. Trafikken mellom Oslo og Bergen, enten den velger å fortsette E16 etter Hønefoss eller Rv 7 oppover Hallingdal, og en betydelig helgetrafikk til Hallingdal og Valdres kjører her.

Jeg er derfor glad for at parsellene Hamang–Wøien og Wøien–Bjørum, beliggende i Bærum kommune, ligger inne i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan – sistnevnte prosjekt med oppstart i første del av planperioden.

Imidlertid er det ikke tvil om at resten av veien mellom Sandvika og Hønefoss vil kreve økt oppmerk-

somhet fra veimyndighetenes side. Derfor er det positivt at alle partiene, med unntak av Fremskrittspartiet, har sluttet seg til en merknad som peker på at strekningen mellom Sandvika og Hønefoss er trafikkfarlig og har dårlig framkomst, og at det samme flertallet ber om en vurdering av dette i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.

Denne merknaden er også et viktig signal til det regionale initiativet som er tatt for å bidra til alternativ finansiering.

For at man ved neste rullering av NTP skal kunne prioritere E16 mellom Sandvika og Hønefoss, er det viktig nettopp å konsentrere seg om E16. Derfor kan sterk fokusering på Ringeriksbanen virke forstyrrende på dette arbeidet. Det er ikke bestandig det er klokt å ri to hester samtidig. Da kan man risikere å sitte uten både vei og bane.

På denne strekningen er det også et prosjekt som i første rekke er et miljøprosjekt, nemlig fjerning av veifyllingene ved Steinsfjorden. Flertallet har i denne sammenheng støttet dette prosjektet med en statlig ramme på 50 mill. kr. For det første er ikke dette nok, kostnadene ville være minst 70 mill. Videre vil jeg få understreke at grunnen til at regjeringspartiene ikke er med på dette forlaget, ikke er at man ikke ser nødvendigheten av og er positiv til opprydding av steinfillingene. Grunnen er at prosjekter av dette omfang er det ikke vanlig å omtale i NTP. Derfor sier regjeringspartiene i innstillingen at man er positiv til prosjektet og vil komme tilbake til det ved behandlingen av handlingsprogrammet.

Jeg registrer at ekstrasatsingen fra Arbeiderpartiet har fått det til å dryppe ekstra samferdselsmidler på de fleste regioner. Jeg har ikke noe imot at det blir mer penger til vei i mitt distrikt, men det blir å kaste blå i øynene på folk når Buskerud-representanten fra Arbeiderpartiet i samferdselskomiteen sier til lokalpressen at ekstrasatsingen skal finansieres med kommende skattelettelser. Det blir noe underlig å satse på at andre skal finansiere ens egne løfter med midler man i utgangspunktet er uenig i at man skal finne fram til. Jeg antar i hvert fall at dette betyr at representanten Eng ikke har tro på at Arbeiderpartiet kommer i regjeringsposisjon med det første, for da vil det jo ikke bli noen skattelettelser å finansiere Arbeiderpartiets løfter i forbindelse med NTP med.

Svein Roald Hansen (A) [14:52:40]: Når Høyres hovedtalsmann, Petter Løvik, i denne debatten advarer mot realismen i opposisjonens forslag om å bruke 22 milliarder kr mer bl.a. på vei og jernbane enn det Regjeringen foreslo, taler han kanskje av erfaring. Han representerer jo det største regjeringspartiet, som nå må erkjenne at de ikke greier å innfri særlig mange av løftene i Sem-erklæringen. De greier det ikke når det gjelder skattelettelsene, de greide ikke full barnehagedekning innen 2003, og de har ikke greid det på vei og jernbane.

Den økte satsingen Arbeiderpartiet legger opp til når det gjelder jernbaneutbygging, er helt nødvendig for å kunne bygge videre på den positive utviklingen NSB nå er inne i på mange strekninger. Det er viktig at kapasite-

ten bygges ut der hvor jernbanen har sitt største fortrinn, og hvor den kan avlaste et overbelastet veinett. Om lag åtte av ti som bruker toget, reiser i triangelet Oslo–Hamar, på Østfoldbanen og på Vestfoldbanen. Derfor er det først og fremst her det er viktig å bygge ut kapasiteten med nye dobbeltspor. Jeg håper det blir mulig å få flertall for dette også når de årlige budsjettene skal vedtas, selv om det i dag blir subsidiær støtte for rammene.

Jeg tror vi alle må erkjenne et kollektivt ansvar for at den nødvendige utbyggingen av jernbanens sporkapasitet ikke har kommet tidligere. Allerede på slutten av 1980-tallet sluttet Stortinget seg til planen om et sammenhengende dobbeltspor til Halden innen det århundreskiftet vi har bak oss. Så langt er dette dobbeltsporet ennå ikke nådd helt fram til Moss.

En ny giv for jernbanen kan imidlertid ikke erstatte utbygging av veinettet, heller ikke i de områder hvor jernbanen vil være et godt alternativ til bilen og avlaste veiene. Hovedstadsområdet er et stort veikryss og vil være det også om flere kan velge tog framfor bil. Det krever et moderne veinett, ikke bare av kapasitetshensyn, men også av trafikkmessige grunner – ja kanskje først og fremst av den siste årsaken.

Det er gledelig at innstillingen åpner for en ytterligere forsering av E6 gjennom Østfold, slik at veien kan stå ferdig i løpet av 2007 som opprinnelig planlagt, og for en forsering av E18-utbyggingen. Dette gjelder landets hovedårer ut og inn av landet, og er viktig for næringslivet i hele landet.

Representanten Odd Holten var skuffet over at Arbeiderpartiet ikke er med på regjeringspartienes positive merknad om sivil lufttrafikk på Rygge. Nå er det Regjeringen som er konsesjonsmyndighet, ikke Stortinget. Luftfartstilsynet har anbefalt konsesjon. Jeg føler meg trygg på at statsråden da innvilger konsesjon, men regjeringspartiene føler seg kanskje ikke like trygge på at det blir utfallet, siden de har hatt behov for å si det de sier.

Jan Olav Olsen (H) [14:55:39]: Nasjonal transportplan er et viktig dokument, ikke bare fordi det angir de nasjonale målsettingene for transportsektoren for årene framover, men også fordi dokumentet gir viktige signaler for viktige samferdselspolitiske tiltak utover det ganske land. Derfor er det få dokumenter som blir lest med så stor interesse som Nasjonal transportplan og samferdselskomiteens innstilling til den. Det letes med lys og lykte etter om ens veistubb eller jernbanestrekning er nevnt, og om det er gitt de nødvendige føringer for den ønskede framdrift.

Så også i mitt hjemfylke Aust-Agder. Aust-Agder er et fylke uten flyplass, derfor er vei og jernbane viktig, både som gjennomfartsårer og som intern kommunikasjon i fylket. For Aust-Agder er en god E18 av avgjørende betydning. E18 går gjennom hele fylket, fra øst til vest, og er den viktigste kommunikasjonsåren både internt i fylket, mot Kristiansand og videre vestover, og ikke minst mot Oslo og det sentrale Østlandet. En videre utbygging og forsert utbygging av strekningen Oslo–Kristiansand er derfor viktig. Jeg er svært glad for den bety-

delige økning som nå ligger inne til utbygging av denne strekningen. Fullføringen av firefelts vei gjennom Vestfold er viktig også for oss som bor lenger sør. At OPS-prosjektet mellom Grimstad og Kristiansand nå kan gjennomføres i første fireårsperiode, er svært gledelig etter mange års lokal diskusjon om traseen. Jeg er glad for at trasévalget nå er avgjort, slik at denne strekningen kan få den nødvendige kvalitet. Det er en strekning der det nesten ikke er gjort utbedringer siden 1960, og det har virkelig skjedd noe med både biltetthet og kjørevaner på disse årene. Jeg er også svært tilfreds med at komiteens flertall har funnet grunn til å nevne strekningen Tvedestrand–Arendal i innstillingen. Denne strekningen vil være en av de få, om ikke den eneste, som ikke vil ha tilfredsstillende standard ved utgangen av perioden. Ballen ligger nå hos de lokale planmyndigheter. De nødvendige avgjørelser og planvedtak må nå gjøres lokalt, slik at komiteens merknad om at Regjeringen skal komme tilbake til denne traseen ved neste rullering av NTP, kan bli virkeliggjort.

Jeg har som lokalpolitiker i Aust-Agder vært svært opptatt av sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Denne koblingen mener jeg er svært viktig for jernbanens framtid som viktig kommunikasjonsåre på Sørlandet. Koblingen, som skal skje med ny trasé mellom Porsgrunn og Gjerstad i Aust-Agder, blir sterkt støttet av Jernbaneforum Sør, med fem fylkeskommuner som pådrivere. En forutsetning for at denne koblingen kan komme i en ikke altfor fjern framtid, er bygging av Eidangertunnelen. De signaler som gis i innstillingen om oppstart av Eidangertunnelen i slutten av planperioden, er derfor ikke bare viktig for intercitytrafikken til og fra Skien, men også en forutsetning for videre planlegging og arbeid med koblingsbanen.

Siri Hall Arnøy (SV) [14:59:01]: Politisk mot og ledelse handler om å tørre å prioritere, ikke om å love alt og så ikke følge det opp. Samferdselsministeren stod for et godt eksempel på politisk mot i Nasjonal transportplan, der Regjeringen sier om E18 i Vestkorridoren fra Oslo til Asker:

«Samferdselsdepartementet prioriterer ikke statlige midler til dette prosjektet i planperioden. I stedet prioriteres investeringer som vil bedre kapasiteten i infrastrukturen på jernbane, for å legge til rette for økt andel kollektivtransport i nærtrafikken i Oslo-området.»

Vi kan altså ikke fortsette å planlegge som om stadig økende klimautslipp ikke fantes, og som om det var ubegrenset hvor mange biler det var plass til inn i Oslo by. Jeg registrerer at stortingsflertallet ikke har tort å være like modig som statsråden, men isteden kommer med noen uforpliktende formuleringer om at det jo hadde vært litt fint å få til noe med E18 i Asker og Bærum. Jeg trøster meg med at dette sannsynligvis bare vil bli et tomt slag i lufta. Men jeg synes det er synd at vi som ikke har penger til denne veien, ikke tør å si til innbyggerne i Asker og Bærum at dette faktisk ikke er et prosjekt vi ønsker, at vi ikke ønsker mer biler på denne veien, at vi faktisk ønsker å satse annerledes. Det hadde vært både ærligere og vist politisk ledelse.

Når så staten faktisk lover, må vi tørre å følge det opp. Vi har sett i forhold til Fornebu at staten har gitt klare løfter om banebasert kollektivløsning, og folk i Bærum venter for å se om staten har tenkt å gjøre det man har sagt. Her må vi få på plass en løsning.

For øvrig vil jeg slutte meg til representanten Heieren Hundhammers gode kommentarer i forhold til E16 og tilsvarende til representanten Bjørnstads i forhold til Kolsåsbanen, da sparer jeg salen for å gjenta dem.

Kari Lise Holmberg (H) [15:00:50]: I Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan ligger Eidangertunnelen inne, riktignok i annen planperiode, men med den viktige merknaden fra regjeringspartiene at det forutsettes et framtidig togtilbud i Grenland, og at intercity-triangelet fortsatt skal være Lillehammer–Halden–Skien.

Jeg vil gi ros til regjeringspartiene som har vært villige til å gi Grenland den forsikringen regionen både trenger og etterspør. Et framtidig jernbanetilbud til et byområde med 100 000 mennesker er en selvfølge. Grenland er Norges største industrielle cluster med stort behov for en bedret infrastruktur, der både vei, jernbane og havn må ses i sammenheng.

I Telemark har opposisjonen skapt den rene jubelstemningen ved sitt varslede forlik om Nasjonal transportplan. Jeg liker ikke å være gledesdreper, men må faktisk minne om at det er i de årlige statsbudsjettene de konkrete bevilgningene til Eidangertunnelen må komme. Når opposisjonen nå legger inn forventninger om større framtidige rammer enn regjeringspartiene, plikter de samme partiene å følge opp med økte årlige bevilgninger. Det gjenstår å se hva opposisjonen prioriterer når det kommer til stykket. Det gjenstår å se om de da blir enige, og hva de blir enige om. Fremskrittspartiet har tidligere ikke gitt særlig grunn til optimisme blant jernbanevenner, og det samme må jeg si om innlegget til Kenneth Svendsen i dagens debatt.

En moderne, rask og effektiv jernbane vil bidra til sterkere regional utvikling vest- og sørover gjennom Vestfold og Telemark. Eidangertunnelen er også en forutsetning for å effektivisere godsgjennomstrømmingen til og fra industrien, og eksporten og importen over Grenland havn ytterligere. Eidangertunnelen er dessuten en forutsetning for å få til en moderne og rask togforbindelse mellom Oslo og Agderbyene og Stavanger.

Jeg legger ikke skjul på at jeg gjerne skulle ha sett at vi hadde kunnet legge mer penger inn i Nasjonal transportplan. Planen er imidlertid realistisk fordi vi står fast på de økonomiske rammene Regjeringen har lagt opp til. Men det betyr likevel ikke at alt forblir slik planen sier. Skulle det i planperioden bli rom for større satsing på samferdsel, vil prosjekter kunne framskyndes. God infrastruktur er en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv. Samferdsel er en forutsetning for utvikling av landet. I det bildet må Eidangertunnelen ha en sentral plass. For oss i Høyre er det en helt klar målsetting å øke de framtidige bevilgningene til samferdselsformål ytterligere.

Jorunn Ringstad (Sp) [15:04:04]: Eg vil bruke dette treminuttsinnlegget mitt til å komme inn på nokre av dei andre samferdslesakene som er lagde inn i denne debatten.

Først til Imarsundprosjektet, som er det første prosjektet som skal byggjast der innsparde ferjetilskot og kapitalkostnader er ein del av finansieringsopplegget.

Det er mange år sidan samferdslekomiteen bad om at det skulle leggjast fram eit forslag til korleis denne finansieringsmodellen kunne gjennomførast. Difor er det skuledeleg i dag at vi skal vedta det første prosjektet som skal byggjast der denne finansieringsmodellen ligg inne.

Likevel vil eg gi uttrykk for at det kanskje undrar meg litt at det første prosjektet som blir lagt fram etter denne finansieringsmodellen, er eit prosjekt der Vegdirektoratet stiller spørsmål ved om nedlegginga av det aktuelle ferjesambandet kjem som ei direkte følge av bygging av Imarsundsambandet. Departementet har likevel skore gjennom og sagt at sidan dette er eit ynske frå lokalsamfunnet, så støttar departementet det. Det er i proposisjonen òg problematisert at det er vanskar med å fastsetje nøyaktig innsparing av ferjesubsidiar i det aktuelle prosjektet. Ei ny vurdering av dette vil ein komme tilbake til etter to–tre års drift. Men trass i at det går an å stille visse spørsmål ved dette prosjektet, så vil eg klart signalisere at Senterpartiet ser på dette som ein milepæl, og vi vil støtte forslaget om bygging av Imarsundprosjektet.

Så over til St.prp. nr. 62 for 2003–2004, den såkalla samleproposisjonen, og nokre få ord om Tromsøpakke 2.

Eg er glad for at det er eit fleirtal i komiteen som går inn for å vidareføre ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø. Dette er i tråd med ynsket frå lokale myndigheiter. Gjennom Tromsøpakke 2 vil ein få gjennomført viktige tiltak for trafikktryggleik, betring av miljøet og lagt betre til rette for miljøvennleg transport i Tromsø. Senterpartiet ville primært ha støtta lokale myndigheiter i deira ynska om åtte års innkrevjingsperiode, men innser at det ikkje er fleirtal for det, og går difor for fire år.

Heilt til slutt nokre ord om Namdalsprosjektet. I proposisjonen orienterer departementet om auka kostnadsoverslag og svikt i bompenginntektene for Namdalsprosjektet. Det er òg opplyst at Statens vegvesen har starta ein prosess mot kommunane og fylkeskommunen for å finne løysingar på situasjonen, og at departementet vil komme tilbake til Stortinget så snart det ligg føre lokale avklaringsar. Det er viktig at det offentlege bidraget til prosjektet blir slik som det er rekna med, slik at andelen blir akseptabel.

Det er òg viktig at endringane i kostnadsoverslaget og svikt i bompenginntektene for prosjektet ikkje fører til at prosjektet blir endra, slik at miljø- og tryggleiksalternativet blir valt bort.

Martin Engeset (H) [15:07:27]: Nasjonal transportplan er et viktig dokument. Det er derfor avgjørende at styringssignalene blir klare og tydelige, og at storting og regjering har en felles forståelse av hva det er flertall for, og at den opererer med sammenlignbare tallstørrelser.

Hvis så ikke er tilfellet, blir det tilnærmet umulig for Regjeringen i ettertid å forholde seg til Stortingets vedtak og prioriteringer. Det bygges verken vei eller jernbane med luftmilliarder eller monopolpenger.

På ett punkt har jeg behov for å utdype en merknad som Høyre og Kristelig Folkeparti står bak i innstillingen, nemlig det som gjelder prioriteringsrekkefølgen på de ulike investeringsprosjekter på Østfoldbanen. Skal dobbeltsporet Haug–Onsøy komme foran Mossetunnelen? Skal det lokale folkestyret ha noen mening, må sentrale myndigheter være lydhøre overfor entydige lokale råd i store reguleringsaker. I denne saken har lokale kommunestyre vært tydelige i mange år, likeså Østfold fylkesting. Det er Mossetunnelen som må komme først. Det er grunn til å minne om at Stortinget så tidlig som i 1997 bad departementet om å komme tilbake med forslag til hvordan man kunne løse tunnelalternativet kalt 2B i Moss. Denne saken befinner seg derfor på overtid.

Høyres stortingsgruppe har da også konkludert med at Mossetunnelen må komme foran Haug–Onsøy-prosjektet, gitt at prosjektet lar seg realisere innenfor en ramme på 942 mill. kr, slik det fremgår av Nasjonal transportplan. Og det gjør den, også etter departementets egne tall. For av de 1 360 mill. kr som er omtalt i innstillingen, utgjør selve tunnelen ca. 800 mill. kr. Det resterende er en ny stasjon og et uttrekkspor som Jernbaneverket angivelig har sagt nei til. En ny jernbanestasjon kan bygges ut og driftes av private interessenter, og følgelig er det ikke behov for å bevilge penger til dette særskilt. Jeg forventer at samferdselsministeren ved første anledning kommer tilbake til Stortinget med en prioritering og rekkefølge som følger opp de klare lokale vedtak.

Ellers registrerte jeg med interesse at representanten Svein Roald Hansen uttrykte glede over at denne innstillingen gjorde det mulig å kunne realisere ferdigstilling av firefelts E6 gjennom hele Østfold innen 2007, slik den opprinnelige planen var. Ja, det er mulig det foreligger flere opprinnelige planer, men den opprinnelige planen for den daværende Stoltenberg-regjering var jo at firefelts E6 gjennom Østfold skulle være ferdig tidligst i 2016 eller 2017. Slik sett hjalp det å få en ny regjering, og det er jeg veldig glad for. Jeg er også veldig glad for at det har blitt økt tempo i utbyggingen av E18, for E6 og E18 er de to viktigste samferdselsårene til og fra utlandet.

Inge Ryan (SV) [15:10:45]: Siden jeg begynte å følge med i politikken, har det vært få saker i min region som har engasjert så mye som det såkalte Namdalsprosjektet, med folkeaksjoner, massevis av demonstrasjoner, osv. Hvorfor har det såkalte Namdalsprosjektet skapt et så enormt engasjement i Namsos, en liten by med godt og vel 12 000 innbyggere? Jo, det var fordi man mente at et bomveiprojekt i en slik by som har svært beskjeden gjennomgangstrafikk, ikke var et realistisk prosjekt. For det første var man sjølsagt imot at man skulle ha bompenger der. Man mente også at det var et urealistisk prosjekt, og derfor startet man en aksjon for å få stoppet ideen om å få etablert dette bomveiprojektet.

Nå ble det vedtatt et prosjekt, med knapt flertall både i kommunestyre og i fylkesting, basert på en del tall som var kommet inn fra Statens vegvesen. Det var tall i forhold til utbyggingskostnader og tall i forhold til trafikkgrunnlag. De som drev denne aksjonen, satte store spørsmålstegn allerede da ved om tallene for trafikkgrunnlaget var realistiske. Men når staten har utredet, har man tillit til tallene, og det beslutningsgrunnlaget som lå på bordet, var det man hadde å forholde seg til. Så viser det seg når man er kommet i gang med prosjektet, at det for det første er store overskridelser på utbyggingskostnadene, og i tillegg er trafikkgrunnlaget langt mindre enn det som var forutsatt. Jeg tror at dersom de tallene hadde vært kjent i dag, ville antakelig både kommunestyre og fylkesting kunne ha fattet en annen beslutning i dette prosjektet, fordi det har ført til at innbyggerne i Namsos, hvis ikke staten griper inn, får en langt, langt større kostnad ved dette veiprojektet.

Nå har jeg registrert at statsråden har sagt til Stortinget at man setter spørsmålstegn ved om denne typen små prosjekter er egnet for bompengefinansiering. Det registrerer jeg med interesse, og jeg synes vi skal lære av det. Det kan godt hende at vi skal lære at slike små prosjekter bør vi for ettertida finansiere uten bompenger.

Derfor har jeg også tillit til at statsråden, når vi kommer til budsjettet, faktisk prøver å finne en løsning der Namsos-samfunnet tar sin andel som forutsatt da man gjorde vedtaket, og at staten er villig til å være med på den resterende del, slik at man kan gjennomføre dette prosjektet slik det opprinnelig var planlagt, og at man ikke kommer med en dårlig løsning der gang- og sykkelveier, støyskjerming og en rekke andre ting blir lagt til side, og der man bare bygger bru, tunnel og de aller mest nødvendige veiene.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [15:13:58]: Nasjonal transportplan bærer glade tiender til folk i Akershus og Oslo. Riktignok får de to fylkene bare 17 pst. av riksveimidlene, mens de burde hatt 25 pst. etter folketallet. Til gjengjeld skal det skje en gledelig jernbanesatsing på begge sider av Oslofjorden, til en pris av 5,7 milliarder kr. Dermed er vi i gang med fullføringen av firedobbelt spor mellom Oslo og Asker og mellom Ski og Oslo, inkludert Ski stasjon og Lysaker stasjon, som skal få Fornebu-banen påkoblet. Mellom Eidsvoll og Hamar skal det bygges stedvis parallelle spor, og Alnabruterminalen skal ombygges.

Større kollektivandeler inn og ut av Oslo betyr svært mye for bomiljøet i byen. Det gis en ramme på 22,5 milliarder kr til annen kollektivtransport, hvorav Oslo pleier å få brorparten. Totalt 2,6 milliarder kr skal brukes til gang- og sykkelveier. Summen av disse tiltak vil styrke det grønne element i Oslos byutvikling. Det er viktig ikke minst for barns oppvekstmiljø – i et antall av titusener – og er viktig for at familier også kan bo i de sentrumsnære områder av Oslo.

På veien skal E16 Vøyen–Bjørum fullføres, og prosjektet for Rv 150 Ulvensplitten–Sinsenkrysset skal starte i løpet av de første fire år. E6 ut av Oslo mot Østfold

skal fullføres med fire felt i løpet av de første fire år, og her skal vi planlegge Manglerudtunnelen, som er viktig for miljøet der ute. Det er også aktuelt med oppstart av Fossumdiagonalen.

Bjørvikatunnelen er innpasset i Nasjonal transportplan, og Mosseveien i tunnel som OPS-prosjekt er fremskyndet, slik at politiske vedtak skal kunne fattes i 2005. Disse to prosjektene vil åpne for å utvikle Harald Hardrådes, Sigurd Jorsalfars, Kong Sverres og Håkon Vs middelalderby i Bjørvika. Det gir spennende utviklingsmuligheter for kultur, hvor også Operaen skal tilpasses, og videre vil det også åpne for utviklingen av en fjordby, med næringsutvikling og med boliger. Det er et prosjekt i størrelsesorden 30 milliarder kr, hvis vi regner med Operaen.

I dag er det sol over Oslo.

Asmund Kristoffersen (A) [15:16:37]: Jeg er svært glad for at Arbeiderpartiet har lagt fram forslag om å øke rammene i transportplanen med 22 milliarder kr utover det Regjeringen foreslo. Jeg håper at dette får flertall i dag. Det gir mulighet for å se sammenhengen mellom verdiskaping i samfunnet og bedre og mer veg og jernbane.

Jeg er også glad for, som representant fra Møre og Romsdal, at det er stor oppslutning i Stortinget om å få til en økt satsing på rassikring. Jeg har tro på at en økt satsing på samferdsel generelt vil få betydning for flere prosjekter i mitt fylke. Mer penger til E39 Stavanger–Trondheim er viktig for hele Vestlandsregionen, det samme gjelder E136 Dombås–Ålesund. Jeg har merket meg at komiteen er opptatt av at en må få vurdert å få inn Tresfjordbrua ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Det gir grunnlag for at dette prosjektet kan realiseres i rimelig nær framtid.

I Møre og Romsdal arbeides det meget konstruktivt med et samarbeidsprosjekt for å få til raskere løsninger på nødvendige veg- og tunnelprosjekter. Samspleis AS og Sunnmøre Veginvest AS er meget gode samarbeidsprosjekter som forhåpentligvis i kraft av sin viktighet kan løses gjennom kommende rulleringer av NTP. I dette inngår en helt nødvendig opprustning av Rv 70 fra Kristiansund til Oppdal.

Stortinget legger i dag også noen premisser – ser jeg ut fra innstillingen – for å få gjennomført et meget viktig tunnelprosjekt mellom Kristiansund og Averøya. Det er selvsagt ikke nevnt i innstillingen, men det er viktig at en ikke setter noen absolutte grenser for innkrevingsperioden for bompenger, men at det for dette prosjektet, og kanskje også andre prosjekter, kan settes en periode på rundt 20 år. Det er saker som vi må komme tilbake til.

Det er også viktig, mener jeg, det som blir sagt om kalkulasjonsrenten, at den settes slik at gode prosjekter, som dette jeg nevnte her, ikke stoppes. Det er gledelig at samferdselskomiteen tar dette spørsmålet opp på generelt grunnlag.

Autopassordningen må også innrettes slik at gode fergeavløsningsprosjekter med høy andel persontransport kan realiseres. Averøytunnelen er et godt eksempel på det.

Gjermund Hagesæter (FrP) [15:19:52]: Investering i veg er både viktig og fornuftig. Betre vegar vil redusere transportkostnadene for næringslivet, det vil redusere tallet på trafikkulykker, og det vil redusere transportkostnadene for folk flest og gjere pendling enklare. Derfor er veg kanskje ei av dei beste investeringane vi kan føreta. Eg er glad for å tilhøyre eit parti som tek desse utfordringane på alvor, og at ein ønskjer å investere i vegar utan å tyne bilistane med bompengar.

Staten tek i dag inn bilrelaterte avgifter som er fleire gonger større enn det som går ut att til både vegbygging, vegvedlikehald og vegadministrasjon, og derfor burde det vere unødvendig å finansiere ved hjelp av bompengar.

Mange vegprosjekt og bruvsprosjekt har dei siste åra blitt bortimot fullfinansierte med bompengar. Frå Hordaland vil eg nemne to prosjekt, Askøybrua, som blei bompengefinansiert med 93 pst. frå bilistane, og Nordhordlandsbrua, der bilistane måtte betale endå litt meir, 95 pst. Derfor er det spesielt urimeleg at det i dette området er planlagt nye bompengeprojekt med bortimot fullfinansiering med bompengar. Då siktar eg m.a. til E39, der det er planlagt lang tunnel mellom Nyborg og Nordhordlandsbrua, og der Vestlandsråd planlegg – det ligg planar ute – at 80 pst. av dette skal finansierast med bompengar. Det er på mange måtar ein provokasjon mot bilistar i dette området, som er blitt belasta med bompengar og førehandsbompengar frå tidleg på 1960-talet. Men denne tunnelen er eit viktig prosjekt, han vil korte ned reisetida frå Nordhordland til Bergen, og altså på heile Kyststamvegen, med nesten ti minutt, som sjølvsagt vil ha mykje å seie for næringslivet.

Men det er ikkje berre korte, gode vegar og korte avstandar som er viktig. Det som tel for næringslivet, er å halde kostnadene nede totalt sett. Det er alfa og omega for å vere konkurransedyktige. Dersom ein skal kjøre eit vogntog frå Trondheim til Stavanger, via Ålesund og Bergen, kostar det pr. i dag 5 500 kr i bompengar og ferjekostnader. Skal ein returnere òg, vil det bli 11 000 kr tur/retur. Dette kjem altså i tillegg til høge drivstoffutgifter og høge bilkostnader. Det er viktig at ein er observant på dette, og at ein ikkje legg på nye kostnader som gjer at næringslivet taper i konkurransen.

Geir-Ketil Hansen (SV) [15:23:08]: Som ordfører for sak nr. 2 har jeg bedt om ordet for å si noen få ord om Eiermeldingen til Avinor.

Det er bred enighet i komiteen om at det overordnede formålet med Avinor er tilrettelegging for sikkerhet og miljøvennlig og effektiv luftfart i hele landet. Avinor står foran store utfordringer i årene som kommer, når det gjelder investeringer i sikkerhet. Det gjelder både i forhold til security på samtlige flyplasser og når det gjelder nye krav til utforming av flyplassene på kortbanenetet. I den sammenhengen viser en samlet komite til at den analyse som Luftfartsverket gjorde i 2000, viser at den enkeltinvestering som ville gi best sikkerhet på kort sikt, er å innføre glidebaner ved innflygning til flyplassene. Komiteen forutsetter at både Regjeringen og Avinor gir dette arbeidet prioritet.

Når det gjelder Samferdselsdepartementets økonomiske styring av Avinor, understreker en samlet komitee dersom Avinor skal makte å håndtere de store investeringene i oppgradering av sikkerheten i årene som kommer, må selskapet gis stabile og langsiktige rammebetingelser.

Regjeringen har for inneværende år og også for neste år varslet at når det gjelder rammen for kjøp av tjenester på kortbanenettet, er den ensidig fastsatt av departementet, mens det fra og med 2006 skal forhandles med Avinor. For framtiden må det etableres en modell for forhandlinger. Det gjør departementet med andre statlige infrastruktursselskap.

Mindretallet, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, ønsker en langsiktig rammeavtale med Avinor, slik som det departementet har med NSB.

Komiteen har diskutert forholdet rundt kryssubsidieringen av Avinor. Kryssubsidiering har vært fundamentet for finansiering av flyplassene i Norge. Komiteen har valgt å utsette denne problemstillingen til Regjeringen kommer tilbake med en egen stortingsmelding om momssystemet innenfor samferdselssektoren.

Når det gjelder det store omstillingsprogrammet «Take-off-05», deler komiteen seg i et flertall og et mindretall. Men en samlet komitee understreker at sikkerheten må gis høyeste prioritet, og ingen omstillingstiltak kan gjennomføres før sikkerheten er godt nok ivaretatt, og før tiltakene er godkjent av Luftfartstilsynet.

SV har konkludert med at flysikkerhetstjenesten i Avinor bør skilles ut og legges som en egen forvaltningsenhet under Samferdselsdepartementet. Vi har ment at det er feil at det som går direkte på flysikkerheten, skal organiseres i et aksjeselskap. Det bør legges under direkte politisk kontroll.

Med dette tar jeg opp SVs forslag i sak nr. 2.

Presidenten: Representanten Geir-Ketil Hansen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Ingmar Ljones (KrF) [15:26:13]: Vi som er opptekne av næringsutvikling, verdiskaping, velferd, trygge butilhøve og miljøriktig utvikling, ser kor viktig god transportutvikling er. I Kristeleg Folkeparti er vi glade for at miljø og tryggleik har fått så stor plass både i meldinga og i innstillinga.

Eg er glad for at kollektivtransporten er så høgt prioritert. Målsetjinga om at ein større del av transporten skal over på jarnveg og sjø, må følgjast opp. Utbygging av jarnvegsnettet og hamnestrukturen som no blir fastlagd, legg eit godt grunnlag for dette.

I mitt eige heimfylke er det teke med mange positive transporttiltak i planen. Realiseringa av prosjekta som er omtalte i NTP, vil gi betre grunnlag for utvikling, både i distrikta og i sentrale delar av Hordaland.

Næringslivet på Vestlandet har sterkt eksportretta aktivitet og er avhengig av gode transporttilhøve. E39 vil binda Vestlandet betre saman som ein sterk næringsregion med stor verdiskaping.

Det har vore interessant å følgja utviklinga av Bergensprogrammet, som er blitt til gjennom truge arbeid i

mange år. Effektiv og miljøriktig kollektivtransport er viktig for Bergen og omlandet. For oss er bybana svaret på kollektivtransportutfordringane i byen. Ferdig utbygd kan bybana utgjera ryggrada i kollektivtransporten i Bergen.

Ringveg vest vil avlasta sentrale område i Bergen for unødvendig gjennomgangstrafikk.

Skansentunnelen vil avlasta Bryggen i Bergen. Vi har eit felles ansvar for å hegna om og ta vare på denne unike kulturskatten. Å få biltrafikken bort frå Bryggen og inn i fjellet vil vera eit viktig tiltak for å redusera belastninga på grunnen og bygningsmassen.

Jarnvegen kan få dobbeltspor og avvikla intercitytrafikken, og vegtunnelen gjennom Ulrikken, som no har fått arbeidstittelen «Arnatunnelen», kan realiserast med bompengar. Denne vegtunnelen vil korta kjørelengda aust–vest mellom Arna og Bergen sentrum med 15 km. Det vil redusera drivstoffbruket med fleire millionar liter, redusera kjøretida og redusera forureininga og trafikkbelastninga i Åsane, som i dag har stor unødvendig gjennomgangstrafikk.

For å kunna realisera trafikktiltaka som er omtalte i prioritert rekkjefølgje i NTP, er det viktig med samarbeid og samhald lokal og regionalt.

Vi fekk eit godt døme på samarbeid då fylkesordførane i vestlandsfylka presenterte sine felles prioriteringar for aktuelle transportprosjekt. Eg har også med glede registrert viljen til samarbeid internt i fylket. Dette lovar godt for framtida.

Arne Lyngstad (KrF) [15:29:30]: I denne debatten har vi hørt at det er uløste samferdsels- og transportbehov i alle fylker. Slik er det også i mitt fylke, Nord-Trøndelag. Namdalsprosjektet er ett av dem, og jeg er glad for at Regjeringen nå vil forhandle med de lokale myndighetene for å finne fram til en løsning.

Det er imidlertid et prosjekt jeg er glad for nå kommer i begynnelsen av første planperiode. Det gjelder utbedring med tunnel gjennom Gevingåsen på Nordlandsbanen og Trønderbanen. Denne tunnelen øker kryssingsevnen og korter ned reisetiden på Trønderbanen. Slik bidrar jernbanen til å binde sammen Nord- og Sør-Trøndelag til en felles, effektiv arbeidsregion.

Desto mer skuffet er det grunn til å være over Fremskrittspartiet, som vil stryke dette prosjektet, i beste fall skyve prosjektet langt fram i tid. Her motarbeider Fremskrittspartiet Trøndelags interesser og hindrer framveksten av en felles arbeidsregion. Vi trenger en mer integrert region i Midt-Norge, og Regjeringen vil gi et godt bidrag gjennom å bygge Gevingåsen tunnel i neste planperiode.

Av og til kan en sitte på bakerste benk og lure på om vedtakene Stortinget fatter, vil bli gjennomført. I dag er det grunn til å lure på det. Nasjonal transportplan er ikke noe budsjettvedtak. Det er et planleggingsdokument. Men ute i fylkene har Arbeiderpartiet markedsført at det vil komme en rekke nye prosjekter utover det Regjeringen har foreslått, fordi flertallet i Stortinget vil bruke mer penger. Slik er det skapt forventninger, men vil de bli

innfridd? Når jeg ser på hvem som står bak flertallet, trekker jeg den konklusjon at Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet neppe vil samarbeide om de årlige statsbudsjettene i årene framover. Dermed vil ikke flertallet klare å finansiere de nye prosjektene. Likevel har Arbeiderpartiet lovet noe for neste valgperiode som de helt sikkert vil forsøke å gjennomføre hvis de kommer i posisjon. Men da må vi se løftene i transportplanen i sammenheng med løfter på andre sektorer.

Jeg betviler ikke samferdselspolitikernes gode vilje. Men når jeg ser på hva Arbeiderpartiet har lovet innenfor andre sektorer, øker min tvil. 3–4 milliarder kr til kommunene, 2 milliarder kr til samferdsel, 1–2 milliarder kr til sykehusene, 1 milliard kr til kultur og nesten 1 milliard kr til skole i økt timetall. Da har jeg ikke nevnt at Arbeiderpartiet også støtter å gi lærerne 2–3 milliarder kr til kompetanseheving over noen år. Dette tilsvarer de årlige økte rammene med mellom 8 milliarder kr og 10 milliarder kr. Det skal finansieres med dagens skatte- og avgiftsnivå.

Fordelen med å sitte på bakerste benk er at man har god utsikt og kan observere det som skjer. Jeg trekker den konklusjon at samferdselspengene Arbeiderpartiet nå lover, fortsatt er svært usikre. Dagens vedtak forplikter ikke mer enn at det er en prioritering av ulike prosjekter – altså et plandokument. Finansieringen kommer først i de årlige budsjettvedtak, men da er forventningene allerede skapt.

Carsten Dybevig (H) [15:32:46]: I Norge mangler det bortimot 90 mil motorvei i forhold til trafikkgrunnlaget. Det er da særlig viktig at NTP inneholder lovnader om å forsere utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold. En forsert utbygging er helt nødvendig, sett i lys av de enorme trafikkproblemene som finnes i Østfold. Kilometervis med køer langs E6 og mange unøvendige dødsfall og lemlestelser har vært tilstanden i en årrekke, som følge av alvorlige trafikkulykker.

80 pst. av gods- og biltrafikk inn til Norge kommer gjennom Østfold. Næringslivet er avhengig av å ha raske utførselsveier ut av Norge for sine varer. Store ekstra transportkostnader i forhold til konkurrentene i Europa har dessverre vært hverdagen for næringslivet, alt som følge av ufremkommelighet på mangelfullt utbygde veier.

Det er gledelig å se at firefelts E6 sikres ferdigstilling innen 2009 gjennom Østfold. Avhengig av en del forutsetninger knyttet til fremdriften i finansieringsplanen og det fysiske planarbeidet lokalt, kan veien stå ferdig i 2007. Dette sikres gjennom 2 milliarder kr i perioden 2006–2009. Det er gledelig at transportkorridoren mellom Oslo og Svinesund er svært høyt prioritert, med en samlet investeringsramme på 6,6 milliarder kr til både vei og jernbane i tiårsperioden.

At E18 sikres betydelig mer penger enn tidligere forutsatt, 260 mill. kr i perioden 2006–2009 og hele 1 050 mill. kr i hele tiårsperioden, gir rom for både fullføring av ny E18 forbi Askim og fremskynding av strekningen mellom Momarken og Askim, med oppstart i de fire første årene. Utbygging av E18 vestover fra Askim skjer i siste del av planperioden.

For bare tre år siden så situasjonen svært mørk ut for Østfold. Det var dystre utsikter med hensyn til å få ferdigstilt E6 og E18 innen 2015. På tre år er situasjonen snudd på hodet. Viktige avklaringer er nå gjort i forhold til fremdriften og finansieringen av E6 og E18.

Samferdselsdepartementet har laget en analyse av kostnadene ved en tunnelloøsning i Moss. Den inneholder bl.a. et kostnadsoverslag på tunnel til 800 mill. kr, jernbanestasjon til 400 mill. kr og andre tilpasninger til 160 mill. kr – totalt 1 260 mill. kr. Det er stor dissens mellom de lokale initiativtakerne og departementet om kostnadsoverslaget. Anbudskonkurranser og private løsninger kan redusere dette beløpet betraktelig, påpeker de lokale kreftene. Det ville være greit om departementet og de lokale myndigheter var omforent med hensyn til tallbegreper og størrelser.

Jernbanen, slik den er i dag, er en hindring for nærings- og byutvikling i Moss. Det er derfor viktig for ministrene her i dag å registrere at lokale myndigheter og næringsliv i samarbeid har utarbeidet en plan for hvordan jernbanemarerittet i Moss kan bringes til opphør.

Til sist vil jeg nevne viktigheten av å gi konsesjon til sivil luftfart på Rygge. Flyplassen vil bli et supplement til hovedflyplassen og gi innbyggerne i Østfold en nærflyplass, slik samtlige andre fylker i dag har. En sivil lufthavn har vært et av fylkets mest prioriterte infrastrukturprosjekter i fylkesplanen. Tidligere har Regjeringen understreket hvor viktig den sivile lufthavnen på Rygge vil bli for en balansert befolkningstilvekst på Østlandet.

Jan Tore Sanner (H) [15:35:57]: Det er gledelig med et så stort engasjement i samferdselsdebatten. Det er ingen tvil om at gode vei- og baneløsninger er avgjørende for både verdiskaping og bosetting i hele landet.

Debatten bærer preg av en stor konkurranse om mange og gode prosjekter. Under debatten om prosjektene ser vi også et dypere ideologisk skille mellom Arbeiderpartiet på den ene siden og regjeringspartiene på den andre. Mens regjeringspartiene er opptatt av å få mer vei og mer bane ut av pengene gjennom modernisering, gjennom konkurranseutsetting og gjennom mindre byråkrati, eller for å låne Petter Løviks ord, fra skrivebord til gravemaskin, ser vi på den annen side Arbeiderpartiet, som ønsker å stoppe moderniseringen og kompensere manglende modernisering med å bruke mer penger.

Jeg ønsker å gi Oddbjørg Ausdal Starrfelt honnør for hennes ærlighet. Hun sier at de 22 milliarder kr som man ønsker å bruke mer til vei og bane, dem skal man få inn gjennom å øke skattene. Da tar man på den ene siden og legger forholdene til rette for næringslivet gjennom å bygge mer vei, men samtidig øker man skattene og rammer rammebetingelsene for de samme bedriftene.

Det er ikke noen tvil om at dette vil føre til skatteøkninger, fordi de 12 milliarder kr som regjeringspartiene har lovet i skattelettelser i neste periode, har Jens Stoltenberg allerede brukt opp tre eller fire ganger, slik at dette kan utelukkende bety økte skatter for folk flest og økte skatter for næringslivet.

Når jeg velger å ta ordet, er det også på bakgrunn av representanten Vidar Bjørnstads visitt til meg og Høyre når det gjelder mitt og Høyres engasjement for å få en løsning på vestkorridoren E18. Jeg er svært glad for at regjeringspartiene og Arbeiderpartiet nå står samlet i å påpeke at vi har en trafikal og miljømessig utfordring i forhold til E18. Man viser også til at det finnes et alternativ med en miljøvennlig E18-løsning. Men det er ingen tvil om at det har vært mange motkrefter. Representanten Vidar Bjørnstads parti har vært en av motkreftene lokalt, på fylkesplan og sentralt. Jeg er glad for at dette nå er historie, og at Arbeiderpartiet har gått sammen med regjeringspartiene og Høyre i å peke på behovet for en løsning når det gjelder E18.

La meg til slutt utfordre Fremskrittspartiet. Vi har fremmet et forslag, nr. 4, hvor vi peker på at det må være en bedre fordeling mellom vei og bane enn det Arbeiderpartiet har gått inn for. Mitt spørsmål til Fremskrittspartiet er: Er det slik at man nå både støtter sosialistenes inndekning av økte samferdselsmidler og sosialistenes fordeling? Hvis det blir mer penger, vil Fremskrittspartiet få mer til vei hvis man støtter vårt forslag nr. 4.

Lena Jensen (SV) [15:39:11]: Jeg vil henlede oppmerksomheten over på Innst. S. nr. 222 for 2003-2004 og Tromsøpakke 2, som i dag skal vedtas – en viktig sak for Tromsø og Troms fylke. Fra Tromsø kommune og Troms fylkeskommune var det sagt at det var en til dels annerledes pakke. De ønsket høyere investeringer fra staten. De ønsket en 80 pst. satsing på myke trafikanter og miljøtiltak og 20 pst. satsing på bil. Tromsøpakke 2 skulle være en videreføring av Tromsøpakke 1, men denne gangen var det de myke trafikantenes tur. Vedtaket som blir fattet i Stortinget i dag, er en fordeling på femti-femti mellom bil og myke trafikanter.

Jeg er svært lei meg for at forslaget som i dag blir vedtatt, mangler den store miljøprofilen og de myke trafikantenes vinkling som det kunne ha hatt. Vi kunne ha brukt muligheten til å få fullført en rekke gang- og sykkelveier, som hadde vært nødvendig for Tromsø kommune. På den annen siden er jeg glad for at man i dag vedtar Tromsøpakke 2, endog noe vingeklippet.

NORUT Samfunnsforskning har evaluert ordningen med den lokale bensinavgiften. 75 pst. prioriterer dette framfor bom. Dessuten må de nok lete både lenge og vel før de finner større oppslutning om en avgift. Det er fordi man ser og har sett resultatene, den rimelige administrasjonen, og man opplever også en liten handelslekkasje. Derfor er jeg svært glad for at avgiften gis mulighet til en forlengelse på fire år, selv om det hadde vært mer fornuftig om det hadde vært åtte år. Allikevel er dette et stykke på vei.

SV mener at bensinavgiften burde vært fritatt for merverdiavgift, på lik linje med bompengordningen. Men vi aksepterer refusjonsforslaget som blir vedtatt i dag. Jeg mener at dette er en ordning som skaper unødvendig mye byråkrati.

Jeg håper Stortinget i framtiden vil premiere kommuner som ønsker å satse på myke trafikanter og på miljø.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [15:41:40]: Eg har lytta til store delar av debatten i dag, frå kontoret. Eg har med undring merka meg både komiteleiar Petter Løvik si raljering over fleirtalsforslaget, statsråden sitt unnnvikande svar då Jorunn Ringstad etterlyste behovet for vegvedlikehald, og saksordførar Oddbjørg Ausdal Starrfelt si openberre manglande forståing for kva for heilt spesielle utfordringar og meirkostnadar innbyggjarar og næringsliv i ferjefylka har.

Senterpartiet føreslo 30 milliardar kr meir enn Regjeringa for kommande periode. Eg vil minna Høgre om at Petter Løvik sitt eige parti har lagt fram ei skisse på 12 milliardar kr i skattelette. Det meste er til dei som tenner over 350 000. 12 milliardar kr i ti år er altså 120 milliardar kr. Høgre i vestlandsfylka, ført an av m.a. fylkesordførar Bergsaker i Rogaland, frå Høgre, har bedt om auka rammer. Næringslivet understrekar det same. Betre logistikk framfor skattelette var bodskapen frå tre næringslivsleiarar etter kvarandre då Rogaland-benken i vinter møtte NHO.

Vestlandssamarbeidet har vore i Stortinget for å fortelja at dei prioriterer kyststamvegen. Men dei er nøye med å understreka at dette ikkje skal gå på kostnad av indre strøk. Senterpartiet sitt forslag ville for planperioden ha medført 790 mill. kr. til det sekundære riksvegnettet i Rogaland. I tillegg ville det ha vore midlar til stamveg, jernbane og ferjer, og på same vis midlar til dei andre vestlandsfylka.

Det er for oss ein stor tankekross at det i dag faktisk blir operert med tal som 8 000–10 000 ledige innan anleggssektoren, som kunne ha vore sett i arbeid med å byggja landet. Vi synest det er ille at vi ikkje skal tenkja meir langsiktig og investera på noko lengre sikt. Det er rett, som Jan Tore Sanner seier, at dette handlar om ideologi. Det handlar om om vi skal leggja opp meir og meir av felleskostnadene våre i eigendelar og bompengar, eller om vi skal finansiera meir ved å la vera skattelette.

Lat meg understreka: Det er viktige prosjekt i indre strøk av Vestlandet som fortener merksemd: Ryfast, Finnfast og Hardangerbrua. Det er folk der som i årevis har bore store meirkostnader, som framleis opplever kolonnekøyring og nattestengde vegar, og som fortener ei betre framtid, til beste for fellesskapet.

Heidi Sørensen (SV) [15:45:03]: Jeg tar ordet, ikke for å forlengte debatten, men for å rette opp tre inkurier som har sneket seg inn i innstillingen. Det gjelder side 99, tredje avsnitt i første kolonne. Der har SV falt ut av flertallet. Vi skal være med i flertallet i komiteen.

Så gjelder det side 118 andre kolonne, avsnitt åtte. Der har SV også falt ut.

Så gjelder det side 133 andre kolonne, sjetten avsnitt, som er en merknad fra Arbeiderpartiet. Der skal SV stå sammen med Arbeiderpartiet.

Jeg har lyttet til debatten, som har vært lang. Det har vært mange som har ment noe. Slik er det når man debatterer samferdsel.

Jeg er glad for at vi har kommet fram til at det skal stemmes subsidiært, slik at vi kan få en flertallsinnstil-

ling til grunn når det skal lages handlingsplaner. Det skaper minst usikkerhet.

Bare for å gjøre det enkelt for representanten Svendsen fra Fremskrittspartiet vil jeg understreke at en forutsetning for en subsidiær stemmegivning er at forslag nr. 4, fra Høyre og Kristelig Folkeparti, først faller. Saksordfører har bedt om en voteringsrekkefølge som gjør det mulig først å stemme over forslag 4. Jeg vil også gjenta det ønsket. Det er faktisk slik at hvis Høyre vil ha mer penger til vei, får Høyre foreslå det. Så enkel er egentlig den saken.

Så til alle som har snakket om usikkerheten. Det eneste som er sikkert, er at velgerne skal få si sitt. Det er ingenting dette stortinget vedtar, som er helt upåvirket av at det i 2005 skal være et valg. Jeg er egentlig lykkelig over den situasjonen, for da kan vi få et samferdselsvalg i mange fylker. Det tror jeg er bra. Jeg tror at de fleste velgerne utmerket godt vet hva de forskjellige partiene står for, og kan bruke stemmeseddelen sin til å få igjennom den satsingen de selv vil. Brenner du mest for jernbane og kollektivtransport, stemmer du SV. Vil du asfaltere Norge, stemmer du Fremskrittspartiet. Det skulle ikke være så vanskelig. Det er lett for folk å velge.

Med disse små bemerkningene takker jeg for debatten.

Presidenten: Presidenten ser at det fremdeles er representanter som tegner seg på talerlisten. I anstendighetens navn bør vi bli ferdig til kl. 16. Da vil stortingsmøtet være ferdig klokka 12 i natt, og da begynner Odelstinget. Jeg bare nevner det.

Steinar Bastesen (Kp) [15:48:19]: Når nesten alle representantene har vært her oppe og sendt sin obligatoriske hilsen hjem, vil jeg komme med noen overordnede betraktninger.

Før valget i 1997 var det opposisjonen som fikk gjennomslag for en større økonomisk satsing i samferdselssektoren. Den daværende regjering, som var utgått fra Arbeiderpartiet, ville ikke akseptere. Opposisjonen vant saken. Transportplanen ble behandlet, men da Bondevik etter valget kom i regjering og skulle ha det første statsbudsjettet igjennom i Stortinget, ble det støttet av Fremskrittspartiet og Høyre. Og det ble bevilget mindre til samferdsel enn det Arbeiderpartiet i utgangspunktet hadde lagt opp til i sitt forslag til Nasjonal transportplan. I alle år siden har bevilgningene til samferdsel vært lavere enn hva dagens regjeringspartier og Fremskrittspartiet gikk til valg på i 1997. I halvparten av disse årene har Fremskrittspartiet vært støtteparti for skiftende regjeringer. Hvor stor troverdighet har det i forhold til partiets presentasjon av seg selv som samferdselsparti?

I dag er situasjonen parallell med 1997. Opposisjonen vinner avstemningen om en transportplan som trenger større investeringer enn det Regjeringen har lagt opp til. Men samtidig sier Arbeiderpartiet at de økte investeringene kan finansieres innenfor trange budsjetttrammer ved omprioriteringer som ikke er angitt nå. Hvor stor troverdighet har da vedtaket om transportplanen? Er det sym-

bolvedtak til bruk i valgkampen, og som legges i skuffen når virkeligheten kommer etter valget? Vi vet at dagens regjeringspartier i økende grad overlater finansiering og vedlikehold av utbygging av vegnettet til brukerne gjennom flere bomringer. Får de viljen sin, vil det i løpet av kort tid være minst én bomring i hver kommune. Får Arbeiderpartiet regjeringsmakt etter valget og må samordne sin politikk med SV, er jeg redd at dagens vedtak blir ren symbolpolitikk, ikke reell politikk.

Kystpartiet ønsker et bomfritt Norge. Vi tror at det er en langsiktig investering som våre etterkommere vil ha større glede og nytte av enn enda flere aksjer i Coca Cola. Et bomfritt Norge betyr bedre konkurransevne for næringslivet, og dermed større mulighet for en næringsvekst som kan bedre velferdssamfunnet i framtiden. Kystpartiet gir støtte til alle gode investeringer i samferdsel, men skal samferdselsårene i Norge få den kvalitet som landet trenger, da trengs det en milliardsatsing over de neste årene, som ikke må forhandles bort i de årlige budsjettforhandlingene. En slik bred enighet finnes det ikke i noen av blokkene. La oss håpe at det blir mulig etter valget i 2005.

For øvrig går Kystpartiet imot at vi skal selge Norge bit for bit.

Kenneth Svendsen (FrP) [15:51:33]: Det var ikke meningen at jeg skulle ta ordet mer i denne saken, men Sanner klarte å få meg til å gjøre det allikevel.

Hvis vårt forslag til vedtak hadde blitt vedtatt i dag, hadde det spart Norge for 340 dødsfall de neste ti årene. Det hadde spart nordmenn for 480 lemlested i trafikken de neste ti årene. Det vil ikke Regjeringen være med på. Det er særdeles viktig for oss å få ned de dødstillene. Jeg registrerer at Sanner ikke er så opptatt av det.

Vi har i vårt forslag gått inn for full utbygging av E18 gjennom Sanners fylke, Akershus, uten bompenger. Vi har foreslått full utbygging av E6 med firefelts vei fra Svinesund til Trondheim. Vi har foreslått full utbygging av tofelts motorvei fra Trondheim til Kirkenes. Så hevder altså Sanner, som er leder for regjeringsfraksjonen i finanskomiteen, at Fremskrittspartiet er for skatteøkning, sammen med Arbeiderpartiet. Jeg lurer på om Sanner ikke har deltatt i behandling av revidert nasjonalbudsjett og statsbudsjettene tidligere, når han kan komme med en slik oppsiktsvekkende uttalelse.

Så sier han at vi må vise til inndekning i NTP. Nå har jeg vært med i behandlingen av NTP i flerfoldige dager og flerfoldige kvelder, der vi har skrevet om NTP, og vi har behandlet NTP i komitemøter gang på gang på gang. Jeg har ikke hørt én fra regjeringspartiene som har kommet med noe forslag om diskusjon om inndekning. Hvis ikke Sanner, som er såpass sentral i finanskomiteen, vet at inndekningen blir ordnet ved behandlingen av de forskjellige budsjettene, da har både Regjeringen og Høyre en jobb å gjøre med Sanner.

Det er også interessant at representanten Sanner, som er leder av den fraksjonen som jeg har nevnt, kommer hit og tar ordet i denne saken, der hans medrepresentanter sier at når vi behandler dette som til slutt blir et flertalls-

forslag, er det et «luftslott» som er uvesentlig. Det er interessant å se at finanskomiteen legger så stor vekt på å delta i behandlingen av luftslott som den gjør. Kanskje det ikke er et luftslott allikevel.

Når det gjelder forslag nr. 4, står det her at «dersom det i planperioden blir høyere årlige budsjetttrammer enn planrammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004)», skal man ha en relativ fordeling. Det vil si at hvis Fremskrittspartiet får makten om fire år, skal vi ha relativ fordeling mellom vei og jernbane. Det skal vi ikke ha. Vi skal ha mye mer til vei. Derfor stemmer vi selvfølgelig imot forslaget.

Presidenten: Representanten Svendsen bør for ettertiden prøve å unngå å tale direkte til sine medrepresentanter i Stortinget.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [15:54:47]: Eg vil takka for debatten så langt, mot slutten.

Eg har tre kommentarar til nokre konkrete innlegg før eg seier noko generelt. Eg tykkjer det er så fantasilaust frå Høgre og Sanner å snakka om modernisering berre som konkurranseutsetjing og omgjering til aksjeselskap. Det er jo mange andre måtar å modernisera på også. Dersom ein ser på dei bedriftene som er representerte her i losjen i dag, er det mange av dei som har omstilt seg som reine statsbedrifter – år etter år og gong etter gong – og det trur me det går an å halda fram med utan å konkurranseutsetja alt.

Så er det dette med riksvegsferje. Ja, eg har forståing for at det er ekstra kostnader, men eg har litt mindre forståing for det no når me har fått bompengar på andre vegar også.

Og så er me i hop med Senterpartiet og seier at eventuelle innsparingar ved konkurranseutsetjing – og eg understrekar *eventuelle* – skal gå til betring av tilbodet og eventuelt redusering av takstane.

Så til representanten Sahl. Eg trur han må ha sett seg i spegelen. Han snakka om sårheit. Men eg kan ikkje forstå kvar den sårheita er i Arbeidarpartiet i dag. Tvert imot tykkjer eg me struttar av godt humør og sjølvtilitt over heile linja. Me er veldig nøgde.

Så vil eg koma med ei lita åtvaring. Når me som politikarar ikkje trur på kvarandre, ikkje trur at me meiner det me lovar, er me med på å skapa politikarforakt. Den politikarforakta rammar ikkje berre dei andre, men også ein sjølv. Så når regjeringspartia tykkjer dei har vore glimrande med omsyn til å få plassert omgrepet «luftmilliardar» i nokre av landets aviser, rammar dei ikkje berre oss andre, men dei rammer òg seg sjøve, for dei vert ramma av politikarkritikk.

Så til dette med plan og budsjett. Me har planar på mange område. Det er aldri felles inndekning. Ein kunne tru at Høgre meinte at når dei var med i eit kompromiss, eit forlik, ei subsidier stemmegjeving som gav fleirtal

for planar, var det verkelege pengar, men når andre gjer det, er det ikkje verkelege pengar. Dette heng altså ikkje på greip. Anten må me avvika heile planinstituttet, eller så må me tru på planane og ikkje sjøve vera dei fyrste til å undergrava dei. Budsjett er sjøvsagt noko anna enn det.

Eg vil takka statsråden, som har sagt at ho vil følgja opp planane. Ho får mykje gildt arbeid. Eg er glad for at det er mange fleire milliardar å fordela til mange gode formål. Det er eg sikker på ho ser fram til. Eg satsar på at det vert følgt opp på ein god måte.

Så er det ikkje slik at sanninga eig den eine. Frå tid til anna kan sanninga, eller resultatet, i eit demokrati skifta.

Senterpartiet, SV og Arbeidarpartiet hadde hatt fleirtal i denne salen dersom det hadde vore val i dag. Eg trur ikkje resultatet av eit forlik mellom dei tre partia ville vera så veldig forskjellig frå det som vert eit resultat i dag. Senterpartiet ville ha hatt litt meir til veg, og SV ville ha hatt litt meir til bane.

Representanten Kjæstad sa at han hadde ein draum om ein betre og lysare morgondag. Ja, det har me, «and the dream will come true».

Petter Løvik (H) [15:58:08]: Det som fekk meg til å be om ordet ein gong til, var Heidi Sørensen sitt forslag til stemmerekkjefølgje, som vi sjøvsagt vil setje oss kraftig imot. Sørensen tok utgangspunkt i at dersom Høgre ville ha meir pengar til veg, måtte vi foreslå det.

Ja, vi vil svært gjerne ha meir pengar til veg, og håpar det skal bli rom til det i dei komande åra framover. Men samtidig vil vi understreke at den største kritikken og den mest rettvise kritikken som har kome mot NTP i denne perioden, er at vi ikkje har klart å følgje opp handlingsprogrammet. Derfor legg vi ei realistisk linje no, som vi håpar vi kan klare å kome over.

Når Framstegspartiet no seier ganske tydelig, i førre innlegget, at dei ikkje aktar å følgje opp dersom dei skulle få noko meir makt, er det berre eit klart teikn på at her er ein del ting som ikkje heng saman i dette samarbeidet. Og når vi i Høgre går sterkt imot den rekkjefølgja til SV når det gjeld avstemning, er det fordi at dersom det skulle bli fleirtal for å gå utover dei rammene som Regjeringa meiner er realistiske, då må i alle fall vi i regjeringspartia også få lov til å gi uttrykk for korleis vi vil fordele desse rammene. Så eg håpar at her blir avstemninga lagt opp slik at alle får moglegheit til å gi uttrykk for sitt syn, også regjeringspartia.

Presidenten: Etter seks timer tror presidenten de fleste har fått anledning til å gi uttrykk for sitt syn.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–7.

(Votering, se side 3359)

Hermed heves formiddagens møte, og nytt møte settes igjen kl. 18. Vi starter da med å behandle sak nr. 8 på dagens kart.

Møte tirsdag den 15. juni kl. 18

President: Eirin Falde

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 99)

Sak nr. 8

Innstilling frå næringskomiteen om vilje til vekst – for norsk skipsfart og dei maritime næringane (Innst. S. nr. 267 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 31 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 20 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

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

– Det anses vedtatt.

Olav Akselsen (A) [18:01:59] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Eg må innrømme at då eg tok på meg å vera saksordførar for denne saka, hadde eg ambisjonar om å halda eit anna innlegg enn det eg i dag kan gjera. Skipsfarten er ei av Noregs aller viktigaste næringar. Noreg er verdas tredje største skipsfartsnasjon, og den maritime klyngja her i landet er den mest komplette i verda. Denne næringa er òg ei av dei viktigaste distriktsnæringane våre. Likevel har me i Noreg ikkje greidd å skapa stabile og føreseielege rammevilkår for denne bransjen. Sidan Stortinget sist hadde ei melding om skipsfarten til behandling, i 1996, har det vore fremma over 20 forslag til endringar i rammevilkåra. Dei ulike støtteordningane har nærmast vore ein gjengangar ved dei årlege budsjettforhandlingane. Det seier seg sjølv at så ustabile rammevilkår har gjort det vanskeleg å driva skipsfart med utgangspunkt i Noreg. Problema har blitt forsterka av at våre naboland i same tidsrom, gjennom samarbeid i EU, har ført ein heilt annan og langt meir offensiv politikk for sine maritime næringar.

Eg hadde håpa at me i dag kunne ha lagt denne delen av historia bak oss, at Stortinget, eller i alle fall eit fleirtal på Stortinget, skulle ha samla seg om eit opplegg som ville ha gjeve stabilitet og ein føreseieleg situasjon, eit opplegg omtrent på linje med det ein har fått til i EU.

Signala frå næringsministeren har vore dei same. Han har snakka varmt for eit breitt forlik. I dag må me berre konstatere at så ikkje blei tilfellet, snarare må me vel

kunna slå fast at uvissa har auka under behandlinga av denne saka. Trass i dette vil eg innleiingsvis konsentrere meg om det som likevel er positivt, og som samlar oppslutning.

I fjor vinter fremma representantar frå Arbeidarpartiet eit forslag om å gje nettolønn til offshoreflåten. Dette blei vedteke av Stortinget i fjor vår og innført frå 1. juli i fjor. Eg er glad for at Regjeringa ikkje tek ein ny omkamp på den saka. Faktisk er det no ein samrøystes komite som går inn for å vidareføra ordninga for offshoreflåten vår. Me må derfor kunna slå fast at denne delen av den maritime næringa har fått avklart rammevilkåra sine, og desse er no omtrent som det konkurrentane har.

Arbeidarpartiet gjev Regjeringa støtte til forslaget om å harmonisera skattevilkåra til dei norske reiarlaget med det som er vanleg i EU. Regjeringa skal komma tilbake igjen med konkrete forslag til dette i samband med budsjettet for neste år, men også her vil eg slå fast at rammevilkåra er rimeleg godt avklarte.

Fleirtalet vil opna Innovasjon Noreg sine ordningar for skipsbyggingsindustrien. Dette er positivt, men krev sjølvstøtte at det finst midlar tilgjengeleg på dei aktuelle postane.

Inntil 1. januar 1997 hadde Noreg ei eiga garantiordning for byggjelån på skip. Sidan ho blei avvikla, har det blitt vanskelegare å skaffa nødvendig finansiering. Samtidig veit me at andre land i Norden har slike ordningar. Eg er derfor glad for støtta til å atterreisa denne låneordninga. Ei slik ordning kostar ikkje staten noko, men er viktig for å sikra norske verft vilkår på linje med det konkurrentane har. Dette kan skaffa nye oppdrag og sårt tiltrengte arbeidsplassar for norske verftsarbeidarar. Fleirtalet vil òg at GIEK skal spela ei meir aktiv rolle enn i dag.

Fleirtalet vil ha ein meir offensiv politikk når det gjeld forskning og innovasjon for den maritime næringa. Det maritime kompetansefondet blir vidareført.

På andre område, derimot, er det ikkje fleirtal. Rett nok får Regjeringa støtte frå SV til å avvikla den ordninga som utanlandsferjene våre i dag har. Det er òg eit fleirtal mot å be Regjeringa stoppa forslaget til endringar i utlendingsforskrifta.

Når det gjeld støtteordningane til resten av NOR og NIS, er desse heilt uavklarte. Medan siktemålet med denne meldinga var å få avklart rammevilkåra for den maritime næringa i Noreg og skapa ro om desse, har det motsette blitt resultatet for store delar av bransjen. Dette skaper ny uvissa og ny uro, ikkje minst for dei tilsette, som er redde for arbeidsplassane sine, og som no går ei usikker framtid i møte. På nytt blir rammevilkåra ein del av den årlege dragkampen om statsbudsjettet. På nytt vil lobbyaktivitet overfor storting og regjering bli ein viktig del av aktiviteten i bransjen.

Eg og Arbeidarpartiet hadde eit oppriktig ønske om at det skulle vera mogleg å få til eit breitt forlik om skipsfarten her i dag. Som saksordførar har eg prøvd å samla støtte for eit slikt forlik. Eg må dessverre konstatere at det ikkje var grunnlag for det. Me i Arbeidarpartiet har ikkje hatt nokon låste posisjonar eller absolutte krav me

måtte ha gjennomslag for, men me har vore opptekne av å få til løysingar som òg skulle gjelda utanriksferjene våre og, ikkje minst, ordinært mannskap i resten av NOR-flåten.

Det blei tidleg klart at Regjeringa ville kjøra såkalla slalåm i denne saka – altså henta litt støtte her og litt støtte der, og på den måten få gjennomslag for Regjeringa sitt opplegg. I dag må me slå fast at denne slalåmkjøringa førte til svært få portpasseringar, ho førte til knall og fall, og me må kunna slå fast at Regjeringa ikkje kom i mål. Regjeringa kunne valt ein annan framgangsmåte, ho kunna valt å halda seg til ein partnar, eller nokre partnarar, og prøvd å laga eit heilskapleg opplegg med denne eller desse.

Eg vil minna om at då regjeringa Stoltenberg foreslo endringar i petroleumpolitikken i førre periode, kunne ho fått gjennomslag for nøyaktig det opplegget som blei lagt fram, ved å henta støtte frå ulike parti. Arbeidarpartiet valde likevel å få til eit breitt forlik med Høgre og Kristeleg Folkeparti, rett og slett fordi me trudde det ville gje større stabilitet.

Sjølv om ein saksordførar sjølv sagt har eit ansvar for å losa ei sak i hamn, er det regjeringa sitt ansvar å få gjennomslag for dei sakene ho legg fram. Det gjeld sjølv sagt også i denne saka. Eg må seia at det overraskar meg kor lite som er gjort frå Regjeringa og regjeringspartia si side for å få gjennomslag for eige opplegg, eller få til eit samlande alternativ.

Før meldinga kom, kunne ein lesa i avisene at næringsministeren skulle drøfta innhaldet i meldinga med opposisjonspartia før ho blei presentert – dette med sikte på å få til ei brei løysing. I ettertid må me kunna konstatera at Arbeidarpartiet aldri blei invitert med på ei slik drøfting. Meir overraskande er det likevel at næringsministeren heller ikkje etter at meldinga blei presentert, har teke noko initiativ overfor Arbeidarpartiet for å få gjennomslag i denne saka.

Meldinga har gode utgreiingar om posisjonen til den maritime næringa i Noreg, om utviklinga i EU og internasjonalt. Òg på ein del andre område får me god fakkunnskap når me les meldinga frå Regjeringa. Men på eitt område er meldinga særskilt mangelfull, og det er på området som gjeld kostnader. Gjennom brevveksling mellom komiteen og statsråden har det komme fram nokre overslag. Eg saknar likevel ei grundigare drøfting av dette temaet.

Kva kostar f.eks. kompetansemodellen? Kva er kostnaden ved berre å gjera han gjeldande for NOR eller for NIS? Er det slik at kuttet i ordningane for utanriksferjene berre har innsparande effekt? Det er f.eks. slik at i dag betalar Color Line-systemet nærare 150 mill. kr i skatt. Vil desse skatteinntektene bli påverka av at ein mister dei ordningane dei i dag har? Dette og andre spørsmål burde vore betre utgreidd, slik at Stortinget hadde hatt eit betre grunnlag for å ta sine avgjerder.

Denne manglande oversikta over kostnadene ved dei ulike ordningane har gjort det vanskeleg å slå fast provenyet ved ulike modellar. Når det ikkje blir ei felles løysing for skipsfarten i dag, har me i Arbeidarpartiet valt å

halda oppe vårt primære standpunkt, at me først må ta vare på dei ordningane me i dag har, så gje nettolønn til resten av NOR-flåten og deretter utvida med kompetansesemodell for NIS.

Som eg før har gjeve uttrykk for, er eg i dag svært skuffa over at det ikkje har vore mogleg å få til eit samlande opplegg i innstillinga. Som eit siste nærmast desperat forsøk har derfor Arbeidarpartiet laga eit nytt forslag til kompromiss, som eg vil fremma her i salen i dag. Dette er eit alternativt opplegg til det som har lege der før. Dette alternativet har ein kostnad som gjer at det burde vera mogleg å samla støtte dersom det er vilje til stades. Etter mitt syn kan ein ikkje skulda på kostnaden dersom ein vel å stemma mot dette forslaget.

Avslutningsvis vil eg fremma dei forslaga som Arbeidarpartiet har saman med SV i innstillinga.

Presidenten: Representanten Olav Akselsen har tatt opp de forslagene han har referert til.

Det blir replikkordskifte.

Erlend Nornes (H) [18:12:10]: Saksordføraren streka i sitt innlegg under trongen for eit breitt forlik i denne saka. I media har eg sett at han har sagt at det bør kunna stå i ti år framover. Likevel vel altså Arbeidarpartiet å ikkje støtta Regjeringa sin kompetansesemodell, men å vidareføra dagens ordningar og plussa på desse tilsvarende heile den ramma som Arbeidarpartiet hadde til desse føremåla då Akselsen sjølv sat i regjering.

Arbeidarpartiet vel altså å satsa på ein modell som i løpet av dei ti åra han har eksistert, er endra eit tjuetals gonger, slik Akselsen sjølv sa i innlegget sitt.

Synest representanten Akselsen at dette er eit godt bidrag til stabile rammevilkår for dei maritime næringane?

Olav Akselsen (A) [18:13:00]: Eg har stor forståing for Høgre og regjeringspartia sine bekymringar for provenyverknaden ved dei ulike ordningane. Men eg vil likevel be regjeringspartia vera litt forsiktige med sin eigen retorikk, med tanke på forhistoria til denne saka, ikkje minst i førre perioden, der det ikkje var grenser for kor mykje regjeringspartia skulle gjera når det gjaldt å skaffa denne bransjen rammevilkår på linje med det som er i EU.

Det som har vore Arbeidarpartiet sitt ønskemål i denne saka, og som har vore linja heilt tilbake frå me fremma forslag om nettolønn for ferjene, er å få ei gradvis utviding av desse ordningane, slik at me skulle ha nokolunde like ordningar i Noreg som i EU. Derfor har dette likevilkårsprinsippet vore avgjerande for oss. Og så er det sjølv sagt slik at eit ansvarleg parti som Arbeidarpartiet må ta omsyn til kostnadene ved dei ulike høva, og det er det som har gjort at me har måtta gå stegvis fram. Me har gjort det på den måten at me har løfta inn dei ulike fartøygruppene etter kvart som me har meint at behovet for det har vore akutt, ved først å ta ferjene, så offshoreflåten, og no ønskjer me altså å utvida dette til resten av NOR. Det er forsvarleg, og det burde ha vore samlande.

Øystein Hedstrøm (FrP) [18:14:32]: Saksordføreren har til mediene uttrykt fortvilelse over at vi ved behandlingen av denne skipsfartsmeldingen ikke klarer å skape ro og stabilitet for norsk skipsfartsnæring. Han har også uttrykt at det er fortvilet at ferjerederiene nå vil utfases, og at man ikke klarer å finne en løsning for kystfarten og for andre fartøyskategorier.

Vi har hatt en rekke utredninger, bl.a. forskningsprosjektet European Maritime Benchmark, som viser at hvis vi ikke bedrer rammebetingelsene i Norge, vil veksten i de andre europeiske skipsfartslandene være langt større. Aktørene i Norge vil i større grad virke der veksten finner sted, og der avgjørelsene fattes.

Mitt spørsmål til saksordføreren blir: Hva tror han, med den bakgrunn han har ved å ha vært saksordfører, at de langsiktige konsekvensene og virkningene for norsk skipsfart nå blir hvis denne innstillingen blir stående?

Olav Akselsen (A) [18:15:50]: Eg har tidlegare samanlikna denne bransjen med oljebansjen, som er Noregs viktigaste næring, der Noreg har svært gode resultat å visa til. Eg meiner at ein av grunnane til det er at me har fått til breie oljepolitiske kompromiss, som har vore uavhengige av regjeringsalternativ, og som har stått over tid. Det har vore min ambisjon at det også skulle gjelda Noregs nest viktigaste næring, den maritime næringa. Eg trudde at me no i dag, eller i samband med behandlinga av denne meldinga, ville hatt eit moglegheitsvindaug, slik at me kunne få dette til.

No blir dessverre situasjonen for den maritime næringa etter behandlinga av denne meldinga faktisk meir uavklart enn før. Ulempa med dette er sjølvstakt at det blir ny uvisse. Fordelen er at Stortinget vil måtte komma tilbake og behandla desse ulike sakene, og så vil resultatet av det faktisk vera det som avgjer framtida for denne næringa. Eg skjønner veldig godt den frustrasjonen som i desse dagar breier seg i næringa.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [18:17:12]:

Eg er veldig overraska over representanten Akselsen sitt innlegg i forhold til det å få til eit breitt forlik, for saksordføreren veit at det ikkje er riktig, det som han seier, at regjeringspartia ikkje har hatt vilje til å samtale. Det vi har sagt, er at vi ikkje har meir pengar enn det som ligg inne i ramma frå før av. Og på Stortinget er det ikkje fleirtal for å bruke meir enn 1 milliard kr, som er tre gonger så mykje som det Arbeidarpartiet var med og brukte da dei sat i regjering. 1 milliard kr er eit kjempetøgt beløp. Så om Akselsen verkeleg ville ha samarbeidd for å få til eit kompromiss, ville han ha sett at det ikkje er fleirtal for å bruke meir pengar. Vi var villige til å diskutere innhald og omprioriteringar, men skjønte at Arbeidarpartiet var meir opptekne av eigenprofilering enn av å få til eit kompromiss.

Sidan Akselsen er oppteken av stabilitet: Kva med å redusere og på sikt avvikle f.eks. formuesskatten, som vil bety veldig mykje for denne næringa?

Olav Akselsen (A) [18:18:24]: Representanten May-Helen Molvær Grimstad og alle andre som måtte høyra på dette her, kan vera 100 pst. sikre på at eg i dag svært mykje heller ville stått her og presentert eit opplegg som eg hadde tru på ville vera til gagn for denne bransjen. Eg meiner at når me har hamna i den motsette situasjonen, er det Regjeringa som må ta ansvaret for det. Det har vore total mangel på vilje til å få til eit opplegg.

Det som er heilt korrekt, er at Arbeidarpartiet aller audmjukast har fått tilbod om å stemma for Regjeringa sitt opplegg – og så nokre vage formuleringar om at ein kanskje ein gong i framtida skulle få til noko anna. Etter mitt syn har det aldri vore reelle forhandlingar, heller ikkje innanfor det som har vore dagens ramme, rett og slett fordi regjeringspartia trudde at det var fleirtal for dette i utgangspunktet, og dermed har rekna med at denne saka skulle komma i hamn.

Når det gjeld skatt og alt det, meiner eg at det er vanskeleg å trekkja det fram som eit eksempel på stabilitet, for heller ikkje i den saka har Regjeringa fått vedteke nok ting i vår.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Ivar Kristiansen (H) [18:19:56]: Det er riktig som saksordføreren har gitt uttrykk for, at norsk maritim sektor representerer en av våre aller største og viktigste næringer totalt sett, og uten sammenligning med noe annet har et internasjonalt preg over seg som er svært betydelig.

Jeg tror det også er viktig at vi i dagens diskusjon, når vi har lagt an tonen her og i større grad velger å se bakover, tar innover oss hva som har skjedd i løpet av de siste to–tre årene i forhold til å rette opp de grunnleggende problemene vi har hatt i norsk økonomi, som gikk på kampen mot arbeidsledighet, kampen for å rette opp konkurransevnen innenfor norsk næringsliv, som også i veldig stor grad berører norsk maritim sektor. Det har vært en ryddejobb som har gitt svært gode resultater, og som har vært svært tjenlig også for norsk maritim sektor totalt sett.

Det var svært nødvendig å ha en stram finanspolitikk som gjorde det mulig for Norge å komme på et nivå innenfor pengepolitikk, innenfor rentepolitikk og innenfor lønnspolitikk og inflasjonsrate, så vi ikke fikk betydelige konkurransemessige ulemper – som var situasjonen da denne regjeringen overtok.

Til syvende og sist handler dette om penger, det handler om prioriteringer, og det handler om å prioritere noe foran noe annet. Det er ingen tvil om at det er noen næringer innenfor norsk maritim sektor som i dag ikke har grunn til å føle seg like godt fornøyd som andre. Men jeg tror at når vi ser tilbake, som saksordføreren valgte å gjøre, ser vi at bevilgningen til nettolønn og refusjonsordning i løpet av disse tre årene har økt fra 305 mill. kr til 1 020 mill. kr, altså mer enn tre ganger. Og det dette handler om, er prioriteringer innenfor den rammen som Regjeringen foreslår, og som skal ligge stabil nå ut stor-

tingsperioden. Med dagens høye nivå handler det også om å prioritere innenfor dette historisk høye nivået.

Jeg registrerer at man har fått gjennomslag for svært mange av Regjeringens foreslåtte tiltak. På skatteområdet og på en del andre områder har det vært en unison positiv tilbakemelding, så når saksordføreren gjør seg til talsmann for næringen, er jeg ikke sikker på om han, når han går så vidt høyt på banen som han gjør, har hatt den nødvendige kontakt med alle ledd innenfor maritim sektor i Norge. For vi har et relativt betydelig klipphefte når det gjelder positive tilbakemeldinger på meldingen som sådan.

Når man velger å prioritere kompetansemodellen – men først etter at man, slik Akselsen gir uttrykk for, har gitt nettolønn til resten av NORflåten – er det et reelt standpunkt som vi bare må ta til etterretning. Akselsen har også gitt uttrykk for – og det står helt klart i merknaene – at man på sikt går inn for kompetansemodellen innenfor NIS-flåten, som foreslått.

Men jeg tror at man i en debatt som denne, i høykostnadslandet Norge, er nødt til å finne ut at noen faktorer er mer viktige enn andre. Det å slå ring om navet innenfor norsk maritim sektor, den maritime clusteren som sådan – som er hele fundamentet for at vi har rederivirksomhet, maritim virksomhet, som er styrt fra Norge – må gå foran det som skal prioriteres på andre-, tredje-, fjerde- og femte plass i denne debatten. Det er der jeg føler at vi ikke har nådd langt nok med hensyn til å få en bredest mulig oppslutning i dag. Vi konstaterer at Arbeiderpartiet har valgt å prioritere fergeederier i utenriksfart foran det som går på det grunnleggende, som vi mener det er nødvendig å satse på, nemlig kompetansemodellen, som har fått en bred og positiv tilbakemelding fra norsk maritim sektor.

Jeg tror næringen er lite tjent med at man uttaler seg slik som saksordføreren har valgt å gjøre i dag. Det kan neppe tjene norsk maritim sektor at man skaper et mørkebilde av det vedtak som fattes her, og det kan neppe være tjenlig for norsk maritim sektor at vi i dagens diskusjon har et ambisjonsnivå som ligger 30, 40, 50 eller 60 pst. over det historisk høye nivå som vi i dag har på bevilgninger til refusjonsordning og til nettolønn som sådan – et nivå som ligger fire–fem ganger over det som var nivået da Akselsen selv satt i regjering og var statsråd. Jeg tror man gjør hele den maritime sektor en bjørnetjeneste hvis man legger seg på et ambisjonsnivå som det ikke er mulig å oppnå i det hele tatt. Så glemmer man alt det positive som ligger i de øvrige rammevilkår og i de ambisjoner som ligger i meldingen som sådan – man strekker seg etter å komme på et gjennomsnittlig EU-nivå når det gjelder skatter, avgifter, områder som går på finansbeskatning, på tonnasjebeskatning, på rederibeskatning, osv.

Med tanke på den saken som vi har behandlet tidligere i dag, føler jeg også at det er grunn til å stille spørsmål ved den politiske realisme, hvem som skal finansiere fakturaen. For to timer siden avsluttet Stortinget behandlingen av Nasjonal transportplan. Der registrerte jeg at Arbeiderpartiet la seg på 22 milliarder kr over det som var

Regjeringens forslag. Og jeg ser at man på område etter område legger seg på et økonomisk nivå der man legger ambisjonene på et plan som ikke er gjennomførbart i den realistiske delen av verden. Når man velger å gå så høyt på banen og kritisere andre for at de ikke har oppnådd løsninger i den grad som man har på egne vegne, i en sak som helt klart er åpenbart viktig for nasjonen og for norsk maritim sektor som sådan, må man må etterlyse den nødvendige troverdighet.

Videre tror jeg det er svært viktig å jobbe internasjonalt for at vi for fremtiden ikke skal ha diskusjoner om skattemessige vilkår til fordel for én næringsgren fremfor andre. Næringsnøytralitet er selvfølgelig et begrep som vi må prøve å dyrke, i den grad det går an å dyrke det. Men jeg tror at vi må gjøre alt vi kan internasjonalt gjennom vårt medlemskap i IMO og også vis-à-vis vår kontakt med EU, osv. for å få ryddet opp i de forhold som går på skatte- og avgiftsordninger som skal treffe én spesiell næring. Jeg tror det er grunn til å se med håp fremover på en utvikling i positiv retning, slik at det ikke er skatte- og avgiftsordninger utenfor landets grenser eller i mer eksotiske deler av verden som gjør at man seiler under bekvemmelighetsflagg, eller som gjør at nordmenn ikke vil være konkurransedyktige i forhold til ansatte fra Øst-Europa, fra Filippinene eller fra andre steder som har et lønnsnivå som ikke er i nærheten av en norsk nettolønn.

Jeg mener at dagens behandling på mange måter gir en stabilitet som er nødvendig for næringen. Så får vi ta til etterretning at det i store deler av Stortinget er noen som har større ambisjoner på dette området enn det som regjeringspartiene har funnet som den forsvarlige plattform. Men jeg gjentar at dagens nivå, som også foreslås fremover, er et historisk høyt nivå – det er faktisk tre ganger høyere enn det nivået som saksordføreren etterlot seg da han satt i en tidligere regjering.

I tillegg har jeg bare lyst til å si at vi er nødt til å se fremover, og vi er nødt til å sørge for at det å skape et mørkebilde av situasjonen er det neppe grunnlag for, og det er heller ikke tjenlig for norsk maritim sektor at vi skal dyrke den type politisk virksomhet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bendiks H. Arnesen (A) [18:30:00]: Høyre hadde tidligere sterke formuleringer når de omtalte tidligere regjeringers manglende innsats for skipsfarten og norske sjøfolk. Høyre kritiserte i sterke ordelag at ordningen var for dårlig, og partiets leder skrev brev til fagorganisasjonene og sa at bare Høyre kom i regjering, skulle det bli bedre rammevilkår og bedre forhold for norske sjøfolk på norske skip.

Hva er det som har endret seg så mye at Høyre nå kutter i rammevilkår som de før ville forbedre? Høyre hadde hatt større rammer til rådighet for å gjøre situasjonen bedre hvis de hadde ønsket det. Det vet også representanten Kristiansen.

Ivar Kristiansen (H) [18:31:08]: Representanten Bendiks H. Arnesen beveger seg vel innenfor terminolo-

gjen «valgløfter». Det kunne ha vært interessant å føre vidare en diskusjon med Arbeiderpartiet under dette temaet, men jeg tror Bendiks H. Arnesen gjør seg til talsmann for en feilaktig oppfatning hvis han mener at det her ligger forslag til brutale kutt i den foreslåtte meldingen og i komiteinnstillingen. Det er ikke riktig. Det vi foreslår, er en annen prioritering innenfor samme bevilgningsrammer som – jeg bare gjentar – ligger på et historisk høyt nivå. Det kan ikke anses for å være kutt. I tillegg vet sannsynligvis representanten Arnesen at vi fremmer forslag på skatte- og avgiftsområdet som først og fremst vil komme til å treffe norsk maritim sektor best av alle for fremtiden.

Øystein Hedstrøm (FrP) [18:32:34]: Det skipsfartsorganisasjonene ber om gjennom sin overbygning Maritimt Forum, er å harmonisere rammebetingelsene, få de samme betingelsene som europeiske konkurrentland. Så skal de ta opp kampen, brette opp skjorteermene og gjøre resten av jobben selv. De er temmelig sikre på å vinne, fordi Norge ennå er verdensledende på kompetanse innenfor skipsfart.

Men dette ønsker ikke Høyre. Næringslivsvennlige Høyre ønsker ikke å hjelpe dette området, som kanskje er det eneste, eller i hvert fall ett av få, der vi er verdensledende på kompetanse, og der vi har mange arbeidsplasser.

Jeg forstår ikke dette, for, også teoretisk, som professor Torger Reve på Handlselshøyskolen BI sier, hvis vi subsidierer eller gir støtte til ett element i denne klyngen, er denne klyngen totalt sett så lønnsom og er den som står for nest mest verdiskaping i Norge etter olje og gass. Da jeg satt sammen med Gabrielsen i næringskomiteen, kjempet han for refusjonsordninger. Hvorfor har Høyre forandret sin innstilling til norsk skipsfart og maritim sektor?

Ivar Kristiansen (H) [18:34:06]: Jeg tror det må være en stor misforståelse, det representanten Hedstrøm nå gir uttrykk for, at det er den oppfatningen som han mener partiet Høyre representerer. Det vi foreslår, er jo en kompetansmodell som representanten Hedstrøm vet har fått svært god omtale innenfor det maritime miljø, fra Rederiforbundet, Maritimt Forum, pluss at en rekke rederier har gitt klart uttrykk for at dette anses å være svært positivt.

Det betyr at man kan ikke prioritere alle om bord, men man må prioritere det som er grunnlaget for ha et nav, en cluster, med utgangspunkt Norge, for å drive internasjonal virksomhet. Nettolønn til alle vil sannsynligvis ikke kunne være konkurransedyktig likevel, innenfor alle områder. Særlig tenker jeg da på NIS-flåten som sådan. Men det å gi uttrykk for at vi svikter norsk maritim sektor, er en totalt feilaktig oppfatning. At vi prioriterer, i motsetning til det Fremskrittspartiet er i stand til, burde ikke overraske noen.

Odd Roger Enoksen (Sp) [18:35:37]: Det er vel ingen som verken har tatt til orde for eller har trodd at det

skal være mulig å ha konkurransevilkår som skal matche lavkostland og skatteparadisene. Det vi snakker om, er å ha konkurransevilkår som matcher våre nærmeste konkurrenter, landene rundt oss.

La meg få lov til å gi Regjeringen honnør. Meldingen er offensiv og er god i beskrivelsen av de behov som næringen har. Det har aldri vært brukt så mye penger, kanskje ikke en gang inflasjonsjustert, som det er blitt gjort i det siste. I så måte er dette vel og bra. Problemet er bare at landene rundt oss har forbedret sine konkurransevilkår vesentlig i en periode hvor vi har gjort det motsatte. Vi startet godt i 1996, men så har vi dessverre reversert en del av disse ordningene. Skal nå clusteren bli konkurransedyktig i framtiden, må vi forbedre konkurransevilkårene. Der går ikke Regjeringen langt nok, og mitt spørsmål til Ivar Kristiansen er: Hva slags grep mener Høyre det nå er nødvendig å ta – jeg snakker ikke om lavkostland – for å skape det brede politiske kompromisset som er nødvendig for at dette skal være bærekraftig over tid?

Ivar Kristiansen (H) [18:37:07]: Jeg tror at replikk-runden bare viser at Regjeringens forslag har store muligheter til å bli gjeldende politikk for norsk maritim sektor fremover. Jeg tror at når man gir seg i kast med å stille spørsmål til oss om hva som skal til for å prioritere høyt nok, er svaret for det første at vi må kunne prioritere det som er viktigst av alt. Vi må kunne rangere. Skal vi velge innenfor våre naboland, innenfor EU, må vi ikke bare shoppe på øverste hylle.

Det kunne være fristende å følge representanten Enoksens resonnement, men da må vi gjøre det fullt ut, og da er jeg ikke sikker på at vi har Senterpartiet med lenger. Skulle vi eksempelvis ta med på kjøpet EUs landbrukspolitik eller politikk på andre områder, er jeg ikke sikker på at vi får den brede samling om disse spørsmål som Enoksen etterlyser.

Presidenten: Replikkskiftet er omme.

Øystein Hedstrøm (FrP) [18:38:31]: Skipsfarten har lenge vært en kasteball i næringspolitikken i Norge. De maritime næringer hemmes av politisk bestemte rammebetingelser som er betydelig dårligere enn dem konkurrentene i Europa ellers opererer under. Det er et uomtvistelig faktum. Skiftende regjeringer, gjentatte svekkelser av næringens vilkår står i grell kontrast til EUs offensive satsing på rederier, sjøfolk og maritim virksomhet ellers.

Vi ser nå tydelig resultater av år med politisk hasardspill om det maritime arvesølv. Skipsfarten er inne i en forvitningsprosess. Den norske andelen av verdensflåten blir mindre, og antallet norske sjøfolk og ungdom i maritim opplæring har gått ned over tid. Vi opplever at flere av de store rederier blir kjøpt opp fra utlandet. For å kunne hevde seg i den internasjonale konkurransen om nye markeder finner mange rederier å måtte legge sin nysatsing utenfor landets grenser.

I den situasjonen var det skapt store forventninger til skipsfartsmeldingen. Her vektlegger Regjeringen at norsk skipsfart er en viktig del av landets næringsliv og

bidrar direkte og indirekte til verdiskapningen. Det slås fast at skipsfarten representerer en erfaring og en kompetanse som er viktig for resten av det maritime miljøet. Det uttales i meldingen:

«For at disse bedriftene også i fremtiden skal bidra til vekst og verdiskaping, er det viktig at skipsfarten og de maritime næringer fortsatt er klart forankret i Norge.»

Fremskrittspartiet mener det er gledelig at Regjeringen så klart gir uttrykk for at dens overordnede mål er at Norge skal være et attraktivt sted å eie og drive skipsfartsvirksomhet fra. Men det som blir viktig nå, er å etablere virkemidler som gjør det realistisk å nå dette målet. Det må være klinkende klart: Skipsfartsmeldingen går ikke langt nok, fordi det er et stykke igjen til like konkurransevilkår med europeiske skipsfartsnasjoner. Men den burde være et godt utgangspunkt for forbedringer. Slik Fremskrittspartiet ser det, må meldingen gjøres mer forpliktende og inneholde en tempoplan for realisering av rammebetingelser og virkemidler.

Jeg vil minne om at skiftende regjeringer har hatt lav troverdighet i skipsfartspolitikken. Her er det nok av eksempler på forslag om forverrede rammebetingelser for rederier og sjøfolk siden Stortinget behandlet forrige skipsfartsmelding. Derfor er trygghet gjennom forutsigbarhet og langsiktighet viktig når Stortinget skal utmeisle en skipsfartspolitikk. Troverdigheten må gjenreises, og her har man ikke kommet langt nok.

Jeg skal ta noen eksempler. Det foreligger ingen forpliktelser om tempoet når det gjelder reduksjon og fjerning av formuesskatten i skattemeldingen. Det varsles en halvering av formuesskatten i løpet av 2006 og 2007, med en påfølgende nedtrapping. Men jeg understreker: uten forpliktelser. Det gis ingen konkrete løfter om at tonnasjeskatten skal få samme innhold som hos europeiske konkurrenter. Det kan bety ny usikkerhet, ny utflagging og forvitring. Forslaget om en kompetansemodell i de norske skipsregistre uten samtidig å inkludere alle sjøfolk i NOR i nettolønnsordningen skaper nye problemer. Tusenvis av norske sjøfolk i kystfarten, i ferjetrafikken og i andre fartøyskategorier faller utenfor. De vil ikke klare seg i konkurransen. På grunn av kostnaden på norsk arbeidskraft vil de kastes ut i ledighet. Det går igjen på troverdigheten løs.

I Sem-erklæringen, Regjeringens politiske plattform, lover Bondevik-regjeringen gode betingelser for norske sjøfolk. For mange er det faktisk det motsatte som skjer. Dette skjer mens man i EU bygger seg opp til en maritim stormakt etter Lisboa-traktaten. Rederier og sjøfolk ses på som en enhet. Man skiller ikke på fartøyskategorier og sjøfolk, slik Regjeringen velger å gjøre i Norge. I eksempelvis Nederland, Storbritannia, Danmark og Sverige har man innført sjenerøse nettolønnsordninger for å utjevne noe av lønnsforskjellene til en del andre lands sjøfolk, f.eks. filippinere og indere. Man har skjønt betydningen av å ha en solid stamme av egne sjøfolk. Det er bare én ting å si om dette: Norsk skipsfart blir skadelidende.

Fremskrittspartiet har gjennom mange år kjempet for at Norge også i fremtiden skal være blant verdens leden-

de maritime nasjoner. Vi er det land i Europa hvor skipsfarten har størst betydning for samfunnet, og bør derfor være Europas mest attraktive lokaliseringssted for maritim virksomhet. Den maritime næringen står samlet om felles krav for å sikre rederienes og sjøfolkenes konkurransedyktighet. Vi støtter skipsfartens organisasjoner og den felles plattform som er lagt. Det man ber om, er ikke særordninger, men like betingelser med Europa. Det er da ikke for mye forlangt i verdens rikeste land når vi regner med ekstra inntekter på grunn av høy oljepris på over 30 milliarder kr. Får de det til, vil forutsetningen være til stede for at Norge fortsatt kan være en ledende skipsfartsnasjon, fordi vi da fortsatt har et konkurransefortrinn ved å være verdensledende på kompetanse.

Fremskrittspartiet er forpliktet gjennom vedtak på våre to siste landsmøter til å arbeide for europeiske konkurransebetingelser. Sentralt i de landsmøtevedtatte resolusjoner er bestemmelser om å innføre en europeisk tonnasjeskatning for rederiene, fjerning av formuesskatten og innføring av en lovfestet ordning angående støtte som sikrer norske sjøfolks konkurransedyktighet. Det blir viktig å få nødvendige virkemidler på plass fra dag én, og ikke litt etter litt. Da kommer tilliten. Da kommer investeringene og utviklingen utgått fra Norge.

Vi mener det haster med å få harmonisert vilkårene med EU, og at det gis langsiktige garantier. Et bredt anlagt forskningsprosjekt, European Maritime Benchmark, utført av Handelshøyskolen BI, kan være et eksempel på dette. Man har fremlagt en sammenligning av hvor attraktive fem europeiske land er som vertsland for maritim virksomhet. Landene som sammenlignes, er, foruten Norge, Danmark, Storbritannia, Nederland og Tyskland. Med de eksisterende rammebetingelser vil den sterkeste veksten komme i Nederland og Storbritannia, mens Norges rolle som maritim stormakt snart vil være over. Først vil det rakne på rederisiden. Deretter vil det forplante seg til resten av det maritime miljøet. Det er helt naturlig at virksomheter vil flytte dit veksten finner sted og viktige beslutninger fattes. Selv om Norge har gode forutsetninger, tyder alt på at myndighetsbestemte rammebetingelser står helt sentralt når det gjelder å forklare denne utviklingen. La oss nå ta lærdom av dette. La oss bidra til å snu en negativ trend ved å gi denne næringen europeiske betingelser. Det vil i alle tilfeller være lønnsomt for norske interesser.

Det er også viktig å kommentere betydningen av forutsigbarhet. I mange land gis det langsiktige garantier til næringslivet fra myndighetene, et commitment som skal gi trygghet for investeringer, som gir verdiskaping og arbeidsplasser i de berørte land. Det er aktuelt også for skipsfartsindustrien, som investerer i Norge med et tosifret milliardbeløp hvert eneste år, og som står for en årlig verdiskaping i størrelsesorden 40–50 milliarder kr. Fremskrittspartiet vil med bistand fra Norges Rederiforbund starte en utredning og et arbeid med et grunnlovsforslag som kan gi en formell mulighet til langsiktige skatte-, avgifts-, lov- og forskriftsvedtak. Vi vil gjerne fremsette slike grunnlovsforslag for å få en debatt om disse spørsmål og en konkret behandling av slike endrin-

ger i løpet av neste stortingsperiode. Grunnlovsendringsforslag må fremsettes før utgangen av september 2004 for å bli behandlet i neste stortingsperiode. Kan vi få innført et system som muliggjør vedtak som ikke kan endres på eksempelvis ti år, kan det underlette planleggingen og investeringsbeslutningene. Norske myndigheter vil også få større troverdighet.

Langsiktige og forutsigbare rammebetingelser er et meget viktig ønske og krav fra den maritime næringen, og er også et hyppig omtalt ønske fra andre deler av næringslivet som foretar langsiktige investeringer. Når skattesatser, skattelover, avskrivingsatser og regler, lovbestemmelser og forskrifter kan endres når som helst og av erfaring blir hyppig endret, også i sene nattetimer under budsjettforhandlingene, skaper dette store problemer.

Jeg vil kommentere noen av de viktigste virkemidlene vi mener må på plass ved behandlingen av denne meldingen.

Regjeringen vil redusere tonnasjeskatten til europeisk nivå. Det er bra, men det gis ingen konkrete løfter om tidspunkt eller innretning når det gjelder tonnasjeskatte-systemet. Fremskrittspartiet vurderer det slik at tidspunktet burde vært klargjort i denne innstillingen. Videre må det legges opp til en full europeisk harmonisering av det norske tonnasjeskattesystemet. Dette innebærer en harmonisering med den hovedstruktur som er felles for de europeiske ordninger. En slik tilnærming bør bygge på modellene i Danmark, Nederland og Storbritannia både når det gjelder systemets innhold og systemets struktur. Dette er helt nødvendig for å tiltrekke internasjonale skipsfartsselskaper og ikke bare holde på de selskapene som allerede finnes i Norge. Når Regjeringen varsler at den vil komme tilbake med konkrete forslag til endringer og tilpasninger i rederiskatteordningen i statsbudsjettet for 2005, er ikke det offensivt nok, mener vi. Fremskrittspartiet vil derfor fremme forslag om en reformert norsk tonnasjeskatteordning som omfatter ovennevnte forhold og gjøres gjeldende fra 2005.

Rederinæringen har vært kjennetegnet av et omfattende, aktivt, privat norsk eierskap. Den særnorske formuesskatten rammer privateid, kapitalintensiv og konkurransedyktig virksomhet særlig sterkt. Regjeringen omtaler i meldingen betydningen av å videreføre eierskap og hovedkontor i Norge, og fremhever rederienes sentrale betydning. Da må dette følges opp med nødvendige konkrete tiltak på skatteområdet. Fremskrittspartiet mener det må utvikles en politikk som gjør det mulig å beholde rederier og maritime bedrifter på norske hender, samt tiltrekke internasjonal maritim virksomhet. Derfor må skatten for eiere harmoniseres med Europa. Som en del av omleggingen av det norske skattesystemet må formuesskatten fjernes. Regjeringen tar i meldingen til orde for en halvering av formuesskatten i løpet av tre år og deretter nedtrapping for gradvis avvikling. Fremskrittspartiet mener det bør komme et konkret forslag om når formuesskatten skal reduseres og fjernes, og at det lages en templan for dette.

Når det gjelder sjøfolkene, foreslår Regjeringen i meldingen en omlegging av støtteordningen til en kompetan-

semodell for sjøfolk, som innebærer en nettolønnsordning for sertifikatpliktige stillinger i NOR og sertifikatpliktige, refusjonsberettigede stillinger i NIS. I tillegg vil norsk mannskap i offshoreflåten i NOR omfattes av en nettolønnsordning. Sjøfolk som er tilknyttet andre fartøyskategorier, blir ikke omfattet av nettolønnsordninger eller andre støtteordninger. Fremskrittspartiet mener en slik omlegging som Regjeringen foreslår, bare kan aksepteres dersom følgende forbedringer og presiseringer gjennomføres:

- En nettolønnsordning må gjelde samtlige nordmenn i sertifikatpliktige stillinger og opplæringsstillinger om bord på NIS-skip og ikke begrenses av de skip som fyller dagens krav til full norsk refusjonsbemanning.
- Dersom det blir en utvidelse av NIS' fartsområde, må innføringen av en kompetansemodell skje samtidig med dette, dette for å sikre at skipene kan beholde de norske kompetansestillingene også i overgangsperioden.

Og aller viktigst er det at man må understreke at Regjeringens omlegging bare kan aksepteres dersom man også sikrer at de konkurranseutsatte sjøfolkene i NOR, som faller utenfor Regjeringens forslag om innføring av en kompetansemodell i dette registeret, er konkurransedyktige. Det betyr at sjøfolk på utenriksferger, på fraktfartøyer, taubåter og andre fartøyskategorier og som i dag omfattes av nettolønnsordninger, ulike refusjonsordninger, eller som helt faller utenfor disse ordninger, må omfattes av fullverdige nettolønnsordninger. Disse ordningene må lovfestes på linje med regelverket i Sverige og Danmark.

Nettolønnsordningen for alle norske sjøfolk i konkurransedyktig fart i NOR er et viktig virkemiddel for å sikre arbeidsplasser om bord og for å sikre en fremtidig norsk næringsklynge. Dette er den eneste ordningen som kan gjøre norske sjøfolk konkurransedyktige i Europa på bred basis. Sjøfolk på alle nivåer bidrar til å opprettholde og videreutvikle den maritime kompetansen som er så viktig for å hevde seg i den internasjonale konkurransen.

Jeg vil ta opp forslagene nr. 3–5, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, og forslagene nr. 8 og 9, på vegne av Fremskrittspartiet.

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

Det blir replikkordskifte.

Olav Akselsen (A) [18:53:20]: Framstegspartiet er eit veldig lite føreseieleg parti, så òg i denne saka. Hedstrøm har tidlegare markert seg i andre spørsmål enn det som går på rein næringspolitikk, og han har vore ein aktiv debattant i spørsmålet om flyktningar, asylsøklarar, innvandrarar og utlendingar generelt. Me må vel kunna seia at han har uttalt seg på ein måte som gjer at han knapt kan bli kalla utlendingane sin beste venn.

Regjeringa jobbar no med å endra utlendingsforskrifta, slik at det skal bli fritt fram for utlendingar på norskekysten. Dersom dette opplegget går igjennom, vil det etter mitt syn vera sjøfolk frå Russland, Ukraina og andre

lågkostland som kjem til å bemanna skipa i kystfartsnæringa vår. Uansett nettolønnsordninga vil dei ha så låge hyrer at dei vil utkonkurrera nordmennene.

Mitt spørsmål til Hedstrøm er: Kvifor er han, som elles er så skeptisk til denne typen arbeidskraft, så avslappa i dette tilfellet at han berre blir ein passiv tilskodar til opplegget frå Regjeringa?

Øystein Hedstrøm (FrP) [18:54:31]: Jeg vil henlede oppmerksomheten på våre merknader i innstillingen.

Det er riktig at Kommunal- og regionaldepartementet har lagt denne utlendingsforskriften ut på høring. I den saken og når det gjelder selve skipsfartsmeldingen, som vi behandler her i dag, ønsker vi å høre alle instanser på begge sider, enten det er Sjømannsforbundet og tilsvarende organisasjoner, eller Rederiforbundet og andre næringsorganisasjoner. Når vi har fått alle høringer inn, skal Fremskrittspartiet ta sitt standpunkt. Men det skal vi gjøre balansert og på bakgrunn av at vi har hørt alle i det norske demokratiet som blir berørt av denne saken.

Ivar Kristiansen (H) [18:55:38]: Selv om vi fortsatt er tidlig i uken, registrerte jeg i går at Fremskrittspartiet nok kunne tenkt seg et kraftfond, et statlig sådant, i størrelsesorden oppimot 30 milliarder kr. I dag har Fremskrittspartiet foreslått å bruke 75 milliarder kr mer enn det som var Regjeringens forslag, ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Så mitt spørsmål til representanten Hedstrøm blir: Bli det penger igjen til å finansiere Fremskrittspartiets valgløfter til norske sjøfolk når bare ukens løfter hittil er innfridd?

Øystein Hedstrøm (FrP) [18:57:02]: Jeg har ett minutt. Å bruke offentlige midler til å være med og konkurrere om verdifulle biter av norsk næringsliv: Kraftsektoren som en evigvarende ressurs skaper utrolige verdier for Norge og vil skape enda større verdier i fremtiden. Når det gjelder infrastruktur og veier, er det investeringer Norge må ta i alle fall, men tar vi dem nå, kan vi utnytte disse mulighetene i lengre tid enn om vi tar investeringene i løpet av ti–femten år. Det er god økonomi og står for god verdiskaping.

Når det gjelder skipsfarten, vil vi gi de samme rammebetingelser som fattigere skipsfartsland i Europa. Men de har skjønt én ting: Skal de overleve med en høy levestandard, må de bygge seg opp innenfor maritim sektor. I Lisboa-traktaten ønsker man å ha disse virkemidlene til 2011 for å suge til seg kompetanse og verdiskaping. Det burde Norge også være våken for, før det er for sent!

Kjell Engbreten hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Inge Ryan (SV) [18:58:19]: Norge er en nasjon som er stolt over å være en velferdsnasjon, og vi har et vel-

ferdssamfunn som få kan sammenlikne seg med. Vi klarer faktisk å ta vare på de aller fleste innbyggerne våre på en respektabel og god måte.

Hva er så årsaken til at vi er en velferdsnasjon? Jo, årsaken er at vi har hatt et skattesystem der vi i mange år har tatt inn skatt både fra næringslivet og fra privatpersoner. Vi har hatt et skattesystem som har vært rettferdig og progressivt, dvs. at de som har hatt mest å yte, også har ytt mest til samfunnet, og i stedet har de som har lite, ytt noe mindre.

Dette er en ordning som vi i SV er veldig opptatt av skal føres videre. Vi er nødt til å ha et skattegrunnlag i dette samfunnet i årene framover, dersom vi skal klare å ta vare på denne velferdsnasjonen. Vi vet vi har enorme forpliktelser framfor oss, bl.a. fordi vi får mange flere eldre. Vi har også et urovekkende høyt antall uføre, trygdede osv.

Så kan man spørre seg hva dette har med skipsfartsmeldingen å gjøre. Jo, vi har her en næring som ber om betydelig skattelette. Vi har en næring som ber om skattelette på mange milliarder kr hvert eneste år. Er det med på å styrke velferdsstaten at en næring som skipsfarten skal ha betydelig skattelette hvert eneste år? Etter SVs mening må også skipsfarten bidra til velferdsstaten gjennom at det betales skatt. Vi er klar over at det er internasjonale regler som er langt gunstigere når det gjelder skatteregimet for skipsfarten, men det gjelder også for mange andre næringer. Vi har en rekke næringer som har flagget ut til utlandet, og som truer med å flagge ut til utlandet, fordi de mener at det norske kostnadsnivået er for høyt, enten i form av arbeidskraft eller skatter. Vi vet at vi i dag har en rekke bedrifter som har flyttet ut til Baltikum. Det er også andre deler av verden som bedrifter velger å flytte til, nettopp fordi det norske kostnadsnivået er for høyt.

Så må vi spørre oss: Skulle vi da særbehandle skipsfarten i langt større grad på grunn av det som skjer? Ja, til en viss grad bør vi særbehandle skipsfarten. Det er en spesiell næring, det er også SV enig i. SV er også enig i at dette er en næring som er viktig for landet. Men vi kan ikke særbehandle skipsfarten med de dimensjonene som et flertall i Stortinget har vært villig til. Det syns vi er uansvarlig i forhold til den helheten i politikken som vi ønsker å ha.

La meg gå litt inn på de enkelte områdene. Et område som vi i SV har drøftet veldig grundig, er fraktesfartøyene. Fraktesfartøyene utgjør ikke så veldig mange båter, det er 200–300 båter som går langs kysten, men de er usedvanlig viktige. Et fraktesfartøy tar i gjennomsnitt ca. 40 trailerlass. Og når vi vet hvilke utfordringer trailerne representerer både i form av forurensing og ikke minst trafikkulykker, er dette en veldig viktig næring. Derfor har vi brukt lang tid, både sammen med organisasjonene, sammen med ansatte og internt i partiet, på å drøfte hvordan vi skal få lagt til rette for at fraktesfartøyene skal få bedre vilkår i årene framover, slik at vi får flyttet frakt fra vei og over på sjø. Vi i SV har sagt at et av de områdene vi ønsker å få fortgang i, er alle de avgiftene som fraktesfartøy blir belastet med, som er ganske formidable når

man begynner å summere opp alle de avgiftene som ligger på seiling, havner osv.

Et annet område som vi ønsker å prioritere, er dette med å stimulere til fortgang i fornyelse av fraktesfartøyflåten. Det er en flåte som er gammel. Mange båter er 30–40 år, og vi ønsker gjennom Innovasjon Norge å få i gang et program for å få fortgang og stimuli som gjør at man begynner å bygge nye båter. Deriblant ønsker vi gjerne at man begynner å prøve ut dette med gassdrevne båter. Selv om det er et stykke fram – for vi må ha en infrastruktur langs kysten som gjør at man kan fylle gass – synes vi det kunne vært spennende å få i gang en nytenking rundt dette med gassdrevne fraktesfartøy som kunne drive med miljøvennlig transport av gods langs kysten.

Et annet område hvor SV tidligere har støttet nettolønnsordning, er innenfor offshoreflåten. Det var en politisk situasjon som oppstod for ca. ett år siden, der SV kom i forhandlinger med et flertall, og der vi faktisk fikk sjansen til å påvirke skipsfartspolitikken gjennom å sette en del krav som vi har etterlyst i mange år. De kravene bestod bl.a. at vi skulle få inn lærlinger på skipene, at man kunne dokumentere en positiv næringsutvikling gjennom et mye mer offensivt arbeid på det området, og at helse, miljø og sikkerhet skulle bli tatt enda mer hensyn til enn tidligere. SV var med på dette forrige gang denne saken var til behandling, og vi står faktisk på det. Vi står på det, fordi vi ikke ønsker å vingle fram og tilbake. Vi ønsker å videreføre den ordningen.

Når det gjelder ferjerederiene, har vi alltid vært kritiske til at de skal ha nettolønnsordning. Vi vet at de som i dag driver ferjerederiene, Color Line og Fjordline i all hovedsak, representerer de rikeste personene vi har i dette samfunnet. De er på topp når det gjelder likning i bl.a. Oslo kommune. Og at vi da skal være med på å subsidiere denne næringen med svære beløp, synes vi er helt urimelig. Derfor har vi alltid gått imot at vi skal være med på den type nettolønnsordninger. Vi ser også at disse skipene til en viss grad konkurrerer med hoteller, fordi de har mange av de samme tjenestene, i form av kurs og konferanser, og de har mange av de samme yrkesgruppene: kokker, servitører, bartender, stuepiker osv.

Så har vi skatteregimet. Vi ser at Regjeringa har lagt opp til en reduksjon i både tonnasjeavgift og formuesskatt. Vi i SV er ikke helt rigide når det gjelder dette. Vi er villige til å kikke på både formuesskatten og tonnasjeavgiften. Men vi er ikke villige til å signalisere at vi er interessert i noen betydelige lettelsers på noen av disse områdene.

Når det gjelder de skipene som seiler under utenlandsk flagg, ville vi heller hatt en skjerpelse, mens vi kunne tenkt oss å kikke på justeringer for de skipene som seiler under norsk flagg. Men disse spørsmålene vil vi komme tilbake til når denne saken kommer til Stortinget.

Vi har diskutert denne saken svært, svært grundig. Det er vel få saker som SV har hatt så mange henvendelser om det siste halvåret, som denne saken. Vi opplever at dette er en meget kompleks sak. Vi opplever at dersom vi nå hadde vært villige til å gå videre med nettolønnsordning for de gruppene som jeg har nevnt, er det andre

grupper som også står for tur og venter. Vi har fått henvendelser fra Hurtigruta og fra fiskerne, som mener at de også burde komme inn under ordningen. Slik at dersom man på en måte åpner for en nettolønnsordning, vil det alltid stå nye grupper i kø som ønsker dette. Etter hvert er det heller ikke urimelig at også de som har vanlig landbasert næring, kunne tenkt seg å få en type lettelsers, slik at de lettere kan konkurrere med utenlandske bedrifter.

Da synes jeg heller vi skal ha den tenkingen som møbelkongen Jens Petter Ekornes har, som har prøvd seg på utlendighet. To ganger har han prøvd seg på utlendighet og mislyktes, har han fortalt. Han har valgt å flagge hjem sin møbelindustri til Møre, og har satset på én ting, og det er kompetanse. Han har satset på kompetanse, og har klart å bli best på møbel – ikke billigst, men best. Det er også vår utfordring innenfor skipsfarten. Vi må helt fra vi begynner med opplæring, fra videregående skole og oppover, satse på å bli best, best innenfor kunnskap, best innenfor teknologi og best innenfor næringsutvikling, helse, miljø og sikkerhet. Det er SVs svar på hvordan vi skal få fart på skipsfarten. Men vi ser at dette ikke er enkelt, fordi det er land rundt oss som pr. i dag har helt spesielle ordninger. Derfor vil vi arbeide internasjonalt både gjennom nordisk samarbeid og ellers for å prøve å få avskaffet en del av ordningene, slik at man får normale skatteregler også for denne næringen.

Jeg vil avslutningsvis ta opp de forslagene som SV har fremmet alene, og dem som vi har sammen med Senterpartiet, og vil vise til at når det gjelder forslag nr. 6, har vi et justert forslag.

Helt til slutt vil jeg få lov å si at vi har hatt mange møter med skipsfartens organisasjoner, og de møtene har jeg i all hovedsak opplevd som positive. Jeg synes at det engasjementet som denne gruppen viser for sin næring, er imponerende. Jeg synes at vi i all hovedsak møter saklighet fra næringen, og vi ønsker fortsatt å ha en dialog framover med næringen om hvordan vi som skipsfartsnasjon skal bli best. Vi kan aldri bli billigst, men vi kan bli best.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Olav Akselsen (A) [19:09:07]: Først så er det vel slik at når Ekornes har kunna overleva i Noreg med produksjonen sin, er det fordi han har bytt arbeidsfolk ut med robotar. Det blir interessant dersom SV sitt svar her er at norske skip skal bli bemanna med robotar i ti år framover.

Eg meiner òg at SV tar heilt feil i sin retorikk når dei hevdar at dette er støtte til dei rikaste i Noreg. Dette er snakk om å gje støtteordningar til norske sjøfolk på lik linje med det som dei har i Danmark og Sverige. Med SV sitt opplegg er det vanlege arbeidarar, som SV elles er oppteke av, som no vil få sparken. Eg må innrømme at eg håpte lenge at SV skulle vera med og støtta opp om desse ordningane, ikkje minst på bakgrunn av SVs innsats i samband med offshorearlagane i fjor. Likevel ser eg at SV er konsekvent på dette området.

Inge Ryan er elles veldig oppteken av distriktsarbeidsplassar. Kvifor er han ikkje meir oppteken av dei arbeidsplassane som finst i denne bransjen?

Inge Ryan (SV) [19:10:18]: Jo, SV og undertegnede er opptatt av distriktsarbeidsplasser. Men som jeg har prøvd å beskrive i mitt innlegg, er vi her i et dilemma, i og med at vi har en gruppe som ikke skal bidra til felleskassen. Men vi har allikevel gått grundig inn i dette for å se om vi har muligheter til å være med på ordningen. Jeg nevnte i mitt innlegg at særlig i forhold til fraktesfartøyene, som er et av de områdene der det er mange distriktsarbeidsplasser, og som også har en betydelig miljøgevinst, er vi på leting etter å finne ordninger som gjør at det skal bli mer gunstig for denne næringen i åra framover. Jeg syns vi er godt i gang, og vi ønsker å ha en dialog med næringen videre rundt det, og det gjelder også de andre gruppene.

For øvrig er ikke SV såpass defensiv at vi vil at skipsfarten skal gå over til robåter. Det er noe som hørte Terje Viggen og den gruppen til. Vi ønsker fortsatt at man skal fare med motorbåter.

Erlend Nornes (H) [19:11:34]: Saksordføreren har gjennom sitt innlegg og sine svarreplikkar konstatert at det ikkje var mogleg å få til eit breitt forlik i denne saka, og han har gjeve Regjeringa heile skulda for det.

Det kan då vera interessant å spørja representanten Ryan om han kan seia noko om kva saksordføreren har gjort for å involvera SV for å få til eit breitt forlik.

Inge Ryan (SV) [19:12:04]: Det er vel kjent at SV nok har hatt det mest ytterliggående standpunktet i denne saken. Vi har vært ganske konsekvente, som saksordføreren var inne på, i forhold til dette med nettolønnsordning. Og vi har vært relativt tydelige gjennom mange år både om hva vi mener i forhold til ferjerederiene, og hva vi mener på de andre områdene. Derfor har ikke samtale mellom saksordføreren og SVs fraksjon vært spesielt omfattende på dette området. Vi har hatt noen korte samtaler, men jeg har hatt inntrykk av at man har prioritert å prøve å finne løsninger sammen med de partiene som ligger nærmere.

Lodve Solholm (FrP) [19:13:02]: Det var litt morsamt at representanten Ryan nemnde Ekornes, Ekornes, som i førre veke på eit møte i Fosnavåg gav klar beskjed til sitt eige parti, Høgre, og til dei andre regjeringspartia om at dei burde gå inn for nettolønnsordning over heile fjøla.

Det var også litt merkeleg at Ryan snakka så varmt om dette med fraktesfartøy. Då må eg spørje: Kvifor gjekk han ikkje saman med Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet og fekk fleirtal for nettolønnsordning for fraktesfartøya? Det er jo nettopp det dei ber om. Då først blir dei i stand til å få ein økonomi som gjer at dei kan investere i gassfraktesfartøy o.a. som gjer at vi kan få ein moderne flåte. Eg kan ikkje skjønne at Ryan kan stå her og snakke om fraktesfartøyas ve og vel, når

han hadde moglegheit til å få fleirtal for ei nettolønnsordning for desse. Og spørsmålet er: Kvifor gjorde han ikkje det?

Inge Ryan (SV) [19:14:08]: Som jeg nevnte i mitt innlegg, var fraktesfartøyene et av de områdene som vi brukte desidert mest tid på i forbindelse med behandlingen av denne saken. Vi fikk veldig mye god informasjon fra den gruppen, og vi hadde også en svært grundig behandling av det i vår gruppe. Jeg legger ikke skjul på at vi hadde ulike synspunkter på hva som var det riktige veivalget framover. Det som jeg presenterte nå, var det som vi landet på til slutt. Men det var ikke spesielt enkelt for alle medlemmene å vite hva man skulle gå inn for i denne saken, fordi vi så at fraktesfartøyene har en betydelig miljøgevinst i forhold til det som SV ønsker, nemlig å få gods over fra vei til jernbane og sjø. I så måte er fraktesfartøyene meget interessante, og derfor har vi prøvd å legge inn en del ordninger framover, som jeg også nevnte, både i forhold til dette med avgifter og til stimuli i forhold til bygging av nye båter som kan være interessante for denne næringen.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [19:15:34]:

Arbeidet med skipsfartsmeldinga har vist eit stort engasjement frå alle dei politiske partia. Det er ingen tvil om at den maritime næringa har stor innverknad både direkte og indirekte på verdiskapinga her i landet – både i dag og i framtida.

I St.meld. nr. 31 blir det lagt til grunn eit høgt nivå på støtta til nettolønn med over 1 milliard kr. Meldinga legg føringar til rette for ein offensiv skipsfartspolitikkk for framtida. Det er veldig viktig for den konkurransesituasjonen denne næringa er i, og viktig for korleis skipsfart driven og ått av Noreg kan posisjonere seg i forhold til sine nærmaste konkurrentar i EU. Det er særleg viktig at vi har oppnådd einigheit rundt ei auka harmonisering med EU på fleire hald, og dermed ei forståing og forankring for at denne næringa sine utfordringar er av global, internasjonal, konkurranseutsett og kompleks karakter.

Kristeleg Folkeparti er glad for at det er einigheit rundt å harmonisere tonnasjeavgifta i forhold til europeisk nivå, og at det er vilje til å gjere det same med det norske reiarlagsskattesystemet. Regjeringa vil også halvere formuesskatten i løpet av 2006 og 2007 med sikte på avvikling. Dette vil bety mykje for norsk privat eigarskap generelt, og for reiarlagsnæringa spesielt.

Eigarskap i Noreg fører ofte til hovudkontorfunksjonar i Noreg. Da vil viktige vedtak om selskapets vidare strukturelle utvikling, kvar driftseiningar skal lokalisert, og kvar forskning skal foregå, bli ein naturleg del av dagsordenen. Hovudkontora er avgjerande for dei strategiske vedtaka om kvar og korleis verdiskapinga skal skje. Erfaring viser også at der det blir tilbode konkurransedyktige vilkår, vil hovudkontora bli lokaliserte og dermed også dei største eigarinteressene finne stad. Eigarskap og dermed hovudkontorfunksjonar er viktige for

auka verdiskaping, skatteinntekter, attraktive arbeidsplassar og auka dynamikk i næringslivet.

Det er også fleire andre forhold som betyr mykje for den maritime næringas attraktivitet i Noreg. I denne forbindelse er det viktig at Regjeringa går NIS-flagget nærmare etter i saumane. Grunnen til dette er at NIS-registeret ikkje lenger er det ein gong var. Føremålet med NIS-registeret må vere å sikre at skip i internasjonal fart framleis skal vere åtte og drivne frå Noreg. Då er det viktig at vilkåra for NIS-registeret er konkurransedyktige, fleksible og har høg servicegrad for kundane – utan at det går utover kvaliteten. Det er viktig at registeret må bli marknadsført og selt som attraktivt og kvalitetsbevisst, med ein høg grad av service til kundane. Det er fint at Regjeringa har sett ned ei gruppe som skal sjå på nettopp dette.

Eg synest også det er interessant i denne samanhengen at ein ikkje berre prøver å gjere registeret meir attraktivt, men også vil vurdere ei ytterligere utviding av NIS-registeret på kysten.

Desse forholda – ei arbeidsgruppe som ser på NIS-vilkåra og utgreiar vidare utviding av NIS på kysten – kan i tillegg føre til fleire norske sjøfolk med Regjeringas system, til saman fleire viktige aspekt for ei styrkt maritim næring ut frå Noreg.

Det vil også vere viktig å ha ein stor flåte under norsk flagg. Dette vil kunne ha mykje å seie for den norske gjennomslagskrafta i internasjonal skipsfart.

Kristeleg Folkeparti er glad for at nivået på støtta til nettolønn er så høgt, med over 1 milliard kr. Samtidig er det viktig at innretninga på nettolønn har vvar og løysingar også for framtida. Dette går ut på at vi må leggje til rette for å sikre og ta vare på den kompetansen vi har i det store norske maritime miljøet. Da må vi leggje til grunn ordningar som byggjer opp under dette. Det gjer Regjeringas forslag til kompetansmodell. Kompetansmodellen er framtidsretta og er ein modell som også store delar av næringa støttar opp under. Denne modellen inneber nettolønn for sertifikatpliktige stillingar i NOR og sertifikatpliktige refusjonsberettiga stillingar i NIS. Det blir foreslått å vidareføre som eit supplement til denne ordninga at også andre sjøfolk i offshoreflåten i NOR blir omfatta av ei nettolønn. Dei stillingane som fell inn under omgrepet sertifikatpliktige stillingar, er skipsførarar, styrmenn, maskinistar, radiooffiserar og aspirantar til desse innanfor dei fartøysgruppene som i dag er omfatta av refusjonsordninga.

Vi ser på kompetansmodellen som framtidsretta og som eit godt verkemiddel for å bevare og utvikle næringa i Noreg. I ei globalisert næring må vi innsjå at vi ikkje fullt ut klarer å konkurrere på pris, men vi må satse på kvalitet. Samtidig vil ein kompetansmodell gi eit stabilt system for støtte til sjøfolk som prioriterer maritim kompetanse.

Konsekvensen av å prioritere den maritime kompetansen er at passasjerbeteninga på ferjer i utanriksfart ikkje vil bli omfatta av særskilde støtteordningar. Ferjene det gjeld, har likevel garanti for dagens støttenivå til 2006.

Eg registrerer likevel at fleire parti på Stortinget først og fremst prioriterer å bevare eksisterande ordningar, for

deretter å utvide nettolønn til heile NOR-flåten før ein til sist vil prioritere kompetansmodellen for NIS. I dette ligg det altså ei forståing av at ein ikkje har noko imot kompetansmodellen i seg sjølv, men at ein hadde sett at det var meir pengar enn den historisk høge støtta som er i dag.

Det vil alltid vere av interesse å prioritere pengar til gode formål. Pengar til gode formål ønskjer alle, men av og til må prioritering til. Ikkje minst er det lett å gløyme at det allereie er løyvd historiske summar. Rammene for nettollnsordninga har aldri vore høgare.

Skipsfartsmeldinga legg godt til rette for framtidig vekst i den maritime sektoren. Vi har eit komplett maritimt industrielt miljø med ei klynkje av maritime bedrifter som omfattar alt frå sjøtransport til skipsutstyr. Når målsetjinga er å sikre at ein størst mogleg del av verdiskapinga og sysselsetjinga i norsk maritim verksemd foregår i og frå Noreg, er det viktig å fokusere på nettopp dette miljøet. Regjeringa ønskjer å sikre norsk kompetanse om bord og ein innovativ maritim industri på land i verdsklasse. Det er grunn til å leggje vekt på den opparbeidde kunnskapen som bedriftene i det maritime miljøet og forskingsinstitusjonane har og forvaltar. Dette er ein norsk konkurranseføremon som betyr mykje for verdiskapinga, og dette må vi gjere vårt yttarste for å oppretthalde og ta vare på også for framtida.

Når det gjeld prioritering av skipsbyggingsindustrien, følgjer Regjeringa godt med på utviklinga her. Dersom det er behov for tiltak eller nærmare vurdering av rammevilkåra, vil dette bli vurdert. Norske verft er ein viktig del av den maritime klynkje.

Sett på spissen var det brei semje om at vi burde leggje til rette for eit breitt forlik. Det er ikkje fleirtal på Stortinget for å auke dei økonomiske rammene til formålet. Eg er derfor forundra over saksordføraren sitt sterke ønske om å arbeide med saka, men skuffa over kompromissvilja når alt kom til alt. Valkampen er tydeleg i gang, og det er fleire agendaer inne i biletet. Den maritime næringa nådde ikkje opp i konkurransen med Arbeidarpartiet sine eigne markeringsbehov.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Grethe Fossli (A) [19:23:18]: Den stortingsmeldingen vi behandlar i dag, heter Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringar. Når vi avslutter dagens debatt, er jeg ikke helt sikker på om resultatene viser at det er vilje til vekst.

I dag har Arbeiderpartiet lagt fram et kompromissforslag, eller noe vi håper blir et kompromissforslag, når det gjelder nettollnsordningen for sjøfolk på utenlandsferjer, hvor vi ber om at ordningen bare skal gjelde for sikkerhetsmannskapet om bord. Ifølge alarminstruksen er det ansatte som må være om bord for at passasjerskipet skal få lov til å legge fra kai.

Mitt spørsmål til Kristelig Folkeparti er: Hvorfor kan ikke Kristelig Folkeparti vurdere et slikt forslag?

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [19:24:27]:

Det som har blitt meg fortalt, er at det forslaget som Arbeidarpartiet har lagt fram her, vil koste om lag 300 mill. kr meir enn det som Regjeringa har lagt fram, og det som ligg inne i stortingsmeldinga frå før av. Derfor er det litt merkeleg at Arbeidarpartiet i tolvte time kastar inn dette forslaget i staden for å ta utfordringa vår, når ein veit at regjeringspartia ikkje har meir pengar å bruke, og når vi tidlegare har invitert Arbeidarpartiet til ein dialog for å omprioritere innafor ramma for å oppnå ei brei semje og eit breitt forlik.

Men det er òg ting det er semje om – sidan det blei påpeika. Det er semje om reiarlagsskattordninga, om at det skal brukast 1 milliard kr til sjøfolk, om omlegginga av maritim utdanning, om verdien av forskning og innovasjon i den maritime næringa, om utvidinga av NIS til norsk sokkel og NIS som konkurransedyktig register, om nettolønn til offshoreflåten i NIS, og om å vidareføre den ordninga som vi har i dag.

Ein del område er det semje om, men eg kunne ønskje at Arbeidarpartiet hadde vist større vilje til å få endå breiare semje.

Lodve Solholm (FrP) [19:25:53]: Representanten Grimstad og eg kjem frå Møre og Romsdal, det fylket i landet som kanskje har den største og sterkaste maritime klyngja. Alle som ein innafor denne klyngja, kanskje med unntak av fiskebåtane, har bedt oss om å gjennomføre nettolønnsordning for all konkurranseutsett skipsfart. Kvifor? Jo, fordi dei seier at hadde det ikkje vore for den norske sjømannen, hadde ein aldri kunna utvikle den maritime klyngja slik som ho har blitt i Møre og Romsdal og i resten av landet.

No får vi ei ordning innafor kompetansemodellen som gjer at veldig mange norske sjøfolk som har vore med på å byggje dette opp, blir sette på land. Denne næringa er i startfasen på slutten.

Spørsmålet mitt er: Kvifor vil ikkje Kristeleg Folkeparti høyre på sine egne når dei ber om ei slik ordning?

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [19:27:18]:

Eg og representanten Lodve Solholm kjem frå eit flott fylke, Møre og Romsdal, der denne industrien og denne næringa er veldig sterk.

Sjølvsagt lyttar vi til næringa. Før Ansgar Gabrielsen la fram Regjeringa si melding, hadde òg han reist land og strand rundt og lytta til næringa sine utfordringar. Det som Regjeringa har fremma med kompetansemodellen, er breitt forankra i store delar av næringa.

Men så er det slik at ein gjerne vil ha enda meir pengar til enda fleire grupper enn det som Regjeringa har lagt opp til. Eg kan godt dele ønsket om å ha enda meir pengar å fordele, men vi må halde oss til ei ramme. Framstegspartiet kunne ha vore med på å omprioritere innafor ramma, men det var det òg nokre belastningar med, så Framstegspartiet har ikkje vore interessert i det, men flaggar sine primærstandpunkt.

Framstegspartiet sa tidlegare at dei ville bruke 75 milliardar kr meir på samferdsle, og i går ville dei

bruke 30 milliardar kr meir til Statkraft. Eg veit ikkje kor mange milliardar kroner meir dei vil bruke før veka er gått!

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Odd Roger Enoksen (Sp) [19:28:48]: La meg starte med å si til Høyres næringspolitiske talsmann at det er riktig oppfattet at Senterpartiet vil sørge for å ta i bruk rammebetingelser som gjør norsk næringsliv konkurransedyktig, også norsk landbruk. Det innebærer ikke å adoptere andre lands skatteregler, f.eks., men det innebærer å ta utgangspunkt i norsk klima, i norsk bosettingsmønster og i norsk kostnadsnivå når vi skal innrette rammebetingelsene for de enkelte næringene, slik at vi skal klare oss i konkurransen med landene rundt oss.

Slik må det også gjøres i forhold til maritim sektor. Hvis vi mener at maritim sektor er viktig, og det mener Senterpartiet, må vi være villige til å ta konsekvensene av det og styrke rammebetingelsene for denne næringen, slik at den kan klare seg i en internasjonal konkurranse.

Vi kan gjerne være enige om at å konkurrere på skatt land imellom er en uting. Det tror jeg alle, næringen inkludert, gjerne skulle ha sett at man kunne ha vært foruten. Det er også nødvendig å arbeide internasjonalt, slik komiteen tar til orde for, og harmonisere skattebetingelsene og unngå at man skal konkurrere med hverandre på denne typen rammebetingelser. Men vi må på den andre siden ikke stille oss slik at denne næringen forvitrer og blir borte mens vi driver dette internasjonale arbeidet for å skape gode rammebetingelser, eller skape like rammebetingelser og konkurransemuligheter landene imellom.

I 1996 gjorde Stortinget flere positive og gode vedtak som sørget for at vi fikk vekst i næringen. Det ble skapt optimisme, og vi så at rekrutteringen til næringen økte, ikke minst gjennom utdanningen.

I tiden etter har det for det første blitt gjort en rekke vedtak i denne sal som har svekket konkurransemulighetene for næringen, samtidig som landene rundt oss har forbedret sine rammebetingelser vesentlig. Da ser vi at Regjeringa har lagt fram en stortingsmelding som er offensiv, som beskriver utfordringene på en veldig god måte, men hvor man trekker seg tilbake i de konklusjonene som Regjeringa trekker i stortingsmeldingen.

Et bortimot enstemmig politisk miljø har uttrykt ønske om et bredt politisk forlik, og det er ganske frustrerende å se at det ikke har vært mulig å få det til. På samme måte som saksordføreren må jeg si at regjeringspartiene må ta en betydelig del av ansvaret for at det ikke har vært mulig. Det er greit at regjeringspartiene ikke var villige til å bruke mer penger på denne sektoren enn det som Regjeringa la opp til – det må tas til etterretning av de øvrige partier. Men da må også regjeringspartiene ta sin del av ansvaret for at det ikke var mulig å oppnå et forlik.

Til tross for at Senterpartiet og Fremskrittspartiet står hverandre ganske nær når det gjelder en del av de vilkår som vi ønsker for denne næringen, må det sies at også Fremskrittspartiet har et betydelig ansvar for at det ikke er blitt et forlik. Fremskrittspartiet kunne faktisk i en del

sammenhenger ha valgt det nest beste istedenfor å flagge sine primærstandpunkter, og bidratt til at man hadde kommet hverandre nærmere. For selv om det ikke var mulig å oppnå full enighet, er vi nå i en situasjon hvor det er totalt sprik, og hvor næringen skal leve med uforutsigbarhet også i tiden framover, på en måte som ikke tjener næringen, som ikke vil bidra til optimisme, som ikke vil bidra til at flere ungdommer utdanner seg inn i næringen og velger dette som sin framtidige yrkesvei.

Den saken som vi har til behandling i dag, dreier seg ikke om de rike ledernes aversjon mot å betale skatt eller deres behov for å ha nettolønn for sine ansatte. Det dreier seg om veldig mye mer enn det. Det er der SV etter min oppfatning gjør en av sine fundamentale bommerter, for man er ikke i stand til å se sammenhengen mellom de ulike deler av clusteret. Man er ikke i stand til å se at det å ha norske eiere, det å ha hovedkontor i Norge og det å ha norske sjøfolk er en nødvendighet for å utvikle resten av det maritime miljøet, som inkluderer verkstedindustrien, klassifiseringsselskapene, forsikring, bank, finans, skipsmeklere, og vi kan gjerne ta med revisjon og juridiske tjenester osv., som også er en viktig del av dette maritime clusteret, og som det er helt nødvendig å ha for å utvikle denne næringen videre framover. Har vi ikke norske rederier, norske eiere, vil heller ikke resten av dette clusteret utvikle seg.

Derfor er det dessverre nødvendig å tute med de ulvene man har rundt seg. Det er nødvendig å ha konkurransebetingelser som kan matche dem i landene rundt oss, og som gjør at denne næringen er i stand til å utvikle seg. Det har ikke Stortinget klart å bidra til. Det er derfor å håpe på at Regjeringen, i alle fall når den skal legge fram statsbudsjettet til høsten, velger å være offensiv på en måte som viser at det faktisk i den forbindelse kan være mulig å samle bred støtte i Stortinget for en mer offensiv skipsfartspolitikkk enn den Stortinget vedtar i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Erlend Nornes (H) [19:34:00]: Enoksen viste i innlegget sitt til dei ordningane som vart innførte for skipsfarten i 1996. Då vert det freistande å visa til side 80 i skipsfartsmeldinga, Vilje til vekst. Figuren viser at i løpet av dei tre åra Senterpartiet sat i regjering sist, vart støtta til sjøfolk år for år redusert frå 471 mill. kr pr. år til 307 mill. kr i det siste statsbudsjettet som Senterpartiet var med på å leggja fram.

Kva truverd meiner då Senterpartiet å ha, når dei skuldar denne regjeringa for å vera for passiv når det gjeld å styrkja rammevilkåra for norsk maritim næring?

Odd Roger Enoksen (Sp) [19:34:53]: Ja, det er riktig at i Bondevik Is tid ble støtten til skipsfarten redusert, også den gang med en statsminister fra Kristelig Folkeparti i spissen og med støtte fra Høyre, som var budsjettpartner i hvert fall i to av de årene sentrumsregjeringen satt, og som faktisk bidro til at denne støtten ble redusert, stikk i strid med det Høyre hadde lovt i ulike valgkamper.

Det som er poenget, er imidlertid at Senterpartiet faktisk har vært i stand til å lære av de resultatene vi så ved at støtten ble redusert. Skipsfartsrekrutteringen ble svekket, båter ble flagget ut, og den optimismen og den vekten man så etter de vedtak som ble gjort i 1996, hvor Senterpartiet var en drivkraft for at de vedtakene skulle bli gjort, snudde. Den seilassen vil ikke Senterpartiet være med på videre. Og vi er faktisk i stand til å lære av at det blir gjort feil, og ta konsekvensene av det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

May Britt Vihovde (V) [19:36:03]: Venstre er godt fornøgd med at eit fleirtal på Stortinget støttar hovudlinjene i Regjeringa sine forslag i denne stortingsmeldinga, som vil sikra føreseielege rammevilkår for norsk skipsfart i framtida.

Norsk skipsfart har ei lang og ærerik historie, og med vår lange kyst som utgangspunkt skal også skipsfarten ha ei lang og ærerik framtid. Det offentlege si rolle i å leggja til rette for dette dreier seg etter Venstre si meining først og fremst om å sikra gode og stabile rammevilkår.

Vår maritime næring omhandlar ei klynge, eller eit nettverk, av maritime bedrifter, og omfattar alt frå sjøtransport til skipsutstyr, skipsbygging, mekling, finansiering, klassifisering, forskning og maritim petroleumsverksemd. Denne næringa er ei av våre mest globale, og dermed mest konkurranseutsette. Å sikra gode og stabile rammevilkår gjer vi best gjennom å føra ein økonomisk politikk som legg til rette for ei betre norsk konkurransevne gjennom eit sterkt redusert rentenivå og ei betring av forholdet mellom kronekurs og euro.

Gjennom bidrag i det inntektspolitiske samarbeidet legg Regjeringa òg til rette for å dempa ei lønnsutvikling som gjer at norsk arbeidskraft i dag er vesentleg dyrare enn i våre konkurrentland. Ein dempa lønnsvekst vil sikra norske maritime bedrifter sin tilgang til konkurransedyktig og kompetent arbeidskraft. Dette er av særleg betydning for at ei internasjonalt orientert næring som skipsfarten framleis vil vera lokalisert og vidareutvikla med base i Noreg.

I tillegg er det viktig at dei offentlege støtteordningane blir innretta på ein slik måte at dei sikrar kompetansen i industrien og ein god samanheng mellom utdanning, kompetanse og støtteordningar. Våre dyktige sjøfolk med høg kompetanse er viktige for det maritime Noreg. Regjeringa legg i meldinga opp til ein betre måte å sikra ein slik samanheng på, først og fremst gjennom å leggja til rette for eit stabilt system for økonomisk stønad til sjøfolk som prioriterer maritim kompetanse. Regjeringa foreslår på denne bakgrunn ei omlegging av stønadsordningane til ein kompetansemodell for sjøfolk.

I tråd med målet om å prioritera stønad til den maritime kompetansen inneber dette m.a. at passasjerbetening på ferjer i utanriksfart ikkje vil bli omfatta av særskilte stønadsordningar.

Gjennom ei slik omlegging vil det samla stønadsnivået vera om lag som i dag, men konsentrert gjennom etablering av ei nettolønnsordning for dei mest kompetanse-

krevjande stillingane om bord. På denne måten blir den maritime kompetansen, som er viktig for norsk skipsfarts framtid, prioritert føre å gi sjøgåande hotell og serveringsstader urimelege konkurranseføremoner overfor landbaserte hotell og serveringsstader, slik dagens stønadssystem legg opp til.

Når det i tillegg blir lagt opp til ei samordning av utdanningane, vidareføring av ei eiga tilskottsordning for opplæringsstillingar og eit eige kompetansefond for næringa, gir dette i sum ei auka satsing på kompetanse og ein styrkt samanheng mellom kompetansen og stønadsordningane.

Målet er vekst for norsk skipsfart og maritime næringar. Ein slik sunn, stabil og framtidsretta vekst blir ikkje skapt av å overdimensjonera offentlege stønader. Han blir heller ikkje skapt av å la vera å målretta offentlege stønader inn mot det som er bransjens kjernekompetanse. For ei næring som i så stor grad er prega av internasjonal, open konkurranse, vil ein feil og overdriven bruk av offentleg støtte berre gi ei svepe av ineffektivitet og dermed gjera våre selskap dårlegare rusta til å møte den konkurransen dei uansett må leva med.

Regjeringa går inn for at tonnasjeavgifta skal harmoniserast i forhold til europeisk nivå. Det er også behov for ein større grad av harmonisering av det norske rederiskattesystemet ned til EU-nivå, jf. ordningane i m.a. Danmark, Nederland og Storbritannia. Samtidig som Regjeringa i stortingsmeldinga om skattereforma legg opp til å redusera formuesskatten med sikte på avvikling, skulle dette gi eit godt grunnlag for å meine at Noreg er ei attraktiv lokalisering for skipsfart og maritime næringar både med omsyn til offentlege rammevilkår og ikkje minst med omsyn til den kompetansen vi innehar. Noreg burde i framtida vera ei attraktiv lokalisering for internasjonale selskap knytte til skipsfart og maritime næringar.

Med denne meldinga og med dei grepa som denne Regjeringa tek, har faktisk Venstre tru på at dette er ei framtidsretta næring, som vil bli lokalisert i Noreg, med gode, norske sjøfolk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Lodve Solholm (FrP) [19:41:00]: Representanten Vihovde snakka om at det er stabile rammevilkår. Vi veit at dei aller fleste som har uttalt seg, no vil hevde at vi vil sjå utflagging av norske selskap og at norske sjøfolk blir sette på land. Det er jo stabile rammevilkår! Då er vi kvitt den norske sjømannen, og det er stabilitet i det.

May Britt Vihovde (V) [19:41:46]: Om representanten Solholm spår den slags optimisme inn i næringa, kan kanskje det bli resultatet! Det har faktisk ikkje Venstre tru på. Vi har ikkje tru på at det blir utflagging.

Hadde vi lytta til Framstegspartiet og Framstegspartiets ville bruk av pengar, hadde vi aldri fått det rentenivået vi har i dag, vi hadde aldri fått ein konkurransedyktig kronekurs, og dermed hadde dei næringane som er på kysten, der både representanten Solholm og eg kjem frå,

mista tusenvis av arbeidsplassar, på grunn av at dei mista konkurransekrafta si.

Så har eg lyst til å minna representanten Solholm om at vi ønskjer faktisk å setja ned formuesskatten, og vi håpar at Framstegspartiet vil støtta oss i den saka. Med dei rammevilkåra som blir lagde i denne stortingsmeldinga, som betyr å invitera til stabilitet, trur eg faktisk at denne næringa går ei lys framtid i møte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Bendiks H. Arnesen (A) [19:43:23]: Skipsfart har gjennom flere generasjoner vært en av Norges viktigste næringer. Dette er ganske naturlig, for Norge er en kystnasjon med ca. 57 000 kilometer kystlinje som strekker seg over 282 kystkommuner og 17 kystfylker. Båten har for svært mange vært helt avgjørende for transport av folk og gods til og fra alle våre kystsamfunn.

Den kompetansen vi gjennom generasjoner har bygd opp, har gjort Norge til en av de aller fremste skipsfartsnasjoner i verden. Denne kompetansen har også gjort at vi er ledende internasjonalt på teknologi og utstyr til skipsfarten. Jeg vil påstå at uten denne meget sterke maritime kompetansen hadde heller ikke Norge kunnet framstå som en av de fremste nasjoner på olje- og gassutvinning til havs.

Da vi startet oljealderen i Norge, hadde vi allerede en stor maritim kompetanse som gjorde at vi hadde mye på plass og raskt kunne bli ledende også på dette området. Mulighetene til videreutvikling på dette området henger nøye sammen med om vi klarer å holde på de maritime næringene også i framtiden.

I dag har vi sjøfolk i alle landets kommuner, også de kommunene som ligger langt fra kysten. Vi har også leverandører av varer og tjenester til de maritime virksomhetene over hele landet. Dette skaper viktige arbeidsplasser over hele landet. Minst 75 000 yrkesutøvere i landet er knyttet til denne viktige maritime næringen. Jeg vil også påstå at med en god maritim politikk ville Norge med sitt gode utgangspunkt kunne ha utviklet dette til noe langt mer og økt sysselsettingen betydelig. Derfor må jeg si at denne stortingsmeldingen ikke bærer sitt navn med rette. Selv om stortingsmeldingen på noen områder peker i riktig retning, viser den ikke noen særlig stor vilje til vekst. Med denne regjeringens maritime politikk frykter jeg for at vi skal få problemer med å beholde Norge som verdens tredje største skipsfartsnasjon. Til det blir konkurransesituasjonen for vanskelig. Vi må huske at våre konkurrenter har forbedret sine rammevilkår betydelig de siste årene.

Daværende stortingsrepresentant Ansgar Gabrielsen fra Høyre uttrykte i 1998 stor skuffelse over regjeringen Bondevik I som ville kutte i refusjonsordningen. Han mente at en slik politikk til de grader ville svikte den norske sjømannen. Det samme kan jeg i dag si om næringsminister Ansgar Gabrielsens skipsfartspolitik. Jeg tror det er mange sjøfolk som ved forrige valg gav sin stemme til Høyre fordi partiet så sterkt lovet å jobbe for den norske sjømannen, som nå ser at de er sviktet. Jeg

husker godt hvor tilfreds sjøfolkene var da tidligere partileder i Høyre skrev brev til dem og lovte bedre tider.

Jeg ser det som avgjørende viktig for en bedre utvikling av norsk skipsfart at vi skal kunne beholde en sterk sjømannsstand her til lands. Uten norske sjøfolk kan vi heller ikke forbli en stor norsk skipsfartsnasjon. Ingen må tro at vi i framtiden kan fostre dyktige offiserer i skipsfarten uten også å ha på plass underordnede norske sjøfolk. Ingen får meg til å tro at noen kan bli dyktige offiserer og lære dette yrket ved bare å simulere sjømannskap, og gå om bord som offiser rett fra utdanning. Derfor er den såkalte kompetansemodellen, som Regjeringen går inn for, etter mitt syn et meget dårlig virkemiddel, både for å rekruttere nye offiserer fra Norge og for å sikre norske arbeidsplasser på norske skip. En dyktig sjømann og skipsoffiser blir man bare ved å praktisere yrket i sitt rette element og ved å gå gradene om bord. Med Regjeringens politikk vil denne muligheten bli sterkt redusert.

Jeg tror ikke noen mener at nettolønn og slike spesielle ordninger er noe vi ønsker oss. Men når dette er innført hos våre konkurrenter, kan jeg ikke se at vi har noe annet valg enn å ha de samme ordningene dersom vi skal kunne konkurrere i dette markedet. Derfor burde det også arbeides aktivt internasjonalt for å få bort denne formen for skattedumping. Inntil så kan skje, må altså vår skipsfart og våre sjøfolk ha rammebetingelser som gjør det mulig å konkurrere.

De skipene som er registrert i NOR-registeret, og som er konkurranseutsatt, sliter veldig tungt. Gjennomsnittsalderen på disse båtene er nå oppe i 35 år, noe som klart vitner om at de ikke har lønnsomhet nok til å kunne foreta investeringer og fornying. Med den konkurransesituasjonen de er utsatt for, ser jeg heller ikke noen lysning gjennom de vedtak som etter alt å dømme blir fattet her i natt. Her vil heller ikke SVs medisin virke.

Jeg er veldig forbauset over at regjeringspartiene og SV ikke ser at vi her står overfor en meget viktig distriktsnæring, som ikke bare betyr viktig sysselsetting for distriktene, men som også er et viktig tilbud for mange kystsamfunn.

Jeg vil påstå at dette også er et miljøspørsmål. Dersom vi mener noe med å få mer av trafikken over fra vei til båt, burde forholdene legges slik til rette at dette kan gjøres mulig.

Regjeringen legger opp til å endre utlendingsforskriftene. En slik endring vil fjerne kravene om arbeidstillatelse for utenlandsk mannskap på utenlandske skip i norsk innenriksfart. Dette vil altså åpne norskekysten for full konkurranse fra lavkostland. Jeg er ikke i tvil om at det vil undergrave norsk innenriks skipsfart og gjøre situasjonen ytterligere verre for denne næringen.

Jeg har undret meg mye over hva Regjeringen vil med en slik politikk som på denne måten fryser ut norsk næringsliv, men jeg har etter hvert forsonet meg med at det her ikke er noe håp om en annen politikk.

Jeg er imidlertid mer forbauset over at Fremskrittspartiet med sitt uttalte engasjement for å redde norsk skipsfart, og som så klart har talt norske sjøfolks sak,

vil legge kysten åpen for en slik konkurranse. Jeg undrer meg over at Fremskrittspartiet på denne måten går bort fra sine målsettinger og gir Regjeringen fullmakt til å gå videre på sin vei mot å forverre situasjonen for norske sjøfolk. Jeg hørte hva representanten Hedstrøm sa om dette tidligere i kveld. Men det skal stemmes over dette i natt. Det blir interessant å se hva Fremskrittspartiet da gjør.

Jeg har gjennom mange år vært med og jobbet for å sikre norsk skipsfart og norske sjøfolk. Jeg hadde trodd at vi denne gangen skulle få bred enighet om en politikk som var positiv og langsiktig for næringen, men jeg må konstantere at det har vi ikke har klart.

Jeg vil berømme saksordfører Olav Akselsen for de mange forsøk han har gjort, både til høyre og til venstre, for å finne løsninger til beste for næringen. Jeg konstaterer at viljen langt fra har vært til stede fra Regjeringens og SVs side for å oppnå dette. Denne saken viser med tydelighet at det bare er Arbeiderpartiet som har helhet i den maritime politikken.

Steinar Bastesen (Kp) [19:52:21]: Norske sjøfolk skal overleve som mannskap på norske båter. Det skal Stortinget sørge for. Så enkelt er det. Derfor skal norske sjøfolk ha nettolønnsordninger i den konkurranseutsatte delen av NOR-systemet.

Det skal ikke bli slik som representantene for sjømannsorganisasjonene konkluderer, nemlig at norske sjøfolk på sikt ikke vil overleve på verken utenriksferjene eller i den oljerelaterte skipsfarten i Nordsjøen med den politikken et knapt flertall på Stortinget nå legger opp til under behandlingen av skipsfartsmeldingen.

Kystpartiet står sammen med Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet om at det bør innføres nettolønn for alle norske sjøfolk i den konkurranseutsatte delen av NOR-registeret. Vi er ikke imot internasjonale rammebetingelser, det skulle bare mangle. Men det er forunderlig at de norske sjøfolkene skal ha dårligere vilkår enn dem vi konkurrerer med.

Nettolønn på utenriksferjene i NOR må videreføres. Det vil sikre sjøfolkene og rederiene en skipsfartspolitik som vil være stabil og framtidsrettet. Jeg forstår at medlemmene i sjømannsorganisasjonene er svært frustrert, når de gang på gang opplever at det mangler kun et par stemmer i Stortinget for å sikre norske sjøfolks arbeidsplasser.

16. juni 2000 foreslo representanten Stolt-Nielsen at Regjeringen skulle pålegges å fremme forslag til tiltak som kunne sikre maritime næringer og norske sjøfolk internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser. Dette sluttet Stortinget seg til. Da meldingen endelig kom, 2 år for sent, inneholdt den bare forslag til konkurranseedyktige rammevilkår for offshoreflåten, noe Stortinget mot Regjeringens vilje tvang igjennom 27. februar 2003. Likevel hurtigbehandler Stortinget meldingen i løpet av seks av de travleste ukene i året. Dette er uansvarlig behandling av en sak som betyr et være eller ikke være for det totale maritime næringsmiljøet, der gode norske sjøfolk er en nøkkelfaktor.

Kystpartiet vil påpeke at Regjeringen ikke har gjort jobben sin. Eller har de det, kanskje Høyre-politikken fungerer? Meldingen inneholder ingen konstruktive forslag for å gjøre vår konkurranseutsatte NOR-flåte og passasjerferjene internasjonalt konkurransedyktige, slik som Stortinget bad om for tre år siden. Dette er til tross for at konkurransepresset fra utlandet i samme periode har økt og vil fortsette å øke. Tvert imot, med vedtaket i kveld vil også ferjer i internasjonal trafikk miste sin konkurransekraft fra 2006 og videre. Regjeringens konklusjon er tydeligvis at det er helt greit om utlendinger overtar både gods- og passasjertrafikken langs norskekysten. Meldingen kunne like gjerne i klartekst sagt: Flagget ut, vi trenger ikke lenger norske sjøfolk til annet enn offshoreoppdrag.

Kompetansereform kaller de det når de legger opp til at flere tusen norske sjøfolk skal settes i land. Gode sjøfolk kommer ikke rett fra klasserommene. Den praktiske opplæringen om bord vil alltid være av avgjørende betydning for kvaliteten på sjømannsutdanningen. Det er viktig å kunne sette sjøbein, og det er viktig å vite hva sjøverk er. Det er også viktig å kunne stå på et gyngende skolegulv. Med Regjeringens forslag er det bare offshoreflåten som får muligheten til å gi slik utdanning, men offshoreflåten er ikke stor nok til å ta det praktiske opplæringsansvaret også for kommende offiserer i NIS og på utflagede norskeide fartøyer. Regjeringens forslag innebærer derfor at inntaket til sjømannsutdanningen må nedjusteres i årene som kommer, samtidig som sjøfarten går inn i en periode med stor aldersavgang. Styrt avvikling, med andre ord.

Ringvirkningene i klyngevirksomheten langs hele kysten vil bli store. Regjeringen har gjennom skipsfartsmeldingen lagt til grunn at målet er å frigi arbeidsplasser, og nå ser tusener av arbeidstakere med gru fram til å bli «frigitt».

Når SV i denne saken går sammen med Høyre, viser det for alt folk at SV ikke er næringspolitisk modent nok til å inngå i framtidig regjeringssamarbeid med noen. Det vil folk langs kysten merke seg.

Når EUs mulighet til å sette grenser for fri flyt av arbeidskraft opphører i 2011, vil Polen og Baltikum helt sikkert forlange redusert mulighet for rike land til å benytte nettolønn som beskyttelse for nasjonal arbeidskraft. Dette er bakgrunnen for at EU i dag anbefaler at de muligheter som ligger i nettolønnsordningen, utnyttes maksimalt fram mot 2011. Norge går motsatt veg og legger hele det maritime næringskonseptet, bortsett fra offshoreflåten, åpent.

Statsråd Ansgar Gabrielsen [19:57:49]: Regjeringen har i stortingsmeldingen vi i dag debatterer, foreslått en rekke tiltak for å sikre at Norge fremstår som et attraktivt sted å eie, drive og flagge skipsfart. Maritim virksomhet står for ca. 9 pst. av verdiskapingen i norsk næringsliv, og utgjør en stor andel av norsk eksport av både varer og tjenester. Gjennom fremleggningen av meldingen legger Regjeringen til rette for stabile og konkurransedyktige rammebetingelser for norsk skipsfart og de maritime næringer. Vi ønsker dermed å sikre Norges ledende

rolle i internasjonal skipsfart, og vi vil tilrettelegge for vekst ved å foreslå tiltak som skal sikre kompetanse om bord og en innovativ maritim industri på land.

Rammebetingelsene i Norge fremstår imidlertid nå som mindre attraktive enn i mange av våre konkurrentland.

For å møte konkurransen fra andre skipsfartsnasjoner foreslår Regjeringen en harmonisering av tonnasjeavgiften ned til et europeisk nivå. Videre foreslås det en større grad av harmonisering av regelverket i rederiskatteordningen. Gjennom disse tiltakene vil Regjeringen legge til rette for dem som ønsker å drive skipsfart fra Norge, og jeg er selvfølgelig tilfreds med at vårt forslag til rederiskatteordning får bred tilslutning i Stortinget i dag.

Regjeringens varslede halvering og på sikt fjerning av formuesskatten vil gi bedre muligheter for norsk privat eierskap i rederinæringen og øvrig maritim industri. Jeg konstaterer at det nå synes å være politisk flertall for Regjeringens forslag også på dette området.

Fra 2001 og frem til i dag har støtten til sjøfolk over statsbudsjettet økt fra 310 mill. kr til 1 020 mill. kr i statsbudsjettet for inneværende år. Regjeringen ønsker å opprettholde bevilgningene på dagens historiske nivå, og er glad for at et bredt flertall støtter opp om en høy økonomisk ramme.

Regjeringen vil prioritere den maritime kompetansen fordi dette vil føre til at næringen står bedre rustet til å møte dagens og fremtidens konkurransesituasjon. Det fremmes derfor forslag om å innføre en kompetansemodell for sjøfolk fra 1. januar 2006. Modellen er enklere og mer målrettet enn dagens opplegg og innebærer nettolønn for alle sertifikatpliktige stillinger i så vel NOR som NIS, for de fartøysgruppene som i dag omfattes av refusjonsordningen. I tillegg vil alle sjøfolk i offshoreflåten i NOR omfattes av en nettolønnsordning. Kompetansemodellen inkluderer også aspiranter og lærlinger til de sertifikatpliktige stillingene. Regjeringen legger opp til at de som er innenfor dagens nettolønnsordning, skal få tid til å tilpasse seg det nye regimet.

I tråd med Regjeringens ønske om å satse på kompetanse innenfor norsk skipsfart og de maritime næringer foreslås det tiltak som skal heve kvaliteten på den maritime utdanningen og gjøre den mer attraktiv. Regjeringen mener det trengs økt samarbeid og konsentrasjon av læresteder. Vi ser på integrasjon av den maritime sertifikatgivende utdanningen som et viktig bidrag til å øke interessen for maritime fag og til å bedre samarbeidet mellom rederiene og lærestedene om opplæringsplasser. I tillegg vil Regjeringen øke satsingen på maritim forskning og innovasjon. Jeg konstaterer at det også her er bred tilslutning til Regjeringens forslag.

For å møte utfordringene ved internasjonaliseringen av offshoreflåten vil Regjeringen gi offshorenæringen økt fleksibilitet ved at NIS-skip får adgang til norsk sokkel. Regjeringen har allerede satt i verk en gjennomgang av regelverk og administrative rutiner med sikte på å gjøre det norske flagget attraktivt for internasjonal tonnasje. Vårt mål er at det norske flagget skal være et signal for kvalitetsskipsfart internasjonalt. Jeg er tilfreds med at et

breit stortingsflertall også støtter Regjeringens tiltak for å gjøre NIS-registeret mer attraktivt.

Gjennom den fremlagte stortingsmeldingen viser Regjeringen vilje til vekst i det som har vært – og er – en av landets viktigste næringer. Det viktigste som kan gjøres for norsk skipsfart og de maritime næringene, er å sikre stabile rammevilkår over tid. Jeg konstaterer derfor, til tross for mye av det som er sagt her i dag, med tilfredshet at det faktisk er bred tilslutning til hovedlinjene i skipsfartspolitikken, og at det ikke har materialisert seg noe flertall mot de forslag Regjeringen har lagt frem.

Jeg ser imidlertid at enkelte prioriterer annerledes enn hva vi gjør. Det tar jeg til etterretning. Det som i hvert fall er definitivt, er at Regjeringen kommer på statsbudsjettet for 2005 til å legge frem skatteforslagene slik de står i meldingen, og vi kommer i budsjettet for 2006, i den grad vi får anledning til å legge frem St.prp. nr. 1 neste høst, til å legge frem en kompetansemodell.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bendiks H. Arnesen (A) [20:03:16]: Det virker som om statsråden var mer opptatt av norske sjøfolk før han ble statsråd. Etter min mening har statsråden nå invitert til grep som vil svekke mulighetene for norske arbeidsplasser på norske skip. Statsråden snakker mye om det å eie og drive, og om skatt. Men han snakker mindre om sjøfolk som ikke har sertifikater. Tror statsråden at de endringer som nå gjøres for skipsfarten, vil skape rekruttering og flere arbeidsplasser til sjøs, eller føler statsråden nå at han svikter norske sjøfolk, spesielt ut fra sitt tidligere engasjement for norske sjøfolk?

Eirin Falde hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Ansgar Gabrielsen [20:04:14]: Jeg merket meg at også Arnesen i sitt hovedinnlegg gav tidligere stortingsrepresentant Gabrielsen en betydelig anerkjennelse for sitt engasjement for å nedkjempe St.prp. nr. 1 gjennom hele 1990-tallet. Det var særlig henvist til Bondevik I, men all statistikk, som det fremgår på side 80 i stortingsmeldingen, tilsier at engasjementet var faktisk enda større, og behovet enda større, for å nedkjempe det som kom fra arbeiderpartiregjeringene den gangen. Det er en anerkjennelse som jeg selvfølgelig setter pris på.

Gjennom hele 1990-tallet har Stortinget bevilget i gjennomsnitt 350 mill. kr i året for å sikre seg norske sjøfolk. Nå bruker vi altså det tredobbelte, og i denne toårsperioden har Regjeringen sagt at det skal ikke gjøres noen endringer. Det er jo en historisk begivenhet i seg selv. Men vi sier også at vi skal videreføre det nivået inn i fremtiden, basert på kompetansemodellen. Jeg takker for anerkjennelsen, og jeg takker selvfølgelig for spørsmålet.

Øystein Hedstrøm (FrP) [20:05:41]: «Konkurransedyktige betingelser», sa statsråden. Ja, mon det! Det er to

viktige pilarer her som betyr noe for sjøfolkene og skipsfarten spesielt. Den ene er skattepilaren, og ingen kan vel med hånden på hjertet si at det er forpliktende formuleringer totalt sett når det gjelder tonnasjeavgift og formuesskatt som sikrer rederiene i forhold til investeringer. Vi har heller ikke fått lovfesting når det gjelder nettolønnsordninger, som man har i Sverige og Danmark, og tar som en selvfølge der. Det er altså milevid forskjell på norske rammebetingelser og europeiske rammebetingelser.

Men på ett område spesielt er det positivt, og det er når det gjelder tonnasjebeskatningen. Der går Regjeringen inn for å legge seg på europeisk nivå. Men jeg vil spørre statsråden direkte: Hvordan er det med innretningen? I Europa har man bygd på den hollandske modellen, selv om det også der er noe forskjeller, men ordningen er mye mer fleksibel. Vil man kunne gi noen signaler til dem som skal lese skipsfartsmeldingen nå, om tonnasjebeskatningens innretning? Blir den harmonisert?

Statsråd Ansgar Gabrielsen [20:07:03]: Jeg må gi representanten Hedstrøm helt rett i at den kanskje viktigste pilaren for å beholde norsk shipping, norsk skipsfart, norske rederier, og ha driftsorganisasjoner i Norge, er skattepilaren. Jeg har i de halvannet årene jeg har jobbet med denne meldingen, hatt et utall av intervjuer med norske rederier, med ledelsen i norske rederier og en del eiere. Og det er ingen tvil om hva som skal til for at vi også i fremtiden skal ha rederi i Norge. Det er knyttet til skatt. Og da er det tre hovedelement som inngår. Det første er selvfølgelig tonnasjeskattesystemet. Det sier vi at vi skal halvere i budsjettet for neste år. Det andre er hvordan vi beskatter finansinntektene i rederivirksomhet. Der har vi sagt at vi skal ha en harmonisering med europeisk nivå. Det tredje er hvordan vi skal innrette dette systemet i detalj. Det er, som det også fremgår av meldingen, noe vi skal komme tilbake til i St.prp. nr. 1 til høsten, men jeg er fullstendig klar over de problemstillingene som representanten Hedstrøm tar opp, og som er avgjørende for det norske maritime miljøet.

Inge Ryan (SV) [20:08:27]: Vi i SV er opptatt av å få avvirket dette med nettolønnsordning på internasjonal basis. Og mitt spørsmål til statsråden er: Hva har Regjeringa og statsråden gjort i forhold til nordiske land og i forhold til andre europeiske land for å ta grep slik at man får avvirket nettolønnsordningen?

Mitt andre spørsmål gjelder den nye, varslede utlendingsforskriften i loven, som sier at vi nå kan ta inn utenlandsk mannskap uten arbeidstillatelse i NOR-flåten. Hva slags holdning har statsråden til det forslaget?

Statsråd Ansgar Gabrielsen [20:09:23]: Først til spørsmålet knyttet til nettolønn og internasjonale ordninger. Etter at Norge hadde innført NIS på slutten av 1980-tallet, ble det et visst engasjement i en del andre nordiske og nordeuropeiske land for å møte den konkurransen som oppstod i kjølvannet av det, og den skipsfartspolitikken som der var etablert. Man må vel si at siden den gang

har skiftende regjeringer, både på embetsmannsnivå og på politisk nivå, tatt dette opp med våre nordiske og nordeuropeiske kolleger, uten at man har lyktes med å komme i mål med det, ganske enkelt fordi man ikke har villet dette. Det er ting som jeg personlig også har tatt opp med mine kolleger i naboland.

Når det gjelder utlendingsforskriften, er den, som representanten sa, ute på høring. La meg si det slik at i den grad forskriften skulle bli vedtatt som den er, vil det i realiteten være en kodifisering av det som er gjeldende virkelighet der ute. Jeg er ikke kjent med at noen regjeringer tidligere har hatt et engasjement for å sørge for etterlevelse av det reglementet som har vært.

Odd Roger Enoksen (Sp) [20:10:53]: Som jeg har sagt i en rekke innlegg tidligere i kveld, er den meldingen som er lagt fram fra Regjeringen, på en rekke områder ganske offensiv og skisserer en del nødvendige grep. At også næringsministeren har møtt på en gjenstridig kollega i Regjeringen som gjerne vil være mest mulig sparsom, er så sin sak, men i alle fall skisseres det ganske gode grep.

Det er riktig, som næringsministeren sier, at skal vi ha rederi i Norge i framtiden, er tonnasjeskatten viktig. Men det er faktisk ikke alt, og det er slett ikke avgjørende. Det er også nødvendig å ha sjøfolk for å sikre den maritime clusteren, og på det området svikter dessverre Regjeringen, med den modellen som man skisserer.

Det er på mange måter uinteressant hva vi har brukt tidligere, og hvor mye penger vi bruker i dag i forhold til for to–tre år siden. Det som er interessant, er hva landene rundt oss gjør, konkurrentlandene, i forhold til de ordninger som de har innført. Og mitt spørsmål til næringsministeren er: Hvordan skal man sikre rekruttering til de stillinger som ikke er sertifikatpliktige i flåten (presidenten klubber), stillinger som også er helt nødvendige for å utdanne offiserer i neste omgang, og for å sikre hele den maritime clusteren?

Presidenten: Presidenten minner igjen om at replikken skal være på 1 minutt for spørre. Det gjelder også for svarer.

Statsråd Ansgar Gabrielsen [20:12:22]: Jeg synes representanten Enoksen hadde en betimelig påpekning. Det er jo slik at når man debatterer saker av denne art, vil det bli svartmaling på den ene siden og forsvar på den andre siden. Det er jo slik det er, men det at det er ganske offensive og gode grep i denne meldingen, skulle være hevet over tvil.

Når det gjelder sjøfolk, må jeg si at for at vi skal bevare den totale kompetansen i det maritime miljøet, slik meldingen beskriver, er vi helt avhengige av å ha en betydelig andel norske sjøfolk på norske skip. Så er spørsmålet: Hvor mange trenger vi for å beholde denne kompetansen? Så er det slik at det er et visst engasjement for at vi skal ha nettolønnsordning utover det, nemlig også av sysselsettingsmessige grunner. Det er klart at det er to forskjellige ting. Man trenger et visst antall for å overris-

le det maritime miljøet, og det grepet vi gjør her, kan man kalle hva man vil, men det er i hvert fall det beste vi kan gjøre for å sikre rekruttering til dette maritime miljøet. Men det er helt klart at denne modellen også innebærer at en del av de ikke-sertifikatpliktige stillingene får et større problem i forhold til rekruttering enn om man hadde hatt en nettolønnsordning.

Olav Akselsen (A) [20:13:43]: Me har i dag ei regjering som gjer det til eit poeng at ein ikkje har eit fast følgje her i huset. Som ei litt forvirra bie ein varm sommar-dag summar Regjeringa frå det eine partiet til det andre, og for meg verkar det ofte som om Regjeringa hentar inspirasjonen sin frå songen til Ingebrigt Davik, om jenta som ruslar fram på skuleveg, «hit eit steg, og dit eit steg». Det eine året får Regjeringa igjennom budsjettet med hjelp frå Framstegspartiet, neste år er det med hjelp frå Arbeidarpartiet, og no skjønner eg at det til hausten igjen er Framstegspartiet som er den føretrekte partnaren. Innimellom alt dette vel ein altså å samarbeida med SV i f.eks. spørsmål om klimapolitikken, og ein får òg støtte frå SV i dag. Etter mitt syn gjev dette ei verkelegheit som er svært vanskeleg å føreseia.

Saka i dag føyer seg etter mitt syn inn i eit mønster. Førre veke var det skattespørsmåla som ikkje blei avklarte. Mitt spørsmål til næringsministeren er om han føler at dagens regjering sitt «lausgjengeri» fører til føreseielege tilhøve og stabilitet for norsk næringsliv, som alle etter-spør.

Statsråd Ansgar Gabrielsen [20:15:05]: Jeg skjønner at Akselsen er bekymret over at Regjeringen tidvis får støtte også fra SV, et parti som jeg har skjont de skal i regjering med. Men det er klart at slik folket har sammensatt dette stortinget, og med det folkets synspunkter, som fremkommer i valg, må vi ta det til etterretning. Slik jeg har forstått det, fremstår ikke noe regjeringalternativ i inneværende stortingsperiode som synes å være mer styringsdyktig. Og med all respekt, selv om man kan nynne på sangen om hit et steg, og dit et steg, har det vel allikevel ført til at vi har hatt en fenomenal utvikling nettopp innenfor det som har med næringsområdet å gjøre. Konkurranseskraften er kommet tilbake til norsk næringsliv, optimismen er om ikke «all time high», så nærmer det seg.

Jeg må si som sant er: Det viktigste for Regjeringen er å få igjennom sin politikk, og vi samler støtte de stedene i Stortinget hvor vi har sammenfallende synspunkter. Det har vi gjort til nå. Det tror jeg vi vil være avhengige av å gjøre så lenge vi sitter i regjering.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Asmund Kristoffersen (A) [20:16:29]: Alle må ha sett at store deler av vår skipsfartsnæring har fått stadig hardere konkurranse fra svært mange land, fordi våre vilkår for næringen er til dels betydelig dårligere enn det som gjelder for våre konkurrentland, ikke minst når det gjelder skip fra EU-land.

(Kristoffersen)

Regjeringen sier selv at norsk skipsfart er en viktig del av norsk næringsliv og er med på å øke verdiskapingen i Norge. Ja, dette kunne selvsagt sies sterkere.

Som en av de aller viktigste næringene i Norge over svært lang tid, har skipsfartsnæringen spilt en svært stor rolle i norsk økonomi for arbeidsplasser og for kompetanseutvikling både på sjø og på land. Det er derfor uforståelig at Regjeringen og regjeringspartiene ikke gjør mer for å sikre denne næringen trygge vilkår som grunnlag for vekst og utvikling.

Et meget illustrerende eksempel for kort tid siden var da disse partiene i fjor nærmest spilte hasard med offshore-rederiene og nektet å gå med på en nettolønnsordning. Som representant fra Møre og Romsdal vet jeg hvilken betydning denne delen av skipsfartsnæringen har både for regionen og for landet. Takket være opposisjonens sterke engasjement i fjor vinter og vår stoppet rederiene sine planer om utflagging, og vi fikk innført nettolønn. Svært viktige arbeidsplasser både på sjø og land ble berget. Det er med på å berge arbeidsplasser og bedrifter i skipsbyggings- og utstysindustrien. Dette var også svært viktig for å bevare det komplette miljøet vi har på Vestlandet, som har vært omtalt tidligere her i debatten.

Det er en svært nøye sammenheng mellom aktiviteten og kunnskapen på sjøen og utvikling av skip og utstyr. Det er jo dette tette samspillet som har gjort vår verftsindustri nesten unik i verden. Da er det ikke til å forstå at regjeringspartiene ikke vil utvide nettolønnsordningen til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsatte skip i NOR-flåten. Der trodde jeg det var åpenbart at behovet nå er synlig.

Kystflåten er nå i en meget vanskelig situasjon, og det er ytterst beklagelig at Arbeiderpartiet ikke får flertall for vilkår som kan berge denne viktige næringen og de mange til dels små rederiene som sliter svært tungt.

Men som næringsministeren også var inne på, er det ikke alt som er svart. Jeg er svært glad for at det har lyktes å få flertall for en egen garantiordning for byggelån til skip, slik at våre skipsverft – slik det er i våre konkurrentland – er sikret tilgang på garantier, og med det også lån. Det er meget kapitalkrevende å bygge skip, og det er meningsløst at norske verft skulle tape kontrakter på grunn av dårligere ordninger enn det våre konkurrenter har. Dette har skipsverfts-næringen tatt opp med oss som representanter igjen og igjen. Dette er en ordning som det koster lite eller ingenting for staten å gjennomføre. Det er også slik at finansnæringen nå er svært uvillig til å ta den lille risikoen det er å bidra til finansiering i industrien, og vilkårene som industrien – i dette tilfellet skipsverfts-næringen – får, er ikke alltid konkurransedyktige.

Jeg etterlyser også Regjeringens vilje til å sikre bygging av de vedtatte gassfergene. Her har vi en unik kompetanse i landet, og norske verft står klare. Ved siden av den aktivitet og kompetanseutvikling som disse prosjektene ville medføre – og jeg refererer til det som jeg tidligere har sagt – er det også gode miljømessige grunner til å at vi nå må få tatt i bruk flere gassferger i Norge.

Anne Kathrine Slungård (H) [20:21:31]: Norge er, som flere allerede har påpekt i debatten, et av de få land som har et komplett maritimt industrielt miljø. Miljøet defineres gjerne som en klynge eller et nettverk av maritime bedrifter, og omfatter alt fra sjøtransport til skipsutstyr, skipsbygging, megling, finansiering, klassifisering, forskning og maritim petroleumsvirksomhet. Det er et mål å sikre at størst mulig del av verdiskapingen og sysselsettingen i norsk maritim virksomhet foregår i og fra Norge.

Regjeringen har i meldingen skissert retningen for en framtidig skipsfartspolitik. Målet er å skape stabile og langsiktige rammebetingelser for næringen, slik at Norge fortsatt skal være en ledende kvalitetsskipsfartsnasjon. Alternativet er det system som Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet ønsker, et system uten logikk, som i seg selv har vist at det er ustabil. 20 ganger har ordningene vært endret på. Jeg vil derfor berømme Regjeringen for å legge opp til et system som bidrar til å gi rammer for økt verdiskaping, sysselsetting og skatteinntekter i Norge.

Det er svært positivt at Regjeringen får gjennomslag for endringene i rederibeskatningen, hvor tonnasjeavgiften foreslås harmonisert i forhold til europeisk nivå. Det er et stort behov for harmonisering av det norske rederiskattesystemet med EU-nivå. Vi ser fram til at Regjeringen kommer tilbake med sine konkrete forslag til endringer i rederiskatteordningen i statsbudsjettet for 2005.

I skattemeldingen er det varslet at formuesskatten halveres i løpet av 2006 og 2007, og at den deretter trappes ned med sikte på avvikling. Det gir gode vilkår for norsk eierskap, noe jeg mener å ha hørt at også Arbeiderpartiet er opptatt av. Men Arbeiderpartiet ønsker tydeligvis ikke å se at Regjeringen, ved å signalisere en fjerning av formuesskatten, vil gjennomføre det viktigste tiltaket som kan gjøres for å beholde både skip, bedrifter, mennesker og investorer i dette landet. Regjeringen bygger faktisk Norge gjennom en helhetlig politikk hvor de ulike tiltak og saker henger sammen for flere næringer, samfunnsområder og dermed politikkområder.

Saksordføreren gjorde tidligere i kveld det til et poeng at det er Regjeringens ansvar å få bred tilslutning i Stortinget for sine saker. Ja, selvsagt har den et ansvar for det, men det både overrasker og skuffer at Arbeiderpartiet i en så viktig sak har valgt en så passiv tilnærming. Å si at mer penger løser alt, er å toe sine politiske hender. Det er verken vilje til prioritering eller politisk håndverk. Det kan virke som om Arbeiderpartiet, og til dels også Senterpartiet og Fremskrittspartiet, mener at politisk lederskap er å bla opp litt mer penger hele veien. Det er det ikke!

En utvidelse av NIS-skipenes fartsområde til å kunne ta oppdrag på norsk sokkel vil kunne føre til overgang fra NOR- til NIS-registrering for en del skip. Endringene vil gi større fleksibilitet ved skifte av oppdrag mellom norsk og fremmed sokkel og samtidig gi mer ensartede konkurransevilkår for norske og utenlandske skip som opererer i offshoremarkedet. Dette tiltaket vitner om en regjering som ønsker de beste rammebetingelsene for en konkurranseutsatt næring.

Til slutt en stemmeforklaring. Når Høyre senere i kveld ikke vil støtte mindretallsforslag, er det ikke fordi de ikke har mye bra i seg, men de samme forslagene er allerede under oppfølging av Regjeringen i forbindelse med andre saker.

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

Finn Martin Vallersnes (H) [20:25:26]: Opposisjonens svartmaling til tross: Regjeringens skipsfartsmelding medfører langt på vei den EU-harmoniseringen næringen har etterspurt gjennom flere år. Skipsfartsministerens innlegg og svar her i kveld illustrerer dette meget godt. Men meldingen berører også andre forhold, bl.a. sikkerheten til sjøs, som jeg skal si noen ord om.

Sikkerhet til sjøs er preget av en rekke forskjellige aktører i form av rederier, meglere, agenter, klasseselskaper og offentlige myndigheter. Det lov- og regelverk som gjelder, forvaltes av flere forskjellige departementer og etater, noe som medfører at operatørene innen sjøtransport må forholde seg til flere kontrollerende og regelgivende instanser. Fra offentlig side har særlig Fiskeridepartementet ved Kystverket, Nærings- og handelsdepartementet ved Sjøfartsdirektoratet og Miljøverndepartementet ved Sjøkartverket betydning for maritim sikkerhet i farleder og om bord i skipet, samt for miljø-sikkerheten.

Det er Fiskeridepartementet som har ansvaret for farleden med tilsyn og kontroll av havner og farvann, herunder statens havne-, fyr- og lostjeneste, samt akutt forurensningsberedskap. Kyststatsaker står sentralt. Gjennom Kystverket sikres ferdsel på sjøen og navigasjonsforhold generelt i norske interesseområder og fremmer en ressursmessig og økonomisk konkurransedyktig sjøtransport.

Nærings- og handelsdepartementet har ansvar for skipenes tilstand med de forhold som vedrører skipets sjødyktighet, herunder skipskonstruksjon, utrustning og utstyr samt bemanning. Flaggstatssaker er her sentralt. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er følgelig å sikre liv, helse og eiendom i maritim virksomhet.

Internasjonalt er Sjøfartsdirektoratet Norges representant i IMO og EMSA. Der behandles saker som angår maritim sikkerhet, og i økende grad synes det som om internasjonal utvikling krever større nasjonal samordning. De fleste land har da også samlet sin kystforvaltning i én organisasjon. I Norden er det foruten Norge bare Danmark som har delt administrasjon. En innordning i én organisasjon vil kunne bidra til en viss «oppdydding» i den fragmenterte organisasjonsstrukturen. Brukerne og kundene er jo gjennomgående de samme.

Langs kysten var det mange som forventet at skipsfartsmeldingen også skulle behandle spørsmålet om en mulig samordning mellom de ulike aktørene innenfor sikkerheten til sjøs og langs kysten. Problemstillingen har vært særlig fokusert etter forliset av hurtigbåten «Sleipner».

Også i fremtiden vil det skje skipsulykker langs kysten. Vi skal gjøre vårt ytterste for at det blir færrest mulig. Det kan vi vanskelig hevde at vi gjør dersom organisasjon, ansvarsfordeling og koordinering ikke er optimal. Hvorvidt det er tjenlig med den nåværende oppsplittingen på flere departementer, er etter min mening et godt sted å begynne vurderingen.

Jeg har en forventning til at Regjeringen også følger opp dette spørsmålet i det videre arbeidet med de sjøfarendes rammevilkår.

Lodve Solholm (FrP) [20:28:32]: Eg vil hevde at SV sviktar den norske sjømannen ved at dei no hoppar av det forliket som var i fjor vinter og i vår. Dei vil ikkje lenger vere med og byggje dette vidare.

Resultatet av SV si stemmegiving i kveld blir etter alt å dømme at reiarlaga flaggar ut og tener endå meir pengar – og betalar ingenting meir i skatt. Ja, kanskje blir det ikkje eingong personskatt igjen på reiarane. Dette synest greitt for SV. Den norske sjømannen blir sett på land, utan arbeid, og kjem inn i køen av arbeidslause og inn i køane til sosialkontoret. Her blir nok dei som er om bord i fraktestartøya, dei første som må gå på land. Det er takk vere SV. Dei rike blir altså rikare, og sjøfolka blir utan arbeid – og fattigare.

Det kan kanskje vere på sin plass å få med at det som kan redde den totale maritime linja ved sida av det som blir vedteke i dag på skatte- og GIEK-sida osv., er at vi får lovfesta ei nettolønnsordning for all konkurranseutsett sjøfart i Noreg. Kompetansemodellen er ikkje løysinga på dei problema, men det kan vere eit godt supplement. No må vi komme vidare, no må vi få innført nettolønnsordning for all konkurranseutsettjing. Og det er ikkje desse ordningane som har vorte endra. Hadde Stortinget følgt Framstegspartiet i å lovfeste ei nettolønnsordning, hadde det ikkje vore behov for å endre desse ordningane 20 gonger, som det var nemnt.

Så må eg få lov til å undre meg litt over representantane Kristiansen og Grimstad sine måtar å harselere over fond på. Eg trudde ærleg talt at Kristiansen, som er bankmann, visste at det er forskjell på fond og bruk av avkastning og å bruke pengar. I så måte må det gå tilbake til regjeringspartia, som brukar 100 milliardar kr pr. år til å setje av i fond, utanlandske fond, som skal gå til å hjelpe utanlandsk næringsliv til å konkurrere ut norsk næringsliv. Det blir arbeidsplassar av slikt. Og det blir kanskje skatteinntekter også av slikt. Krona blir vel også svekt, og renta går ned, når ein får konkurrert ut norske bedrifter ved hjelp av norske pengar plasserte i utanlandske fond.

Steinar Bastesen (Kp) [20:31:58]: Nettolønn er en skattesak.

Kystpartiet mener at nettolønn innebærer å sikre en næringsklynge som vi i dag er verdensledende på, og som totalt sysselsetter mellom 70 000 og 80 000 arbeidstakere langs hele kysten.

Regjeringen vil heller at det skal gis skattelette til noen ganske få av landets rikeste i Oslo. Og det er dette

SV gir sin støtte til. Med SVs hjelp fases flere tusen arbeidsplasser ut langs kysten, mens man med Fremskrittspartiets hjelp kan dele ut de beløpene som skulle sikre de maritime næringsklyngene, til noen ganske få rike aksjeiere i Oslo.

Flere tusen av dem som vil miste sin arbeidsplass, er i en alder der for tidlig avgang fra sjømannsyret taper verdien av sjømannspensjonen. De er i en alder og har en bakgrunn som gjør det nesten umulig å bli omplassert i annet yrke. De vil gå over på arbeidsledighetstrygd og nytteløse arbeidsmarkedstiltak før de ender opp som minstepensjonister. Dette er sjøfolk som har betalt inn sin pensjonsavgift siden de var 15 år, og de vil bare få smuler igjen, takket være Regjeringen og SV. Hvor er moralen?

Hvis det ikke skulle lykkes å få rette opp de feilene som gjøres i kveld, før ordningen trer i kraft i 2006, vil vi lenge før 2011 stå i den situasjon at den norske fiskeflåten må bemannes med utlendinger, fordi kvalifiserte norske sjøfolk ikke vil være tilgjengelig.

Kystpartiet slutter seg til mindretallets forslag og ber SV tenke seg om enda en gang før saken går til avstemning.

Om ikke SV ombestemmer seg eller regjeringspartiene ikke velger å legge vekt på de klare signalene fra store deler av opposisjonen, vil Stortingets behandling av skipsfartsmeldingen bidra til en enda mer ustabil situasjon for skipsfarten. Resultatet kan bli at utenriksferjene selges eller må seile under utenlandsk flagg med utenlandsk mannskap, og at norske sjøfolk i den oljerelaterte skipsfarten i Nordsjøen blir gradvis utfaset. Dette åpner for enda friere bruk av utenlandske mannskaper på skip under bekvemmelighetsflagg i norsk kystfart og på kontinentalsokkelen.

SVs Øystein Djupedal skal visstnok ha proklamert på TV at fjerning av nettolønnsordningen vil føre til at utenlandsferjene vil styrke norske hotellere konkurransesevne. Dette er en original tanke.

Og når tanken er som galest, blir jo resultatet originalt.

Per Erik Monsen (FrP) [20:35:17]: Skipsfartsmeldingen var imøtesett med store forventninger, forventninger som ikke minst var skapt av næringsministerens uttalelser i forkant av framleggelsen. Desto større var skuffelsen da meldingen kom. Spesielt gjelder dette de ansatte om bord i utenlandsferjene.

Som representant fra Vestfold, et av landets viktigste ferjefylker, med stor ferjetrafikk både til Sverige og Danmark, ser jeg på flertallets beslutning om å fjerne nettolønnsordningen for de ferjeansatte som en ulykke både for fylket og for den maritime næringen som sådan.

For ferjebyene Larvik og Sandefjord vil resultatet mest sannsynlig bli at norske ansatte om bord vil måtte gå i land og bli erstattet av svenske eller danske sjøfolk som vil bli minst 40 pst. billigere å ansette fordi de har en nettolønnsordning som stortingsflertallet vil frata norske sjøfolk.

Sverige og Danmark har sammen med resten av EU en ordning som skal gjøre EU-landene til et ledende område på skipsfart, og har innsett at for å realisere dette ønsket må de ha sjøfolk som er konkurransedyktige lønsmessig. Og EU skiller ikke mellom de ulike gruppene om bord. Alle blir behandlet likt.

Alle disse landene er i en vesentlig dårligere økonomisk situasjon enn Norge, men de har valgt å gi sin maritime næring konkurransedyktige rammebetingelser fordi de ser at dette totalt sett er lønnsomt.

Hvis flertallsvedtaket i dag blir stående, vil flere tusen norske sjøfolk måtte gå i land, og ferjerederiene vil ikke ha noe annet valg enn å flagge ut til Danmark eller Sverige. For Vestfolds del vil dette bety direkte tap av over tusen arbeidsplasser om bord i ferjene. I tillegg vil administrasjonen forsvinne, og på sikt vil hele det maritime miljøet bli sterkt svekket. Også leverandørindustrien og mange tiltalls bedrifter som leverer varer og tjenester til ferjene, vil bli rammet av dette.

For Vestfold er innstillingen en ulykke, og jeg er glad Fremskrittspartiet ikke er med i flertallet.

Denne kortsiktige politikken må regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti ta ansvaret for.

Øyvind Halleraker (H) [20:37:48]: Dette er en litt underlig debatt. Arbeiderpartiet prøver å få det til å høres ut som om denne meldingen er en katastrofe for norsk skipsfart, og i mediene har vi sett påstander om at Regjeringen ønsker utflagging. Dette er selvsagt galt.

Det som er tilfellet, er at Regjeringen har fått igjen hovedlinjene i skipsfartsmeldingen, en melding som ble svært godt mottatt da den ble lagt fram av næringsministeren for to og en halv måned siden. Ministeren ble nærmest geniforklart. Han fikk iallfall mye skryt, særlig for forslaget om kompetansemodellen, som sikrer maritim kompetanse og opplæring for alle stillinger på NOR- og NIS-skip.

I tillegg vil sågar alle sjøfolk i offshore-flåten fortsatt omfattes av nettolønnsordningen. Dessuten får NIS-skip adgang til norsk sokkel. Fra den delen av landet jeg kommer fra, Sunnhordland, der det er en del av denne type rederier, er dette meget velkomment. Det er dette vi har arbeidet for i lang tid. Det vil gi rederier med NIS- og NOR-skip større fleksibilitet og dermed konkurransekraft.

Regjeringen går også inn for å harmonisere tonnasjeavgiften med europeisk nivå og i større grad harmonisere rederiskatten med hensyn til finansinntekter.

Så har vi fått høre at regjeringspartiene svikter NOR-sjøfolk innen fraktfart. Hvis denne gruppen sjøfolk hadde vært viktig for Arbeiderpartiet, kunne de kanskje ha vurdert å overføre midler til denne gruppen fra nettolønnsordningen for hotell-, butikk- og restaurantansatte om bord i flytende hoteller og konferansesteder, stillinger som konkurrerer på helt andre arbeidsmarkeder. Det har Arbeiderpartiet ikke vært interessert i. Presset fra sterke tillitsvalgte i organisasjoner på slike skip ble for sterkt.

Jeg skjønner godt at Akselsen og Arbeiderpartiet er skuffet over at de ikke har fått til noe som helst for norsk

skipsfart. Det har imidlertid Regjeringen – til glede for skipsfartsnæringen og folk langs kysten.

Olav Akselsen (A) [20:40:01]: Det er naturleg når denne saka har fått det utfallet som ho har, at ein vil prøva å gje nokon skylda. Eg oppfattar det slik at regjeringspartia ønskjer å tildela meg svarteper.

Det er komme fram påstandar i dag om at det er markeringsbehov hos meg og Arbeidarpartiet som har gjort at det ikkje har vore mogleg å få til noko i denne saka. Det vil eg på det sterkaste tilbakevisa. Eg vil faktisk også påstå at eg trur eg hadde vore ein mykje meir populær mann dersom eg i dag kunne ha gjort meg til talsmann for eit stabilt fleirtal i denne saka. Det har dessverre ikkje vore mogleg.

No er det ikkje vanleg å gjera greie for dei samtalanene som har vore mellom ulike parti, særleg ikkje når det ikkje har gjeve resultat. Men sidan det er blitt insinuert at eg ikkje har prøvt å få til eit opplegg, kan eg jo nemna at eg har vore hos SV fleire gonger. Ein har også teke det opp på parlamentarisk nivå, men SV gav tidleg beskjed om at dei ikkje hadde noko meir å gje på dette området. Til det kan ein seia at SV her har vore konsekvente, og ikkje lovt noko anna. Eit fleirtal med SV ville dessutan ikkje ha ført til eit breitt kompromiss, fordi det rett og slett ville ha blitt eit smalt fleirtal som hadde tvinga igjennom sitt syn. Derfor har det heile tida vore mitt ønskemål å komma fram til eit opplegg i lag med regjeringspartia.

Det var tidleg klart at regjeringspartia ikkje hadde noko å gje når det gjaldt kroner og øre. Ein måtte altså finna ei løysing innanfor dagens kronebeløp. Det vil seia at Regjeringa ønskte å ta frå ein type sjøfolk og gje til ein annan. Innanfor det scenarioet hadde me altså ulike prioriteringar.

Regjeringa hevdar at me har eit historisk høgt nivå på løyvingane til dette området. Det er heilt rett. Det dei ikkje tek med, er at det ikkje hadde vore slik om det hadde vore Regjeringa som bestemte. Regjeringa har kjempa med nebb og klør mot nettolønnsordninga for sjøfolk på ferjene og har også vore svært aktive for å prøva å hindra dei ordningane me fekk til for offshoreflåten.

Eg er glad for at ein har droppa omkampen om offshorefartøya, men eg er sjølvsagt mindre glad for at ein no har greidd å få med seg SV på å fjerna støtteordningane til ferjene våre.

Det eg opplevde, var eit ultimatum frå regjeringspartia der me i realiteten hadde ei moglegheit til å stemma for Regjeringas opplegg, som etter mitt syn ikkje var godt nok til å skapa eit varig forlik, rett og slett fordi det i det opplegget låg ei forskjellsbehandling som det ville vera vanskeleg å forklara.

Når situasjonen likevel er blitt så ille, meiner eg at ein ikkje skal svartmala, og eg vil påpeika at eg ikkje gjorde det i innlegget mitt. Tvert imot trekte eg fram det som var positivt. Likevel er situasjonen for dei som jobbar på ferjene, sjølvsagt alt anna enn lys i kveld. Dei har eigentleg fått beskjed frå fleirtalet her i salen om å finna seg noko anna å gjera, og det meiner eg det må vera lov for oss som er ueinige i den politikken, å påpeika.

Inge Ryan (SV) [20:43:23]: Jeg tar ordet for å svare litt på de voldsomme angrepene fra Solholm og Fremskrittspartiet og til dels fra Bastesen.

Det blir sagt at SV på en måte svikter fraktestartøyene fullstendig. Det vil jeg imøtegå. Vi i SV har hatt en jevn dialog med sjøfolk på fraktestartøyene, iallfall siden jeg kom på Stortinget – og lenge før den tida også, tror jeg.

SV er interessert i å finne gode løsninger. I dag har vi skissert to spenstige forslag. Vi er på leting etter andre løsninger, der det legges til rette for at vi kan få mer frakt over på fraktestartøyene – fra vei.

Jeg skisserte i mitt hovedinnlegg hvorfor vi er imot nettolønnsordningen. Vi må finne andre typer løsninger som kan være med på å stimulere til mer fraktfart, og som på en måte kan være til hjelp for denne næringen.

Så blir det sagt av representanten Solholm at vi er i ferd med å få sjøfolkene fra båten og inn i sosialkøene. Det er ikke SVs politikk – det er mulig at dette ville ha skjedd med Fremskrittspartiets politikk. I SV har vi en helhetlig politikk for folk som blir arbeidsledige. Hvis det skulle skje en sjømann, har vi et opplegg som kalles arbeidsmarkedspolitikk, der vi ønsker å hjelpe dem som blir arbeidsledige – enten det er i industrien, i offentlig sektor eller det er sjøfolk – over til andre typer oppgaver.

Norge har bruk for folk, og vi har faktisk tillit til at den norske sjømann – hvis han mot formodning skulle bli arbeidsledig – kan brukes til noe annet enn å jobbe på en båt. Det er mulig at Fremskrittspartiet har et annet syn på dette, at de vil ha disse folkene over på sosialhjelp. Vi har en annen, helhetlig politikk.

Lodve Solholm (FrP) [20:45:18]: Det Framstegspartiet vil, er å la norske sjøfolk få halde på med det dei har lyst til, og det dei har utdanna seg til, og som dei trudde at Stortinget skulle gi dei moglegheit til, nemleg å få vere om bord i norske båtar på verdshavet.

At SV vil omskolere dei, jage dei på land for så å omskolere dei, får så vere. Men eg hevdar – og det står eg på – at SV har svikta i forhold til det som var sagt og gjort i februar i fjor – den 27. februar, dersom eg ikkje hugsar heilt feil. Det blir òg litt parodisk når finanspolitisk talsmann i SV, Øystein Djupedal, seier at dersom vi kvittar oss med med nettolønnsordninga for ferjereiarlaga, styrker vi hotellnæringa i Noreg. Men det er jo ikkje det som skjer. Ferjereiarlaga flaggar ut, og så tilset dei utanlandske sjøfolk, kanskje dei til og med tilset sjøfolk frå lågkostland, og så vil dei segle på akkurat dei same rute- ne og konkurrere med norske hotell. Det er ikkje realitet i det.

Men det som gjorde at eg tok ordet, var at eg synest representanten Arnesen var noko frimodig då han sa at Arbeidarpartiet er det einaste partiet ein kan stole på når det gjeld sjøfolk. Det er faktisk positivt feil. Eg har vore med i Stortinget sidan 1989, med unntak av fire år, og er det eit parti som har stått fast på sjøfartspolitikken sidan 1989, er det Framstegspartiet. Arbeidarpartiet har vingla. Dei har fleire gonger foreslått å redusere, ta bort, dei refusjonsordningane vi har hatt, og har komme tilbake. Det har rett og slett vore ei holdning der dei kvar gong dei har

vore i regjering, har foreslått å ta det bort, og når dei har sete i opposisjon, har dei vilja innføre det – og heve det.

Det som er det positive, er at vi no faktisk er oppe i tre handsamingar av denne ordninga der Arbeidarpartiet har vore fast. Det er eg glad for; det er vi i Framstegspartiet veldig glade for. Det som er synd, er at SV no har hengt seg på vinglelinja: I fjor stemte dei for ei nettolønnsordning for ferjeselskapa, no går dei imot, og det er skapt ein situasjon der rammevilkåra for denne delen av næringa ikkje ligg fast.

Presidenten: Steinar Bastesen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Steinar Bastesen (Kp) [20:48:18]: Jeg skal prøve å være kort.

Turistnæringen er lite lønnsom og av liten økonomisk betydning for norske arbeidsplasser i forhold til den maritime næringen, med båter, sjøfolk, olje, verft og andre tilknyttede næringsvirksomheter.

Sjøfolkene og oljearbeiderne i de maritime klyngene i Rogaland og i landet for øvrig får tenke sitt om Regjerings og SVs planer. Det samme får de ansatte i verftsklyngene i Møre og Romsdal og ellers i landet som mister tusen, kanskje flere, arbeidsplasser ved at storting og regjering gav oppdraget til de sterkt subsidierte verftene i Spania.

Hva vil regjeringspartiene og SV si den dagen de samme ferjene går med dansk eller svensk flagg med netto-lønnede mannskaper på de samme strekningene hvor det tidligere gikk båter med norsk mannskap?

Den maritime næringen står overfor en skjebnetime, forårsaket av et flertall på Stortinget. Den største utfordringen for norske rederier, skipsverft og organisasjoner er at de får de samme rammevilkår som den maritime sektoren i andre EU-land.

Politikernes oppførsel i fregattsaken har økt befolkningens mistillit til det norske politiske systemet.

Hvordan skal vi klare å være troverdige når vi sier at vi satser på opplæring og utdanning av norske sjøfolk, men vi leverer arbeidsplasser til utenlandske sjøfolk?

Regjeringen forsøker å legge ned den maritime næringen. Jeg trodde ikke det gikk an. Men de gjør det – dag for dag!

For øvrig vil jeg si at vi ikke skal selge Norge bit for bit. Kystpartiet er imot det!

Ivar Kristiansen (H) [20:50:12]: Mitt råd til Kystpartiet er at de kanskje starter med å lese hva Norges Fiskarlag har uttalt når det gjelder nettolønn. Det kunne ha vært en god start før man gyver løs som man gjør i dagens debatt, med et så vidt høyt og langt sprang.

Det andre jeg vil si, er at Fremskrittspartiet må finne seg i at man, når det fra det hold kommer en skyllebøtte om såkalt manglende oppfølging, tillater seg å stille spørsmål om hvorvidt Fremskrittspartiet har penger igjen til norske sjøfolk, når man på ønskelisten i går hadde 50 milliarder kr. Jeg tok dessverre ikke nok i, det var ikke 30 milliarder kr man hadde, det var 30 milliarder til

kraftfond, og så var det bortimot 20 milliarder til skattelettelse til petroleumssektoren – pluss dagens bud på 75 milliarder i økte kostnader til transportsektoren. Og vi er i denne uken bare kommet til tirsdag!

Når Akselsen føler seg som svarteper i denne saken, er det selvfølgelig et galt bilde. Det er ingen som må påta seg den rollen i denne debatten. Men jeg tror vi gjør norsk maritim sektor, norsk maritim næring, en bjørnetjeneste når vi er i ferd med å henge en sørgeramme rundt denne debatten. Det kan ikke beskrives som noe annet enn at man ikke har nådd opp, verken til eget eller andres ambisjonsnivå. Og når det brukes begrep som «desto større var skuffelsen», og «det er bare smuler igjen», henger ikke dette i hop med den virkelighet som denne saken er forbundet med. Det er en melding som trekker opp noen prinsipielle retningslinjer som jeg har en følelse av i stor grad har oppslutning i denne sal, og, jeg gjen-tar, som får en bevilgning fra den norske stat som er historisk høy. Akselsen og andre vet at det som foreslås på dette nivået, skal videreføres.

Mer interessant er de forventningene som bl.a. representanten Akselsen setter til Arbeiderpartiet, om at man vil være i stand til å øke dette historisk høye nivået i tråd med de forslagene som er lagt frem her i dag. Én ting er at man passerer ca. 300 mill. kr mer, det andre er hva tallet på skatte- og avgiftslettelser måtte innebære. I tillegg vil det jo bli svært interessant. Jeg tror at av hensyn til norsk maritim næring, er det antakelig på tide å finne en noe mykere landing på denne debatten enn noen gjør forsøk på.

Øystein Hedstrøm (FrP) [20:53:45]: Vi er nå på tampen av denne debatten om skipsfartsmeldingen. Det vil være vanskelig for et hvilket som helst parti, med hånden på hjertet, å gjøre en realistisk oppsummering. Vi må vel alle være enig i at med det som ligger i meldingen, vil fremtiden for norsk skipsfart være preget av stor usikkerhet. Nå blir det opp til dem som ønsker å satse ute, å bruke egne penger, enten ved å videreføre skipene og installasjonene på norske hender eller ved å satse på norske sjøfolk med den forringelse av ordninger som vil bli resultatet av denne behandlingen.

Norsk skipsfart er historisk inne i en negativ trend. Vi vet at store norske rederier kjøpes opp. Bergesen, et av verdens største tankrederier, er kjøpt opp av et shipping-firma i Hongkong, og etter det kjøpet har rederiet tjent enorme pengebeløp. Vi vet også at verdens største rederi for bøyelastere – Navion – er kjøpt opp av Teekay i Canada. Dette er en negativ trend. Den usikkerheten som er skapt ved de vedtakene som skal fattes her i kveld, tror jeg neppe vil være en forbedret situasjon eller noe håp for dem som skal foreta investeringer, som skal kjøpe og selge og sørge for norsk maritim virksomhet.

Jeg ønsker å kommentere noen av innleggene. Først til representanten Slungård. Det er stor forskjell på å bruke og å forbruke statens midler. Beviselig står norsk skipsfart for den nest sterkeste verdiskapingen i Norge, med 40–50 milliarder kr i verdiskaping hvert eneste år. Så ved å satse litt av offentlige midler på denne sektor,

forsøke å nærme oss det man gjør i EU, har man en enorm kompetanse og verdiskaping. Det er stor forskjell.

Så til representanten Arnesen, som er tidligere sjømann. Jeg hadde ikke ventet at man skulle begynne å kritisere Fremskrittspartiet. Siden jeg var saksordfører i forbindelse med siste skipsfartsmelding i 1996, har vi alltid stått for det vi har lovet. Og når det gjelder spørsmålet om arbeidstillatelse på kysten, må vel også Arbeiderpartiet akseptere at vi trenger tid til å høre alle høringsinstanser og få trekke de konklusjoner vi ønsker. Det er jo ansvarlig å gjøre det og ikke fatte forhastede slutninger.

Så til SV og representanten Djupedals uttalelser om å fjerne nettolønnsordningene. Det vil ikke hjelpe norske hoteller. Det som da vil skje, er at fergerederiene har to alternativer: De kan flagge ut til bekvemmelighetsflagg og få utenlandske mannskaper, eller de kan flagge ut til Sverige og Danmark og få nettolønnsordninger med de mannskapene som følger av det. Color Line satser veldig mye på turisme og gjør det profesjonelt.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [20:57:14]:

Først til representanten Akselsen, som følte at han kanskje fekk litt mykje «trøkk» her. Men det er klart at når Akselsen i sitt hovudinnlegg rettar såpass mykje skyts mot regjeringspartia og òg sende ut ei pressemelding da innstillinga blei lagd fram, der hr. Akselsen er oppgitt over regjeringspartia sin totale mangel på forhandlingsvilje og vilje til forlik, er min intensjon å peike på at det faktisk ikkje er riktig. Det veit òg representanten Olav Akselsen.

Så kan vi sikkert bruke mykje tid på å diskutere her, men vi har hatt vilje til å forhandle, og vi har hatt vilje til å omprioritere. Det er heilt riktig at vi har hatt ei ramme å ta omsyn til, men Arbeidarpartiet kunne ha vore med og påverka innafor ramma om dei hadde vilja.

Men eg trur det er viktig å seie, som Ivar Kristiansen òg var inne på i sitt innlegg, at her er ganske mykje positivt også for skipsfartsnæringa. Stortingsmeldinga heiter «Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringar», og er eit godt utgangspunkt. Dei fleste partia vil ha ei god og sterk maritim næring i Noreg. Det er litt ulik innfallsvinkel til korleis ein skal løyse dette, men eg meiner at næringa har grunn til optimisme. Som vi ser i media, er det òg reiarlag som seier dei vil flagge tilbake til Noreg, ut frå dei signala som er komne. Eg trur vi alle har ei felles oppgåve framover i å stå på i fellesskap og sikre best moglege rammevilkår for næringa og halde oppe dei løfta som vi har gitt her i dag. Eg har god tru på at vi kan greie å kome fram til konstruktive og gode løysingar for denne utruleg viktige næringa som skipsfartsnæringa er, ut frå kor mange arbeidsplassar og kor mykje verdiskaping ho bidreg med i Noreg.

Til slutt vil eg seie at det er grunn til optimisme.

Så gjeld det ei lita stemmeforklaring, for å ta det med det same. Kristeleg Folkeparti, og eg går ut frå at det gjeld alle regjeringspartia, vil stemme imot alle mindretalsforslaga. Det betyr ikkje at vi er ueinige i alt som ligg der. Det kan vere element som kan vere positive, og som

vi òg kan vere delvis einige i, men som vi ikkje finn grunn til å instruere Regjeringa i.

Når det gjeld romartalsforslaga, vil vi sjølv sagt stemme for forslag nr. 1 og romartalsvedtak IV, men resten vil vi stemme imot.

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

Øystein Djupedal (SV) [21:00:07]: Jeg føler at jeg må korrigere litt av Fremskrittspartiets villfarelser, idet de har sagt en rekke ting som hva SV står for i denne innstillingen og i skipsfartspolitikken, som ikke er riktig.

La meg først ta et lite sveip over hva Fremskrittspartiet faktisk er. Nesten uansett hvem du måtte være, bare du er rik og mektig nok og banker på døra til Fremskrittspartiet, er de villige til å gi de skatteletter du ber om. Stortinget hadde til behandling bare for få dager siden en skattereform, der Fremskrittspartiet var det partiet som selvfølgelig gikk lengst i lettelse i beskatning for ethvert tenkelig objekt. Like før det hadde vi til behandling en olje- og energimelding, der Fremskrittspartiet uten knussel ville gi 10 milliarder kr i skattelettelse til norske oljeselskap. Utgangspunktet for Fremskrittspartiet er at bare du er rik og mektig nok, får du skattelettelse i bøtter og spann. Det er interessant for disse å vite, og det ser vi også i dagens innstilling: Fremskrittspartiet er det partiet som går lengst.

La meg også si til representanten Hedstrøm, som snakker om Bergesen som flagges ut. Det er vi lei oss for. Jeg tror at en stor del av dem som er opptatt av norsk verdiskaping, er lei seg for at store, norske, stolte rederier eller andre virksomheter flagges ut. Men det er altså ingenting Stortinget kan gjøre noe med, dessverre. Bergesen gjør en helt kommersiell vurdering av dette. Rammevilkårene for denne typen rederivirksomhet i Norge er svært god. Det vet Bergesen, dette var et tilbud man ikke kunne avslå. En kan ikke legge skylden i stortingsalen, eller for den saks skyld på SV eller hvem det måtte være, for at norske, vanlige privateide bedrifter gjør kommersielle vurderinger. Det kan vi ikke hindre, selv om vi gjerne skulle sett at Bergesen fremdeles var under norsk flagg og i Norge.

Så til det som er bakgrunnen for mye av denne debatten: Jeg er litt overrasket, for å si det rett ut, over at en av våre eldste, stolteste næringar – norske rederier og norsk maritim virksomhet – har gjort seg avhengig av statsstøtte på den måten man har her. Rederiene har gjennom de siste ti årene klart å bygge opp en myte om at de er i en helt spesiell konkurransesituasjon i forhold til svært mange andre norske næringar. Ingenting kunne ha vært mer feilaktig enn det. Hydro er kontinuerlig i konkurranse verden over med folk som har et annet skatteregime og lavere skatt – Statoil: akkurat det samme. All norsk næringsvirksomhet som er i konkurranse internasjonalt, vil bestandig kunne møte noen som kan tilby lavere skatt enn det vi kan i Norge.

Men det vi har i Norge, er en samfunnskontrakt, der arbeidsgivere og arbeidstakere bidrar med noe til fellesskapet. Dette betyr at norske bedrifter som virker og bor i Norge, bør betale skatt – må betale skatt – for det er en

del av denne kontrakten som bygger et godt samfunn, som bygger skoler og barnehager til ungene våre og eldreinstitusjoner til våre eldre. Det er denne kontrakten SV ønsker å videreføre. Det er derfor vi ikke kan si til de maritime næringene, selv om de kommer og banker på døra vår: Ja, dere skal få skattelettelse. Nei, vi ønsker at den maritime næringen – som er en stolt, gammel og flott norsk næring – skal delta i samfunnskontrakten og bygge dette samfunnet videre.

Bendiks H. Arnesen (A) [21:03:29]: Jeg skal ikke bidra til å dra ut denne debatten. Jeg har bare lyst til å si til representanten Hedstrøm når han uttrykker skuffelse over mine utsagn: Det jeg tror norske sjøfolk er skuffet over, er at Fremskrittspartiet ikke vil ta avstand fra endringer av forskrifter som gjelder arbeidstillatelse. Det er åpenbart at dette vil åpne konkurransen enda mer, og jeg tror det er mange som er skuffet over at Fremskrittspartiet ikke står fast ved sin støtte til norske sjøfolk. Det er nå vi skal stemme over dette, og jeg konstaterer at Fremskrittspartiet stemmer imot å stoppe de endringene.

Det har vært mye diskusjon om ferjenes konkurranse med norske hotell. Det er vel i virkeligheten slik at disse ferjene genererer trafikk til norske hotell og ikke fra norske hotell. Jeg vil tro at det må være bedre at vi har norske sjøfolk på disse ferjene enn at vi har utenlandske.

Så til Djupedal: Næringen har ikke gjort seg avhengig av slik støtte – den har de fått på grunn av den konkurransesituasjon som er utenfor landets grenser. Dette gjelder ikke skattelettelser til de rike, det gjelder å beholde vanlige norske sjøfolk på norske skip. Det gjelder ikke minst distriktsarbeidsplasser – arbeidsplasser i alle norske kommuner, uansett hvor de måtte ligge hen. Det gjelder også, ikke minst, å sikre en sterk maritim virksomhet langs hele kysten.

Jeg vil si det så sterkt at jeg tror Djupedal og SV har misforstått dette. Det dreier seg ikke om at vi skal subsidiere rederiene, men det dreier seg om å holde norske sjøfolk på norske skip.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 3366)

S a k n r . 9

Innstilling fra familie-, kultur og administrasjonskomiteen om endring av medlemskap i Statens Pensjonskasse (Innst. S. nr. 238 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 56 (2003-2004))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 3369)

S a k n r . 1 0

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om pensjonar frå statskassa (Innst. S. nr. 237 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 57 (2003-2004))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 3370)

S a k n r . 1 1

Innstilling fra næringskomiteen om jordbruksoppgjøret 2004 – endringer i statsbudsjettet for 2004 m.m. (Innst. S. nr. 260 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 66 (2003-2004))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Olaf Gjedrem (KrF) [21:07:45] (ordfører for saka):

Eg er fornøgd med årets jordbruksoppgjør slik det kom i hamn. Eg er fornøgd med at me fekk ein avtale med begge organisasjonane når det gjeld å styrkja landbruket si stilling og ha føreseielege rammevilkår for næringa framover.

Me har fått ein liten auke i målprisane på ca. 40 mill. kr. Elles er det einigheit om eit opplegg som tek sikte på ein inntektsauke i jordbruket på vel 3 pst., og at næringa i perioden 2002–2005 får behalda ein vesentleg del av produktivitetsgevinsten.

Eg vil takka komiteen for brei støtte til dette oppgjøret. Alle, utanom Framstegspartiet, stemmer for avtalen og stiller seg positive til hovudelementa i avtalen. Dette er ei viktig tilbakemelding til landbruket. Meiningsmålingar syner at næringa har stor støtte, tillit og forståing i den norske befolkninga. Meir enn 80 pst. gjev uttrykk for ei positiv holdning til det støttenivået og dei rammevilkåra som landbruket har i dag. Samtidig er det organisasjonar som går ut frå næringa som er blant dei som har størst tillit i den norske befolkninga. Alt dette er tilfredsstillande og skulle leggja grunnlaget for ei god framtid for næringa.

Den økonomiske utviklinga har gjeve god stimulans til jordbruket. Redusert arbeidsforbruk og redusert realrente har gjeve auka inntekter. Samtidig har nedgangen i talet på årsverk blitt mindre enn det ein først antok. Avtalen gjev eit godt grunnlag for den enkelte landbrukar som skal utøva yrket sitt som sjølvstendig næringsdrivande, med gode moglegheiter for ei anstendig inntekt.

Internasjonalt er det ein del utfordringar som landbruket fokuserer sterkt på, saman med storting og regjering. WTO-prosessen går vidare. Det er viktig at dei norske forhandlingsposisjonane lukkast, at ein får ei tilstrekkeleg tollskjerming, og at ein får behalda intern støtte og elles dei ordningane som sikrar at landbruket kan få levedyktige vilkår i framtida.

Det er viktig at landbruket tilpassar seg ein situasjon med aukande handel og internasjonalisering i dei landa som Noreg ligg inn imot.

Årets landbruksavtale har òg satsa på ei vidareføring av måla med Landbruk Pluss. Intensjonen er at dei auka avsetningane til næringsutvikling, investeringsstøtte, kommunale midlar og modernisering av BU-midlar skal gje auka fleksibilitet og måloppnåing for næringa.

Det er òg viktig at den utdanninga som blir gjeven til utøvarane i næringa, fører til større handlingskompetanse.

Næringa har som mål at 10 pst. av produksjonen innan 2010 skal vera økologiske produkt. Eg trur det er viktig at det offentlege og næringa i fellesskap sørgjer for ein sterkare motivasjon for at dette viktige målet blir nådd.

Marknadsbalansen i landbruket er svært tilfredsstillande. Det er faktisk ein del å gå på når det gjeld kjøfte, og ein del moglegheiter til å utvida produksjonen på dette feltet.

Det er òg positivt å registrera at det er stor investerings- og vedlikehaldsvilje innan landbruket, noko som er uttrykk for den optimismen som me gjerne vil stimulera til.

Årets jordbruksavtale inneheld òg miljøplanar som gjev lokalsamfunn og brukarar større ansvar når det gjeld å finna dei rette initiativa for å ta vare på miljøet og kulturlandskapet, finna fram til eigna verkemiddel for å halda landskapet i hevd og sørgja for ein fornuftig produksjon.

Alt i alt føler eg som saksordfører at det er rett å seia at det er grunnlag for å tru at avtalen set ei brei ramme for ei utvikling som kan gje optimisme og framtidstru innanfor landbruket.

Aud Gaundal (A) [21:12:39]: I likhet med saksordfører er jeg glad for at det foreligger en framforhandlet avtale mellom staten og landbrukets organisasjoner.

Selvfølgelig er ikke alle fornøyd etter forhandlingene, men alternativet, at statens tilbud hadde kommet til Stortinget og Fremskrittspartiet hadde gitt det sin tilslutning, hadde iallfall ikke vært en akseptabel løsning for landbruksnæringen. Så i likhet med saksordfører vil jeg gi ros til partene for at det ble en avtale.

For Arbeiderpartiet var det viktig at også partene kom fram til enighet når det gjelder Stortingets intensjon i fjorårets oppgjør, nemlig at jordbruket får beholde en vesentlig del av produktivitetsgevinsten. Arbeiderpartiet er glad for at partene fulgte opp dette, og for at jordbruket får beholde den effektivitetsgevinsten de får i henhold til avtalen. Etter Arbeiderpartiets mening er det meget bra, og vi forventer at dette også kommer til uttrykk når avtalepartene skal forhandle om inntektsåret 2005/2006. Det er store krav til næringa. Endringene skjer raskt, og derfor er det viktig at effektivitetsgevinsten blir i næringa.

Komiteens flertall er også enige om en formulering hvor de ber departementet på egnet måte legge fram for Stortinget en vurdering av konsekvensene av endret regelverk som har strukturvirkning.

Det er ingen tvil om at det skjer en dramatisk omlegging og omstilling i norsk landbruk. Antall jordbruksbedrifter har gått ned fra 99 400 til 58 000, altså en reduksjon på 40 pst. i perioden 1989–2003. I perioden 1999–2003 var reduksjonen på 20 pst., og det viser seg at en stadig større andel av disse brukene er på over 200 dekar. Selv om arealet som går ut av drift, overtas av andre, er det ingen tvil om at vi er inne i en tid med store strukturelle endringer.

Da vi her i Stortinget behandlet St.meld. nr. 19 for 1999-2000, Om norsk landbruk og matproduksjon, sa vi at en måtte regne med en moderat strukturendring. I dag legges det ned ti bruk pr. dag, og det sier seg selv at dette ikke er moderat. Vi er derfor glad for at regjeringspartiene også vil se på dette i lys av de vedtak som er gjort. Vi har tillit til at landbruksministeren finner en egnet og god form for en slik gjennomgang.

Vi har tidligere i denne salen mange ganger diskutert WTO knyttet til landbruk. Komiteens flertall viser i en merknad til at Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til forhandlingsmandatet, og synes også at landbruksministeren har valgt en god strategi for å oppnå mest mulig av mandatets innhold. Vi er klar over at dette ikke er noen lett sak, og næringa preges også av usikkerhet om hva som blir det endelige resultatet. Men som sagt, vi er glad for den linjen landbruksministeren har skissert, og de samarbeidsland han har valgt.

I Arbeiderpartiet er vi svært positive til at partene er enige om at det skal utarbeides en nasjonal, overordnet strategi for arbeid med verdiskaping og næringsutvikling samt samordning av virkemiddelbruken.

Det er ofte de mindre og mellomstore gårdsbrukene som ønsker å utvikle tilleggsnæringer, og det er derfor bra at arbeidet med å se på strategiutforming og samordning av programmer blir gjennomført, i samarbeid med Innovasjon Norge og Landbruksdepartementet.

Det er ingen tvil om at framtidens gårdbrukere i langt sterkere grad enn i dag vil se gården som en helhetlig mulighet for inntekt, og det partene er blitt enige om på dette området, er bra. Utfordringen blir kanskje i forhold til utdanning av framtidige drivere, fordi de kanskje må være fagfolk på flere områder enn i dag.

Partene er enige om at en samlet bevilgning til økologisk landbruk økes med 5 mill. kr. Det er ingen tvil om, som saksordføreren også var inne på, at det blir en utfordring å klare målet, 10 pst. økologisk produksjon fram til 2010. Det å klare produksjonsvolumet er én ting, en annen utfordring er å få omsatt varene som økologiske produkter. Særlig gjelder dette melk og kjøtt.

Det er ingen tvil om at landbruket har store utfordringer. Det er i den sammenheng godt å vite at de aller fleste mennesker i dette landet mener vi bør ha et landbruk som representerer god og trygg mat, sikrer bosettinga og holder kulturlandskapet vårt i hevd. I Arbeiderpartiet vil vi ikke skygge unna utfordringene, men gjøre vårt beste for å holde fast ved målene.

Erlend Nornes (H) [21:17:35]: For tredje året på rad har partane i jordbruksoppgjøret vorte einige om ein av-

tale. Som det er gjort greie for av andre, er jordbruksinntektene berekna til å auka med om lag 18 pst. pr. årsverk frå 2002 til 2004. Inntektsauken for andre grupper har i same perioden auka med om lag 8,5 pst. Dette inneber at jordbruket har fått behalda ein vesentleg del av produktivitsveksten. Innafor ramma av avtalen ventar partane at jordbruket skal kunna få ein inntektsvekst på 3 pst. også neste år. Partane konstaterer at jordbruksavtalen for 2004 gjev ein inntektsauke for perioden 2002–2005 som i prosent er høgare enn for andre grupper.

Dette skjer samstundes med at overføringane over statsbudsjettet er reduserte med nær 1,2 milliardar kr dei siste tre åra, i ein periode med trong for ein stram finanspolitikk. Sidan 1985 er overføringane i prosent av statsbudsjettet reduserte frå 7 pst. til 2 pst.

Høgre er også godt nøgd med fleire av dei strukturgrepa som vert tekne i avtalen, særleg gjeld dette mjølkeproduksjonen. Verkemiddelbruken vert endra m.a. med sikte på ei harmonisering av regelverket for mjølkeprodusentar, slik at enkeltbruk i større grad vert likestilte med samdrifter. Dette inneber ei forenkling av regelverket. Ein auke i mjølkekvoten for enkeltbruk på 125 000 liter gjev høve til stordriftsfordelar. Aktivitetskravet til samdrifter vert avvikla, og ein forbetrar vilkåra for samdrifter. Det vert også ei friare omsetjing av mjølkekvotar. Inntil 60 pst. av mjølkekvoten kan no seljast i marknaden innan kvart fylke, til fritt avtala pris – ei dobling i høve til i dag. Østfold, Vestfold, Oslo og Akershus vert slegne saman til éin mjølkeregion, slik at mjølkekvotane kan seljast og kjøpast i heile denne Oslofjordregionen. Etter Høgre sitt syn slepp Regjeringas landbrukspolitikken bonden fri, og gjev bønder høve til å driva meir lønnsamt, anten ved å driva større bruk eller ved å satsa på nisjeproduksjon.

Som eit resultat av strukturutviklinga har talet på jordbruksbedrifter gått ned med 40 pst. i perioden 1989–2003, altså i ein periode med skiftande regjeringar, med deltaking frå både Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Høgre. Reduksjonen har relativt sett vore størst på Austlandet og i Nord-Noreg. Jordbruket stod for 3,6 pst. av samla sysselsetjing i 2003. Arealet på dei bruka som går ut av drift, vert i hovudsak overteke av andre bruk, anten ved sal eller ved utleige. Dei siste fem åra er reduksjonen i totalt jordbruksareal estimert til 0,2 pst. Reduksjonen i jordbruksarealet kjem av reduksjonen i arealet med korn og andre åkervekstar, og har i hovudsak komme på Austlandet. Effektivisering og strukturrasjonalisering vil over tid gje reduksjon i kostnadene i vareproduksjonen. Dette er naudsynt for at jordbruket skal vera konkurransedyktig i ei framtid med aukande handel og internasjonalisering i industri- og handelsledda, og skal framleis vera i stand til å produsera dei fellesgoda som er hovudgrunngevinga for overføringsnivået.

Internasjonale forhold legg i aukande grad føringar for utviklinga av den nasjonale landbrukspolitikken. Spesielt vil ein ny WTO-avtale kunna få stor innverknad på utforminga av landbrukspolitikken framover. Dette vil sannsynlegvis gjelda både nivået på tilskotsordningane, innrettinga og marknadsordningane. Sjølv om det er

uklart på kva tidspunkt ein ny WTO-avtale vil vera klar, og kva omfang han vil få, synest retninga å vera klar. Forhandlingsleiaren for jordbruk har nett vore på besøk her på Stortinget. Ambisjonen hans er å ha eit rammeverk for ein avtale klart i slutten av juli. Dette er ein ambisjon medlemslanda i WTO støttar. Regjeringa meiner gradvise tilpassingar i ein slik situasjon er eit viktig bidrag til at det norske landbruket i framtida skal kunna oppfylla samfunnsoppgåvene sine.

Sjølv om foredling og omsetning av jordbruksvarer i hovudsak ligg utafor jordbruksavtalen sitt verkeområde, er foredlings- og omsetjingsledda viktige både for sysselsetjing og verdiskaping og for inntektsmoglegheitene i jordbruket. Store delar av næringsmiddelindustrien er basert på norsk råstoff, samstundes som han i aukande grad er eksponert for internasjonal konkurranse. Det vil vera særst alvorleg for norsk landbruk om norsk næringsmiddelindustri skulle verta utkonkurrert. Høgre er difor glad for at dette oppgjeret berre inneber ein marginal auke i målprisane, og at det er ein reduksjon i målprisane på dei fleste kjøttvarer.

Det er mange andre område ein gjerne skulle ha komme inn på, men tida strekk dessverre ikkje til.

Eg vil til slutt berre kort nemna økologisk landbruk. Marknadsutviklinga for dei fleste økologiske varene er ikkje tilfredsstillande. Eg trur ein delvis kan forklara dette med ein generelt høg tillit i det norske folk til måten norsk landbruk blir drive på.

Øystein Hedstrøm (FrP) [21:22:49]: Den fremforhandlede avtalen mellom staten og jordbrukets organisasjoner innebærer en redusert ramme med 170 mill. kr og redusert budsjettstøtte med 410 mill. kr, mens målprisene økes med 40 mill. kr.

De tre hovedmålene som trekkes frem, er en fortsatt effektivisering av landbruket, overføringene skal tilpasses de norske posisjoner i forhandlingene i WTO, og det må skje en forenkling av tilskudds- og erstatningsordninger. Fremskrittspartiet konstaterer at Regjeringen heller ikke denne gangen benytter muligheten til en kursomlegging i landbrukspolitikken, som kunne gitt en langt mer effektiv produksjon, foredling og omsetning av jordbruksvarer. En utsettelse av denne prosessen, slik jordbruksoppgjøret er et eksempel på, vil være skadelig for jordbruket på sikt.

De forslag som kunne betydd noe i realiteten, ble forhandlet bort – dessverre, mener vi. Jeg tenker da på departementets forslag om en dobling av maksimalkvoten på melk, muligheter for kvoteleie og reduserte målpriser som eksempler på dette. De få resultater som går i retning av mer fleksible og kostnadseffektive løsninger, er langt fra tilstrekkelige for å oppnå et nødvendig tempo i tilpasningen av norsk jordbruk til en internasjonal konkurransesituasjon som vi alle vet kommer. Det er bare spørsmål om tid. Målprisene øker også i år, selv om økningen har vært mindre enn det som har vært vanlig de foregående år. Her burde staten i forhandlingene stått fast på sin utgangsposisjon, som ville gitt oss en målprisreduksjon på jordbruksvarer på ca. 150 mill. kr.

Skal vi kunne klare å opprettholde et levedyktig landbruk, er det en forutsetning at bl.a. næringsmiddelindustrien gis et grunnlag for lønnsom produksjon. For kjøttindustrien i Norge utgjør råvareprisen mellom 50 og 60 pst. av kostnadene, avhengig av kjøttslag. Høye råvarepriser forplanter seg gjennom alle ledd i verdikjeden for matvarer. Kjøttbransjen er allerede hardt presset av internasjonal konkurranse på det norske markedet gjennom importerte ferdigprodukter og grensehandel. Økte målpriser forverrer situasjonen, særlig når man får nye belastninger gjennom ny matavgift og mulige økte kostnader dersom pakkemetoden med CO-pakkegass ikke blir tillatt etter 1. juli i år. Utviklingen er bekymringsfull, fordi råvareprisforskjellene mot Europa er økende. NIFLs årlige rapport, Mat og industri, viser en klar utvikling for kjøtt og ost. Mens prisene på disse sentrale matvarene i EU flater ut eller reduseres, opplever vi en markant prisstigning her hjemme. Tall fra SIFO viser også en kraftig prisstigning på norsk mat, en høyere prisstigning enn den generelle prisveksten. Prisene bekreftes å ha steget noe mer enn i Sverige siden oktober 2002, som er referansepunktet i SIFOs undersøkelse. Dette er også en utvikling i strid med Sem-erklæringens intensjoner om å redusere matvareprisforskjellene mellom Norge og våre naboland.

Det er nå på høy tid å innlede en prosess bort fra planøkonomien i landbruket, for å få større lønnsomhet. Vi må komme bort fra en utvikling hvor bøndene er blitt fratatt sin eiendomsrett og sin selvråderett, utlevert og gjort avhengig av politikernes gunst. Alle vesentlige eierfunksjoner er overtatt av politikere og byråkratiet gjennom konsesjonslover, slik at bøndene ikke fritt kan kjøpe eller selge jordbruksarealer eller velge driftsform, ikke selv bestemme antall kyllinger eller antall griser de ønsker å produsere, ikke kunne starte med melkeproduksjon uten å få kjøpt melkekvote og mye, mye mer.

Den norske bonden er bastet og bundet på hender og føtter av kvoter og reguleringsordninger. Hvis de ikke følges, og bonden tenker og handler selv, ja, da blir han kriminalisert. Det som bl.a. må gjøres, mener vi, er å gi driftige bønder større spillerom for egen utvikling gjennom å oppheve konsesjonsgrenser i lov om ervervsmessig husdyrhold, oppheve en god del av produksjonsbegrensningene og avvikle restriksjoner på salg av jord og skogeiendommer. Gjennom å redusere omfanget av de reguleringer som hindrer landbruket i å være rasjonelt og effektivt, vil vekstkraften kunne gjenreises i næringen. Herav følger at vi vil oppheve ordningen med en jordbruksavtale. Vi vil da få tilbake den bonden vi en gang hadde, som var eksponent for frihet og selvstendighet i landet vårt.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag referert i innstillingen.

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

Inge Ryan (SV) [21:27:55]: Jeg syns vi skal prøve å flytte litt mer av jordbruksdebatten tilbake til Stortinget.

Jeg tror at med den farten vi nå ser innenfor jordbruket, bør vi antakelig få mer jordbruksdebatt inn i denne salen.

Når vi debatterer jordbruksoppgjøret og det er enighet, tar vi det til etterretning, som naturlig er, men debatten i nasjonalforsamlingen forsvinner på den måten.

Jeg tror at det er to områder som krever at vi nå tar en grundigere jordbrukspolitisk debatt. Det første gjelder det at mange bønder står framfor store investeringer. Hvis man skal bygge et nytt fjøs, snakker man om investeringer som skal vare i 20–30 år. Også på maskiner og utstyr har man et ganske langt tidsperspektiv, og mange er usikre på hvordan den norske jordbrukspolitikken blir framover. Er det fornuftig av en 25 år gammel jente å satse på jordbruket, eller er det for vågalt? Hva vil vi med norsk landbruk? Er det liv laga å være jordbruker i Nord-Norge, osv.? Den debatten tror jeg vi skal ta tilbake til stortingssalen. Jeg oppfordrer statsråden til å legge til rette for at vi kan få en grundigere debatt på det.

Det andre vi må debattere, er den enorme utviklingen som skjer på struktur hvert eneste år. Jeg syns dette akselererer. Når vi hører at det er ti bruk som legges ned hver eneste dag, er det et enormt tempo i forhold til dette med strukturrasjonalisering. Vi har snart under 50 000 bruk. Vi vet ikke hva som blir utviklingen de neste årene, men alt tyder på at dette vil fortsette. Disse spørsmålene er vi nødt til å debattere grundigere i stortingssalen. For slik jeg oppfatter situasjonen nå, er det opp til statsråden og forhandlerne å gjøre en del avtaler i forbindelse med jordbruksforhandlingene som Stortinget mer eller mindre godtar, uten at man legger litt flere premisser. Derfor vil jeg vise til det fellesforslaget som Senterpartiet og SV har fremmet, nr. 7, og ta opp det, så jeg ikke glemmer det ved slutten av mitt innlegg.

Så vil jeg kommentere to andre forhold. Det første går på dette med økologisk produksjon. Vi registrerer at den produksjonen nå har kommet over 3 pst. Det er fortsatt et stykke opp mot 10 pst., men vi registrerer at vi er i bevegelse framover, og de inntrykkene jeg iallfall får når jeg er rundt og møter gårdbrukere, er at det er stadig flere som er interessert i å legge om til økologisk produksjon. Men det er ett ledd som ikke henger med, og det er markedsleddet. Man har altså ikke klart å profilere de økologiske varene, og det viser seg faktisk at det blir ikke solgt økologiske varer som står i forhold til den produksjonen som er. Derfor vil jeg oppfordre statsråden sterkt til å ta et krafttak på omsetningsleddet innenfor økologisk produksjon, slik at denne type varer får en mer offensiv håndtering, både i form av kampanjer og i samarbeid med kjedene.

Det siste jeg rekker å ta opp i mitt innlegg, går på det som landbruksministeren har flagget i tre år nå, Landbruk Pluss. Da vil jeg vise til en felles merknad fra samtlige partier i komiteen som jeg syns er veldig gledelig.

«Komiteen mener rammevilkårene for nisjeproducenter må bedres for å få ytterligere fortgang på denne produksjonen. Ett av områdene som må prioriteres er forenkling av regelverket for gårds- og småslakterier.»

At en enstemmig komite står bak dette, syns vi er veldig, veldig bra, for vi ønsker nemlig nå å gjøre en innsats, slik at det blir enklere for dem som vil satse på nysjeproduksjon, både i forhold til regelverk og i forhold til rammevilkår for øvrig. Jeg vil da oppfordre sterkt statsråden til å ta tak i en enstemmig komitemerknad og gjøre det som er mulig for at det skal bli enklere for disse slakteriene å kunne få lov å slakte hjemme og foredle varene sine i tråd med intensjonene i Landbruk Pluss. Fram til i dag har veldig mange opplevd det som så krevende at man faktisk ikke har våget å starte med egen produksjon, fordi både avgifter, regelverk og andre forhold har gjort det nesten umulig å starte opp.

Odd Roger Enoksen (Sp) [21:32:43]: Også i år foreligger det en framforhandlet avtale mellom staten og jordbruksorganisasjonene. Men som lederen i Bonde- og Småbrukarlaget sa på den åpne høringen i næringskomiteen: Man følte seg fra næringens side tvunget til å gå inn i denne avtalen for å unngå at åpningstilbudet skulle bli lagt fram for Stortinget, der selvsagt alle visste at Regjeringen ville få flertall for sitt åpningstilbud med støtte fra Fremskrittspartiet, et tilbud som Fremskrittspartiets representant har omfavnet her i dag.

Det er selvsagt ikke vanskelig å oppnå en jordbruksavtale hvis bare åpningstilbudet er ille nok og viljen til å bevege seg litt i forhandlingene fra statens side overhodet er til stede, nettopp fordi et katastrofalt dårlig åpningstilbud vil kunne ramme næringen på en måte som ansvarlige organisasjoner ikke kan akseptere. Derfor er man nærmest tvunget til å inngå avtale. Dette er etter min oppfatning lite for Regjeringen og posisjonspartiene å smykke seg med, i en tid hvor næringen er under et kontinuerlig press, og hvor vi opplever strukturendringer som er større og går raskere enn noensinne før.

Det åpningstilbudet som staten la fram, la til rette for en dobling av melkeproduksjonen på det enkelte bruk, for kvoteleie, økt direkte omsetning av kvote mellom gårdbrukerne. Aktivitetskrav i samdrifter og ekstra produksjonstilskudd skulle fjernes, på samme måte som også avstandskriterier i samdrifter skulle fjernes. I det hele tatt: I sum innebærer dette kraftige drivkrefter på strukturendringer, spesielt innenfor melkeproduksjonen, strukturendringer som på ingen måte kan sies å være i tråd med behandlingen av St.meld. nr. 19 for 1999-2000 og det flertallet la til grunn den gang.

Det er helt riktig som representanten Inge Ryan sa i sitt innlegg: Dette innebærer faktisk at viktige deler av norsk landbrukspolitikk er løftet ut av denne sal og inn i de årlige jordbruksforhandlingene. Dette er etter Senterpartiets oppfatning uakseptabelt. Det er Stortinget som skal ta stilling til denne type viktige beslutninger. Derfor bør det kort og godt fremmes en stortingsmelding om landbrukspolitikk som kan bidra til at den debatten som skal foregå om struktur, foregår her og ikke i disse årlige forhandlingene, slik som det nå gjøres, og der Stortinget på mange måter ikke har noe annet valg enn bare å slutte seg til det som ligger i en framforhandlet avtale.

Den inntektsrammen som er framforhandlet, innebærer en særdeles stram akkord. Det er veldig små utslag som skal til før de mange krevende forutsetningene ikke kan innfris. Det innebærer at det skal bli en balansegang på stram line å klare å innfri de forutsetningene som ligger til grunn for en inntektsvekst på 3 pst. Det er etter Senterpartiets oppfatning ikke det verste med det som ligger i avtalen, at man har et særdeles stramt oppgjør for et enkelt år. Det som er det verste, er de kraftige strukturendringene som det ligger til rette for, som i kombinasjon med et stramt inntektsoppgjør over tid vil føre til strukturendringer som vil svekke landbrukets rolle både i distriktpolitisk sammenheng og ikke minst i det multifunksjonelle landbrukets rolle, der melkeproduksjonen er sentral, og der store endringer vil gi kraftige utslag i forhold til nettopp disse funksjonene.

Et flertall i komiteen slår fast at man ønsker at det også i framtiden skal legges til rette for reelle samdrifter. Regjeringens opplegg med å fjerne aktivitetskravet og det ekstra produksjonstilskuddet, eller rettere sagt driftstilskuddet, vil innebære at vi vil komme til å se en overgang fra reelle samdrifter og til bruk der bare den ene av partene er aktiv. Dette er ikke en utvikling som var forutsetningen med samdrifter, og heller ikke en utvikling som burde være ønskelig for noen av partene. Jeg ser at det også er inntatt som en del av protokollen at man skal se på ordninger som skal ivareta nettopp hensynet til aktive drivere i samdriften. Dette er helt nødvendig, og flertallet i komiteen har da også understreket dette, på samme måte som et flertall i komiteen også understreker at det er nødvendig og viktig å opprettholde en konkurransedyktig næringsmiddelindustri. Det krever også at bruken av budsjettmidler ikke reduseres, slik som man har gjort de to siste årene, med en kraftig reduksjon av budsjettmidler. Skal næringsmiddelindustrien opprettholdes, må det iverksettes offensive tiltak for det.

Statsråd Lars Sponheim [21:37:59]: For tredje år på rad under Samarbeidsregjeringen kommer resultatet av jordbruksforhandlingene til behandling i Stortinget som framforhandlet avtale, i år med begge jordbruksorganisasjonene.

Det er en avtale som fører videre den tenkningen for landbrukspolitikken som har vært lagt til grunn for de siste oppgjørene, og som er beskrevet i Stortingets behandling av landbruksmeldingen i 2000 og behandlingen av de siste års avtaler. Når jeg gjentar avtaler, er det for å understreke at dette er en politikk som også jordbruksorganisasjonene har funnet å kunne ta ansvar for etter forhandlinger.

Det er en avtale som kombinerer flere viktige forhold:

- en inntektsutvikling for perioden 2002–2005 som er klart sterkere enn for andre grupper
- økte muligheter for dem som vil utvikle sin jordbruksbedrift, i år spesielt i melkeproduksjonen, og mer likeartede muligheter for alle organisasjonsformer
- økt innsats i alternativ næringsutvikling, med økt ansvar og myndighet til lokalt og regionalt nivå, bl.a. gjennom modernisering av bygdeutviklingsmidlene

- en forsterket og mer målrettet miljøpolitikk, med sikrere grunnlag i WTO-avtalen

Dette har vært mulig innenfor en lavere økonomisk ramme enn inneværende avtale har. Årsakene ligger hovedsakelig, som flere har vært inne på, i redusert realrente og økt arbeidsproduktivitet. Slik har det vært lenge. Jordbrukssektorens samlede vederlag til arbeid og kapital – altså før det er trukket fra rente på lånt kapital og dividert på antall årsverk – er i 2004 litt lavere nominelt enn for ti år siden. Det er kostnadsreduksjon og økt arbeidsproduktivitet som har lagt grunnlag for inntektsøkning pr. årsverk i jordbruket.

Det vil være hovedretningen også framover, i alle fall for volumproduksjonene. Samtidig skal vi forsterke og målrette innsatsen for næringsutvikling og stimulere entreprenørskap, og den geografiske prioriteringen skal ligge fast. Da er det nødvendig å øke armslaget for melkeprodusentene og gi dem muligheter – redusere begrensningene. Denne avtalen gir økt fleksibilitet for driftige brukere. I en åpnere verden er dette ikke i motstrid til målet om et omfattende og desentralisert jordbruk framover, men en forutsetning for det. For melkeprodusentene innebærer avtalen en tilnærming av mulighetene for samarbeidsløsninger og utvikling til det som gjelder for alle andre produksjoner. Da landbruksmeldingen ble behandlet i 2000, sluttet Stortinget seg til at det er behov for strukturendringer, spesielt i melkeproduksjonen, og at de som skal leve av jordbruket, må prioriteres. Avtalen er basert på dette grunnlaget.

Et av de viktigste landbrukspolitiske spørsmålene er: Hva skulle være alternativet? Grovt anslått må overføringene om ti år, uten strukturendringer, være 8–9 milliarder kr høyere enn i dag hvis jordbruket skal kunne få en inntektsutvikling som andre grupper. Vi må gi dem som ønsker å satse på et yrke i næringen, muligheten.

Jeg har, som SVs og Senterpartiets representanter i komiteen, registrert større optimisme i næringen de siste par årene. Noe skyldes lavere renter og bedre inntekter. Men jeg er også overbevist om at flere har sett mulighetene som er skapt gjennom landbrukspolitikken og jordbruksavtalene de siste årene, mulighetene til å utvikle bruket sitt, til å tåle konkurransedyktige råvarepriser og en mulig renteøkning igjen, til å satse på noe nytt, til å gjøre noe som ikke faren og bestefaren gjorde. Det er utfordrende og grunnleggende godt for rekruttering av jenter og gutter med den riktige kompetansen.

Vi skal ha et aktivt jordbruk over hele landet, et effektivt og et mer mangfoldig jordbruk, et jordbruk som tar miljøhensyn, med grunnlag i nasjonale føringer og lokale prioriteringer, et jordbruk med bønder som har lyst og mulighet til å ta utfordringene vi ser. Det krever noen avveininger av ulike hensyn i utformingen av politikken. Årets jordbruksavtale er en del av en slik tenkning. Jeg er glad for at jordbruksorganisasjonene har tatt ansvar og inngått avtaler innenfor disse ulike kryssende hensyn.

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

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Aud Gaundal (A) [21:43:05]: Flertallet på Stortinget har i en merknad, og SV og Senterpartiet i et mindretallsforslag, gitt uttrykk for de strukturutfordringene vi har.

Det er klart at åpningstilbudet har en innretning som, hvis det hadde blitt vedtatt, hadde påvirket strukturen enda mer enn forhandlingsresultatet resulterer i. På 14 år er 40 pst. av brukene blitt borte. Nå kjenner selvsagt statsråden Vestlandet godt, men Hordaland har veldig mange små bruk. 75 pst. av brukene har fra 15 kyr og nedover, og resten av Vestlandet og Agder-fylkene er vel i noenlunde samme situasjon.

Statsråden er opptatt av at vi må sørge for at de som vil drive, får drive. Men mitt spørsmål er: Er statsråden villig til å målrette virkemidler for den typen områder, som f.eks. Hordaland, eller mener han at disse brukene er så små at vi må akseptere at de går ut?

Statsråd Lars Sponheim [21:44:32]: Det ligger to problemstillinger i Aud Gaundals replikk. Det ene gjelder prosedyrer knyttet til de større landbrukspolitiske forhold som ligger i en slik avtale som dette, strukturspørsmål. Der går SV og Senterpartiet et betydelig skritt med å fremme et forslag, men det ligger også en ambisjon fra flertallet om at Regjeringen på egnet måte skal legge til rette for at disse spørsmålene kan belyses litt mer i avstand til den løpende jordbruksavtale og jordbrukspolitikken. Det siste har jeg merket meg, selv om vi da må passe på at vi fortsatt har en hovedavtale som gir bestemte rettigheter til organisasjonene.

Når det gjelder strukturutvikling, er det slik at vi har hatt en betydelig strukturutvikling, som tallene viser, fra 1989 og fram til nå, i løpet av 15 år. Det forklarer også velstandsutviklingen vår. Vi blir mer effektive. Færre mennesker kan gjøre den samme jobben som tidligere, på alle områder i økonomien, også i jordbruket. Derfor legger vi til rette for at mindre bruk på Vestlandet og andre plasser skal få andre og gode alternativer for dem som ikke kan være med i produktivitetsveksten med volumproduksjon.

Øystein Hedstrøm (FrP) [21:45:56]: Landbrukssektoren setter en del negative rekorder om dagen, skal vi stole på hovedstadsmediene. Vi har de høyeste matvareprisene i hele Europa og har til og med gått forbi Island og Sveits. Vi har de største overføringer pr. bonde, bare forbigått av Sveits, og vi har mange misfornøyde bønder, som holder seg for nesen når de godtar jordbruksavtalen. Prisutviklingen i Norge på matvarer er høyere enn den generelle prisutviklingen, og prisforskjellene til Europa øker.

Statsråden har tidligere i år lovet å foreta marginundersøkelser på prisutviklingen i alle ledd av matvarekjeden. Hvis det nå viser seg som resultat at en del ledd har urimelig økte marginer, hvordan vil statsråden håndtere dette? Hvis det skal ha noen hensikt å presentere en marginundersøkelse, må man også gjøre noe med det når man avdekker resultatene.

Statsråd Lars Sponheim [21:47:15]: Jeg er ikke så opptatt av hva Hedstrøm måtte mene om negative rekorder, for jeg ser faktisk ganske mange positive ting. Vi har tre år med framforhandlede avtaler. Vi har rekorder i inntektsvekst for bøndene. Riktignok har bøndene i utgangspunktet mye lavere inntekter enn andre grupper, men vi må likevel se på dette som noe i nærheten av en positiv rekord. Vi ser at det er en investeringsvilje, og for de bønder som har tenkt å være i næringen, er det en større grad av optimisme enn vi har sett på lenge. Så jeg ser faktisk mye positivt der representanten Hedstrøm ser det negative, eller ønsker å gjøre det.

Vi må også kunne si at det er positivt at vi bor i et land med noe av den høyeste velstanden og velferden vi har i verden. Det gir i tillegg et kostnadsnivå som en lavproduktiv næring som landbruket alltid vil slite med.

Når marginundersøkelsene ligger på bordet, vil jeg vurdere hva det er nødvendig å gjøre. Det er vanskelig å forskuttere hvor i kjeden det er nødvendig å sette inn virkemidler og fokus.

Inge Ryan (SV) [21:48:27]: Jeg nevnte i mitt innlegg behovet for å ta den landbrukspolitiske debatten tilbake til Stortinget. Jeg vil da spørre statsråden: Er statsråden enig i at med det tempoet som vi i dag ser, både i forhold til strukturrasjonalisering og på andre områder, er det viktig at vi nå får en bredere landbrukspolitisk debatt inn i Stortinget, slik at Stortinget får sjansen til å gi klare føringer for hva man vil med landbruket i årene framover?

Statsråd Lars Sponheim [21:49:17]: Nå står jeg på denne talerstolen som landbruksminister og statsråd, med de oppgaver og de begrensninger som ligger i å følge lovverk, bl.a. Hovedavtalen for jordbruket, osv. Det hadde vært interessant å stå her utelukkende som Venstre-leder og diskutert hvordan vi organiserer beslutningsmakten i samfunnet vårt, mellom organisasjonene og den korporative makt og demokratiske beslutninger. Det er en debatt jeg er opptatt av og engasjerer meg i, og av og til gjør jeg det litt for mye, mener mange i samfunnsdebatten på brede områder.

Når det gjelder jordbruksspørsmål, har vi Hovedavtalen, og selvsagt partenes rett til å forhandle om alle realiteter som de synes er viktige for seg. Samtidig legger skiftende regjeringer til rette for mer prinsipielle debatter om en stortingsmelding. Det hadde vi i 2000. Jeg fikk være med og utarbeide den stortingsmeldingen, og jeg fikk være med som stortingsrepresentant og debattere den.

Jeg mener at det vi nå gjør – jeg er helt sikker på det – ligger innenfor rammen av det Stortinget la til grunn også når det gjelder strukturutvikling, spesielt i melkeproduksjonen. Derfor er jeg trygg på at dette har bred basis i Stortinget.

Odd Roger Enoksen (Sp) [21:50:36]: Landbruksministeren sa i sitt innlegg at i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 19 for 1999-2000 ble det slått fast av et flertall i Stortinget at det var behov for strukturendrin-

ger i melkeproduksjonen. Det som ble sagt, var at flertallet gikk inn for «en moderat strukturutvikling» innenfor melkeproduksjonen.

Det er litt for lettvinnt når landbruksministeren bare viser til hovedavtalen og sier at det er partenes soleklare rett å forhandle om alle elementer som gjelder landbrukspolitikken. Det er nemlig staten som gjennom sitt tilbud legger sterke føringer på hva som skal inn i disse forhandlingene.

Når vi vet at vi har hatt en så sterk strukturendring i melkeproduksjonen i perioden fra 1999 til 2003, at antall jordbruksbedrifter er redusert med 19 pst. i denne perioden, og at antall jordbruksbedrifter som inngår i samdrift, er økt fra 922 til 2 351 – et område hvor man for øvrig fjernet aktivitetskravet og dermed legger til rette for at det skal bli bruk som kan drives av én aktiv eier – så har man lagt til rette for en svært sterk strukturendring.

Mitt spørsmål til landbruksministeren er: Hvor store endringer i struktur mener landbruksministeren det er forsvarlig å ta inn i disse forhandlingene uten å legge det fram for Stortinget som en egen sak?

Statsråd Lars Sponheim [21:52:05]: Dette undrer meg litt. Det virker som representanten Enoksen helst ville ha diskutert statens tilbud og ikke forholder seg til den realitet at det er en framforhandlet avtale, som også han selv og hans parti har tenkt å stemme for, etter hva jeg forstår, senere i dag.

Det er min oppfatning at denne jordbruksavtalen og disse strukturgrep, med de virkninger vi kan se av det, ligger innenfor rammen av St.meld. nr. 19 for 1999-2000. Det underlige er at representanten Enoksen og jeg satt i samme regjering da vi la fram St.meld. nr. 19, hvor akkurat disse formuleringene var betydelig grunnlag for interne drøftinger, ikke minst mellom Enoksen og meg. Jeg vil fastholde at de strukturgrep som her ligger til grunn, ligger innenfor rammen av det som lå i St.meld. nr. 19, og fikk bred tilslutning.

Så registrerer jeg også at nettopp det vi her har gjort, i dag får bred tilslutning fra Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, som mener at det legger opp til en for moderat strukturutvikling i jordbruket.

Odd Roger Enoksen (Sp) [21:53:21]: Ja, det er helt riktig som landbruksministeren sier. Vi satt begge to i regjering. Jeg husker meget godt de diskusjonene som den gang pågikk, og jeg husker også meget godt behandlingen i Stortinget etter regjeringsskiftet, hvor både landbruksministeren og jeg den gang var i opposisjon og inngikk i disse drøftingene.

Jeg tror vi begge to har førstehånds kjennskap til hva som skjedde, og vi har en litt ulik oppfatning om hvorvidt det landbruksministeren nå legger til rette for, er i tråd med de føringer som ble lagt i St.meld. nr. 19, og som for øvrig et stort flertall i Stortinget sluttet seg til.

Det er helt opplagt at strukturendring i landbruket, og spesielt innenfor melkeproduksjon, vil vi alltid se. Men når man har opplevd en bruksnedgang på 19 pst. i løpet av en tre-årsperiode, og når man samtidig opplever at

landbruksministeren og også avtalen øker mulighetene for produksjon på det enkelte bruk såpass kraftig som det gjøres – sjeldent kraftig i et enkelt oppgjør – forunder det meg at landbruksministeren ikke ser behovet for at Stortinget i form av f.eks. en stortingsmelding skal ha en ny drøfting av struktur i framtidig melkeproduksjon.

Statsråd Lars Sponheim [21:54:43]: Selvsagt vil landbruksministeren legge til rette for så mange landbrukspolitiske og jordbrukspolitiske debatter vi kan, i Stortinget. Det er ingenting en landbruksminister heller vil enn å diskutere de viktige spørsmålene.

Jeg merket meg flertallsmerkningen som ber oss om å vurdere på hvilken måte det kan legges til rette for det.

Jeg har også lyst til å understreke at det er viktig å få fram at på den korte tiden fra St.meld. nr. 19 ble vedtatt, og fram til i dag – det er jo også gitt en spesiell oppmerksomhet til melkeproduksjonen i den meldingen, og det er jo her vi ser både de største grep i strukturutvikling og kanskje det største potensialet for endringer – har det skjedd en viktig teknologisk utvikling. Den gang var f.eks. ikke melkerobot en del av debatttemaet. I dag er det noe de fleste melkeprodusenter diskuterer, hva er konsekvensene, f. eks. Så det å se statisk på en næring som er under så sterk utvikling, er det umulig å gjøre. Derfor er det nødvendig å ha denne debatten i forbindelse med de årlige jordbruksforhandlingene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.
(Votering, se side 3370)

S a k n r . 1 2

Innstilling fra næringskomiteen om reindrifftsavtalen 2004/2005, om dekning av kostnader vedrørende radioaktivitet i reinkjøtt, og om endringer i statsbudsjettet for 2004 m.m. (Innst. S. nr. 242 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 65 (2003-2004))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

For øvrig vil presidenten gi uttrykk for at det ikke er nødvendig å bruke taletiden fullt ut.

Olaf Gjødrem (KrF) [21:57:11] (ordfører for saka):

Eg er glad for at årets reindrifftsavtale har samla eit breitt fleirtal i Stortinget. Alle partia, med unntak av Framstegspartiet, støttar den framforhandla avtalen, som har ei ramme på 95 mill. kr. Denne avtalen er viktig for å sikra utøving av ei kulturberande næring som har betyde-

leg nasjonal interesse og betyr mykje både for samisk og for norsk befolkning.

Fokuseringa i dette årets reindrifftsavtale må nok seiast å vera på talet på rein. Spesielt for det føregåande året, i fjor haust, var marknads- og slaktesituasjonen slik at det blei svikt i avsetninga av reinkjøtt og òg svikt i slaktekapasitet og slaktemoglegheiter, så det talet på rein som me no har, er rekordhøgt og på eit uønskt høgt nivå. Eg vil berre gje honnør til departementet, som greip inn og tilpassa marknadsføringa. Det førte til ein auka omsetnad, som gjer at situasjonen no er meir under kontroll.

På denne bakgrunnen er det spesielt eit prioritert mål å redusera talet på reinsdyr for å få ein forsvarleg bruk av dei beiteressursane som finst i reindrifftsområda.

Eg vil òg fokusera på Verdiskapingsprogrammet, som er tilgodesett med 7,7 mill. kr. På Reindriffts utviklingsfond er det avsett 33,5 mill. kr, og 4,5 mill. kr er avsett til FoU-midlar. Det er alle framtidretta avsetjingar som kan medverka til å styrkja ei noko utsett næring. 2 mill. kr er òg avsett til kombinasjonsnæringar. Eg trur denne sida vil bli viktig i ein situasjon der fleire reineigarar må avvikla. Dersom det ikkje skulle lukkast å redusera talet på rein til eit forsvarleg nivå, seier komiteen at ein må vurdere kvote på talet på rein for den enkelte eininga. Det er viktig at det generelle samiske miljøet samla støttar opp om denne aktiviteten, for å stimulera til ei modernisering av reindriffta, ei meir mangfaldig produktutvikling og ei støtte til å redusera talet på rein, slik at ein får ei forsvarleg utnytting av beiteressursane i reinområda.

Aud Gaundal (A) [22:00:16]: Jeg viser til innlegget som saksordfører Olaf Gjødrem holdt, og kan i hovedsak slutte meg til det. Når jeg allikevel tar ordet, er det knyttet til en egen merknad hvor vi i Arbeiderpartiet står sammen med Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og som gjelder reinantallet i Finnmark.

Det er i tillegg et flertall i komiteen, som saksordføreren refererte til, som beskriver situasjonen og bekymringene som kan oppstå hvis ugunstige beiteforhold slår til. Vi kan bli stående overfor en større dyrevernmessig katastrofe med utsultet og underernært rein. Dette fordi antall rein ligger langt over det som økologien kan bære.

For Arbeiderpartiet er det nå viktig å si fra om at hvis de tiltakene som nå skal settes i gang og er satt i gang, ikke reduserer antallet rein, må vi gå over fra frivillige til ufrivillige tiltak. Slik det er nå, kan det ikke fortsette lenge. Det er av hensyn til dyra, men også av hensyn til at vi i Stortinget har villet få ned antall dyr over flere år nå.

På spørsmål fra komiteen skriver Landbruksdepartementet bl.a.:

«Det har i mange år vært en forutsetning for å få utbetalt tilskudd over reindrifftsavtalen at driftsenheten utøver en reindrift som er i samsvar med de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter for næringen. Bli det fastsatt et høyeste reintall for den enkelte driftsenhet, og dette overskrides, vil det foreligge ulovlig reindrift.»

Vi i Arbeiderpartiet bør også se på at en del av de tiltakene vi selv har fremmet, ikke har hjulpet. Avtalen vi

behandler i dag, er framforhandlet, men den særmerkna- den som Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, SV og Senterpartiet har, er et signal om at antallet rein må ned. Landbruksdepartementet bør da legge dette til grunn i neste års reindrifftsforhandlinger hvis ikke antallet dyr er drastisk redusert i den avtaleperioden vi behandler i dag.

Ivar Kristiansen (H) [22:02:41]: Saksordføreren har på en ryddig og grei måte redegjort for arbeidet i komite- en. Jeg har bare et par merknader som jeg synes det er viktig å fremføre overfor norsk reindriffts næring, som på mange måter er en syklisk næring som svinger opp og ned, og som gjerne kan sammenlignes med en del andre næringer, men som har sine helt spesielle særpreg.

Jeg vil, i likhet med saksordfører, særlig rette opp- merksomheten mot ett forhold som gjelder denne nærin- gens markedssituasjon og det forhold at statsråden grep inn i situasjonen før jul og sørget for at avsetningen kom i gang igjen. Hele denne næringen består av et slags para- doks når vi har markedssituasjonen som bakgrunn. Rein- eierne ønsker å levere produkter som de har massevis av, samtidig som vi har en sluttbruker som strutter av iver etter å kjøpe reindriffts næringens produkter, og så ser vi at innimellom denne situasjonen svikter det.

Da er man nødt til å rette søkelyset mot de aktørene som har fått et hovedansvar for å sørge for bærekraften i reindriffts næringen, nemlig at det er noen som kjøper de- res produkter, varer og tjenester, og at vi har noen ledd imellom dette som har et ansvar for at markedssituasjo- nen i større grad fungerer og harmonerer, enn det som har vært tilfellet hittil.

Jeg er svært glad for at landbruksministeren har tatt fatt i dette forholdet, som også går ut på å studere distri- busjonsledd og det ansvaret som Landbrukssamvirket har på dette området. Det er nokså klart for meg at dette blir venstrehåndsarbeid, ikke primærarbeid, fra Land- brukssamvirkets side. Da er vi nødt til å gjøre det som er mulig innenfor avtalens ramme, for å komme frem til at det må være flere, andre og kanskje nye aktører som skal få en ny rolle sammen med eksisterende aktører. Skal vi lykkes med denne næringen, og skal vi lykkes med samisk kultur og utvikling, må vi ha en vilje til å se på reindrift på samme måten som vi ser på all annen næringsvirksomhet. Hvis ikke gir vi denne næringen en ryggsekk som den aldri vil være i stand til å bære med seg videre.

Jeg tror også at vi har gitt reindriffts næringen en tung ryggsekk å bære, for vi har satt likhetstegn mellom rein- drift og samisk kultur. Storsamfunnet forventer at denne næringen skal drive i morgen på samme måten som man gjorde for 250 til 300 år siden, fordi dette er i tråd med vårt tradisjonelle kulturbegrep. Jeg tror vi har nok doku- mentasjon til å se at denne næringen klarer ikke alene å bære videre den samiske kultur og utviklingen i Finn- mark med denne tunge ryggsekken med seg.

Hvis ikke verdiskapingsbegrepet får en større plass in- nenfor reindrifften, er jeg redd vi får en evigvarende dis- kusjon rundt begrepet statsstøtte som har et islett av en stigmatiserende holdning overfor hele den samiske be-

folkning. Vi har en plikt på oss til å rydde opp i dette be- grepet.

Jeg er glad for at begrepene markedstenkning, mar- kedsadgang og markedsføring har fått en langt større plass innenfor reindriffts næringen enn tidligere, og det håper jeg bare er en begynnelse på den videre ferd.

Øystein Hedstrøm (FrP) [22:06:51]: Det er en al- vorlig situasjon når det gjelder utviklingen i antallet rein i Vest-Finnmark spesielt. Reindrifftsstyret fastsatte den 30. januar 2002 et øvre reintall på 64 300 dyr for som- merbeitene, mens reintallet 1. april samme år var 73 000 dyr. Pr. 1. april 2003 var antallet økt til mer enn 80 000 dyr, for ett år senere å ha kommet opp i ca. 100 000 dyr.

Det vi kan konstatere, er at arbeidet med å redusere reintallet med den politikken Regjeringen og stortings- flertallet har stått for, ikke har virket. Fremskrittspartiet mener det ikke lenger kan aksepteres at reindrifftsutøve- ne ikke følger opp de prosjektene som Regjeringen iverksetter. Det er jo den reneste fallitt når vi i de siste års reindrifftsavtaler ser at man i forholdet mellom staten og NRL ikke makter å løse problemene knyttet til et øvre reintall. Hele opplegget har mistet troverdighet. Selv ikke lederen for programmet som skal få ned reintallet ved Reindrifftsforvaltningens regionkontor i Kautokeino, tror det er mulig å nå målet.

Når de miljømessige, dyrevernmessige og distrikts- messige problemene er synlige for alle, gir det inntrykk av handlingslammelse. Hvis vi skal fortsette å påpeke disse misforhold uten at man gjør noe med det, blir det skapt et inntrykk av at næringskomiteens medlemmer kun tar ordet i debatten og gir uttrykk for sine meninger for å ha noe å fylle debatten med. Dette er uheldig, fordi problemene som Stortinget er satt til å løse, vokser og vokser. Dette undergraver Stortingets troverdighet. Stor- tinget må være villig til å ta noen nye grep.

I et utkast til hovedanalyserapport fra Riksrevisjonen av 30. april i år slås det fast at «en del gjenværende nær- ingsutøvere har utvidet sin bruk av ressursene når andre har redusert sine flokker». Riksrevisjonen kritiserer også Landbruksdepartementet og Reindrifftsadministrasjonen for å gjøre en for dårlig jobb:

«Mangelfulle føringer og prioriteringer fra Land- bruksdepartementet og Reindrifftsadministrasjonen i Alta, kan ha medvirket til at styrene ikke har kunnet ut- øve sin forvaltningsmyndighet i henhold til loven.»
Videre:

«Mer presise rammebetingelser er en forutsetning for å kunne utnytte beiteressursene på en måte som er tilpasset økologien og gir forutsigbarhet for reindriffts- utøvere.»

Etter alle miserer må politikken nå endres! Det er etter Fremskrittspartiets mening to farbare veier for å begren- se uttaket av en ressurs. Man kan gi driveren eksklusiv rett til å utnytte et gitt geografisk område, slik bonden gjør det, eller man kan, som i fiskerinæringen, styre res- sursuttaket gjennom kvoteprinsippet.

Når det gjelder reindrifften, gjør man ingen av delene. Man overlater til hver enkelt reineier å bestemme sitt

eget uttak fra en felles ressurs. Vi tror ikke problemene med et for høyt reintall kan finne sin løsning før hver enkelt reineier får egen råderett over sin del av beiteressursen. Departementet har startet et arbeid, men det vil sannsynligvis ta mange år før sidagrensene er fastlagt, og man har, slik vi ser det, ingen troverdige virkemidler for å nå dette målet. Vi mener Stortinget må gi et pålegg til Regjeringen og ta de nødvendige virkemidler i bruk for å få ned reintallet for Vest-Finnmark til 64 300 dyr senest 1. april neste år. Vi fremmer et forslag om det.

Det vi nå ser, er at stortingsflertallet har lagt til grunn at gjennomføringen av vedtaket om reindriftstilpasningen i Vest-Finnmark skal skje i samarbeid med næringen, og at det i den forbindelse innføres økonomiske ordninger som utøverne frivillig kan slutte seg til. Men resultatene kan vi ikke se bort fra når det gjelder beitegrunnet, som det har vært sagt fra om i mange år. Det står også i proposisjonen om dette. Norut har gjort undersøkelser som viser at lavbeitene er meget sterkt nedbeitet. I enkelte områder vil det ta oppimot 100 år å få beitegrunnet tilbake. Det er altså en gigantisk miljøkatastrofe, som gir erosjon og forørkning av Finnmarksvidda.

Fremskrittspartiet har som sagt ikke villet akseptere denne situasjonen med mange dyretragedier og et ødeleggende kaos som har utviklet seg på Finnmarksvidda. Vi har hele tiden fremmet de nødvendige forslag som, hvis de var blitt vedtatt, ville ha forbedret situasjonen. Jeg er skuffet over at vi har blitt stående alene om alternative løsninger. Vi kunne forstått det hvis andre partier hadde fremmet konstruktive forslag for å bøte på problemene, men de glimrer med sitt fravær.

Jeg tar opp våre forslag i innstillingen.

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

Inge Ryan (SV) [22:12:11]: Det arbeidet som foregår i Finnmark, er meget krevende. Jeg må si at både det omstillingsarbeidet og det verdiskapingsprogrammet for rein som man nå har satt i gang, og som man skisserer behov for justeringer av, er et meget krevende og langsiktig arbeid. Jeg tror det er viktig at Stortinget har litt tålmodighet i forhold til en så krevende jobb som det er å få gjennomført de intensjonene som ligger i denne saken.

Man vet fra distriktssatsing at det å snu en utvikling ikke er gjort over natten. Man må ha et perspektiv som går på en god del år, kanskje opptil ti år, før man kan forvente å se noen resultater. Men det er klart at man må justere kursen underveis, slik at man hele tiden prøver å forbedre seg.

Hovedårsaken til at jeg tar ordet i dag, er at jeg ønsker å følge opp litt det Fremskrittspartiet og Øystein Hedstrøm tar opp. Vi i SV er også veldig bekymret for at antall rein øker så kraftig som det gjør. Vi har også lest rapporten fra Riksrevisjonen, som stiller seg kritisk til at det ikke skjer noe med reintallet. Det har å gjøre med det som skjer i forhold til det økologiske, at man faktisk beiter ned store deler av Finnmark. Vi vet også at vi kan stå foran en formidabel dyrekatastrofe dersom man får en

slik vinter som man ofte kan få i Finnmark. Derfor vil vi si klart fra til statsråden at vi nå forventer at det blir prioritert sterkere i Landbruksdepartementet for å gjøre noe, slik at reintallet går nedover. Vi vurderte faktisk om vi skulle støtte Fremskrittspartiets forslag, som er meget tøft, men vi ønsker å vente et år for å gi Regjeringen og statsråden mulighet til å gjøre det som Stortinget har bedt om, nemlig få ned reintallet, slik at vi kan unngå både en økologisk katastrofe og en dyrevernmessig katastrofe.

Jeg er klar over at dette er meget kompliserte saker, og at det ikke er en enkel oppgave vi pålegger statsråden, men statsråden må få noen tunge oppgaver fra Stortinget.

Odd Roger Enoksen (Sp) [22:15:00]: Statsråden har definitivt ingen enkel oppgave. Det har vært prøvd over lang tid å få ned reintallet til et bærekraftig nivå. Det betyr ikke at dette er en oppgave som det skal tas lett på. Jeg slutter meg til det som er sagt av tidligere talere her i dag. Det er helt nødvendig at det blir satt inn et kraftig trøkk for å få redusert reintallet.

Jeg har ikke behov for å bruke lang tid. Jeg har bare lyst til å understreke også fra vår side at dette er et arbeid som må prioriteres, og hvor statsråden må ta i bruk de midler som er nødvendig for å få dette gjennomført, slik at vi får et bærekraftig reintall også i et langsiktig perspektiv.

Statsråd Lars Sponheim [22:15:52]: Årets reindriftsavtale har en ramme på 95 mill. kr. Dette er den samme rammen som for inneværende avtaleår. De omleggingene som ble gjennomført for avtaleåret 2003-2004, og som innebærer en sterk vektlegging av produksjon, er videreført i årets avtale.

Avtalepartene har også i år vært opptatt av at virkemiddelsystemet utformes slik at det til enhver tid er så effektivt som mulig i forhold til de reindriftspolitiske mål. Partene er enige om at det skal foretas en gjennomgang av distriktstilskuddet. Rapporten fra dette arbeidet skal foreligge forut for neste års reindriftsforhandlinger.

Som de fleste her er kjent med, har markedssituasjonen for reinkjøtt vært vanskelig det siste året. Dette er en ny og egentlig litt merkelig situasjon, som det i proposisjonen er gjort nærmere rede for. Blant annet framheves det at samarbeidet og dialogen mellom de ulike aktørene i verdikjeden ikke er god nok, noe som har fått konsekvenser for markedsutviklingen og arbeidet med utvikling og salg.

Markedsføring er i utgangspunktet et ansvar for næringen og de øvrige aktørene i næringskjeden. I forhold til reindriften foreligger det imidlertid nå også en offentlig interesse i at dette fungerer. Dette har sammenheng med reintallstilpasningen i Finnmark. Dersom markedssystemet ikke fungerer tilfredsstillende, vil det få direkte konsekvenser for dette arbeidet. Det er derfor foreslått avsatt midler til økt markedsføring i tillegg til omdisponeringer for å bedre mulighetene for tidligslakting i Finnmark. Dessuten skal verdiskapingsprogrammet for rein prioritere søknader om markedsføring av merkevarer. Jeg legger til grunn at disse tiltakene vil føre til at vi unn-

(Statsråd Sponheim)

går den situasjonen vi stod oppe i sist høst og vinter. Landbruksdepartementet har også opprettet kontakt med viktige aktører i markedet med sikte på løsningsorientert medvirkning på dette feltet. I dette samarbeidet er det også nødvendig med et forpliktende samarbeid med næringen selv. Jeg har merket meg at komiteflertallet ber departementet om å komme nærmere tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2005.

En livskraftig og bærekraftig reindrift er avhengig av at kvinnene har en sentral posisjon og innflytelse på alle plan. En viktig del av det reindrifftspolitiske arbeidet blir derfor å legge til rette for at kvinnene finner det meningsfylt å være i reindriften. Det arbeides nå med å få utviklet en fornyet og mer målrettet likestillingspolitikk i reindriftnæringen.

Regjeringen har i forskjellige sammenhenger framhevet viktigheten av at reindrifftsarealer sikres. Reindriften er var i forhold til forstyrrelser, og selv små inngrep kan gjøre stor skade. Regjeringen ser behovet for at utbygginger skjer koordinert, og hvor konsekvensene for reindriften vurderes samlet og i forhold til andre foreliggende og planlagte inngrep. En ny utfordring i denne sammenheng er vindmølleparkene.

Ved behandlingen av fjorårets reindrifftsavtale hadde vi fokus på reintalls situasjonen i Finnmark. Som ledd i dette arbeidet er det som kjent avsatt midler over statsbudsjettet til ulike bonusordninger for å stimulere til en frivillig reintallsreduksjon.

Arbeidet med reintallstilpasningen er høyt prioritert. Det arbeides meget aktivt fra forvaltningens side med å få oppslutning om den frivillige avviklings- og reduksjonsordningen blant reineierne. Jeg skal selvfølgelig ikke legge skjul på at dette er en meget utfordrende oppgave. Reintallet har økt kraftig de siste årene, ikke minst på grunn av gode beite- og driftsmessige forhold.

Selv om de igangsatte prosesser på langt nær er sluttført, må det erkjennes at situasjonen er vanskelig. Det er derfor nødvendig med en fortsatt sterk fokusering på jobben og de flaskehalsene som kan være til hinder for en tilpasning.

En avgjørende suksessfaktor i det reindrifftspolitiske arbeidet er forståelse og medvirkning fra næringen selv. Jeg vil derfor framheve nødvendigheten av et samarbeid med næringen som både er basert på respekt i forhold til den kunnskap og de erfaringer utøverne selv sitter med, og på nødvendig erkjennelse av at vi ikke kan fortsette med ubalansen mellom reintall og beitegrunnlaget. Samarbeidet må derfor være gjensidig forpliktende. Med et slikt utgangspunkt, og med felles anstrengelser, tror jeg næring og myndigheter vil lykkes med å legge et grunnlag for en reindrift som er livskraftig og bærekraftig på lang sikt, og som også er berikende for landet vårt.

Jeg har merket meg komiteens merknader om at det vil være nødvendig å ta en ny vurdering om de iverksatte tiltakene er tilstrekkelige til å redusere reintallet, og bl.a. vurdere å innføre kvotebegrensninger for den enkelte reineier. Høstens slaktesesong vil være avgjørende for om slike virkemidler vil være nødvendige.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Hedstrøm (FrP) [22:20:37]: I 14 år har Stortinget snakket om at reintallet er altfor høyt i forhold til beitegrunnlaget, men situasjonen har blitt verre og verre. Jeg skal sitere fra en replikkrunde jeg hadde med statsråden da vi behandlet reindrifftsavtalen for to år siden, hvor statsråden sa:

«Jeg kan forsikre både representanten Hedstrøm og Stortinget for øvrig om at jeg er veldig opptatt av at vi nå klarer å opprettholde det tempoet – minst – som det her er lagt opp til, og at det fra Stortingets side ikke kan aksepteres at utøverne i reindriftnæringen ikke nå følger opp disse prosjektene som vi iverksetter. I så fall må vi vurdere en hardere linje»

Og videre:

«La dette være en løftet pekefinger».

Dette var altså for to år siden. Jeg synes det er omtrent i stil med hva statsråden sier i dag. Skal vi ha den samme debatten til neste år, eller kan vi nå være rimelig sikre på at de virkemidlene som Regjeringen nå setter inn for å få ned reintallet, vil virke? Kan statsråden gå på talerstolen og si noe konkret om hvordan Stortinget skal tro på at det virker bedre enn det som har vært gjennomført?

Statsråd Lars Sponheim [22:22:02]: Disse prosjektene som jeg refererte til i 2002 om omstillingsprogrammer, frivillige ordninger, bonusordninger osv. for å redusere reintallet, er nettopp dem vi nå arbeider med å gjennomføre. Jeg må innrømme at det som skjedde, og som jeg ikke forutså den gangen, var at vi midt oppe i denne meget alvorlige situasjonen fikk en markeds situasjon som gjorde at vi ikke fikk tatt dyr ut. For det er nå engang slik at skal en redusere reintallet, må et betydelig antall rein inn på et slakteri, kjøpes av noen og spises av noen. Det er en del av den verdikjeden – som vi kan kalle det – som reintallets tilpasning må være en del av. Og her har det skjedd en kardinalfeil, som vi nå har tatt tak i. Men oppgaven er utfordrende. Det er 400–500 tonn på lager nå. Vi skal ha en normal utslakting til høsten, vi skal ha ned reintallet samtidig, og markedet svikter. Så det er en svær jobb Stortinget nå legger på meg, men jeg merker meg også at Stortinget overfor reindriftnæringen selv nå løfter fingeren og sier at til høsten må det slaktes, og slaktes mye.

Inge Ryan (SV) [22:23:27]: I stortingsproposisjonen står det følgende:

«På grunn av svært gunstige klimatiske forhold de siste vintrene har vi unngått de store dyrevernmessige tragediene. Vanskelige beiteforhold og ugunstige beiteforhold med f.eks. låsing av beiter, vil kunne få svært alvorlige konsekvenser om de skulle oppstå påfølgende vinter. Man vil da kunne stå overfor en større dyrevernmessig katastrofe med utsultede og underernærte rein i store deler av Finnmark. Det er i den sammenheng nærliggende å peke tilbake på vinteren 1997, da nærmere 20 000 rein gikk tapt».

Har man beredskap i departementet for å takle en situasjon lik den man hadde i 1997?

Statsråd Lars Sponheim [22:24:39]: Vi skal være glade for at vi tross alt har hatt en kondisjon på dyrene og beiteforhold som har gjort det mulig å ta et så stort dyretall, som er altfor høyt, gjennom de siste to vintrene uten å få de store dyretragediene som vi kunne fått. Det vi nå har fokus på i departementet, er å få ned reintallet betydelig før neste vinter, for vi vet ikke hva denne vinteren vil bringe. Det betyr at slaktesesongen til høsten blir helt avgjørende, og det blir helt avgjørende hvordan vi nå lykkes med de nye grep vi tar på markedssiden, ikke minst i kontakt med Norsk Kjøtt og de store aktørene, som nå har lovet en ekstrainsats i forhold til de store varelagrene som er, i arbeidet for å få ned reintallet. Det vil være det avgjørende. Jeg synes det er viktig at Stortinget i dag sender et meget sterkt signal til reindriftsnæringen om betydelig nedslakting til høsten, ellers vil det komme tøffe virkemidler framover.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 12. (Votering, se side 3371)

S a k n r . 1 3

Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Åsa Elvik og Inge Ryan om etablering av et verdiskapingsprogram for fiskerinæringa (Innst. S. nr. 266 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:67 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til Arbeiderpartiet, 10 minutter til Høyre og 5 minutter til hver av de øvrige gruppene.

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

– Dette anses vedtatt.

Bendiks H. Arnesen (A) [22:27:08] (ordfører for saken): Stortinget skal nå behandle et Dokument nr. 8-forslag fra SV om å etablere et verdiskapingsprogram for fiskerinæringen. Dette er et meget godt forslag, som hilses velkommen fra mange hold.

I forslaget viser forslagsstillerne til den betydningen fiskeriene har både for verdiskaping og sysselsetting, og hvilke utfordringer næringen står overfor. Reduksjonen i fiskeeksporten og nedgangen i sysselsettingen i næringen påkaller nye grep for å beholde fiskeriene som en stor og viktig næring. Jeg er derfor glad for at en samlet komitee stiller seg bak forslaget og ber om at Regjeringen vurde-

rer å fremme forslag i statsbudsjettet for 2005 om å etablere et verdiskapingsprogram for fiskerinæringen.

I 2001 tok Arbeiderpartiet og regjeringen Stoltenberg initiativet til et verdiskapingsprogram for landbruket. Dette har vist seg å være et meget klokt grep for å øke mangfoldet av produkter og for å få fart på produktutviklingen. Jeg føler meg sikker på at et verdiskapingsprogram for fiskeriene minst vil kunne gi de samme resultatene. Som en gammel fiskerinasjon har vi mye som kan hentes fram igjen av produkter som kan bli attraktive for markedet. Med et marked som etterspør mer fersk vare, tror jeg at tiden er inne for denne formen for nytenking.

Vi er også kjent med at det nå foregår et gryende samarbeid mellom fiskerinæringen og landbruksnæringen om produktutvikling og distribusjon av produkter fra den blå og den grønne åker. Med Norges rene hav, gode tilgang på ferskt kvalitetsråstoff og rene natur tror jeg vi har mye å hente på et slikt samarbeid. Derfor må det også tenkes helhet når et slikt verdiskapingsprogram blir etablert. For eksempel må også biprodukter og marin bioteknologi være med i et slikt program. Dette betyr at det må forskes og produktutvikles, og at flåteleddet må være med i denne helheten.

Jeg ser fram til å få denne saken til ny behandling i Stortinget til høsten, og jeg håper at Regjeringen vil gå konstruktivt inn i denne viktige saken. Fra Arbeiderpartiets side mener vi at her må det offentlige bidra, slik at et stort potensial kan utløses.

I mitt arbeid som saksordfører for dette dokumentet hadde jeg ikke i min villeste fantasi trodd at Hovedavtalen for fiskerinæringen skulle bli en del av denne saken. Jeg konstaterer at med Fremskrittspartiets hjelp vil regjeringspartiene i kveld få flertall for å begrave denne viktige avtalen, som har stått fast i over 40 år.

Hovedavtalen har i 40 år vært en viktig arena for samarbeid mellom staten og fiskerinæringen. Dette samarbeidet har dreid seg både om bevilgninger til sentrale virkemidler og om andre forhold.

Det undrer meg at Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet tar så lett på en så viktig sak at de bare putter et så omfattende forslag inn i en sak hvor det overhodet ikke hører hjemme.

Etter Arbeiderpartiets mening er dette en så stor sak at den burde vært lagt fram for Stortinget som en egen sak, dersom Regjeringen absolutt ville ha en slik oppsigelse på dagsordenen.

Arbeiderpartiet klarte i forliket med regjeringspartiene om revidert å stoppe dette forslaget, men vi kan selvfølgelig ikke forhindre at forslag fremmes på nytt, og at flertallet benytter sin styrke til å vedta et slikt forslag.

Jeg er imidlertid glad for at Arbeiderpartiet i forliket om revidert med regjeringspartiene fikk på plass garantilotten og sikkerhetsopplæringen for fiskere, som også var forsøkt kuttet av Regjeringen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Lodve Solholm (FrP) [22:31:43]: Representanten Arnesen var spak i debatten i dag mot det han har vore i

media. Det er kanskje fordi han har blitt informert om at det faktisk var ei forståing – slik eg har oppfatta det – mellom regjeringspartia og Arbeidarpartiet i forhandlingane, om at dette kunne takast opp igjen. Men eg skjønner ikkje heilt at 50 mill. kr skal ha så mykje å seie. Eg hugsar at på 1980-talet var det 2 milliardar kr ein hadde. Og då ein reduserte hovudavtalen for fiskeria, skreik ein at no var det døden nær for heile Kyst-Noreg. Og no har vi dette. Når vi som har gått inn for dette, seier at vi framleis skal ha ein del løyvingar til fiskerinæringa, bl.a. til sel- og kvalfangst, då skjønner ikkje eg den støyen som no blir laga rundt dette forslaget.

Bendiks H. Arnesen (A) [22:33:02]: Representanten Solholm framstiller det som at det bare gjelder et beløp. Dette dreier seg ikke bare om et pengebeløp, det dreier seg også om en viktig samarbeidsavtale, noe Fiskerilaget selv skriver i sin pressemelding, som vi fikk tilgang på i dag.

Det er helt åpenbart at det i denne avtalen har ligget et viktig samarbeidsmoment, og det er også slik at det framover kan være aktuelt at også de beløpene som ligger inne, kan bli økt. Men jeg vil jo si at hvis man mener å ville opprettholde pengene i avtalen, hvorfor begynner man da med å kutte garantilønnen, samtidig som man foreslår å fjerne avtalen?

Åsa Elvik (SV) [22:34:11]: Eg trur det var mange av oss som blei frykteleg glade då vi såg på baksida av Fiskeribladet at fiskeriavtalen og garantilønnen var berga, etter forhandlingar om revidert mellom Arbeidarpartiet og Regjeringa. Representanten Arnesen har sagt at dette har vore viktig for Arbeidarpartiet. Men det har altså ikkje vore viktigare for Arbeidarpartiet enn at ein ikkje har klart å sikre seg at avtalen ikkje vart oppsagd. Som eg forstår av innstillinga, har det vore ei forståing av at regjeringspartia har vore frie til å fremme forslaget i andre samanhengar. Og det har då på eit merkverdig vis dukka opp i ei sak som ikkje har noko med det forslaget å gjere.

Eg har lyst til å utfordre representanten Arnesen på følgjande: Dersom fiskeriavtalen, mot det ein skulle vente seg, skulle bli oppsagd etter behandling i Stortinget i dag, vil Arbeidarpartiet ved eit eventuelt maktskifte, f.eks. saman med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vere villig til å reforhandle fiskeriavtalen og inngå ein ny samarbeidsavtale med norsk fiskerinæring?

Bendiks H. Arnesen (A) [22:35:28]: Det er vel ingen gitt i en budsjettavtale å gjøre en så sterk avtale at man nekter avtalepartene å fremme forslag i Stortinget. Jeg tror ikke at en avtale kan bli så sterk. Og det var vel ingen som hadde drømt om at man skulle komme med denne saken i et Dokument nr. 8-forslag, hvor det overhodet ikke hører hjemme. Så det tror jeg ikke vi kan gardere oss mot.

Så vil jeg si at for oss vil det være veldig viktig etter et maktskifte å ha en god dialog med næringen, og da er det klart at en slik avtale som vi har hatt i 40 år, er det beste

redskap for å gjennomføre det. Det er ikke sikkert at den skal være i sin nåværende form, men en avtale må vi ha.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [22:36:41]:

Representanten Bendiks Arnesen har retta ganske sterk kritikk, spesielt mot Kristeleg Folkeparti, i samband med fiskeriavtalen og oppseiinga av han. No var det slik at då avtalen om revidert nasjonalbudsjett blei inngått, var Arbeidarpartiet innforstått med at vi kom til å fremme dette forslaget i ei anna sak. Det finst jo forskjellige former for avtalar som er gjorde her i huset som har strekt seg over lengre tid enn eit budsjett gjer, men i denne saka blei det ikkje gjort nokon avtale, og Arbeidarpartiet visste om det.

Så litt i forhold til den krisemaksimeringa som har vore. På 1990-talet var fiskeriavtalen på 3 milliardar kr, og i dag er han på rundt 50 mill. kr. I Dagbladet i dag uttaler ein til Regjeringa: «Snu, eller gå av», og at Arbeidarpartiet og SV meiner at Ludvigsen sitt grep rammar busetting og sysselsetjing i distrikta: «Resultatet kan bli nedlegging av fiskeribedrifter i Nord-Norge.» Dette er krisemaksimering. Ser ikkje representanten Arnesen det?

Bendiks H. Arnesen (A) [22:38:08]: Jeg har ikke forvane å drive krisemaksimering, og jeg tror at næringen og andre partier har formulert seg sterkere enn jeg har gjort i denne saken. Men jeg tror man skal ta næringen på alvor når de tar såpass sterke ord i sin munn.

Så må jeg jo si at jeg undrer meg over at Kristelig Folkeparti, som på en måte har vært garantisten for denne avtalen gjennom alle disse 40 årene, plutselig snur og blir motstander av avtalen. Jeg må også si at det undrer meg at når den nye partilederen i Kristelig Folkeparti reiser land og strand rundt og proklamerer at man skal ha mer samarbeid med næringen, så kvitterer man med å si opp en gammel fiskeriavtale som har fungert godt.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Ivar Kristiansen (H) [22:39:22]: Jeg slutter meg til saksordføreren oppfatning av viktigheten av Dokument nr. 8-forslaget, som egentlig har en god timing i dag, fordi det meget tungt sammensatte Grønnevet-utvalget leverte sin innstilling i dag og har vært nok så konkret med hensyn til forslag på punkter som kan bidra til å styrke norsk fiskerinærings ramme- og arbeidsvilkår for årene fremover.

Jeg slutter meg også helt og fullt til det som saksordføreren har sagt, med hensyn til å drive nytenkning. Det føler jeg at Grønnevet-utvalget i stor grad har bidratt til i dag. Men det stiller også et krav som må berøre oss alle sammen, når vi til syvende og sist får dette til behandling, om at vi evner å legge bort gammelt tankegods og også selv bidrar i det nyskappings- og nytenkningsarbeidet som saksordføreren etterlyser.

Så gir saksordføreren uttrykk for at han ikke i sin vildeste fantasi kunne ha forutsett at spørsmålet om oppsigelse av fiskeriavtalen ville bli tatt opp ved denne anledningen. Det kan han godt ha rett i, men det kan ikke

ha kommet som noen overraskelse at dette spørsmålet bringes til torgs. Det har kun en praktisk foranledning, i og med at Stortinget avslutter det praktiske arbeidet i denne sesjonen nå i løpet av få dager, og vi så det slik at det var mest hensiktsmessig å fremme det i en sak som dette.

Jeg tror at SV gjør Arbeiderpartiet urett hvis man legger noen skyld for denne type behandling på Arbeiderpartiet. Man kan neppe klandre dem for dette forslaget – som jeg herved tar opp på vegne av mindretallet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Det lå ikke noe annet i budsjettavtalen med Arbeiderpartiet enn at dette spørsmålet ikke skulle behandles i forbindelse med innstillingen til revidert nasjonalbudsjett. Men hele Stortinget visste at forslaget ble fremmet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Og det er korrekt som representanten Arnesen sier, at det ikke er noe parti som kan forhindre oss eller andre i å fremme et hvilket som helst forslag, jf. dette forslaget, i en hvilken som helst annen relevant sak som har med dette arbeidet å gjøre.

Jeg tror også man skal være veldig forsiktig i forhold til at man fremmer forslag om å si opp fiskeriavtalen, med å gi noen slags forhåndsdom om hva dette kan medføre for norsk fiskerinæring. Da tror jeg man er på fullstendig ville veier, og jeg tror man gir seg i kast med en beskrivelse av norsk fangstnæring i særdeleshet som det overhodet ikke er dekning for. Man må i hvert fall ikke gjøre et forsøk i denne behandlingen på en slags elendighetsbeskrivelse, for det tror jeg det er få innenfor næringen som kjenner seg igjen i.

Til slutt vil jeg bare si på vegne av, tror jeg, alle de tre partiene som står bak forslaget, at vi akter å ha et meget nært, godt og konstruktivt samarbeidsforhold til alle organisasjonene i norsk fiskerinæring, uavhengig av behandlingen av dette forslaget.

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

Det blir replikkordskifte.

Åsa Elvik (SV) [22:43:29]: Eg reiste til Oslo ein søndag med eit brev i handa frå fiskarlag i nordre Nordland om kor viktig det var at vi fekk lineegningstilskottet gjeninnført. Eg kom til Oslo ein tysdag, og fekk revidert nasjonalbudsjett i handa og såg at fiskeriavtalen var forelått oppsagd frå Regjeringa si side. Ein fredag oppdaga eg – trudde eg – at Arbeidarpartiet hadde såkalla berga fiskeriavtalen i forhandlingane om revidert med regjeringpartia. Og ein måndag fann eg eit forslag i innstillinga til eit Dokument nr. 8-forslag frå SV om å etablere eit verdiskapingsprogram for fiskerinæringa – ja, der fann eg jammen eit forslag frå regjeringpartia om å seie opp fiskeriavtalen.

Kva er det med denne 40-årige samarbeidsavtalen som provoserer Høgre så sterkt at dei er nøyde til å gå fram på denne måten for å få sagt han opp? Korfor i all verda har ein ikkje konsultert næringa på førehand, og korfor i all verda legg ein inn eit slikt forslag i innstillinga til eit Dokument nr. 8-forslag frå SV?

Ivar Kristiansen (H) [22:44:41]: Nå så jeg faktisk en uttalelse fra lederen av Norges Fiskarlag der han klart gav uttrykk for at han ikke var overrasket over at dette forslaget dukket opp. Jeg bare gjentar at jeg tror det er på tide å få norsk fiskeripolitikk og de politiske forslag inn til behandling i denne salen. Vi har sett, hvis vi går inn i oss selv og er litt ærlige i dette spørsmålet, at de siste års forhandlinger rundt fiskeriavtalspørsmål, eller mangel på avtale, neppe har vært noe konstruktivt bidrag til å fremme norsk fiskerinæring. På den annen side er ikke dagens forslag noe bilde på at vi kommer til å dempe ned vårt engasjement, enten det er for lineegningsentral, sjøpattedyrfangst, føringstilskudd eller hva det måtte være som måtte være aktuelt å ha inn i et videre samarbeid mellom storting og norsk fiskerinæring.

Bendiks H. Arnesen (A) [22:46:00]: Representanten Kristiansen framstiller det omtrent som at dette er noe næringen har ventet på og på en måte føler at de kan akseptere. Slik er det jo ikke. Vi har vært i møter med representanter for hele næringen, og for en gangs skyld er alle enige – dette er feil vei å gå. Jeg følte at Åsa Elvik ikke fikk svar på det hun spurte om. Hvorfor har man ikke konsultert næringen før man gjorde dette? Og mitt tilleggsspørsmål er: Når informerte man næringen om at man ville gjøre dette?

Ivar Kristiansen (H) [22:47:00]: Jeg synes det er litt kuriøst at man dreier spørsmålet om norsk fiskerinærings rammer og arbeidsvilkår til de høyder, enten vi snakker om 30 mill. kr eller om 60 mill. kr, at det blir et spørsmål i en avtale mellom norsk fiskerinæring og staten. For det er ikke der rammevilkårene for norsk fiskerinæring hører hjemme eller bør høre hjemme.

Jeg forstår meget godt dem som gir uttrykk for overraskelse, sågar også stor overraskelse, men jeg forventer også at man legger litt bånd på seg selv og ikke sier at man er vanvittig overrasket over at et slikt forslag dukker opp. Det helt avgjørende for oss var å få presentert dette i en hensiktsmessig form nå helt i sluttfasen av arbeidsuka i Stortinget. Om det kunne vært gjort på en annen måte, i form av et Dokument nr. 8-forslag, skulle jeg mer enn gjerne vært med på å diskutere. Men substansen og realiteten i dette forslaget får vi rimelig tid til å komme tilbake til.

Odd Roger Enoksen (Sp) [22:48:21]: Ivar Kristiansen har flere ganger vist til at avtalen nå er i størrelsesorden 50 mill. kr. Dette er ikke korrekt. Det ble ikke noen avtale for inneværende år. Det ble brudd nettopp fordi Regjeringens tilbud var så lavt at fiskeriorganisasjonene ikke kunne akseptere det som en nødvendig ramme for å gjennomføre fisket på en forsvarlig måte. Næringens krav var på 200 mill. kr. Dette viser betydningen av å ha en slik avtale nettopp for at man skal forhandle om de elementer som er inngått i avtalen.

Men det som fikk meg til å ta replikk, er at Ivar Kristiansen tar lederen i Fiskarlaget til inntekt for at det er greit å si opp avtalen. Jeg vet ikke om Ivar Kristiansen har lest

Dagbladet i dag, men der bruker lederen i Norges Fiskarlag ganske sterke ord både mot fiskeriministeren og mot det som nå skjer i næringen. Så det å ta lederen i Fiskarlaget til inntekt for dette er vel å gå ganske langt over streken.

Ivar Kristiansen (H) [22:49:33]: Jeg har i hvert fall ikke ment å ta lederen av Norges Fiskarlag til inntekt for vårt syn. Det jeg derimot gjorde et forsøk på å presentere her, var en uttalelse fra lederen av Norges Fiskarlag der han gav uttrykk for at han ikke var overrasket. Jeg tror faktisk at det er noe i nærheten av det jeg gav uttrykk for.

Men det som jeg mener er overmåte viktig, er at vi i større grad får fordelingspolitikken hva angår norske fiskerier, inn i denne salen. Det må være bakgrunnen, ikke bare det at det er en forhandlingssituasjon mellom en regjering og en organisasjon som skal være ledetråd og først og fremst gi de mest presserende prioriteringer innenfor det fiskeripolitiske området, som jeg føler det har vært. I de siste årene har vi sett at det har vært svært, svært stor avstand mellom tilbud og krav. Vi har mistet fokus her i salen på de viktige områdene innenfor norsk fiskeripolitikk.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Lodve Solholm (FrP) [22:50:56]: Forslaget frå SV er eit forslag som er bra i substans, synest eg. Det at vi som politikarar og som storting skal prøve å lage eit program, lage rammevilkår som gjer at næringa kan auke verdiskapinga, synest eg er positivt. Vi er jo inne i ein diskusjon om ei næring som har alle moglege gode framtidsmoglegheiter. Vi kan lese i fiskerimedia at dei fleste bestandane er i god forfatning, at kvotane kanskje kan aukast dei næraste åra, og at vi prøver å ta vare på ressursane og forvalte dei berekraftig. Det er fornuftig. Det som eg trur det er viktig at vi passar på, er at vi ikkje legg opp til eit verdiskapingsprogram som krev store offentlege tilskot. Derfor følte vi i Framstegspartiet det riktig – vi vart jo aleine – å presisere at dette må vere eit verdiskapingsprogram som næringa sjølv tek initiativ til, og at også næringa ber hovudansvaret for finansieringa av programmet.

Dermed er det ikkje sagt at det offentlege ikkje skal kunne gå inn i ymse sektorar og hjelpe til med å komme i gang, slik eit samla storting òg gjer overfor selfangstnæringa, der vi har sagt at vi i dei næraste åra må vere villige til å yte offentleg tilskot for at denne næringa skal kunne ha grunnlag for å byggje seg opp igjen, og for at ho skal ha moglegheit til å bli lønnsam, noko ho har stor moglegheit til. Problemet er at næringa har vore så nede, og det er så lite att av den, at vi må byggje ho opp på nytt. Og då gjeld det å finne den rette måten.

No er det tydeleg at det er ikkje dette som er den store debatten. Det har blitt eit svært oppslag av denne såkalla fiskerivtalen, som representanten Bendiks Arnesen kalla for ein samarbeidsavtale. Eg har avtalen framføre meg her. Bendiks Arnesen seier at det er ikkje pengar det er snakk om, men ein samarbeidsavtale. Det står i § 1:

«Departementet skal føre avtaleforhandlinger om de statlige støttetiltak i fiskerinæringen med Norges Fiskarlag.»

Det er heile tida snakk om støttetiltak. Og dersom ein ser på opprettinga av hovudavtalen for fiskerinæringa, står det:

«Fiskeridepartementet oppnevnte 29. januar 1963 et utvalg for å utrede spørsmål som reiser seg i forbindelse med en mulig hovedavtale mellom staten og Norges Fiskarlag om støttetiltak til fiskeriene.»

Det er altså ikkje ein såkalla samarbeidsavtale. Det er støttetiltak.

Det fleirtalet vil, er akkurat det som representanten Kristiansen var inne på fleire gonger, både i hovudinnlegget sitt og i replikkordskiftet, at desse støttetiltaka som vi eventuelt skal gi denne næringa, skal handsamast gjennom det ordinære budsjettarbeidet i Stortinget og få si løysing der, der eit stortingsfleirtal skal bestemme retning og storleik på det.

Det å lage krisemaksimeringar, som enkelte har gjort, er heilt utruleg. For ei næring som har ei verdiskaping på 30 milliardar kr, skal liksom 50, 60, 70 mill. kr, som dei siste års avtalar har vore på, liksom vere det utrulege.

I år er det ingen avtale. Ifølgje denne krisemaksimeringa burde næringa ha store vanskar i år. Men eg har ikkje merka at det er så veldig vanskeleg i år heller, når det ikkje er nokon avtale på gang. Så eg synest at vi kanskje bør roe det litt ned og sjå at dette faktisk kan gjerast på ein annan måte. Det er det fleirtalet ønskjer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Odd Roger Enoksen (Sp) [22:55:47]: Representanten Solholm uttaler «støttetiltak» som om det nærmest skulle være noe avskyelig.

Men jeg vil gjerne minne om at disse støttetiltakene som Lodve Solholm snakker om, bl.a. brukes for å opprettholde en struktur med små mottaksanlegg langs kysten, som ikke først og fremst må anses som næringens oppgave, men som en samfunnsmessig oppgave som næringen påtar seg, på samme måte som f.eks. enkelte flyselskap får støtte for å opprettholde tilbud på kortbanenettet. Det bevilges også over statsbudsjettet. Det skjer etter anbudsrunder og etter forhandlinger med de enkelte flyselskap, og det bevilges midler over de årlige statsbudsjett til denne type avtaler, som inngås for år om gangen. Dermed er altså ikke dette noen sær egenhet som gjelder kun i fiskerinæringen, men det brukes på en rekke andre områder hvor man bruker støttetiltak for at selskap eller næringer skal påta seg et samfunnsmessig ansvar som Stortinget mener er viktig å opprettholde.

Lodve Solholm (FrP) [22:56:58]: No fekk vi endelig beviset for at vi snakkar forbi kvarandre, og at vi i grunnen er heilt samde. Det er akkurat det same fleirtalet seier, som Odd Roger Enoksen sa no, nemleg at vi går inn på det ordinære budsjettet, og så kjøper vi dei tenesene som fleirtalet i Stortinget meiner det skal vere i rammevilkåra for ei næring, på same måten som ein gjer det

innan samferdselssektoren. Ein vedtek at det er viktig og samfunnsmessig fornuftig å opprette flyruter som pr. definisjon går med underskot, men det er politisk ønskjeleg å gjere det, og så kjøper ein den tenesta. På same måten skal vi kjøpe tenester av fiskerinæringa når det gjeld å hauste sel, og når det gjeld å opprette ein del små mottak, fordi det er samfunnsmessig fornuftig. Vi kjøper dei tenestene gjennom postar på statsbudsjettet. Vi treng ikkje ha ein avtale mellom fiskerikonsesjonane og departementet. Dette kan vi vedta her i Stortinget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Åsa Elvik (SV) [22:58:20]: Det er ein stor siger for SV at ein samrøystes næringskomite «ber Regjeringen vurdere å fremme forslag i statsbudsjettet for 2005 om å etablere et verdiskapingsprogram for fiskerinæringa».

Eg vil veldig gjerne få lov til å takke saksordføraren for å ha gjort ein veldig god jobb.

I all beskjedenheit må eg seie at vi heile tida har visst at dette var eit godt forslag. Vi har fått utruleg mange gode og positive tilbakemeldingar, og blant dei som varma mest, var det ein leiarartikkel i Nordlys som oppmoda Stortinget til å låne øyre til dette gode initiativet frå SV. Eg er nøgd med at komiteen har gjort nettopp det. Eg skal berre få skyte inn at eg håpar statsråden ikkje låner øyre til det representanten Kristiansen sa om å blande inn Grønnevet-utvalet i forhold til dette, for då går det frykteleg gale.

Bakgrunnen for at vi har teke dette initiativet, er det enorme potensialet og samtidig dei store utfordringane fiskerinæringa har.

Når eksportert kvantum aukar samstundes som eksportverdien går ned og sysselsetjinga i alle ledd i næringa går ned, bør vi brette opp ermane og ta fatt på jobben. Det er eit enormt potensial og store utfordringar.

Nokre formulerer dilemmaet slik: Norsk fiskeforedling taper terreng fordi vi ikkje har utvikla lønnsame nisjar eller spesialitetar som kan forsvare eit høgt norsk kostnadsnivå, samstundes som vi heller ikkje har automatisert nok til at vi er i stand til å konkurrere med lågkostland på deira premissar.

Våre svar er: Lat oss ikkje overlata denne jobben til næringa åleine. Lat oss ta på alvor dei fiskeripolitiske måla om at fiskeria skal vere lønnsame, berekraftige og bidra til arbeidsplassar og busetjing langs kysten. Lat oss vere med og ta ansvar for å utvikle strategiar for meir verdiskaping i norsk fiskerinæring!

Vi har teke utgangspunkt i verdiskapingsprogrammet for landbruket og meiner at vi kan ta med oss ein del erfaringar herifrå over i eit tilsvarende program for verdiskaping i fiskerinæringa. Utviklinga av spesialiserte matvarer av høg kvalitet basert på norske mattradisjonar og spesialitetar vil vere ein rett hovudinnfallsvinkel for eit slikt program.

Det er blitt gjenteke gong på gong at innlandsmarknaden for fiskeprodukt er underutvikla, og her vil det vere eit stort potensial. Dette vil vere spesielt interessant i forhold til ei kvalitetssatsing. Ein annan strategi vil vere

auka utnytting av biprodukt og utvikling av biprodukt. Skal vi ha ein fiskeforedlingsindustri i Noreg, vil også teknologiske tiltak som aukar norsk konkurransevne når det gjeld rutineproduksjon, stimulerast. I sum har SV eit håp om at eit slikt program kan medverke til at større delar av verdiskapinga skjer lokalt, samtidig som vi kan vere med og skape fleire norske arbeidsplassar i industrien.

Det har vore eit vesentleg poeng for oss at eit slikt program ikkje berre skal fokusere på foredlingsleddet, men leggje til grunn eit heilskapleg perspektiv på produksjonen. Eg ber derfor statsråden ta med seg intensjonen vår om at programmet bør omfatte heile fiskerisektoren – fiske, fangst, utstyrsleverandørar, mottak, foredling, transport, forskingsinstitutt, utdanningsinstitusjonar, eksport, en gros, konsummarknad osv.

All viktig lærdom frå verdiskapingsprogrammet for landbruket er at det som skjer frå kvalen er ferdig produsert, til han ligg på middagsbordet hos forbrukaren, er avgjerande for å lykkast. Distribusjon, marknadsføring og marknadsundersøkingar må derfor ikkje undervurderast i ein slik verdiskapingsstrategi. Her trur eg at fiskerinæringa har ein del å lære, og at vi med eit slikt program kan medverke til ei positiv utvikling.

Eg er kjempenøgd med at komiteen har slutta seg til forslaget vårt, og håpar at statsråden vil sjå på det med velvilje, men bland helst ikkje Grønnevet-utvalet inn i akkurat dette programmet – det hadde vore fint.

Når det gjeld mindretalsforlaget, har eg ikkje meir å seie enn at det anten må vere ein skrivefeil, ein trykkfeil, ein glipp, ein tabbe eller ei rein misforståing. Eitt eller anna må iallfall ha gått forferdeleg gale i regjeringspartia si interne saksbehandling, for eit forslag om å seie opp fiskerivtalen har ikkje i det heile noko å gjere i eit forslag frå SV om å etablere eit verdiskapingsprogram for fiskerinæringa.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [23:03:10]:

Kristeleg Folkeparti er einig i beskrivinga i Dokument nr. 8:67 frå representantane Elvik og Ryan av situasjonen og dei utfordringane fiskerinæringa står overfor. Vi er også einige i den utfordringa fiskerinæringa har når det gjeld busetjing og sysselsetjing langs kysten og den betydelege eksporten av sjømat denne næringa står for. I det heile er det inga usemje totalt når det gjeld dei utfordringane fiskerinæringa står overfor.

Ein har vore einig i at det i eit verdiskapingsprogram ikkje berre bør fokuserast på foredlingsleddet, men at ein har eit mest mogleg heilskapleg perspektiv. Dette trur vi i Kristeleg Folkeparti er svært viktig – også for utviklinga i marin sektor. Vi er derfor einig i at ein i samband med forslag til budsjett for 2005 vurderer å fremme forslag om å etablere eit verdiskapingsprogram for fiskerinæringa.

Regjeringa har vist engasjement i forhold til utfordringa for fiskerinæringa. Regjeringa har oppnemnt eit utval for marin verdiskaping, og arbeidet til dette utvalet vil bli

sendt på brei høring. Regjeringa har også varsla ei eiga stortingsmelding om marin næringsutvikling.

Kristeleg Folkeparti er oppteke av å ha ein god og offensiv fiskeripolitikk. Den norske fiskerinæringa eksporterer no for rundt 27 milliardar kr kvart år. I takt med dei auka eksportinntektene har fiskeriatvanten fått stadig mindre å seie dei siste åra. Frå 1990-talet er beløpet redusert, frå 3 milliardar kr til rundt 50 mill. kr i dag, sjølv om det – som det blei sagt – var brot i tingingane da ein sist prøvde å forhandle fram avtalen. At beløpet er blitt redusert så mykje på desse åra, har si årsak i at næringa har vore flink til å omstille seg både når det gjeld internasjonale avtalar om næringsstøtte og miljøkrav om endra ressursforvaltning. Det fortener kvar enkelt fiskar og kvar enkelt bedrift langs kysten ros for. Fiskerinæringa er så godt som sjølvfinansiert og medverkar til betydeleg verdiskaping.

Regjeringa foreslo i revidert nasjonalbudsjett å seie opp fiskeriatvanten. Det blei i budsjettforliket med Arbeidarpartiet om revidert nasjonalbudsjett semje om at spørsmålet om oppseiinga av hovudavtalen ikkje skulle behandlast i revidert nasjonalbudsjett. Arbeidarpartiet var derimot innforstått med at Regjeringa ville fremme forslaget i ei anna sak. Det har regjeringspartia gjort i denne innstillinga. Regjeringspartia har ikkje på nokon måte gjort eit avtalebrot med Arbeidarpartiet når det gjeld dette.

Når det gjeld dei tilskotta som blir gitt gjennom fiskeriatvanten i dag, har ein ikkje sagt noko om å fjerne dei, slik mange opposisjonsparti hevdar i media. Forslag om tilskot til ulike tiltak blir fremma ved behandlinga av statsbudsjettet. Då får vi også diskutert dei ulike utfordringane som næringa har knytt til desse midlane. Eg meiner at det ut frå det som skjer, ikkje er nokon grunn til å drive skremselspropaganda.

Som Bendiks H. Arnesen nemnde, har vi ein partileiar i Kristeleg Folkeparti som har profilert seg når det gjeld fiskeripolitikk. Eg er veldig glad for at vi har ein offensiv partileiar på dette området. Vi vil ha samarbeid med fiskerinæringa. Sjølv om ein går inn for å seie opp fiskeriatvanten, betyr ikkje det at ein ikkje ønskjer eit nært og godt samarbeid med næringa. Nei, vi vil framleis stå på og ha eit godt samarbeid med dei ulike aktørane i næringa. Det er viktig å ha denne dialogen – også for å få kjennskap til dei utfordringar næringa har.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Olav Akselsen (A) [23:07:14]: I førre veke var det nokre merkelege oppslag i media om Kristeleg Folkeparti og ein ny fiskeripolitikk. Det var nokon som hadde skremt Kristeleg Folkeparti sin nye leiar ut i ein fiskebåt. Dette var sikkert ein nødvendig tur; eg reknar med at det var ein del av image-bygginga rundt hans person. Det er tydeleg at han blei inspirert av denne turen, for det var ikkje måte på kva fiskarane skulle oppnå med Kristeleg Folkeparti si hjelp. Det blei proklamert at samarbeid med næringa var svært viktig. Dette er sjølv sagt positivt, men det rimar jo svært lite med det som har vore verkelegheit. Etter mitt syn tyder det på at helseministeren ikkje har fått med seg kva som har skjedd på fiskeriministeren sitt

område, for det er svært få område som har blitt ramma hardare av den nedskjerjinga som regjeringspartia har gjennomført. Hadde det ikkje vore for den avtalen som Arbeidarpartiet har inngått med Regjeringa, så hadde denne sektoren nærmast vore ribba for verkemiddel.

Mitt spørsmål til Molvær Grimstad er om ho trur at samarbeidsklimaet i næringa blir så godt med det som Kristeleg Folkeparti går inn for.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [23:08:37]:

Kristeleg Folkeparti vil framleis ha ein offensiv fiskeripolitikk og samarbeid med næringa. Eg trur at ved å rette søkjelyset mot desse områda – selfangst, føringstilskott og andre ting som kjem på statsbudsjettet – kan vi faktisk få meir politisk debatt i Stortinget om utfordringar for næringa. Eg trur ikkje næringa blir skadeskoten av at fiskeriatvanten blir sagt opp, men eg trur at vi kan få enda meir og enda betre konstruktive debattar her i Stortinget.

Når det gjeld partileiaren sin båttur, var ikkje det tilfeldig. Vi har jobba grundig med ein rapport spesielt i forhold til tiltakszona i Nord-Troms og Finnmark, om utfordringar som er der. Ut frå denne rapporten har Kristeleg Folkeparti utarbeidd ein rapport som går på fiskerinæringa og utfordringane der, som vi har gått inngående inn i og jobba målretta og konkret med. Denne rapporten kan hr. Akselsen godt få ein kopi av, så han ser at dette ikkje er tilfeldig. Vi er veldig glade for at partileiinga vil engasjere seg i fiskeripolitikk, for det er faktisk ei enormt viktig næring for landet vårt.

Åsa Elvik (SV) [23:09:57]: Eg lurar på om ikkje fiskerinæringa vil betakke seg for at Stortinget skal blande seg inn i fiskeripolitikken, dersom det er slik Stortinget har tenkt å oppføre seg når dei skal ta viktige avgjerder for fiskerinæringa. Det hadde kanskje vore ein idé å konsultere avtalepartnaren før ein sa opp avtalen, dersom det var det som var tilfellet.

Problemet er at vi i dag ikkje veit kva slags tiltak som vil bli haldne oppe over statsbudsjettet, slik som Molvær Grimstad viste til – at dette ikkje er noko problem, for vi vil få det som ordinære tiltak over statsbudsjettet. Det får vi ikkje vite når vi frå SV si stortingsgruppe spør om det.

Fiskeriatvanten er ein av dei få fiskeripolitiske reiskapane vi har igjen, og dersom Kristeleg Folkeparti er oppteke av fiskeripolitikk, burde dei vere opptekne av å ta vare på dei reiskapane som vi har igjen.

Fiskeribladet skriv på leiarplass i dag at dei «skjønner at liberalister i Høyre og Fremskrittspartiet gjerne ser avtalen død og begravet», men dei undrar seg meir over at dette er i samsvar med den politikken som Kristeleg Folkeparti hevdar at dei står for.

Mitt spørsmål til Molvær Grimstad er: Visste Kristeleg Folkeparti om at avtalen kom til å bli sagt opp, før dette forslaget kom frå Regjeringa?

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [23:11:16]:

Dersom representanten Elvik trur at Kristeleg Folkeparti sit defensivt på sidelinja i fiskeripolitikken, tek ho grundig feil.

Eg meiner at opposisjonen her krisemaksimerer unødvendig. Og det er klart at når ein i Dagbladet framstiller det omtrent som om dette vil føre til nedlegging av fiskeribedrifter i Nord-Noreg, er ein då med på å setje spørsmålsteikn ved om ein verkeleg stikk fingeren i jorda og ser kor mykje dette dreier seg om. Det er mange måtar ein kan ha samarbeid med næringa på. Ein kan gå over på ulike område, og Fiskeridepartementet kan samarbeide med næringa sjølv om ein ikkje har ein fiskeriatvtale. Og ein ser at beløpet endrar seg – 3 milliardar kr var beløpet tidleg på 1990-talet, og no er det på rundt 50 mill. kr. Ein ser at dette er ei dramatisk endring, og vi bør vere stolte over at vi har ei så flott fiskerinæring som eksporterer og står for mykje verdiskaping. Så er det utfordringar, og dei tek vi på alvor. Det er ingenting som tilseier at vi ikkje skal vere offensive i forhold til desse områda som i dag er med i fiskeriatvtalet.

Heidi Grande Røys (SV) [23:12:36]: Representanten frå Kristeleg Folkeparti sa at Kristeleg Folkeparti har ein god og offensiv fiskeripolitikk, og den vil vi gjerne høyre meir om.

Men det som forundrar meg – og oss i SV – er: Kva er det i fiskeriatvtalet som hindrar Kristeleg Folkeparti i å ha ein god og offensiv fiskeripolitikk? Og kva er det som er så ille med denne fiskeriatvtalet at ein ikkje eingong orienterer sine avtalepartnarar om at ein ynskjer å seie han opp, men at avtalepartnarane må lese det i revidert nasjonalbudsjett?

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [23:13:22]:

Det siste som representanten frå SV sa, er ikkje heilt riktig. Men det reknar eg med at fiskeriministeren kjem inn på litt seinare.

Det seier seg sjølv at når beløpet har vore på 3 milliardar kr og no har gått ned til rundt 50 mill. kr, så har intensjonen med fiskeriatvtalet blitt oppfylt. Så kan det vere forskjellige måtar å samarbeide med ei næring på, men ein kan ikkje halde fast på alt slik som det har vore, fordi ein har hatt tradisjon i så og så mange år for å ha ein fiskeriatvtale som kan vere moden for å endrast. Det å få debatt her i Stortinget om kor mykje tilskott vi skal gi til selfangst, trur eg faktisk er bra for fiskerinæringa. Eg trur at vi manglar noko av den levande fiskeripolitiske debatten i salen, og det å få fram meir kva vi skal bruke desse pengane på, trur eg er sunt for næringa, og eg trur også det er sunt for Stortinget.

Det er ikkje noko gale med fiskeriatvtalet i seg sjølv, men det er eit spørsmål kva type avtalar ein skal ha framover, kva det er som er mest formålstenleg. Og eg trur ikkje at næringa kjem dårlegare ut av dette.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Odd Roger Enoksen (Sp) [23:14:49]: Jeg trodde ikke støttenivået hadde vært så høyt som 3 milliarder kr, men uansett hva støttenivået en gang i tiden var, burde regjeringspartiene gjøre det som var mulig for å opprettholde en avtale med en forhandlingspart som i løpet av

en 15–20-årsperiode har vært villig til gjennom inngåtte avtaler å redusere støttenivået fra det nivået og ned til dagens nivå. Det tilsier at man har med en særdeles konstruktiv organisasjon å gjøre, som man burde gjøre det som var mulig for å opprettholde det gode forholdet til. I stedet sier man altså opp avtalen uten noen nærmere forhåndsdrøfting – bare gjennom å varsle fiskarlagsformannen, ettersom jeg har forstått, samme dag som revidert nasjonalbudsjett ble lagt fram.

Man gjør ikke akkurat noe for å søke venner innenfor den næringen med en slik framgangsmåte. Det man kunne ha gjort, hvis man mente at fiskeriatvtalet burde bort, var å inngå drøftinger med organisasjonen med sikte på å innarbeide framtidig støtte i budsjettet for 2005, fra andre halvår i 2005. Det ville ha vært fullt mulig, for på den måten kunne man faktisk avvikle fiskeriatvtalet et år fram i tid og oppnå et helt annet resultat i fred og fordragelighet og i forståelse med næringen, i stedet for å skape de konfliktene som man jo har gjort med de uttalelsene som bl.a. fiskarlagsformannen har kommet med i Dagbladet i dag.

Det som nå skjer, er at man gir overhodet ingen signaler om hva som skal inngå i de framtidige støtteordningene. Det ligger ingen signaler om det i revidert nasjonalbudsjett. Det har ikke vært noen drøftinger, og vi ser at i de siste månedene siden Stortinget sist behandlet fiskeriatvtalet etter bruddet i forhandlingene, har velferdsstasjoner forsvunnet – velferdsstasjoner som har vært et viktig tilbud spesielt til fremmedflåten. Det er usikkerhet omkring føringstilskudd, og det er usikkerhet på en rekke områder.

Regjeringen og regjeringspartiene gjør ikke akkurat noe for å søke venner i fiskerorganisasjonene, men man gjør heller ikke stort for å finne venner i denne sal ved den måten som man har håndtert denne saken på.

Jeg føler ikke behov for å si spesielt mye om det Dokument nr. 8-forslaget som ligger til behandling. Jeg slutter meg til forslagsstillerens innlegg, og jeg er også fornøyd med at det er et enstemmig storting som slutter seg til forslaget om et verdiskapingsprogram.

Når saksordføreren i sitt innlegg sa at det undrer ham at regjeringspartiene tar så lett på denne saken, må jeg si at det forundrer meg desto mer at det finnes partier på Stortinget som fortsatt vil inngå avtaler med andre partier, som tar så lett på de avtalene man har inngått. Man er ikke akkurat ute etter å søke verken venner eller langsiktige allianser når man før blekket på budsjettavtalen er tørt, fremmer det samme forslaget i en helt annen sak. Jeg forstår at Arbeiderpartiet føler seg lurt, selv om denne avtalen som Arbeiderpartiet har inngått, må sies å være en særdeles dårlig avtale.

Jeg har vært med både fra regjeringsposisjon og i opposisjon og inngått budsjettavtaler, hvor man nærmest har måttet snakke med hverandre før man flyttet på et komma, og så har man altså klart å ende opp med en avtale som åpner for at dette forslaget kunne fremmes på nytt to dager etterpå. Arbeiderpartiet bør ta et repetisjonskurs i forhandlingsteknikk, men det går jeg ut fra blir gjort med det aller første.

Jeg trenger ikke bruke mer tid på denne saken. Jeg vil gjerne bare ha gjentatt det som jeg prøvde å si i innstillingen, at de partier som fortsatt har til hensikt å inngå avtaler med regjeringspartiene, bør sørge for å få talt fingrene før man går fra hverandre.

Steinar Bastesen (Kp) [23:18:52]: Vi diskuterer bl.a. fiskeriatvanten. Den var i sin tid en milepæl i fiskernes kamp for bedre levevilkår, og den kan vel best sammenliknes med innføringen av folketrygden for resten av befolkningen. Derfor er avtalen av svært stor symbolverdi for fiskeribefolkningen.

At fiskeriministeren stort sett har markert seg som en mann uten politisk dømmekraft i perioden som fiskeriminister, får være hans og Regjeringens problem. Men når det går ut over kystbefolkningen, slik som det nå gjør, blir det faktisk et stort problem for dem som skal overleve langs kysten. At Kristelig Folkeparti støtter opp om tullet, må godskrives statsministerens misforståtte Mor Godhjerta-holdning.

Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre må være uten politisk gangsyn når de tør å utfordre fiskerinæringen og kysten på denne måten. Fiskeriatvanten er en institusjon. Ved å fjerne fiskeriatvanten, og det er det fullstendig respektløse ved hele Regjeringens opptreden, vil de fjerne fiskerne fra den politiske dagsordenen.

Nå kan det hevdes at fiskerne står solid plantet på egne ben og ikke trenger denne avtalen. I utgangspunktet er det positivt, og det vitner om en livskraftig næring. Kystpartiet vil ha en vurdering av den nye strukturen som er i ferd med å bygge seg opp i fiskerinæringen. Det er ikke sikkert at denne «billige» avtalen for fiskerinæringen er så billig når man gjør opp samfunnsregnskapet, med fraflyttede kystsamfunn på grunn av at rekrutteringen til sjarkfiske og kystfiske er umuliggjort, fordi kvotene er havnet i hendene på dem som har store fiskebåter.

Uansett – man fjerner ikke sikkerhetsnettet for en yrkesgruppe fordi de har maktet å bygge opp en bærekraftig næring. For kystbefolkningen vil dette vedtaket i første omgang bety at føringstilskuddet kan forsvinne, det samme kan tilskuddet til drift av mottaksstasjonene, drift av velferdsstasjonene, støtten til norsk selfangst og garantilotten og lineagntilskuddet. Med andre ord, Regjeringen klarer på nytt å skape usikkerhet og utrygghet for kystbefolkningen. Det er blitt sagt fra denne talerstolen at avtalen i fjor var på 50 mill. kr. Ja, den var diktet 50 mill. kr. Men da må jeg spørre om vi ikke subsidierer andre næringer? Samferdsel blir subsidiert, syketrygden blir subsidiert, politiet blir subsidiert, skoler blir subsidiert, helsevesenet blir subsidiert, osv. Vi snakker her om en næring på kysten, vi snakker om bosetting, vi snakker om sikkerhetsnettet, vi snakker om at folk vet hva de har å holde seg til.

Vi i Kystpartiet trodde at fiskeriatvanten var berget. Men da regnet vi selvsagt ikke med at vi har med en regjering å gjøre som driver dobbeltspill, der de forsøker å være smarte. Regjeringspartiene og Arbeiderpartiet ble i avtalen om revidert nasjonalbudsjett enige om ikke å si opp avtalen, som Regjeringen først og fremst fremmet

forslag om. At fiskeriministeren nå prøver å hevde at arbeiderpartileder Jens Stoltenberg var innforstått med fjerning av fiskeriatvanten, ser jeg på som en pompøs fornærmelse mot Arbeiderpartiets fiskeripolitiske talsmann, Bendiks H. Arnesen.

Jeg er fullstendig enig med Senterpartiets medlem i næringskomiteen, Odd Roger Enoksen, i at utspillet om å fremme saken i næringskomiteen i en helt annen sak må være det latterligste påfunnet i Stortingets historie. Men det er farlig å flire av dumme påfunn.

Høyre-politikken fungerer! For øvrig må jeg si at Kystpartiet er imot at landet skal selges bit for bit.

Presidenten: Presidenten er litt usikker på om ikke en del av karakteristikken var det vi i dette hus kaller uparlamentariske, og vil bare påpeke det.

Olav Akselsen (A) [23:24:05] (leiar for komiteen):

Eg vil gratulera forslagsstillarane, som i dag får fleirtal for prinsippet om eit verdiskapingsprogram for fiskerinæringa. Dette er viktig. Erfaringane frå landbruket viser at denne måten å tenkja på har bore frukter. Verdiskapingsprogrammet for landbruket har gjeve auka aktivitet, fleire bein å stå på og i ein del tilfelle heilt sikkert vore med på å tryggja busetjinga. Det same, meiner eg, kan skje for fiskeribransjen, og det er derfor svært gledeleg at ein får gjennomslag for dette forslaget i dag.

Sjølv om eg er svært positiv til forslaget frå SV, vil eg hevda at ein del av dei problema som fiskerinæringa slit med, særleg i forhold til foredlingsindustrien, har samheng med at Noreg ikkje har fri tilgang til vår næraste og viktigaste marknad. Ulike handelshindringar og toll har gjort det vanskeleg å få til vidareforedling i Noreg. Debatten om marknadstilgangen må me også vera viljuge til å ta i denne saka, men kanskje ein annan gong enn i kveld.

Når saka som me i dag behandlar, har fått stor merksemd, er det nok ikkje først og fremst på grunn av SV sitt gjennomslag, men på grunn av ei svært uortodoks framferd frå Regjeringa si side. Heilt utan forvarsel foreslo Regjeringa i revidert nasjonalbudsjett å seia opp fiskeriatvanten. Forslaget var ikkje utgreidd, og det hadde ikkje vore nokon førehandskontakt med motparten, Norges Fiskarlag. Dette kom med andre ord som lyn frå klar himmel for dei som var involverte.

Fiskeriatvanten har vore ein svært viktig del av norsk fiskeripolitikk. Avtalen har eksistert i over 40 år. Det må sjølv sagt vera lov å vilja fjerna denne avtalen, men då burde Regjeringa ha manna seg opp til å fremma denne saka på ein ordinær måte. Ei sak som denne burde ha blitt behandla på vanleg vis i næringskomiteen. Eit slikt opplegg ville m.a. gjort det mogleg å ha vanlege høringsrundar, og me kunne fått ein offentleg debatt, slik denne saka etter mitt syn hadde fortent, på ein heilt annan måte enn det som har vore mogleg med den framgangsmåten som regjeringspartia har valt.

Når Regjeringa valde å leggja denne store, viktige og ikkje minst prinsipielle omlegginga inn i revidert nasjonalbudsjett, må det vera lov å spørja om motivasjonen.

Var dette i håp om at heile denne saka skulle drukna i debatten om store tal og i spelet om kven som skulle støtta kven i samband med revidert nasjonalbudsjett? – Ikkje veit eg. I alle fall var det slik at i avtalen med Arbeidarpartiet om revidert nasjonalbudsjett var det semje om at dette spørsmålet ikkje skulle vera ein del av behandlinga av revidert nasjonalbudsjett.

Ved å fremma forslaget om å seia opp avtalen i samband med behandlinga av eit Dokument nr. 8-forslag om eit heilt anna tema, blei ei merkeleg saksbehandling endå merkelegare. Dagen før framlegging blei eit heilt nytt og svært dramatisk tema kasta inn i komiteen. Med den forhistoria denne avtalen har, meiner eg at dette var ein uverdigg måte å behandla denne saka på. Viss det på død og liv var slik at denne avtalen måtte seiast opp i vår, burde Regjeringa ha fremma eit eige Dokument nr. 8-forslag og vore i stand til å forsvare det på eigen kjøp.

Det er sjølvsagt slik at regjeringspartia står fritt til å fremma dei forslaga dei sjølve meiner er rett, men det er ikkje nødvendigvis lurt å gjera dette. Før jul inngjekk Arbeidarpartiet og regjeringspartia ein budsjettavtale. I denne avtalen fekk Arbeidarpartiet gjennomslag på mange viktige felt, felt som er heilt avgjerande for at Arbeidarpartiet kunne stemma for denne avtalen til slutt. Når me så kjem til revidert nasjonalbudsjett, ser me at nesten alle punkta som Arbeidarpartiet hadde fått gjennomslag for, er blitt fjerna i forslaget frå Regjeringa. Eg kan seia som sant er, at dette aukar ikkje samarbeidsviljen eller vår glede ved å inngå avtalar med regjeringspartia. Etter mitt syn burde denne saka ha vore fremma på ein helt annan måte. Denne saksbehandlinga gjer at Stortinget kjem i vanry. Avtalen burde aldri ha vore sagt opp på denne måten.

Utover dette merkar eg meg at nok ein gong har regjeringspartiet Høgre vunne over Kristeleg Folkeparti i ei viktig politisk sak.

Statsråd Svein Ludvigsen [23:29:27]: Den situasjonsbeskrivelse som ligger til grunn for Dokument nr. 8-forslaget, opptar Regjeringa og har vært sentral i det arbeidet som Regjeringsutvalget for marin verdiskaping har gjort. Det arbeidet og Dokument nr. 8-forslaget er helt på linje. Begge de to dokumentene vil også danne grunnlaget for den stortingsmeldingen om marin verdiskaping og marin næringsutvikling som vi har varslet skal legges fram.

Et verdiskapingsprogram må selvsagt, som også representanten Elvik var inne på, settes inn i en helhetlig fiskeripolitikk. Det får Stortinget til behandling som særskilt sak i form av en stortingsmelding. Det er en behandling som jeg gleder meg til, med bakgrunn i den store enighet som komiteinnstillingen viser. Det skulle være et godt grunnlag for å komme fram til omforente løsninger.

Innovasjon Norge forvalter allerede ordninger med relativt sammenfallende formål med det foreslåtte verdiskapingsprogram. Både Forskningsrådet og Regjeringens innovasjonssatsing, Innovasjon 2010, prioriterer marin sektor. Jeg vil i tråd med innstillingen komme tilbake til dette i budsjettproposisjonen til høsten, men den helhetli-

ge verdiskapingspolitikken må selvfølgelig etter mitt skjønn behandles i stortingsmeldingen, som jeg sa i sted.

I innstillingen blir også forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet om å si opp hovedavtalen for fiskerinæringa med virkning fra 1. januar 2005 tatt opp. Dette er i samsvar med det opprinnelige forslaget fra Regjeringa i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett av 2004. Mindretallsforslaget kommer opp til votering senere i kveld.

Hovedavtalen for fiskerinæringa ble inngått den 3. juni 1964 mellom Fiskeridepartementet og Norges Fiskarlag og innledet et samarbeid med sikte på tiltak som kunne øke lønnsomheten i fiskerinæringa. Målet var at fiskerne skulle oppnå en inntekt minst på linje med inntekt i andre yrker, slik at næringa etter hvert kunne gjøres uavhengig av statlige støttetiltak. Avtalen var altså en økonomisk avtale og ikke en generell samarbeidsavtale, slik representanten Arnesen synes å tro. Det framgår tydelig både av avtalen og stortingsbehandlinga i forbindelse med St.meld. nr. 7 for 1964–1965, Om hovedavtale for fiskerinæringa.

Etter Regjeringens vurdering er målsettingen i hovedavtalen oppnådd. Lønnsomheten i flåten er forbedret, og ulike tiltak vil forsterke denne positive utviklinga. De ferskeste lønnsomhetstallene fra Budsjettnemnda viser at 21 av 25 fartøygrupper har positive driftsresultater. Driftsmarginene i 2002 for enkelte fartøygrupper er gode, for ringnotfartøy mellom 24 pst. og 32,4 pst., for snurrevadfartøy på 8–13 meter på 14,3 pst. og for garnjuksebåter i Nord-Norge på 13–21 meter på 12,2 pst.

Innføring av fartøykvoter i kystflåten har bidratt til en bedre lønnsomhet, og Regjeringa har med utvidelsen av enhetskvoter for havfiskeflåten og innføring av drifts- og strukturordning for kystflåten lagt grunnlaget for at fartøyene skal kunne øke sitt kvotegrunnlag og dermed tilpasse driften slik at det blir økt lønnsomhet. I tillegg har vi lagt til grunn stabilitet og forutsigbarhet i kvotefordelingen mellom hav- og kystflåten. Det samme gjelder for kystflåten etter at man innførte den såkalte Finnmarksmodellen.

Målt i faste priser er tilskuddsrammene redusert fra over 3 milliarder kr tidlig på 1980-tallet til 50 mill. kr i 2004. Forhandlingsformer har vist seg å være lite egnet når støtteomfanget er blitt så pass begrenset som det faktisk er. Allerede i 1964 ble det faktisk stilt spørsmål om Norges Fiskarlag alene skulle være statens motpart i disse sammenhenger. De siste årene har det så blitt stadig lengre avstand mellom Fiskarlagets krav og statens tilbud, og det ble brudd da Fiskarlaget stoppet på 200 mill. kr, mens Stortinget vedtok en ramme på 50 mill. kr.

Fiskerinæringa er i mange sammenhenger også best tjent med å framstå som mest mulig subsidiefri og i størst mulig grad å bli behandlet som alle andre næringer. Den nødvendige dialogen mellom Fiskeridepartementet og næringa vil selvsagt bli ivaretatt på andre måter enn i forbindelse med støtteforhandlingene. Dette vil også bli fulgt opp så snart Stortinget har gjort sitt vedtak. Det har partene vært enige om.

Arbeiderpartiet viser i sin innstilling til at Stortinget gjennom det overordnede fiskeripolitiske mål har gitt fiskerinæringen en spesiell rolle i nærings- og distriktspolitikken. Det er min faste overbevisning at fiskeripolitikkenes viktigste bidrag til distriktspolitikken er å skape betingelser som vil skape lønnsomme bedrifter på hav og på land, ikke først og fremst gjennom statlige overføringer.

Regjeringen vil i budsjettet for 2005 selvfølgelig vurdere hvilke tiltak som i dag finansieres over fiskeriatvaten, som skal videreføres. Jeg vil minne om at årets avtale omfatter både føringstilskudd og støtte til selfangst. Men representanten Enoksen tar feil når han sier at velferdsstasjonene er en del av hovedavtalen.

Stortinget får muligheter til å komme tilbake til dette i forbindelse med støttebehandlingen. Min overbevisning er at både næringen og Stortinget dermed får en større reell innflytelse over eventuelle målrettede virkemidler i den ordinære budsjettbehandlingen i denne sal.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bendiks H. Arnesen (A) [23:35:04]: Statsråden er opptatt av å få fram at dette ikke er en avtale for samarbeid.

Dette er stikk i strid med den oppfatning en samlet næring har når det gjelder dette spørsmålet. Dersom det er slik at den økonomiske delen skal legges inn i de årlige budsjett, at Regjeringen har vilje til å legge dette inn i de årlige budsjett, hvorfor startet man da med å kutte i garantilotten, som er en del av denne avtalen? Hvorfor har statsråden et behov for å få bort denne avtalen, mot en samlet nærings ønske? Det er jo ikke et krav fra næringen å få avtalen bort. Det er tvert imot et krav fra næringen å få beholde den. Føler ikke statsråden at dette svekker samarbeidet med næringen, og at muligheten til omforente tiltak for næringen dermed svekkes?

Statsråd Svein Ludvigsen [23:36:18]: Man tar nok litt hardt i når man sier en samlet fiskerinæring. Dette er en avtale mellom Norges Fiskarlag og Fiskeridepartementet. Det er nok ikke slik at en samlet næring, omfattet av industri, salg, oppdrett av hvitfisk og pelagisk fisk, er så samstemt som det her hevdes.

Det er ikke tvil om at hovedavtalen omfatter økonomiske støttemidler, og at det selvsagt har vært et samarbeid i den sammenheng. Men avtalen som sådan er ikke en generell samarbeidsavtale. Derimot er Fiskarlagets ledelse og jeg enige om at når Stortinget har gjort sitt vedtak, og hvis det er mindretallets forslag som blir vedtatt, skal vi sette oss ned og drøfte hvordan vi skal videreføre dialogen om de behov som næringen kan ha når det gjelder økonomiske virkemidler. Så vil Regjeringen selvsagt for hvert budsjett vurdere om noen av disse virkemidlene, enten det gjelder føringstilskudd, tilskudd til selfangst eller annet, skal videreføres. Når garantilotten ble brakt inn i dette, er det helt naturlig, fordi garantilotten ble finansiert over hovedavtalen. Det er forklaringen.

Øystein Djupedal (SV) [23:37:36]: Det er ikke standpunktet i seg selv som er egnet til å overraske i denne saken. Det at Regjeringen ønsker å si opp fiskeriatvaten, er jo kjent. Det som forbauser oss, og som vel forbauser også mange utenfor dette hus, er at en regjering kan velge en så useriøs måte å gå fram på overfor en næring og overfor Stortinget. Jeg tror de færreste ville ha tenkt seg muligheten av å legge inn en oppsigelse av en topartsavtale i et helt annet dokumentforslag, som Regjeringen her har valgt. Regjeringen står selvfølgelig fritt til å mene det og fritt til å si opp en avtale, men det får jo et snev av en æ da bæ da-politikk over seg, altså en så useriøs politikk på et så viktig felt. Æ da bæ da sannsynligvis til Arbeiderpartiet, som inngikk avtalen, men også æ da bæ da til Fiskarlaget: Se, vi er i stand til å få det til – æ da bæ da! Det er på en måte den seriositeten som ligger til grunn for det arbeidet en regjering skal gjøre, og det arbeidet Stortinget skal gjøre, som her stilles i vanry.

Jeg hørte jo statsrådets innlegg. Kan han forstå at opposisjonen i dette tilfellet mener at denne regjeringen opptrer respektløst, hvis de virkelig mente at det var seriositet i at de valgte en annen fremgangsmåte? Kan ikke statsråden se at det fins et snev av poeng i dette?

Statsråd Svein Ludvigsen [23:39:11]: Da Regjeringen konstaterte at gapet mellom krav og vedtak i Stortinget var så stort som det viste seg å være siste året – vi har sett en økende differanse mellom forventninger og det som har vært mulig å få til gjennom en avtale – startet vi en vurdering av oppsigelse av avtalen. Vi har sagt opp avtalen helt i tråd med avtalens paragrafer, og vi varslet Stortinget gjennom revidert nasjonalbudsjett.

Så skjedde da det at man i forbindelse med budsjettavtalen ikke ønsket at det skulle behandles der. Som det er kommet fram her, var man fra avtalepartene innforstått med at saken ville bli reist i en annen sammenheng. Da har ikke jeg innvendinger mot at saken ble fremmet som den ble.

Odd Roger Enoksen (Sp) [23:40:15]: Først mitt poeng med det jeg sa om velferdsstasjonene. Det var ikke en konsekvens av manglende bevilgning over fiskeriatvaten, men det var det at disse stasjonene i et visst omfang er blitt nedlagt nettopp på grunn av manglende finansiering. Og det forsterker egentlig bare mitt poeng. Det er ikke en del av avtalen. Dette er gjenstand for årlige budsjettbevilgninger uten drøfting, og med de konsekvenser som måtte komme av det.

Fiskeriministeren har i sitt innlegg nå for så vidt argumentert greit for hvorfor fiskeriatvaten bør avvikles. Sett at det virkelig er fornuftig å gjøre det og erstatte den med andre tiltak. Da er ett av problemene for oss på Stortinget at fiskeriministeren i revidert nasjonalbudsjett for det første overhodet ikke har gitt noen signaler om hvilke ordninger som skal videreføres. Dernest har fiskeriministeren her i dag framført en ganske klar argumentasjon som bare kan tolkes på én måte: Neste års bevilgning blir lavere enn de 50 mill. kr som bruddet kom på i år.

Hvis ikke det er tilfellet, er jeg helt ute av stand til å forstå hvorfor fiskeriministeren har et slikt hastverk med å få avtalen oppsagt nå, og at han ikke kunne følge en annen prosedyre som ville ha ført til at dette kunne ha skjedd på en mer minnelig måte.

Så, hvis jeg kan få lov til å stille fiskeriministeren et spørsmål: Hvis fiskeriministeren i ettertid ser på dette, hvor mye angrer han på framgangsmåten, på en skala fra en til ti?

Statsråd Svein Ludvigsen [23:42:01]: Når Regjeringen fremmet dette forslaget, var det veloverveid og som sådant er det ikke snakk om anger eller noe annet. Jeg er tilfreds med at dette mindretallsforslaget kan bli vedtatt i dag.

Da er jeg litt mer overrasket over at man ikke har den tiltro til Stortinget, eller til næringen som sådan, at de skal kunne argumentere i en budsjettbehandling, som alle andre næringer må gjøre. Til syvende og sist får det være opp til Stortinget å bestemme budsjettet, og dermed rammene for eventuelle tiltak som skal videreføres.

Det er ikke naturlig for Regjeringen å skulle varsle bevilgninger for det kommende året i revidert nasjonalbudsjett. Derfor kan jeg ikke si noe i dag om ordninger og nivåer, men jeg har varslet at Regjeringen vil vurdere om noen av tiltakene skal videreføres i 2005-budsjettet.

Når det gjelder velferdsstasjonene, er det riktig at det ble kuttet i budsjettet som Regjeringen la fram i budsjettavtalen i høst mellom Arbeiderpartiet og Høyre – uanskyld, regjeringspartiene.

Presidenten: Ja, klokken er 23.45, så ...

Statsråd Svein Ludvigsen (fra salen): Det hjertet er fullt av ...

Øystein Djupedal (SV) [23:43:31]: Det er nødvendig å gå litt videre, for dette er en spesiell situasjon. I dette huset fins det både skrevne og uskrevne regler som man har lang parlamentarisk tradisjon og praksis for, og man har også lang tradisjon for hvordan man skal håndtere organisasjoner utenfor dette hus.

Så velger man en så useriøs framgangsmåte. Bare se situasjonen: Revidert nasjonalbudsjett er ennå ikke behandlet i Stortinget. Det vedtaket skjer på fredag. Man gjør i kveld et vedtak der det eksplisitt står i avtalen at dette ikke skal behandles i revidert, og så kommer man altså to-tre dager i forkant og får vedtaket. Kan dette kalles seriøs politisk behandling av en seriøs regjering?

Jeg stiller meg meget undrende til at så drevne parlamentarikere som det som tross alt fins i regjeringspartiene her i huset, kan akseptere en framgangsmåte som er så respektløs overfor en hel yrkesgruppe, og ikke minst overfor en avtalepartner. Men det går ikke jeg inn i, for det er ikke jeg som har inngått den avtalen. Men jeg forbauses over at man virkelig kan gjøre det, og at statsråden står her på Stortingets talerstol og sier at han har ingen innsigelser til denne framgangsmåten. Hadde det vært et snev av fingerspitzgefühl i dette, burde statsråden

ha sagt: Jeg ser at vi kanskje skulle ha lagt ned et dokumentforslag.

Du hadde fått det som du ville likevel, statsråd, men det hadde vært en mer respektfull måte å gå fram på!

Presidenten: All tale skal rettes til presidenten.

Statsråd Svein Ludvigsen [23:44:52]: Det er interessant at representanten Djupedal på vegne av SV sier at det hadde blitt det samme vedtaket uansett. Jeg vet ikke om jeg skal tolke det dit hen at også SV i så fall ville støttet et slikt forslag.

Jeg tar så absolutt avstand fra karakteristikken at dette er useriøs behandling. Jeg oppfatter at Stortingets behandling av saker som Regjeringen legger fram, eller Dokument nr. 8-forslag, er en seriøs behandling. Noe annet hadde jeg ikke forventet at representanter med lang parlamentarisk erfaring skulle si fra Stortingets talerstol.

Dette er seriøst, både forslaget og behandlingen, men at representanten Djupedal oppfatter det på en annen måte, får stå for hans regning.

Åsa Elvik (SV) [23:45:53]: Det må vere ei historisk utlegging av eit anna parti sin politikk at statsråden greier å få det Djupedal sa, til å bli at SV ville ha stemt for ei oppseiing av fiskeritavtalen.

Saka er at eit mindretal på Stortinget ikkje kan hindre eit fleirtal på Stortinget i å vedta det dei vil. Dette mindretalet kan ikkje hindre fleirtalet i å fremme dette forslaget og få det vedteke i forbindelse vårt Dokument nr. 8-forslag. Men det hører ikkje heime der, og det burde ikkje ha vore der.

Når statsråden argumenterer med at avtaleregimet ikkje har vore formålstenleg, og at Norges Fiskarlag kanskje ikkje burde ha vore einaste avtalepartner, er det naturleg å spørje statsråden om det da ikkje heller hadde vore intelligent å endre avtaleregimet i staden for å seie opp avtalen? Men det som eg ønskjer å utfordre statsråden på, er: Eg reknar ikkje med at det gjer noko inntrykk på statsråden at opposisjonen er rasande, men gjer det ikkje litt inntrykk på han at leiaren av Noregs Fiskarlag brukar så sterke ord som han gjer i Dagbladet i dag, der han stiller seg undrande til kven denne statsråden eigentleg er statsråd for? For fiskarane er det iallfall ikkje.

Statsråd Svein Ludvigsen [23:47:07]: Jeg leser avisen, og jeg leste oppslaget i avisen i dag. Jeg har også deltatt på møter i fiskeriorganisasjonene, inklusive møter hvor lederen i Norges Fiskarlag deltok.

Det er helt klart at det ikke er tilfredshet med at vi sier opp avtalen, men nå er nok ordenes valør litt forskjellig alt etter som om man står på talerstolen eller er gjengitt i media.

Jeg merker meg den skjerpede tonen som er i media i dag, men det er altså en langt mer skjerpet tone enn det jeg hørte på f.eks. Troms Fiskarfylkings årsmøte. Det er nok slik at man påvirkes i den debatten som er.

Jeg er helt trygg på at Regjeringen kommer til å ta fiskerinæringens utfordringer på så stort alvor at vi også vil se til at det er virkemidler som ivaretar de hensyn som vi finner nødvendig. Derfor skal vi vurdere dette forløpende under høstens budsjettbehandling. Da har jeg tiltro til at både næringen og Stortinget er i stand til å håndtere det. Og skulle det vise seg at Stortinget ikke er fornøyd med det Regjeringen har lagt fram, går jeg også ut fra at Stortinget vet hvordan de kan håndtere det.

Presidenten: Replikkordskiftet omme.

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

Knut Werner Hansen (A) [23:48:45]: La meg først slå fast at det som denne saken egentlig handler om, forslaget fra SV om et verdiskapingsprogram for fiskerinæringen, er en flott idé, som komiteen samlet ber Regjeringen vurdere. Men det er altså slik at debatten om denne flotte ideen har druknet, fordi Stortingets flertall har «klonet» inn et fremmedelement.

Lederen i dagens Fiskeribladet har tittelen «Uverdigg i Stortinget». Lederen er for lang til å siteres i sin helhet, men jeg tar med følgende sitat:

«Vi har alltid vært tilhengere av at Stortinget engasjerer seg i norsk fiskeripolitikk. Når det gjøres viktige valg, bør beslutningene ha så sterk demokratisk forankring som mulig.»

Fiskeribladet stiller på lederplass et stort spørsmål ved den måten Stortinget har drevet fiskeripolitikk på de siste dagene, og sier videre:

«Slik det ser ut nå er det takk og farvel både til fiskerivtalen og sikkerhetsopplæringa. Det er ille nok i seg sjøl. Verre er det at det tydeligvis drives et politisk spill, der spillet i seg sjøl har større verdi enn hensynet til de sakene de gjelder – og de menneskene som faktisk er berørt.»

Reaksjonene ute på det som er i ferd med å skje, har vært svært sterke. Norges Fiskarlag mener bl.a. at Regjeringen har lurt Arbeiderpartiet, og at denne saken ikke er egnet til å skape tillit til det politiske system.

Statsråd Ludvigsen sa på årsmøtet i Troms Fiskarfylking sist fredag at det ikke var grunnlag for den kritikken som er kommet, og at Arbeiderpartiet var vel innforstått med at det – altså oppsigelse av hovedavtalen – ville komme i en sak før revidert. Arbeiderpartiets forhandlere avviser dette.

Fiskeribladets hovedkonklusjon er at det drives et uverdigg politisk spill i Stortinget. Jeg har ikke forutsetning for å være dommer i det spillet, men merknadene i saken og debatten så langt gir klart inntrykk av en sak med uvanlig høy temperatur. Jeg synes det er all grunn til det.

Representantene Kristiansen og Molvær Grimstad har i dag sagt at man ønsker et nært, godt og konstruktivt samarbeid med næringen. Det er ord som statsråd Ludvigsen også bruker. Så kan jo vi som ikke har tilgang til

de innerste politiske kretser i Regjeringen, undres: Er dette Regjeringens nye måte å skape omforente løsninger på, og gode prosesser med næringen? Hvis ikke, hva er så årsaken til at man velger å opptre som en elefant i et glasshus?

Jeg hever ikke et øynehår over den politiske umoral som Fremskrittspartiet og Høyre står for i denne saken, men at Kristelig Folkeparti uten blygsel tar på seg keiserens nye klær, gjør at alle de samme øynehårene løfter seg i kor.

Stortinget har i denne saken misbrukt makt, et misbruk av makt som uten tvil skader omdømmet til norsk toppolitikk, både i næringen og blant folk flest. Et maktmisbruk som jeg skjennes over.

Til slutt: At statsråden har havnet i en diskusjon om hva formannen i Fiskarlaget mener eller ikke mener, skal ikke jeg ha noen mening om, men det er tydelig at de ikke har vært på samme møte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

(Votering, se s. 3371)

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

Etter at det var ringt til votering i fem minutter, uttalte **presidenten:** Da er Stortinget klar til å gå til votering over de sakene som er oppført på dagens kart. Det kan bli en forholdsvis lang votering, så presidenten håper representantene er klare.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 35 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 2 og 3, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Petter Løvik på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 5, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 6–17, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 18–34, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 35, fra Jorunn Ringstad på vegne av Senterpartiet.

Det votes først over forslag nr. 35, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Ramma til samferdselsformål vert auka med 30 mrd. kroner i perioden 2006-2015.

Den auka ramma vert å fordela slik:

	Påplussing frå Senterpartiet	Årseffekt
Kap. 1062 Kystverket	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen fordelt slik:	+ 19 mrd. kroner	+ 1,9 mrd. kroner
- Post 23 Drift og vedlikehald	+ 4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
- Post 30 Riksveginvesteringar	+ 10 mrd. kroner	1,0 mrd. kroner
- Post 31 Rassikring	+ 3 mrd. kroner	0,3 mrd. kroner
Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1350 Jernbaneverket	+ 9 mrd. kroner	+ 0,9 mrd. kroner
Sum	+ 30 mrd. kroner	+ 3 mrd. kroner

Midlane innafor kapitla vert fordelt i tråd med Senterpartiet sine merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004).»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble mot 6 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 18, 19, 20, 22, 24 og 33, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 18 lyder:

«1.Rammene til samferdselsformål i planperioden 2006-2015 økes med 43,5 mrd kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Midlene fordeles på følgende måte:

Formål	Økning	Årseffekt
Jernbane	+ 30,1 mrd. kroner	+ 3,01 mrd. kroner
Stamveier	- 5,47 mrd. kroner	- 0,574 mrd. kroner
Øvrige riksveier	+ 3,47 mrd. kroner	+ 0,347 mrd. kroner
Rassikring	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Sykkel- og gangvei	+ 3,4 mrd. kroner	+ 0,34 mrd. kroner
Kystverket	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kjøp av lufthavntjenester	+ 0,5 mrd. kroner	+ 0,05 mrd. kroner
Kollektivtransport	+ 6,5 mrd. kroner	+ 0,65 mrd. kroner

2. Midlene innenfor disse hoveddrammene fordeles i tråd med Sosialistisk Venstrepartis merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004).»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en handlingsplan for hvordan samferdselssektoren effektivt skal redusere utslippene av klimagasser.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen påse at forskriften om luftforurensning presiserer at prosjekter, og/eller tiltak som vil øke luftforurensningen i allerede belastede områder, ikke kan gjennomføres uten forutgående konsekvensanalyse og kompenserende tiltak.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å begrense veitrafikken på en slik måte at villreinen ikke hindres i sin naturlige ferdsel til og fra beiteområder. Dette innebærer vinterstenging av rv 7 over Hardangervidda.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i sitt videre arbeid med å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel, om å legge Statens vegvesens grunnlagsdokument (mai 2003) Nasjonal sykkelstrategi til grunn som gjeldende strategidokument.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av parkeringsavgift ved statlige, kommunale og private parkeringsplasser som stilles til disposisjon fra arbeidsgiver og plasser ved kjøpesentre.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 89 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.00.34)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 21, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 og 34, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en handlingsplan for å redusere støybelastningene fra veisektoren.

Det nasjonale målet for reduksjon av støy er at i 2010 skal 25 pst. færre være utsatt for støyplager.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en opptrappingsplan for oppgradering av trafiksikkerheten langs kysten, utbedring av fiskerihavner og farleder. Planen skal ha et 4-årig perspektiv for gjennomføring i første del av planperioden 2006-2009.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen følge opp den nasjonale sykkelstrategien med å etablere en nasjonal sykkelplan med oversikt over eksisterende ruter, utbyggingsbehov og et rapporteringssystem for sykkelulykker.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en ny jernbane mellom Skorstøl (i Gjerstad kommune) og Kristiansand. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Stockholm med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Göteborg med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene for å bygge en høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen over Haukeli. Utredningen skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for elektrifisering av Trønderbanen (Trondheim-Steinkjer) og Meråkerbanen (Hell-Storlien). Planene må foreligge før neste rullering av NTP.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene til å bygge en jernbaneforbindelse mellom Narvik og Tromsø, og en jernbaneforbindelse mellom Kirkenes og Nikel. Utredningen som skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag til en nasjonal strategi for gående med tiltak for en mer aktiv fotgjengerpolitikk. Den nasjonale fotgjengerstrategien skal øke andelen gående og gi bedre sikkerhet, framkommelighet, helse og miljø.»

Forslag nr. 34 lyder:

«1. Stortinget ber Regjeringen legge fram en miljøpakke for Groruddalen, som klargjør statens bidrag til miljøsonearbeidet i Groruddalen.

2. Stortinget ber Regjeringen vurdere å bygge miljøkulverter, eller lokk over E6 gjennom Groruddalen og vurdere teknologier for luftrensing i denne forbindelse.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.01.02)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 og 16, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 6 lyder:

«Tabell, rammeforslag statlige midler. Mill. 2004-kroner

	Regjeringens forslag til NTP 2006-2015	Fremskrittspartiets forslag til NTP 2006-2015
Jernbaneverket	47 000	29 800
Statens vegvesen	122 500	197 500
Kystverket	6 000	5 000
Statlige kjøp av regionale lufthavntjenester	3 000	3 100
Kjøp av persontransport med tog	14 000	7 500
Sum	192 500	242 900»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet, Post- og teletilsynet, samt Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Alt statlig kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester i samferdselssektoren skal som hovedregel konkurransesettes.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90/100 km/t til 110 km/t.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.01.29)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 7, 9 og 17, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 7 lyder:

«Kalkulasjonsrenten for investeringer i vegnettet settes til 4 pst.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å opprette en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om ettergivelse av bompengeselskapenes gjeld, slik at bomstasjonene kan fjernes. Eventuelle midler som er innkrevd, men ikke brukt, skal til de prosjekter de er innkrevd til.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.01.48)

Presidenten: Forslagsstillerne fra Arbeiderpartiet har bedt om at det voteses over forslag nr. 4, fra Høyre og Kristelig Folkeparti, før forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet, tas opp til votering – dette fordi det dreier seg om fordeling av rammene.

Dersom det ikke kommer noen innvendinger mot det, vil presidenten etterkomme ønsket. – Slik vil det bli gått fram.

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at den relative økningen blir omtrent den samme for veg og jernbane, dersom det i planperioden blir høyere årlige budsjettammer enn planrammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004).»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 63 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.02.27)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet.

Forslaget lyder:

«1. Ramme

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til samferdselsformål med 22 mrd. kroner i perioden 2006-2015 i høve til St.meld. nr. 24 (2003-2004). Stortinget ber Regjeringa nytte dei auka løyvingane med slik fordeling:

	2006-2015	pr. år
Veg:		
Stamvegar	4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
Øvrige riksvegar	5 mrd. kroner	0,5 mrd. kroner
Rassikring	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Jernbane:		
Investeringar i lina	10 mrd. kroner	1 mrd. kroner
Andre kollektivtiltak:		
Insentivordninga	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Alt. bruk av riksvegmidlar til koll.føremål	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kystverket	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Totalt	22 mrd. kroner	2,2 mrd. kroner

2. Vegar 2015 til fylgjande forsering av og ekstra løyving til stamvegsprosjekt i perioden 2006-2015:
 Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til stamvegar med 4 mrd. kroner i NTP-perioden 2006-

Korridor 1. Oslo-Svinesund

Forsering av E6

Korridor 2. Oslo-Ørje/Magnor

Forsering av E18

Forsering av rv 2

Rv 2, auka løyving	300 mill. kr
Rv 35 Jevnaker-Olimb, auka løyving	100 mill. kr

Korridor 3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger

E18 Kristiansand-Grimstad; auka standard og ekstra parsell, ev. E39 vest for Kristiansand	250 mill. kr
--	--------------

E39 Vigeland-Osestad, forsering

Rv 23 Måna-Lier, statleg løyving	150 mill. kr
--	--------------

Rv 150 Ulvensplitten, auka løyving	150 mill. kr
--	--------------

Korridor 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

E39 Stavanger-Ålesund, auka løyving.....	1 000 mill. kr
--	----------------

E39 Ålesund-Trondheim/Høgkjølen, løyving	100 mill. kr
--	--------------

Korridor 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde

E134 Århus-Gvammen, statleg løyving	300 mill. kr
---	--------------

E16 Hamang-Wøyen	100 mill. kr
------------------------	--------------

E16 Steinsfjordbrua, statleg løyving	50 mill. kr
--	-------------

Rv 7/rv 52 Sokna-Ørgenvika, forsering, auka løyving	150 mill. kr
---	--------------

E16 Øye-Borlaug	100 mill. kr
-----------------------	--------------

Korridor 6. Oslo-Trondheim med armar til Ålesund og Trondheim

Rv 4 Oppland, forsering

Fossumdiagonalen, auka løyving	200 mill. kr
--------------------------------------	--------------

E6 Oppland, auka løyving	200 mill. kr
--------------------------------	--------------

Soknedalen, forsering, auka løyving	100 mill. kr
---	--------------

Oppdal sentrum, statleg løyving	50 mill. kr
---------------------------------------	-------------

Korridor 7. Trondheim-Bodø med armar til svenskegrensa

E6 strekningvise utbetringar i Nord-Trøndelag,herunder Nes bru, statleg løyving	150 mill. kr
---	--------------

Helgelandspakka, statleg løyving	150 mill. kr
--	--------------

Rv 80 Fauske-Bodø, statleg løyving	100 mill. kr
--	--------------

Korridor 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten mv.

E6 Narvik-Bjerkvik	100 mill. kr
--------------------------	--------------

E6 Vest for Alta, auka løyvingar	200 mill. kr
--	--------------

Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til øvrige riksvegar med 5 mrd. kroner etter same fordelingsnøkkel som i sitt forslag i St.meld. nr. 24 (2003-2004), jf. tabell:

Forslag til fordeling av ramma til øvrige riksvegar

Fylke	Regjeringa 2006- 2009mill. 2004-kr.	Regjeringa 2010- 2015mill. 2004-kr.	NTPtotalt	Ap 2006-2009	Ap 2010-2015	Ap samla påplussing	TotaltAp alternativ
Østfold	200	610	810	60	210	270	1 080
Akershus	490	760	1 250	160	240	400	1 650
Oslo	550	770	1 320	180	240	420	1 740
Hedmark	150	340	490	40	120	160	650
Oppland	140	300	440	40	90	130	570
Buskerud	430	470	900	140	150	290	1 190
Vestfold	170	470	640	60	150	210	850
Telemark	310	400	710	100	120	220	930
Aust-Agder	150	330	480	40	120	160	640
Vest-Agder	220	360	580	80	120	200	780
Rogaland	530	660	1 190	180	210	390	1 580
Hordaland	850	1 030	1 880	280	330	610	2 490
Sogn og Fjordane	330	630	960	120	210	330	1 290
Møre og Romsdal	570	490	1 060	180	150	330	1 390
Sør-Trøndelag	190	430	620	60	150	200	830
Nord-Trøndelag	210	240	450	60	90	150	600
Nordland	300	400	700	100	120	220	920
Troms	200	420	620	60	150	210	830
Finmark	180	120	300	60	30	90	390
Sum	6 170	9 230	15 400	2 000	3 000	5 000	20 400

Fordelinga av dei auka rammene må kunna vurderast nærare i samband med handlingsplanane og budsjettet for det einskilde år, slik at det vert god framdrift i dei einskilde prosjekt og at prosjekt vert gjennomførte ganske løpande.

3. Jernbane

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l.

Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.

4. Kystverket

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til Kystverket med 0,5 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at den auka ramma prioriterast til fiskerihamner og farleier.»

Presidenten har forstått det slik at dette forslaget støttes subsidiært av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og eventuelt Kystpartiet.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet bifaltes med 62 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.03.01)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 2 og 3, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2005, med et forslag til likestilling av momsregelverket for jernbane og veg. Dette skal inneholde vurderinger av konsekvensene av at jernbaneinfrastrukturen omfattes av momsfritaket som vegsektoren har.»

Forslag nr. 3 lyder:

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om miljøvennlig godstransport, havnestruktur og et helhetlig system av virkemidler for å nå målet om økt sjø- og banetransport av gods. Dette må ses i sammenheng med revisjon av havneloven. Saken må inneholde:

1. En helhetlig gjennomgang av forskjellige avgifter og gebyrer for transport av gods på veg, sjø og bane. Samt forslag til endringer for å styrke konkurransekraften til sjø og bane.

2. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av jernbanens infrastruktur med tanke på økt frakt av gods på bane.
3. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av farleder og fiskerihavner.
4. Tiltak og virkemidler som tilskudd til oppstart av godsruiter i tråd med Marco-Polo-programmet som Stortinget har sluttet seg til.
5. Nytt forslag til havnestruktur som imøteser behovet for intermodale havner som mer effektivt skal klare omlastning mellom ulike transportmidler.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 61 mot 42 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.03.20)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene for persontogdrift på Alnabanen.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 55 mot 48 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.03.37)

Presidenten: Det skal så voteses over innstillingen, og presidenten gjør her oppmerksom på at de tre første linjene i forslag til vedtak skal utgå. Det skyldes en såkalt inkurie at de har blitt stående der.

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan – blir å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

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

- forslag nr. 1, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Geir-Ketil Hansen på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteses først over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak hvor flysikringstjenesten tas ut av Avinor AS og blir en egen forvaltningsenhet under Samferdselsdepartementet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 89 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.04.48)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Avinor AS etableres som et «Non Profitt» selskap hvor det ikke betales utbytte, og hvor overskuddet etter avsetninger brukes til å holde brukeravgiftene lavest mulig.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.05.05)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 36 (2003-2004) – Om virksomheten til Avinor AS – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:71 (2003-2004) – forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inga Marte Thorkildsen og Siri Hall Arnøy om likestilling i transportsektoren – vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak for Stortinget hvor de prinsipielle sidene vedrørende etablering av et nasjonalt «Hurtigrutemuseum» tas.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.05.55)

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget samtykkjer i at:

- Samferdselsdepartementet i 2004 kan kreditere statskassa sitt mellomvære med Luftfartsverket og debitorer konto for forskuvingar i balansen med 110 524 068 kroner.
- Stikkordet «kan overførast» blir tilføydd løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen post 60 Forsøk, i statsbudsjettet for 2004.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

- Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø kommune i fire år for delfinansiering av Tromsøpakke 2, i samsvar med føresetnadene og vilkåra som går fram av St.prp. nr. 62 (2003-2004) og Innst. S. nr. 222 (2003-2004).

II

Stortinget gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå avtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Voteringsstavlene viste at det var avgitt 83 stemmer for og 15 stemmer mot innstillingens I, tredje strekpunkt, og II.

(Voteringsutskrift kl. 00.06.27)

Presidenten: Var det mange som ikke fikk stemt her? Presidenten synes ikke tallene stemmer. Det var flere som ikke stemte, så da tar vi voteringen om igjen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 88 mot 15 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 00.07.16)

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS- komiteens beslutninger nr. 79/2003 og nr. 80/2003 av 20. juni 2003 og nr. 11/2004 av 6. februar 2004 om innlemmelse av direktiver på området for elektronisk kommunikasjon.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes mot 1 stemme.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS- komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Felleskapets Marco Polo-program.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2005 med forslag om en bevilgning på 99,5 mill. kroner for fullfinansiering av Imarsundprosjektet utan bompengereinnkreving.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget samtykkjer i at Imarfinans AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av Imarsundprosjektet og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 69 (2003-2004) og Innst. S. nr. 261 (2003-2004).

II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 87 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.08.40)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten er det satt fram 12 forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Olav Akselsen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 3–5, fra Øystein Hedstrøm på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 6 og 7, fra Inge Ryan på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Presidenten gjør oppmerksom på at forslag nr. 6 foreligger omdelt i salen i endret utgave.

Videre

- forslagene nr. 8 og 9, fra Øystein Hedstrøm på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 10 og 11, fra Inge Ryan på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 12, fra Olav Akselsen på vegne av Arbeiderpartiet

Forslagene er inntatt i innstillingen, med unntak av det endrete forslag nr. 6 og forslag nr. 12, som også er omdelt på representantenes plasser i salen.

Det votes først over forslagene nr. 10 og 11, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utforme forskrifter som i større grad enn i dag ivaretar nødvendig norsk kompetanse på norske skip.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette i gang et opplegg over fem år fra og med budsjettet for 2005 i størrelsesorden 200 mill. kroner per år for modernisering av fraktestøtøyer med spesiell vekt på redusert utslipp.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.10.10)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 8, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av ytterligere utvidelse av NIS-registerets fartsområde i 2005.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.10.25)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 9, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram forslag til et nytt system for beskatning av skipsfartsvirksomhet (tonnasjesskattesystem) i forbindelse med statsbudsjettet 2005. Det nye norske systemet skal ta utgangspunkt i tonnasjesskattemodellene i Storbritannia, Nederland og Danmark, både når det gjelder systemets innhold og systemets struktur. Systemet må bygge på følgende elementer:

1. Skipsfartsbeskatningen styres av inntektens kilde og fastsettes som normert inntekt. Nivået tilpasses Europa.

2. Selskapet står fritt i forhold til organisering av virksomhet og kapital.
3. Beskatningen av finansinntekter og valuta harmoniseres med tonnasjesskatteordningen i Danmark.
4. Skattefriheten skal gjelde selskapsnivået. Skipsfartsinntekter kommer til beskatning hos personlig aksjonær, jf. løsningene i Europa.
5. Begrepet «skipsfartsinntekter» samt kvalifiserende aktiviteter, tilpasses i henhold til modellene i Storbritannia, Nederland og Danmark.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.10.39)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 6 og 7, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Olav Akselsen (A) (fra salen): Går det an å splitta dei? Arbeiderpartiet vil vera med på forslag nr. 6.

President: Da begynner vi på nytt igjen.

Det votes over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan man kan legge forholdene bedre til rette for fraktestøtøyerne gjennom en samordning og reduksjon av de statlige avgiftene for fartøyerne fra og med budsjettåret 2006, under forutsetning av at inntektsbortfallet for de berørte områdene kompenseres i sin helhet gjennom offentlige overføringer.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 82 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.11.22)

Presidenten: Det votes så over det endrede forslag nr. 6, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å etablere nye utviklingsmidler som innenfor rammene av EØS-avtalen kan gi norske verft fortrinn i utvikling og bygging av de fem gassferjene.» Arbeiderpartiet har varslet at de vil støtte dette forslaget.

Øystein Hedstrøm (FrP) (fra salen): Fremskrittspartiet også.

Presidenten: Fremskrittspartiet skal også støtte det? Det var interessant.

Det er da varslet at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet vil støtte dette forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes med 63 mot 39 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.11.58)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 3–5, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at «maritim» blir et særskilt satsningsområde i Norges forskningsråd.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at «maritimt» gjøres til et satsningsområde i Innovasjon Norge.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag, i forbindelse med statsbudsjettet 2005, om å innføre nettolønn for alle norske sjøfolk om bord på skip i NOR, utsett for internasjonal konkurranse, og som har rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61. Skip som mottar annet offentlig tilskudd vil ikke kunne omfattes. Ordningen må lovfestes på linje med regelverket i Sverige og Danmark.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble med 81 mot 22 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.12.19)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa føreta ei evaluering av verknadane ved dei spesielle skatteordningane og rammevilkåra denne bransjen har. Herunder ei vurdering av korleis reiarlaga bidrar til arbeidsplassar for norske sjøfolk, og bruk av norsk utstyr og leveransar.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 62 mot 40 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.12.36)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa stoppe forslag til endringar av utlendingsforskrifta om arbeidsløyve for utanlandske mannskap på utanlandske skip i norsk innanriksfart.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 61 mot 42 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.12.53)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 12 fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa redusera nettolønsordninga til sjøfolk på utanlandsferjene i NOR, til berre å omfatta pålagt tryggingmannskap ombord (jf. alarminstruks). Stortinget ber Regjeringa samstundes innføre full nettoløn for alle norske sjøfolk om bord på dei andre konkurranseutsette skipa i NOR. Endringane skal gjerast gjeldende frå 1. januar 2006.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 53 stemmer mot og 46 stemmer for forslaget fra Arbeiderpartiet.

(Voteringsutskrift kl. 00.13.08)

Odd Roger Enoksen (Sp) (fra salen): Det er mulig det har oppstått en viss forvirring, men i og med at forslag nr. 5 falt, skulle Senterpartiet stemt subsidiært for forslag nr. 12.

Presidenten: Da tar vi forslag nr. 12, fra Arbeiderpartiet, opp til ny votering. Så får de støtte det, de som kan og vil.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 55 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.13.51)

Steinar Bastesen (Kp) (fra salen): Jeg stemte feil, jeg skulle stemme imot.

Presidenten: Da blir det 54 stemmer mot og 47 stemmer for forslaget. Likevel blir det ikke bifalt.

Komiteen hadde innstillet:

I

St.meld. nr. 31 (2003-2004) – Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer – vert lagt ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Videre var innstillet:

II

Stortinget ber Regjeringen koma tilbake med forslag til lovfesting av dei ulike endringane som er vedtekne for å støtta norsk skipsfart, i samband med budsjettet for 2005.

III

Stortinget ber Regjeringa utvide nettolønnsordninga til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsette skip i NOR.

Presidenten: Presidenten regner med at Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.14.59)

Videre var innstillet:

IV

Stortinget ber Regjeringa jobbe aktivt internasjonalt for eit felles nordisk vedtak om å avvikla ordninga med nettolønn på ferjetrafikken.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot.

Øystein Hedstrøm (FrP) (fra salen): Vi støtter forslaget.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes mot 1 stemme.

Videre var innstillet:

V

Stortinget ber Regjeringen vidareføre gjeldande ordningar for nettoløn på utenlandsferjene i NOR.

Presidenten: Presidenten regner med at Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.15.54)

Videre var innstillet:

VI

Stortinget ber Regjeringa gjenoppretta ein eigen garantiordning for byggjelån til skip slik at norske verft vert sikra tilgang på garantiar og med det lån.

VII

Stortinget ber Regjeringa syte for at GIEK vert brukt meir aktivt for å fremme auka aktivitet i verftsneringa.

Presidenten: Her er det grunn til å regne med at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 63 mot 40 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 00.16.23)

Votering i sak nr. 9

Komiteen hadde innstillet:

I medhald av lov 28. juli 1949 om Statens Pensjonskasse § 20 tredje leddet blir det fastsett følgjande reglar om medrekning av tenestetid for tenestemenn i Norsk Romsenter:

1. Tenestemenn i Norsk Romsenter som blir medlemmer av Statens Pensjonskasse fordi dei har stillingar som gjer at dei blir overførte til staten, får tida før medlemskapen i Statens Pensjonskasse godskriven som pensjonsgivande tenestetid i Statens Pensjonskasse dersom dei har vore omfatta av ei kollektiv pensjonsforsikring i Storebrand. Det er ein føresetnad at premiereservane blir overførte til staten.
2. Dei tilsette som tidlegare har arbeidd ein annan stad, og der har vore medlem i ei anna pensjonsordning, får denne tida rekna med, dersom premiereserven frå den tidlegare pensjonsordninga er blitt overført til Storebrand, eller det er avtalt at verdien av den fripolisen vedkommande har i andre ordningar, går til frådrag i utbetalinga frå Storebrand.
3. Går tenestemennene i Norsk Romsenter over frå deltidstilling til større deltidsstilling eller til full stilling ved overgangen til statsteneste, kan pensjonsgrunnlaget reduserast i forhold til arbeidstida etter føresegnene i § 15 i pensjonslova.
4. I høve til føresegnene i pensjonslova inneber medrekninga at statstenestemenn ved Norsk Romsenter blir sett på som om han/ho har vore medlem av Statens Pensjonskasse i vedkommande tidsrom når det gjeld føresegn om opptaksreglar, berekning av pensjon med vidare.
5. Arbeids- og administrasjonsdepartementet kan så langt det trengst gi utfyllande føresegner for gjennomføring av ordninga ovanfor.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 10

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget gir samtykke til at det blir gitt pensjoner fra statskassen i samsvar med fremlagt forslag i St.prp. nr. 57 (2003-2004).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 11

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

- forslagene nr. 1–6, fra Øystein Hedstrøm på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 7, fra Inge Ryan på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Det votes først over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram eventuelle spørsmål om større endringer i strukturpolitikken til ordinær behandling i Stortinget.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 81 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.17.50)

Presidenten: Det blir så votert alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1–6, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«1. Forslag til ny jordbruksavtale bifalles ikke.

2. Eksisterende ordning med jordbruksavtale oppheves.

3. Stortinget ber Regjeringen fremme forslag til jordbrukssubsidier og andre økonomiske tiltak rettet mot jordbruket i forbindelse med det ordinære statsbudsjettet uten forutgående forhandlinger.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag, slik at markedsreguleringen av fjørfe, med hjemmel i omsetningsloven, oppheves.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å oppheve omsetningsloven.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om oppheving av alle særregler for beskatning av landbruksnæringen slik at den likestilles med annen næringsvirksomhet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om utvikling av konsesjonsgrenser gitt i medhold av lov om regulering av ervervsmessig husdyrhold.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en ordning med omsettelige produksjonskvoter for kumelk som ikke beregnes til fylkes- eller regionnivå, men gjøres landsomfattende.»

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2004 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
1150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.	
	50	Fondsavsetninger, økes med	190 000 000
		fra kr 348 500 000 til kr 538 500 000	
	70	Markedsregulering, <i>kan overføres</i> , reduseres med	31 285 000
		fra kr 250 500 000 til kr 219 215 000	
	74	Direkte tilskudd, <i>kan overføres</i> , reduseres med	12 415 000
		fra kr 6 778 685 000 til kr 6 766 270 000	
	77	Utviklingstiltak reduseres med	4 600 000
		fra kr 228 710 000 til kr 224 110 000	
	78	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i> , reduseres med	132 200 000
		fra kr 1 633 354 000 til kr 1 501 154 000	
I n n t e k t e r :			
4150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.	
	70	Tilbakebetalt tilskudd til reguleringsanlegg, bevilges med	9 500 000

II

Stortinget gir Landbruksdepartementet fullmakt til å

iverksette tiltak i henhold til den inngåtte jordbruksavtalen, herunder tiltak som er knyttet til bevilgninger i 2005.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 84 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.18.17)

Votering i sak nr. 12

Presidenten: Under debatten har Øystein Hedstrøm satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Det første forslaget lyder:

«I

Forslag til ny reindriftsavtale bifalles ikke.

II

Eksisterende ordning med reindriftsavtalen oppheves.

III

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag til reindriftssubsidier og andre statlige økonomiske tiltak overfor reindriften i forbindelse med det ordinære statsbudsjettet uten forutgående forhandlinger.»

Det andre forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag som også muliggjør bruken av tvangstiltak for å gjennomføre tilpasningen til det fastsatte reintallet til 64 300 dyr innen 1. april 2005.»

Det vil bli votert alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2004 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
U t g i f t e r :			
1151		Til gjennomføring av Reindriftsavtalen:	
	82	(Ny) Kostnader vedrørende radioaktivitet i reinkjøtt bevilges med	4 500 000

II

Stortinget gir Landbruksdepartementet fullmakt til å iverksette tiltak i henhold til den inngåtte reindriftsavtalen, som er knyttet til bevilgninger i 2005.

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble avgitt 82 stemmer for komiteens innstilling og 17 stemmer for forslagene fra Fremskrittspartiet.

(Voteringsutskrift kl. 00.18.48)

Steinar Bastesen (Kp) fra salen): Jeg stemte feil! Jeg skulle stemt for, men stemte imot.

Presidenten: Vi endrer resultatet, slik at det blir rett. Avstemningsresultatet er da at 83 stemte for komiteens innstilling og 16 for forslagene. Komiteens innstilling er dermed bifalt.

Votering i sak nr. 13

Presidenten: Under debatten har Ivar Kristiansen satt fram et forslag på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at Hovedavtalen for fiskerier næringen sies opp med virkning fra 1. januar 2005.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti bifaltes med 54 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.19.45)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget ber Regjeringen vurdere å fremme forslag i statsbudsjettet for 2005 om å etablere et verdiskapingsprogram for fiskerier næringa.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Dermed er vi ferdige med voteringene på dagens kart.

S a k n r . 1 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 00.20.