

**Møte torsdag den 10. februar kl. 10**

President: E i r i n F a l d e t

D a g s o r d e n (nr. 45):

1. Innstilling frå næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om en bredt sammensatt kommisjon for evaluering av politiske, juridiske, økonomiske og økologiske forhold i fiskeriene og hvordan globaliseringen og privatiseringen av ressursene påvirker fiskeriene og kystsamfunnene (Innst. S. nr. 95 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:18 (2004-2005))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om gjennomføring av E18 Grimstad–Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering (Innst. S. nr. 107 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 33 (2004-2005))
3. Referat

**Presidenten:** Den innkalte vararepresentant for Telemark fylke, Inger *Stokstad*, har tatt sete.

Statsråd Svein Ludvigsen overbrakte 1 kgl. proposisjon. (se under Referat).

S a k n r . 1

*Innstilling frå næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om en bredt sammensatt kommisjon for evaluering av politiske, juridiske, økonomiske og økologiske forhold i fiskeriene og hvordan globaliseringen og privatiseringen av ressursene påvirker fiskeriene og kystsamfunnene* (Innst. S. nr. 95 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:18 (2004-2005))

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

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

– Det anses vedtatt.

**Lodve Solholm (FrP) [10:04:16]** (ordfører for saka): Eg skal ikkje bruke dei tilmålte 5 minutta.

Representanten Bastesen tek i sitt forslag opp ei rekkje viktige og interessante synspunkt og påstandar som Stortinget absolutt bør ta seg tid til å debattere ved eit høve. Vi ser jo alle at både fiskeri og havbruk har vore inne i ein vanskeleg periode, men vi ser heldigvis også lysning i horisonten, for å seie det slik.

Vi vil – eg viser til brevet frå departementet – i rikeleg mon få høve til å debattere dei vesentlege punkta som Bastesen tek opp i sitt Dokument nr. 8-forslag, når statsråden i mars fremmar ei stortingsmelding for Stortinget som vil omfatte heile spekteret når det gjeld kysten og marin næring. Derfor har ein samla komite foreslått at for-

slaget blir lagt ved protokollen, og at vi tek debatten når vi får stortingsmeldinga til behandling i Stortinget denne vårsesjonen.

**Steinar Bastesen (Kp) [10:05:55]:** Jeg ser at komiteen ikke kan slutte seg til forslaget, og at det foreslås å legge det ved møteboka. Det er for så vidt greit nok. Vi får anledning til å debattere dette senere, som saksordføreren sa, men jeg synes likevel at jeg skal ta ordet og gjøre litt rede for viktigheten av at dette blir debattert og bredt omtalt av Stortinget.

Kystpartiet har foreslått at det nedsettes en bredt sammensatt kommisjon som skal evaluere politiske, juridiske, økonomiske og økologiske forhold i fiskeriene og hvordan globaliseringen og privatiseringen av ressursene påvirker fiskeriene og kystsamfunnene.

Fiskeriministeren og næringskomiteen avviser dette forslaget og viser til at Regjeringen etter pålegg fra Stortinget skal legge fram en melding om rammevilkårene for de maritime næringer og deres betydning for bosettingen langs kysten. Det vises også til at meldingen vil ta opp mange av problemstillingene som i Kystpartiets forslag er foreslått utredet. Det er mulig, det. Men meningen med vårt forslag var at man skulle få en bredere og grundigere drøfting av disse temaene enn det man får gjennom en utarbeidelse av en stortingsmelding. Det var meningen at man skulle drøfte dette uavhengig av stortingsmeldingen. Det viktigste for oss var en bredt sammensatt fiskerikommisjon som kunne finne fram til en samlende presentasjon av de store utfordringene næringen har, og forhåpentligvis også komme med samlende løsninger som kunne skape mer stabile rammevilkår for næringen.

Når dette ikke skjer, vil vi benytte anledningen til å presisere hva vi mener er noen av de viktigste problemstillingene stortingsmeldingen bør inneholde:

Hvordan skal vi sikre at naturressursene kommer hele kystbefolkningen til gode? Hvilken flåtestruktur gir flest mulige arbeidsplasser langs kysten? Hvordan skal vi sikre at fisken landes der den skal? Hvordan skal vi sikre at de maritime næringer er på norske hender? Hvordan skal vi skape en naturlig balanse mellom produksjonskapasitet og mulighet for avsetning på de internasjonale markeder? Hvordan skal vi sikre oss nye markeder for våre produkter?

Den internasjonale havretten gir kystnasjonene en unik mulighet til å forvalte sine egne fiskeressurser på en bærekraftig måte. Men Norge bør presse på for å videreutvikle havretten, slik at enda flere fiskestammer kan reddes fra rovfiske i internasjonale farvann. Vi bør arbeide for en utvidelse av de økonomiske sonene til 250 nautiske mil. På den måten kunne vi tette både Smutthavet og Smuttullet.

Mye tyder på at det foregår en gradvis temperaturøkning i nordområdene. Det bør utredes hvilke virkninger en slik utvikling vil ha på fiskens vandringer i og utenfor norsk sone. Vi håper stortingsmeldingen ikke blir et forsværskrift for Regjeringens feilslåtte fiskeripolitikk. Nå er det på tide å se på situasjonen med nye øyne.

Private interesser og offentlige myndigheter må samarbeide på en helt annen måte enn før for å sikre det enkelte kystsamfunn. Vi må slutte å tro at stordrift nødvendigvis gir lønnsomhet. Lønnsomhet for hvem? Lønnsomhet for aksjonærene, eller lønnsomhet for folket som bor i kystområdene? Vi må sikre norsk eierskap i hele næringen. Det gjøres ikke bare ved å hindre salg av fiskekvoter. Vi må også kjøpe tilbake nøkkelbedrifter som er utflagget. Vi må kreve at mannskapet på norske båter skal rekrutteres i Norge.

Vi må bli flinkere til å opparbeide nye markeder, slik at uavhengigheten av EU kan videreutvikles og avhengigheten av EU reduseres. Og sist, men ikke minst: Vi må skaffe oss flere allierte i det internasjonale samfunn for vår måte å utbygge de maritime næringene på. Spesielt bør vi utvikle et regionalt fiskerisamarbeid i Vestnorden, slik at vi i fellesskap kan sikre oss kontrollen over naturressursene i Norskehavet.

For øvrig vil jeg til slutt si at Kystpartiet er imot at Norge skal selges bit for bit.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1522)

## S a k n r . 2

*Innstilling fra samferdselskomiteen om gjennomføring av E18 Grimstad–Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering* (Innst. S. nr. 107 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 33 (2004-2005))

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

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.

**Anne Berit Andersen (H) [10:11:40]** (ordfører for saken): Saken gjelder gjennomføringen av E18 Grimstad–Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering.

Dette er det tredje og til nå det siste av prøveprosjektene når det gjelder Offentlig Privat Samarbeid. Dette prosjektet er også det største, med en kostnadsramme på ca. 3 milliarder kr. Statens andel er 55 pst., og 45 pst. er bompengefinansiert. I tillegg kommer forlengelsen Timenes–Rona med ca. 300 mill. kr, som dekkes 100 pst. av staten.

Prosjektet har bred tilslutning lokalt. Blant annet støtter samtlige 30 kommuner, begge fylkeskommunene og næringslivet i Agder-fylkene dette prosjektet. Oppstart er planlagt til 2006, ferdigstillelse i 2009.

Dette er en jubeldag for alle som har jobbet målrettet for å få utbedret denne ulykkesbelastede veistrekingen.

Som saksordfører vil jeg berømme komiteens medlemmer for en rask og smidig behandling av denne viktige og betydningsfulle saken for en hel landsdel.

Flertallet i komiteen som støtter Regjeringens forslag, består av Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Når det gjelder SV, ønsker de en delvis trefeltsvei med midtrekkverk på trafikkfarlige strekninger, og ikke firefeltsvei, da det vil svekke jernbanens konkurransevne i forhold til vei. Fremskrittspartiet vil at prosjektet skal dekkes 100 pst. med statlige midler. Jeg regner med at de enkelte partier utdyper sitt syn i denne sak.

Da Aust-Agderpakken ble vedtatt bestod prosjektet av to- og trefeltsvei Grimstad–Dyreparken. Lokale aktører, både politikere og næringslivsledere, reagerte på dette. De ønsket en framtidrettet vei med fire felt og midtskiller helt til Kristiansand. Det ble henvist til både trafikkmengden og de store ulykkestallene.

Jeg er stolt over Regjeringens forslag og forslaget fra flertallet i komiteen, som gjør dette mulig med vedtaket i dag. Dette vil bidra til å redusere antall døde og skadde og også fjerne bilkøer og dermed bedre framkommeligheten.

Strekningen E18 Grimstad–Kristiansand er den mest trafikkerte i Agder-regionen.

På strekningen Øygardsdalen–Timenes er årsdøgntrafikken på 9 000–11 000 kjøretøyer, og på strekningen Timenes–Rona 23 000. Dette tilsier at firefeltsvei med midtskiller er nødvendig. Strekingen er på 38 km.

Dette er det siste OPS-prøveprosjektet til nå. Det vil bli gjort en grundig evaluering av denne måten å finansiere, bygge, drifte og vedlikeholde veiprojekt på.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet er skeptiske til denne modellen. Det vil de nok redegjøre for selv.

For Høyre virker dette veldig positivt. Det vi har av erfaringer til nå, er fra prosjektene i Sør-Trøndelag og E39 Handeland–Feda i Vest-Agder. Her ser investeringsfasen veldig positiv ut. Prosjektene glir fint, arbeidene går raskere enn forutsatt, og ferdigstillelse er ett til tre år før antatt. Dette betyr også mye på kostnadssiden.

Til sist: Det er en jubeldag for landsdelen. Den 7. februar skriver Fædrelandsvennen i sin leder bl.a.:

«Og i dag har vi all grunn til å feire en viktig samferdselsseier for Sørlandet. For den nye firefelts E 18-traséen, E 39 over Kvinesheia og Lister-pakken vil åpne opp for et nytt kommunikasjonsmønster i landsdelen med konsekvenser for samhandling, sysselsetting og næringsutvikling som vi ikke overskuer i dag.» Dette gir jeg min fulle tilslutning til.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:16:09]:** Det er mest så eg må seia gratulerer med dagen til Sørlandet – når det vert jubla så høgt. Komiteen bruker sjeldan lang tid på saker. Dette er eit eksempel der me har brukt veldig kort tid. Det hjelper med ein lokal saksordfører som er veldig engasjert i saka. Komiteen er ganske ekspedit. Det er sjeldan oss det står på når det gjeld framdrift.

Eg skal ikkje gjenta utgreinga, for ho er god nok. Eg må seia at eg har sjølv køyrt denne strekinga i iallfall 35 år, og det er ganske mykje som har vorte betre. Det er litt igjen, men relativt sett er det mykje meir som har vorte bet-

re enn det som er igjen. Det vert mindre og mindre vanskeleg å køyra «sørlandske». Berre synd han ikkje går rett fram, på tvers gjennom landet – det tek så grueleg lang tid å koma frå Stavanger til Oslo. Men det må me nok gjera noko med på andre strekkingar enn på denne.

Eg er kanskje spesielt glad for at me no byggjer ein veg for morgondagen. Me har lett for å byggja ein veg for gårdsdagen. Me byggjer han litt for liten i høve til det som er trafikken no – iallfall i høve til det som er trafikken om ganske kort tid. Her tek me steget ut og byggjer ein veg som varer ei stund, sjølv med auka trafikkmengd. Det er eg veldig glad for, og det vonar eg me kjem til å gjera meir av framover.

I tillegg til at me no får firefelts veg frå Grimstad til Kristiansand, får me inn den litle kilometeren eller halvannan rundt Dyreparken. Noko anna ville ha vore heilt meiningslaust. Me i Arbeidarpartiet la inn 250 mill. kr til det i Nasjonal transportplan. Eg er glad for at Regjeringa følgde opp dette, at me no får heile strekninga i eitt, at me ikkje får ein flaskehals midt på. Me støttar dette prosjektet og unner Sørlandet – og for så vidt trafikken gjennom Sørlandet – at dette vert ein betre veg.

Men me er noko kritiske til bruken av OPS – i hop med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Me vil vera litt avventande til vidareføringa. For så vidt seier Regjeringa òg det, sjølv om saksordføraren kanskje sa litt lite om akkurat det. Og me må evaluera. Då vonar me at det vert evaluert skikkeleg, at ein verkeleg får konkretisert det som me i Senterpartiet og Arbeidarpartiet peiker på. Det er nokre element som me meiner må evaluerast.

Det fyrste er: Kva er det i denne modellen som gjer at det vert billegare? Eg har høyrte forskarar seia at det fyrst og fremst er at det vert bygt kontinuerleg. Det må ikkje vera Offentleg Privat Samarbeid for å få det til. Det kan skje med statlege pengar, det kan skje med statleg utlånte pengar, det kan skje på andre måtar – dersom det fyrst og fremst er det som gjer det billegare. Me veit faktisk òg at renteutgiftene er høgare med desse prosjekta, så det er eit minus ved denne måten å finansiera på i høve til andre. Dette må me få vurdert opp mot ein annan måte å byggja det så fort på.

Me vil gjerne ha problematisert dette med risikodeling. I mange andre land tek dei private utbyggjarane meir risiko enn i Noreg. I Noreg er det staten som tek mykje av risikoen. Dersom det vert mange bilar, får ein meir pengar for vedlikehaldet, og dersom det vert litt færre, får ein mindre pengar. Det er òg eksempel på modellar der det er utbyggjar som tek det økonomiske ansvaret. Dette må me få problematisert.

Så seier anleggssektoren at dei i grunnen ikkje har kapasitet til meir enn tre slike prosjekt samtidig. No vonar ikkje eg at me vert så ivrige at me inviterer ein masse utlendingar til å koma til Noreg og byggja veg, for me har faktisk nokre ledige i bygg- og anleggssektoren, kanskje 7 000–8 000 iallfall. Då er det viktig at me får dei i arbeid før me inviterer andre inn, og at me porsjonerer dette ut på ein god måte for norske arbeidsfolk.

Me er bekymra for å binda opp løyvingane i 25–30 år. Det er ikkje berre Finansdepartementet som er bekymra

for det. Eg har sagt litt fleipete at det då ikkje berre kan verta slik at me i neste stortingsperiode ikkje treng samferdslekomite, me kan hoppa over samferdslekomiteen i ein heil generasjon dersom me ikkje passar oss. Me må ikkje gjera for mykje av dette samtidig og binda opp så mykje pengar.

I Arbeidarpartiet er me opptekne av at det skal byggjast raskt, men me vil gjerne ha utgreidd andre finansieringsformer som gjer det mogleg. Og eg vonar at statsråden seier noko, sjølv om regjeringspartia av formelle grunnar ikkje er med på denne evalueringsbestillinga, som eg for så vidt forstår. Eg vonar altså at statsråden gjev eit tilbakespel på dei elementa som vi har lagt inn i evalueringsbestillinga vår, for eg vonar og trur at òg Regjeringa ynskjer å evaluera dette nøye og ikkje forelskar seg ukritisk i denne modellen.

**Thore A. Nistad (FrP) [10:21:28]:** Når jeg hører debatten i dag, er det gledelig at Høyre for en gangs skyld priser at det blir nye veier i Norge. Når jeg hører Arbeiderpartiet, er jo de inne på den gamle lekse. Når det er nytenkning og effektivitet, er de negative. Arbeiderpartiet lider av det syndromet at når de hører ordet «privat» eller ordet «konkurranse», går den berømmelige rullegardina ned for fullt. Denne gangen er det OPS, Offentlig Privat Samarbeid, som de ikke har sansen for.

Fremskrittspartiet mener at gjennomføring av veibygging som OPS-prosjekter har mange positive elementer i seg, bl.a. hurtig og effektiv gjennomføring av prosjektene. Spredning av finansieringen over flere år er et annet positivt bidrag, som kan medføre at flere prosjekter kan startes opp samtidig. Men vi mener at slike prosjekter bør tilbakebetales den enkelte entreprenør gjennom at passerte biler blir optisk registrert, med påfølgende betaling fra staten.

Det foreslåtte prosjektet skal – som vanlig – finansieres av bilistene ved enda en ny bom, noe Fremskrittspartiet på det sterkeste går imot.

Fremskrittspartiet mener at det er en offentlig oppgave å finansiere bygging av riksveier gjennom bevilgninger fra Stortinget. Vi vil vise til at denne type prosjekter med forbrukerbetaling kun kan aksepteres der hvor befolkningen med et flertall, gjennom folkeavstemning i de berørte kommuner, har sagt ja. Da har vi sagt at det er greit.

Fremskrittspartiet foreslår på denne bakgrunn at prosjektet fullfinansieres med statlige midler, og vi fremmer følgende forslag:

- «1. Stortinget samtykker i at E18 Grimstad–Kristiansand gjennomføres som et OPS-prøveprosjekt.
2. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling per passering basert på optisk lesing.
3. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse.»

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

**Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [10:23:56]:** Det er sjelden jeg blander meg inn i samferdselskomiteens de-

batt. Når jeg likevel gjør det i dag, er det i ren glede over flertallets innstilling. Jeg vil berømme komiteen for rask saksbehandling. Det samme kan en ikke si om selve saken.

Dette har landsdelen ventet på og arbeidet for i årevis. Behovet har vært dokumentert ettertrykkelig. Strekningen mellom Grimstad og Kristiansand er en av de mest trafikerte i Agder-fylkene. Om sommeren, når trafikken er på det høyeste, må en ha stor tålmodighet om en vil komme seg inn på E18 eller krysse den.

Selv om det i de senere år er gjennomført tiltak for å bedre trafikksikkerheten, har E18 på Sørlandet dessverre toppet statistikken når det gjelder døde og alvorlig skadde.

Det er særlig ut fra hensynet til sikkerheten og behovet for å redusere antall trafikkuulykker at Kristelig Folkeparti mener denne utbyggingen er så viktig. En 20 meter bred veg med fire felt og midtrekkverk reduserer faren for ulykker. Erfaringer fra samme type veger viser at vi med en slik oppgradering kan vente en nedgang i antall personulykker på rundt 80 pst., med størst reduksjon i tallet på de alvorlige ulykkene. Dette er viktig både for enkeltpersoner og for samfunnet generelt.

E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegstrækningene i Norge. Når vi nå får koblet sammen tofeltsstrækningen mellom Arendal og Grimstad og firefeltsstrækningen inn mot Kristiansand sentrum, med en trygg veg, er det svært gledelig for oss som bor i området. Det er ekstra gledelig at en ikke bare bygger ut strækningen fra Øygardsdalen til Dyreparken, men tar hele strækningen inn mot sentrum av Kristiansand. Ekstraregningen på 300 mill. kr for disse 5 km er vel anvendte penger. Dette er den største utbyggingen noensinne i vår landsdel. Det jubler vi over, som saksordføreren sa.

Ruten er spesielt viktig for næringslivet som bindeledd mellom virksomheter og markedene, står det i innstillingen. Det kan dokumenteres at godstrafikken på denne strækningen øker for hvert år. Derfor er det så viktig å få opp vegstandarden og sikkerheten. Sett ut fra en turist-sammenheng kan jeg ikke få understreket dette godt nok.

Kristelig Folkeparti er opptatt av å legge til rette for at stadig flere benytter kollektive løsninger. Det er ingen god miljøpolitikk at det sitter én person i hver bil på veg til jobben. Det er derfor svært positivt at det nå blir etablert holdeplasser i de nye kryssområdene, slik at stadig flere kan bruke bussen.

Nytte-kostnadsanalysen har vist at dette er et lønnsomt prosjekt. Det er spennende at denne vegutbyggingen er et OPS-prosjekt, Offentlig Privat Samarbeid. Jeg lyttet med interesse på saksordfører, som sa at andre OPS-prosjekt går raskere enn antatt og blir ferdigstilt 1–2 år før antatt tid.

Ingen liker bompenger, men Kristelig Folkeparti aksepterer dette for at vi nå skal komme raskt i gang.

Slik forholdene er i dag, fører den store trafikkmengden til miljølemper for oss som bor langs vegen. Dagens tofeltsstandard, sammen med redusert fartsgrense og dår-

lig kurvatur, fører til dårlig framkommelighet. Vår utålmodighet er slutt!

I tillegg til firefeltsvegen skal 8 km gang- og sykkelveger bygges i tilknytning til vegprosjektet. Dette er svært positivt for lokalmiljøet, ikke minst sett i et folkehelseperspektiv. Folk beveger seg stadig mindre. Nå får man mulighet til å endre på dette.

Kristelig Folkeparti er glad for det samholdet og den lokale støtten som en ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand har ført til for landsdelen. Alle har gått i takt. Dette vil vi. Nå gleder vi oss og ser fram til åpningen av den nye E18 i 2009.

**Jorunn Ringstad (Sp) [10:28:49]:** Eg kan slutte meg til rekkja av gratulantar når den sørlege landsdelen no får utbetra ei svært trafikkert vegstrækning.

Senterpartiet har tidlegare slutta seg til at ein eller fleire av parsellane på strækninga Øygardsdalen–Dyreparken kan byggjast med OPS-organisering. Vi veit at parsellen Grimstad–Kristiansand har hatt stygge ulukkestat. Difor er det positivt at denne strækninga no kan bli utbetra.

Som det har vore nemnt før, er den parsellen vi no skal gjere vedtak om, det største av dei tre prøveprosjekta som er vedtekte som OPS-prosjekt. Senterpartiet har tidlegare opna for å støtte OPS-prøveprosjekt, men føresetnaden har då vore at prosjekta skal evaluerast før ein opnar for fleire enn dei tre som vi no vedtek det siste av.

Når det gjeld det med evaluering, har Senterpartiet på nytt, saman med Arbeidarpartiet og SV, i ein merknad peika på at vi må ha evaluering av OPS-prøveprosjekta før vi går vidare. Vi meiner at det er ved å prøve ut ordninga med OPS som finansieringsmetode og å evaluere ordninga etter kvart, at vi kan finne ut om ordninga er samfunnsøkonomisk fornuftig.

Vi snakkar ofte om at vi må få mest mogleg veg for pengane. Når Senterpartiet er oppteke av nettopp evalueringdelen, er det fordi vi må vere villige til å vurdere om denne finansieringsmetoden er den som gir oss mest veg for pengane. Difor er det viktig at vi ser på ulike element i evalueringa. Eg skal ikkje gå inn på dei ulike elementa – Oddbjørg Ausdal Starrfelt snakka også om den biten – men det er m.a. kva som blir rentenivået, kor store bindingane blir, og kva konsekvensar bindingane får ved å bruke OPS-metoden. Dersom evalueringa viser seg å vere positiv, til fordel for OPS-prosjekt, er det klart at det kan vere ein metode å gå vidare med. Men vi må vere opne for at det kan vere negative element ved denne metoden, og difor meiner eg at vi skal ta oss tid til å evaluere før vi opnar for mange nye slike prosjekt.

**Heidi Sørensen (SV) [10:31:58]:** La meg få dele de refleksjonene som både Arbeiderpartiet og Senterpartiet har gitt uttrykk for når det gjelder OPS-finansiering. Jeg tror vi er tjent med å ta en grundig evaluering. Jeg tror også at vi vil se at det vil være positive elementer i den måten å finansiere på. Det kan hende at de positive elementene også skal bringes videre, i nye former for finansiering som ikke nødvendigvis involverer Offentlig Privat Samarbeid.

Vi har også støttet at det skal være tre prøveprosjekt, dette er ett av dem. Men jeg kan ikke, etter nyhetene i går, la være å ha en liten refleksjon til slutt. I går kom tallene fra Statistisk sentralbyrå som viser at de norske utslippene av klimagasser øker kraftig. De har økt med 9 pst. siden 1990. Vi ligger altså 8 pst. over det målet som vi skal nå innen 2008–2012. Det som øker mest, er offshore. Nummer to er veitrafikk. Når vi fatter de beslutningene om en liten stubb som den vi fatter i dag, er det kanskje vanskelig å ta et med seg det store perspektivet. Det er vanskelig å se at det er summen av alle sånne enkeltvedtak som gjør at biltrafikken vokser, som gjør at utslippene vokser.

Samtidig må vi erkjenne at vi for samferdssektoren pr. i dag ikke har noen effektiv strategi for hvordan vi skal få utslippene av farlige klimagasser til å gå ned. I det aktuelle området vi snakker om, er det ingen storstilte planer for en jernbaneutbygging som kunne ha tatt unna noe av den trafikken på en mer miljøvennlig måte. Jeg synes det er problemer vi er nødt til å ta innover oss, bruke mer tid på i framtida og klare å trekke med oss når vi diskuterer enkeltprosjekter. Vi har kommet så langt at klimaendringene er i ferd med å skje, og vi må tørre å stille oss spørsmålet hver gang vi fatter en beslutning, stor eller liten: Vil dette bidra til å øke utslippene, eller vil det bidra til å redusere utslippene?

Det er synd å si det, men dette er en sak som isolert sett sannsynligvis vil bidra til å øke utslippene. Men vi har sagt at vi skal være med på det, for vi ser at det kan også være med på å redde liv, i forhold til at det er en vei som har en for dårlig standard når det gjelder sikkerhet. Men saken fortjener også at vi reflekterer over at den har begge de sidene i seg. Så får vi komme tilbake til hva vi kan gjøre for å hindre at den veibyggingen fører til en kraftig trafikkvekst i regionene, slik at også Sørlandet kan få en bærekraftig utvikling når det gjelder bruk av også andre transportmidler enn bil.

**Statsråd Torild Skogsholm [10:35:22]:** E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegene vi har her i landet. Vegen har stor betydning både for befolkning og for næringsliv.

Dagens standard på strekningen Grimstad–Kristiansand er dårlig med hensyn til framkommelighet, trafikk-sikkerhet og miljø. Vegen går i dag for en stor del nær både bosetting og friluftsområder. Det er svært få muligheter for forbikjøring, og det har vært mange alvorlige ulykker på strekningen. Fra 1999 og fram til i dag har 177 personer blitt skadd eller drept på strekningen.

Prosjektet Grimstad–Kristiansand er det siste av de to prosjektene som inngår i Aust-Agderpakken. Første del av denne pakken var strekningen Brokelandsheia–Vinterkjær, som ble åpnet for trafikk høsten 2004. Når prosjektet Grimstad–Kristiansand er ferdigstilt, vil 74 av 110 km på E18 gjennom Aust-Agder ha fullgod standard. Dette er et svært godt prosjekt, som vil gi gevinster for trafikantene og næringslivet ved at trafikk-sikkerheten og framkommeligheten bedres betydelig.

Jeg er glad for at samferdselskomiteen også er enig i at dette er et viktig prosjekt, og at prosjektet vil ha stor po-

sitiv betydning for regionen, næringslivet, bilistene og miljøet. Jeg har med glede merket meg at flertallet i komiteen er glad for at Regjeringen har fulgt opp Stortingets behandling av Nasjonal transportplan ved at vegen blir en firefelts veg i stedet for en tofelts veg, som opprinnelig var planlagt. Det har også vært et sterkt lokalt ønske om dette. Regjeringen legger stor vekt på å bygge en framtidsrettet og sikker veg.

Prosjektet omfatter bygging av totalt 38 km med firefelts veg, og skal gjennomføres som et OPS-prosjekt. De totale kostnadene er på vel 3 milliarder kr, fordelt med 2,7 milliarder kr på strekningen Øygardsdalen–Dyrepar-ken og 300 mill. kr på strekningen Dyrepar-ken–Rona.

Dette prosjektet er det siste av i alt tre OPS-prøveprosjekt vi har her i landet, som flere har vært inne på. OPS er et tillegg til tradisjonell gjennomføring av vegprosjekter, og jeg har tro på at OPS-modellen kan gi oss nyttig kunnskap og et viktig sammenlikningsgrunnlag.

Jeg vil understreke at mitt syn på OPS er at det ikke er noen sesam-sesam-løsning på det vi opplever som knappe økonomiske rammer i samferdssektoren. Bruk av OPS endrer ikke på våre hovedutfordringer, nemlig et stort behov for samferdselsinvesteringer og for å få mer ut av hver krone vi bruker på alle typer prosjekter. Gjennom disse tre prøveprosjektene vil vi få vite mer om hvor hensiktsmessig og hvor tjenlig det kan være å ta i bruk andre og nye former for organisering av samferdselsutbygging. Departementet vil foreta en samlet vurdering etter at anskaffelsesprosessene er gjennomført.

OPS-prosjektet E18 Grimstad–Kristiansand vil bli finansiert ved en videreføring av bompengeprogget som er omtalt i Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 30 for 2000-2001. Reduserte bompengeinntekter og økte kostnader som følge av at vegen bygges som firefelts veg, gjør at bompengeperioden blir forlenget med fem år. Det blir også en realkostøkning på 20 pst. når vegen åpnes for trafikk. Det er lokalpolitisk tilslutning til et slikt opplegg.

Jeg er glad for at komiteen har sluttet seg til Regjeringens forslag om gjennomføring av E18 Grimstad–Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering. Vegvesenet vil umiddelbart starte opp anskaffelsesprosessen for prosjektet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:39:56]:** Prosjektet er positivt, men eg er glad for at statsråden også er nok-så nøktern i forhold til om dette kan løysa alle problem på vegsektoren framover. Det er jo eit paradoks at me har pengar nok i staten, og likevel lét me private låna pengar som skal betalast tilbake over ein heil generasjon. Dette har nokre element i seg som me må sjå nærmare på, me må sjå om me kan gjera det på ein annan måte.

Så sa statsråden nokre ord om evaluering. Eg kunne godt ha tenkt meg at ho hadde vore litt meir konkret om kva ho ynskjer å evaluera. Me ser i alle fall at det blir eit auka press på dette: Kombinasjonen av låg rente og mange bilar gjer det freistande for veldig mange å koma til

både statsråden og oss og seia at her har me eit godt prosjekt. Summen av slike prosjekt kan bli ganske krevjande, sjølv om prosjekta kvar for seg er gode. Så eg vil spørja statsråden: Kor mange prosjekt ser ho for seg samtidig?

Vidare må eg seia at når eg har sett på organisasjonskarta for dei prosjekta me har, er det ikkje særleg klårgjerande korleis ansvarsforholdet er. Er statsråden sikker på at desse prosjekta blir organiserte på ein måte som gjer det klinkande klårt kven som har ansvaret for kva?

**Statsråd Torild Skogsholm [10:41:41]:** Det er riktig at vi i Norge er i en unik situasjon i forhold til økonomien som landet berøres av, for å si det slik. Samtidig ser jeg også at det er ganske store enighet om hvilke prinsipper som skal legges til grunn for bruk av offentlige midler, og at også Arbeiderpartiet er opptatt av føringene fra handlingsregelen. Det tror jeg er fornuftig, nettopp av hensyn til generasjonene, som representanten her var inne på.

Når det er sagt, vil jeg understreke at vi ikke har satt i gang flere enn de tre prøveprosjektene som lenge har ligget i løypa når det gjelder OPS på vegsiden. Dette har vi vært bevisst på, fordi vi har ønsket å få erfaring med det. Jeg er opptatt av at nettopp rollene og ansvarsforholdene skal være klinkende klare. Det er det vi legger opp til, men vi ønsker nå hele veien å se på om de er klinkende klare. Erfaringene så langt er gode, men det har gått litt for kort tid til at vi kan trekke de store slutningene, og det er viktig å foreta evaluering underveis.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

**Torbjørn Andersen (FrP) [10:43:10]:** Jeg merket meg at saksordføreren i sitt innlegg flere ganger nevnte at dette var en jubeldag for Sørlandet. Ja, det er en jubeldag for Sørlandet, og jeg har sett fram til denne dagen i mange år. Som stortingsrepresentant fra Aust-Agder og fra Sørlandet vil jeg også få gi uttrykk for at dette er en gledens dag for min landsdel – en dag jeg lenge har sett fram til å kunne oppleve.

Vi vet at det har vært dårlig stamvei på Sørlandet, faktisk en av de dårligste i landet. At Sørlandet nå endelig blir tilgodesett med et av landets største sammenhengende veiprosjekter noensinne, er selvsagt svært positivt for hele Sørlandet og for begge Agder-fylkene.

Jeg vil med dette få gi stor ros til de mange krefter som sammen, på vegne av Agder-fylkene, i lang tid har kjempet intenst for en bedre E18 på Sørlandet. I dag må vi kunne si oss fornøyd med uttellingen etter flere års kamp for en bedre stamvei på Sørlandet, i og med at det nå endelig er helt klart at det blir en storstilt utbygging av ny firefelts vei fra Grimstad til Kristiansand. Det er en sårt tiltrengt veiutbygging som nå snart skal startes opp, og som vil bety svært mye positivt for landsdelen i alle sammenhenger i årene som kommer. Ikke minst på bakgrunn av den svært negative ulykkesfrekvensen som vi har hatt over mange år på den nåværende E18 i Agder, ser vi nå med store forventninger fram til en langt tryggere og mer tra-

fikksikker vei. Når den nye firefeltsveien tas i bruk i 2009, vil antall dødsulykker reduseres vesentlig.

Fremskrittspartiet ser selvsagt positivt på at prosjektet nå kan gjennomføres som et OPS-prosjekt, og mener dette blir både en effektiv gjennomføring og en rask framdrift av hele dette meget store veiprosjektet til rundt 3 milliarder kr. Den eneste malurt i begeret er at alle de andre partiene nok en gang velger å ty til denne avskyelige og unødvendige bompengefinansieringen. Fremskrittspartiet mener derimot at det selvsagt er, skal man si, den søkkrike staten som burde finansiere dette veiprosjektet i sin helhet, og vi motsetter oss derfor på det sterkeste flere årtier med bompengeneinnkreving og ekstraflåing av bilistene på Sørlandet.

Fremskrittspartiet foreslår derfor at prosjektet finansieres i sin helhet over statsbudsjettet, basert på optisk lesing pr. passering, og at det nedbetales over en periode på ti år fra ferdigstilling i 2009. Jeg håper derfor det blir mulig å kunne fjerne hver eneste bomstasjon på E18 så fort som mulig, men inntil da får vi tross alt være godt fornøyd med at det som nå skal skje, er en historisk begivenhet som vil være av stor og uvurderlig betydning for Sørlandet i all framtid.

**Jan Olav Olsen (H) [10:46:31]:** Ja, det er en viss hallelujastemming på Aust-Agder-benken i dag, for dette er en stor dag for fylket. Dagens vedtak åpner for et storarbeid på E18 der mesteparten, 33 km av i alt 38 km, ligger i Aust-Agder. Det er nå nesten 50 år siden denne veistrekingen fikk en standardheving. Den standarden som var god i 1960, er for lengst moden for skraphaugen, og tida er i aller høyeste grad inne for en heving av standarden ikke bare til dagens krav, men til framtidens krav. Med det vedtaket vi får i dag, oppnår vi dette. Strekingen får fire felt med midtdeler, og det investeres betydelige midler i gang- og sykkelveier og for å legge til rette for kollektivtrafikk. Som sagt: en gledens dag for Aust-Agder.

Det har skjedd mye innenfor veisektoren i Aust-Agder de siste årene. For tre måneder siden, som statsråden sa, ble en ny parsell på E18 øst i Aust-Agder åpnet av statsråden. Nå gis startsignalet for den store utbyggingen vest i fylket. Ferdig utbygd betyr det at ca. 70 pst. av E18 gjennom fylket har fullgod standard. Det som da står igjen, er strekingen mellom Arendal og Tvedestrand. Denne strekingen har fått en svært god merknad i innstillingen til Nasjonal transportplan, og jeg vet at de berørte kommunene er godt i gang med planprosessen, slik at denne strekingen kan komme med når Nasjonal transportplan skal rulleres.

Jeg syns det er grunn til å gi ros både til statsråden og ikke minst til komiteen for rask sluttbehandling av denne saken. Viktig var det at statsråden fikk firefelts vei med i proposisjonen. Komiteen valgte sin saksordfører midt i januar, og nå, 10. februar, behandles saken i Stortinget. Det står det respekt av, og jeg vil takke saksordføreren og komiteen for et raskt, men likevel grundig arbeid. Dette er det største OPS-prøveprosjekt som hittil er vedtatt. At denne organiseringen også i dette tilfellet har gitt raskere framdrift fram mot vedtak, og vil gi raskere framdrift i an-

leggsperioden, føler jeg meg ganske sikker på. Raskere framdrift gir raskere ferdigstillelse, dette gir mer effektiv bruk av både økonomiske midler og personalressurser – alt til brukernes beste. Det er derfor bra at det store flertall støtter både prosjektet som sådant og organiseringen av det.

Jeg merket meg at Fremskrittspartiet ikke ønsker bompengefinansiering. Det er ikke overraskende, men det er grunn til å minne om at Fremskrittspartiets finansiering sannsynligvis ikke ville ha gitt ny vei på denne strekningen de nærmeste 10–15 årene. SVs argumenter om at en storstilt satsing på firefelts motorvei vil svekke jernbanens konkurranseevne i forhold til vei, kan umulig gjelde denne strekningen, siden det ikke finnes og aldri har vært jernbane på denne strekningen. Satsingen på en eventuell kystjernbane ligger så langt fram i tid at denne veistrekningen sannsynligvis har blitt utbedret både én og to ganger før den måtte komme.

Det er kanskje sagt før, men jeg gjentar det: Dette er en stor dag for Aust-Agder – en stor takk til komiteens flertall for flott arbeid!

**Presidenten:** Ja, dette blir bare bedre og bedre.

**Gunnar Halvorsen (A) [10:49:51]:** Når vi i dag forhåpentligvis vedtar å bygge ny, firefelts vei mellom Kristiansand og Grimstad, vil det være den største enkeltinvestering som noen gang er foretatt i Aust-Agder: 3 milliarder kr, 3 000 mill. kr. Hvis noen for noen få år siden hadde sagt at jeg i min levetid skulle få kjøre på firefelts vei fra Grimstad til Kristiansand, hadde jeg ikke trodd dem. Selv om jeg blir 60 år i år, har jeg altså nå et realistisk håp om å få lov til å kjøre på firefelts vei i 2009.

Det er nå tre prøveprosjekt for veibygging med Offentlig Privat Samarbeid som gir denne raske utbyggingen. To av disse prosjektene er i Agder, Listerpakken på 1,3 milliarder kr og nå dette prosjektet Grimstad–Kristiansand. Det er ikke noe å legge skjul på at det er mange som er misunnelige på det vi nå får til i Agder. Det er kanskje på tide å si at det er på Sørlandet det skjer, og det skjer fordi hele landsdelen står sammen. 30 kommuner, to fylkeskommuner, næringslivet og alle stortingsrepresentantene har gjennom mange år stått sammen om dette veiprojektet.

Den viktigste samfunnsnyten er altså at personskadeulykkene kommer til å gå dramatisk ned, og at miljøgevinsten er stor. Framkommeligheten med firefelts vei gjør at de fem milene fra Grimstad til Kristiansand blir på ca. en halv time. På strekningen Arendal–Kristiansand er det 150 000 mennesker som kan utnytte et felles bolig- og arbeidsmarked mye bedre. Høgskolen i Agder er også på strekningen Kristiansand–Grimstad–Arendal, og folk i Aust-Agder har jo Kjevik som hovedflyplass. Veistrekningen, som er den mest trafikkerte og ligger midt i Agder, vil også ha stor betydning for den regionale utvikling. Det kan være fordelaktig for fylkessammenslåingsdebatten som nå pågår i Aust- og Vest-Agder. Veibyggingen er jo med på å knytte området tettere sammen. Det er kanskje denne og nye veiutbygginger som nå vil gjøre fylkessammenslåing enklere.

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

Denne gladdebatten er over. Da passer det kanskje å avslutte med en Trysil-dikter:

«Å gle'e, gle'e  
hør gang je når Flishøgda  
på veggen hematt.»

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da går Stortinget til votering i sakene nr. 1 og 2 på dagens kart.

#### *Votering i sak nr. 1*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:18 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om en bredt sammensatt kommisjon for evaluering av politiske, juridiske, økonomiske og økologiske forhold i fiskeriene og hvordan globaliseringen og privatiseringen av ressursene påvirker fiskeriene og kystsammennene – vert lagt ved møteboka.

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

Komiteens innstilling bifaltes mot 1 stemme.

#### *Votering i sak nr. 2*

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

- «1. Stortinget samtykker i at E18 Grimstad–Kristiansand gjennomføres som et OPS-prøveprosjekt.
2. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling per passering basert på optisk lesing.
3. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompenge til delvis finansiering av E18 Grimstad–Kristiansand etter vilkår i St.prp. nr. 33 (2004-2005) og Innst. S. nr. 107 (2004-2005).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.
3. E18 Grimstad–Kristiansand blir gjennomført som OPS-prøveprosjekt.

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

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 87 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.00.01)

**S a k n r . 3***Referat*

1. (117) Forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Reikvam, Lena Jensen, Karin Andersen og Sigbjørn Molvik om å lovfeste at fylkeskommunene skal tilby opplæring etter modellen skole på arbeidsplassen (Dokument nr. 8:43 (2004-2005))

Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.

2. (118) Forslag fra stortingsrepresentantene Odd Roger Enoksen, Marit Arnstad og Magnhild Meltveit Kleppa om oppnevning av et uavhengig utvalg for å gå gjennom størrelse og antall vaktområder for veterinærer, samt en tilpasning av bemanning av områdene etter behov (Dokument nr. 8:42 (2004-2005))

Enst.: Sendes næringskomiteen.

3. (119) Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen om straks å redusere bøtesatsene på trafikkforseelser, og om å innføre nye rutiner for fastsettelse, herunder en tilnærming av bøtesatsene til land det er naturlig å sammenligne seg med (Dokument nr. 8:39 (2004-2005))
4. (120) Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikk på Alnabanen (Dokument nr. 8:41 (2004-2005))

Enst.: Nr. 3 og 4 sendes samferdselskomiteen.

5. (121) Endringer under enkelte kapitler på statsbudsjettet for 2005 under Utenriksdepartementet, Kultur- og kirke departementet, Justis- og politidepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Forsvarsdepartementet som følge av flodbølgekatastrofen i Sør-Asia (St.prp. nr. 37 (2004-2005))

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

Møtet hevet kl. 11.01.

---