

Møte onsdag den 7. desember kl. 10President: **T h o r b j ø r n J a g l a n d**

D a g s o r d e n (nr. 23):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om regulering av lønnen for Høyesteretts medlemmer (Innst. S. nr. 30 (2005-2006))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområde 18) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om løyvingar i 2005 på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 28 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 26 (2005-2006) (Kap. 1062 og 4062))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 82/2005 av 10. juni 2005 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA) (Innst. S. nr. 27 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 6 (2005-2006))
5. Referat

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

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

S a k n r . 1

Innstilling fra Stortingets presidentskap om regulering av lønnen for Høyesteretts medlemmer (Innst. S. nr. 30 (2005-2006))

Carl I. Hagen (FrP) [10:02:14] (ordfører for saken): Presidentskapet har drøftet lønningene til Høyesteretts medlemmer etter at også godtgjørelsene til Stortinget og Regjeringen tidligere er behandlet. Det er et enstemmig presidentskap som bemerker at det er av den største betydning for Høyesteretts tillit og autoritet at det ikke kan reises tvil om domstolens faglige kompetanse.

Vi sier også enstemmig at av hensyn til domstolens uavhengighet og arbeidsmengden i Høyesterett vektlegges at dommerne ikke lenger skal ha andre arbeids- og inntektsforhold som kan rokke ved dette. Dette er en relativt ny praksis, som Presidentskapet gir sin tilslutning til. Det legges derfor også vekt på å opprettholde et lønnsnivå i Høyesterett som kan ivareta disse hensynene. President-

skapets flertall, alle unntatt Olav Gunnar Ballo, mener at tilpasningen til sammenlignbare avlønninger i statens lederlønnssystem med dette blir videreført.

Vi konstaterer også at lønnen for høyesterettsjustitiarius, som nå foreslås justert opp av Presidentskapet, blir den samme avlønning som for Stortingets president og for statsministeren. Lederne for de tre statsmakter er derfor likebehandlet, og det er en viss prinsipiell begrunnelse for dette. Dette er altså en videreføring av den praksis som har vært en stund.

Jeg vil også få lov til for egen del å legge til at i visse diskusjoner om godtgjørelser til lederne i de tre statsmakter er det av og til en form for kritikk fra dem som ofte omtales som den fjerde statsmakt, nemlig media. Jeg vil gjerne få lov til å bemerke at det av og til kan stilles spørsmål om ikke betegnelsen «den første statsmakt» ville være mer korrekt. I så måte vil jeg bare konstatere at når det gjelder lederlønningene i media, så ligger de skyhøyt over lederlønningene for de tre konstitusjonelle statsmakter.

Olav Gunnar Ballo (SV) [10:04:51]: Vurderingen av reguleringen av lønnen for Høyesteretts medlemmer har sin klare parallell til vurderingen av godtgjørelse for stortingsrepresentanter og Regjeringens medlemmer.

Det SV hele tiden har argumentert for, er at vi skal ha en generell lønnsutvikling i dette samfunnet som ikke er annerledes for Regjeringens og Stortingets medlemmer, eller for den saks skyld for høyesterettsdommere, enn den er i det øvrige samfunnet. Ellers vil vi få en lønnsutvikling der den som fra før av er best gasjert, stadig får høyere avlønning – med stadig større forskjeller – enn i den øvrige delen av samfunnet.

Det som har vært brukt som argument her for å gi Høyesteretts medlemmer en relativt sett høyere lønnsøkning, er rekrutteringen av medlemmer til Høyesterett og sammenligning med andre typer juridisk arbeid. Etter SVs syn foreligger det ingen problemer med å rekruttere medlemmer til Høyesterett. Det er tvert imot svært attraktivt å sitte i Høyesterett. Det som etter SVs syn er et langt større problem, er avlønningen av en del skrankeadvokater og forretningsadvokater. Der burde man ha gjennomgått hele systemet for å sikre seg mot at man får en lønnsutvikling som den man har sett. Vi mener derfor at det blir helt galt å søke å utligne forskjeller i forhold til andre som er for høyt gasjert, ved å lønne Høyesteretts medlemmer stadig høyere, og vi vil advare mot en slik utvikling.

Vi foreslår altså dermed at man avlønner og regulerer Høyesteretts medlemmers lønn tilsvarende den gjennomsnittlige lønnsutviklingen siste år, som var på 3,3 pst., og fremmer forslag i tråd med det.

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

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [10:07:08]: Senterpartiet er ikkje representert i Presidentskapet, og vi har derfor ikkje hatt høve til å synleggjera noko standpunkt i denne saka i innstillinga.

Ut frå dei debattane som har vore tidlegare i haust, og som gjeld nivået på godtgjersler og leiarlønningar, vil eg tilrå Senterpartiet si stortingsgruppe å stemma for SV sitt forslag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 642)

S a k n r . 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområde 18) (Budsjettinnst. S. nr. 13 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden fordeles slik på gruppene: Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter.

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

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

– Dette anses vedtatt.

Per Sandberg (FrP) [10:09:27] (komiteens leder): Transport og kommunikasjon burde ha vært et område hvor Norge var definitivt i førersetet. Så er ikke tilfellet, dessverre. Og det har en form for komisk skjær over seg, når en tenker på infrastruktur generelt i Norge, for alle partier har dette området som hovedsak – men bare i valgkamper! Det er komisk i den forstand at regjering etter regjering lover økt satsing på alle former for infrastruktur, f.eks. den avgåtte regjering, som i sitt framlegg til budsjett for 2006 hadde en skryteliste opp og ned og i mente om hvor høyt den hadde satset på samferdsel – og så viser det seg at de faktiske forhold er slik at man har redusert satsingen.

Den nyinntrådte regjeringen skrev i Soria Moria-erklæringen at den hadde intensjoner om å bli en regjering som følger opp Nasjonal transportplan. Det første den gjør, er å svikte, på tross av at både jeg og alle andre politikere som ble innvalgt i dette hus, i valgkampen møtte opp i debatt etter debatt hvor lovnadene ble lagt på bordet. Det er trist at den nye regjeringen ser det som en stor satsing på veg at den har fått på plass 15 km med asfalt for 2006. Det er ikke, etter min forståelse, en satsing på infrastruktur.

Jeg registrerer at statsråden i aviser, i fagtidsskrifter og i andre media nå igjen lover at Nasjonal transportplan skal følges opp. Jeg håper at vi i løpet av debatten i dag vil få svar fra statsråden på hvorvidt det tilleggssetterslepet som denne regjeringen nå har lagt på bordet i forhold til Nasjonal transportplan, på 1,6 milliarder kr, kommer på budsjettet for 2007. Statsråden vil sannsynligvis svare med å si at de har fire år på seg. Men, som jeg sa innledningsvis, det er et komisk skjær over det, fordi det bare er lovnader.

Fremskrittspartiet har en omfattende satsing på infrastruktur. Jeg registrerer at også på det området blir Fremskrittspartiet mer eller mindre latterliggjort gjennom aviser. Det snakkes om monopolpenger, og det snakkes om at Fremskrittspartiet ikke forholder seg til den reelle situasjonen. Til det vil jeg si: Hvis det er slik at årsaken til at vi blir møtt med at vi kun har monopolpenger, er at de øvrige partiene ikke deler Fremskrittspartiets ønske om satsing på infrastruktur, da er det de andre partiene som har et problem. For det er ingen tvil om at det går an å satse mer, ikke minst på veg, i dette landet. Da er det selvfølgelig slik at de andre partiene har det eneste argumentet igjen, nemlig å si at Fremskrittspartiets satsing er urealistisk.

Men jeg skjønner godt at det blir et problem når f.eks. den avgåtte regjering i sine framlegg påstår at den hadde en økt satsing på både 20 og 25 pst. på veginvesteringer og vedlikehold – og når en så går inn i tallmaterialet, finner en raskt ut at det bare er triksing med tall. Det er bare triksing med tall! Når regjeringen Bondevik II sier at den økte bevilgningene til vegformål med 25 pst. i siste periode, er det faktiske og reelle tallet bare 14 pst. Når man i tillegg skal ta prisstigningen med i bildet, er vi helt nede på 8 pst. Men hvis den avgåtte regjering, regjeringen Bondevik II, mener at økte investeringer til veg inkluderer OPS-prosjekter og bruken av bompenger, da blir det et helt annet bilde. Men det er dessverre ikke investeringer fra Bondevik II-regjeringens side, det er det altså bilistene og trafikantene som betaler. Det er det bilistene og trafikantene som betaler! Jeg håper den nye regjeringen vil se litt annerledes på den type investeringer til nye veier, og også i forhold til vedlikehold. For hvis det er slik at regjering etter regjering betrakter bilistenes ressurser som sine egne, er vi på feil kurs, og da får vi ingen satsing på infrastruktur – overhodet.

Som jeg sa innledningsvis, er det mange områder som vi burde ha satset mer på, og det gjelder også jernbane. Fremskrittspartiet har indirekte – og også direkte – blitt beskyldt for at vi ønsker å legge ned alt som har med jernbane å gjøre. Det Fremskrittspartiet faktisk gjør, er å forholde seg til det som ECON-rapporten sa i sin tid: Hvis vi skal ha en framtid for jernbanen, hvis jernbanen fortsatt skal være stolt, og hvis jernbanen fortsatt skal ha en rolle i framtidig infrastruktur, må vi la jernbanen få det. Da kan vi ikke belaste jernbanen eller NSB med å subsidiere jernbanestrekninger som ikke har livets rett. Det må vi tørre å si. Vi må la jernbanen få lov til å satse på de områdene som er samfunnsøkonomisk tjenlig, og så får vi gjøre en innsats på andre områder der jernbanen ikke strekker til. Og da blir det veg.

Når det gjelder veg og kollektivtrafikk, har jeg alltid stilt meg spørsmål. Hvis en deler opp infrastruktur i forhold til by og land, er det to forskjellige måter å satse på. Det er jeg enig i. I byen er det kollektiv framkommelighet som bør være i fokus. Det er jeg enig i. Men når det gjelder distrikt, altså land, er det akkurat dette med å opprettholde vekst, sysselsetting og bosetting som en må fokusere på. Der strekker altså ikke jernbanen til. Derfor er det slik at vi må tenke litt nytt, både i forhold til Nasjonal transportplan og i forhold til å fjerne oss fra den debatten om at land og by står mot hverandre – for begge er like avhengige av hverandre. Da må vi gå i en retning der folk i byene jubler når E6 blir rettet opp rundt Majavatn. Da må vi komme dit hen at nordlendingene jubler når det satses på jernbane i Oslo. Det er jo ikke tilfellet. Og det er rett og slett fordi rammene i utgangspunktet er altfor små, men det er også fordi vi blander sammen satsingen.

Derfor har Fremskrittspartiet nå en tanke rundt Nasjonal transportplan. Den er at vi kanskje kunne ta ut store deler av det som ligger i Nasjonal transportplan i dag, og ha en egen satsing over statsbudsjettet, men selvfølgelig under forutsetning av at rammene i Nasjonal transportplan beholdes. Det betyr ekstra bevilgninger til Oslo og Akershus som et spesielt satsingsområde, men at ressursene beholdes i Nasjonal transportplan, slik at også distriktene får det nødvendige løftet. Jeg vet at dette skaper debatt – men det er en måte å tenke på, for vi kan ikke videreføre den måten vi har behandlet Nasjonal transportplan på fram til i dag. Det nytter ikke, for da blir alle tapere i forhold til satsing på infrastruktur.

Fremskrittspartiet etterlyser også større satsing på det som går på IKT og bredbånd. Jeg ser det skrives veldig mye om at det er bredbånd til alle i 2007. Men da er det trist å se at den nye regjeringen springer, eller spurter, bort fra sine lovnader og kommer med 3 mill. kr for å samle alle utredningene som ligger i arkiv. Det blir det ikke bredbånd til alle av.

Til slutt vil jeg ta opp alle de forslag som Fremskrittspartiet står bak, som står i innstillingen, og det forslag som er omdelt i salen.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp de forslagene som han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Torstein Rudihagen (A) [10:20:05]: Eg håper Sandberg ser, for det er kanskje han som har gløymt att brillene sine her.

Representanten Sandberg seier at dei andre partia påstår at Framstegspartiets forslag er urealistisk. Samtidig seier han at dei vil satse på jernbanen, men at dei vil ta bort subsidieringa av dei ulønnsame banestrekningane. Dette viser nettopp at det er urealistisk det som Framstegspartiet her legg fram. Dei skal satse på veg. Men viss ein ser på budsjettforslaget for jernbanen, føreslår dei ein reduksjon på ca. 2 milliardar kr. Dei skal ta bort 800 mill. kr som skal gå til kjøp av ulønnsam transport. Det vil i praksis medføre fullstendig kaos på dei vegane som representanten Sandberg ønskjer å byggje ut. I Oslo, t.d., vil

dette bety at intercitytriangelet – regiontoga og lokaltoga – truleg blir lagt ned. Da må eg gjere merksam på at til og frå Oslo blir det kvar dag frakta 120 000 passasjerar med toget. Viss heile dette togtilbodet blir fjerna, vil det truleg bety 100 000 personbilar ekstra inn og ut av Oslo kvar dag. Korleis skal Framstegspartiet greie å gjennomføre denne politikken?

Per Sandberg (FrP) [10:21:24]: Brillene er i god behold, så det må være noen som tidligere har løpt fra sine «sjåglass». Dessuten ser Fremskrittspartiet både med og uten briller. Derfor er det altså realistisk det vi legger fram.

Hvis Rudihagen hadde hørt på det jeg sa i mitt hovedinnlegg, ville han ha hørt at jeg sa nettopp det han etterlyste. For å unngå kaos i Oslo ønsker vi at jernbanen skal satse der, satse der hvor det er samfunnsøkonomisk tjenlig. Men det nytter ikke å legge inn midler til jernbane og tro at en løser problemene i Troms, Nordland og Finnmark. Hvis ikke det er et budskap som Rudihagen tar innover seg, er det hans utfordring, og ikke Fremskrittspartiets.

Jeg tror jeg var ganske klar og tydelig på at vi ønsker en jernbane i framtiden som skal stå på egne bein, og som skal være samfunnsøkonomisk tjenlig for alle – til og med for jernbanen selv. Men hvis vi skal fortsette på denne måten, at jernbanen skal slåss om midlene i forhold til veg, vil alle sammen være tapere på sikt.

Presidenten: Presidenten har grunn til å tro at det er Stortingets visepresidents briller som ligger her. Presidenten kommer nok til å fjerne dem, slik at vi kan fokusere på transport i stedet for på briller! (Munterhet i salen)

Øyvind Halleraker (H) [10:23:13]: Fremskrittspartiet hevder at de satser sterkere på vegbygging enn noe annet parti. Haken er imidlertid at partiet er imot bompengefinansiering, og støtter prinsipielt ikke denne formen for brukermedvirkning. Nei, partiet foretrekker at vegbygging utelukkende skal finansieres over skatteseddelen.

Sammenholder vi bidraget fra bompengeselskapene til vegbygging i budsjettforslaget for 2006, som er på ca. 3,4 milliarder kr, er dette i størrelsesorden samme beløp som Fremskrittspartiet plusser på med til veg i sitt budsjettforslag og hevder representerer en storsatsing. Poenget er at når Fremskrittspartiet har brukt sine 3,4 milliarder kr til å erstatte bompengeselskapenes anleggsbidrag, er det ikke noe igjen til partiets øvrige satsing. Derfor henger ikke dette i hop.

Hvordan kan Fremskrittspartiet kalle en alternativ finansiering – for det er det det i realiteten er – en storsatsing? Det blir ikke noe mer veg av det.

Per Sandberg (FrP) [10:24:24]: Det blir en massiv satsing på veg med vårt alternative statsbudsjett – 7,5 milliarder kr ekstra til samferdselstiltak og 5,5 milliarder kr til veg.

Jeg vil minne representanten Halleraker om at vi har et forslag som kommer til behandling i denne sal snart, som

gjelder å fjerne alle bomstasjoner – samme prinsipp som vi brukte på Gardermobanen i sin tid. Da er det ikke noe problem, verken for Høyre eller for andre partier, å slutte seg til det forslaget, og da er problemstillingen til Halleraker borte.

Jeg registrerer at Halleraker har stått bak en regjering som fra 2002 til 2005 har økt finansieringen av riksvegutbygging gjennom bompenger med 114 pst. «Brukermedvirkning», sier representanten Halleraker. I utgangspunktet betaler bilistene 50 milliarder kr gjennom bilbruk. Det må være måte på «brukermedvirkning».

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:25:46]: Komiteens leiar var inne på at Noreg burde vore i forkant når det gjaldt transport og kommunikasjon, faktisk i førarsetet, sa Framstegspartiet, i forhold til infrastrukturinvesteringar.

Me som har vore i denne bransjen ei stund, har sett på Framstegspartiets budsjett, og me har sett på dei resultata som dei har klart å få til etter at dei i tre år forhandla med den førre regjeringa om å få pengar til samferdsel – der ein altså burde vera i førarsetet – og det er berre knappar og glansbilete, det er småpengar. Til kvar tid har ein voluminøse budsjett som ein ikkje følgjer opp i praksis når ein forhandlar.

Mitt spørsmål, i og med at Framstegspartiet har gangsyn både med og utan briller, er: Når ein no har ei regjering som faktisk i løpet av 24 dagar klarer å plussa på meir i budsjettet enn Framstegspartiet klarte på tre år, betyr det då at Framstegspartiet ser lysare på framtida med den raud-grøne fleirtalsregjeringa?

Per Sandberg (FrP) [10:27:04]: Nei, jeg gjør nok ikke det! Men jeg synes det er veldig interessant det representanten Langeland tar opp, for SV har nå nettopp gått inn i regjering, og det første de gjør, er å svikte sin satsing på jernbanen med 800 mill. kr i løpet av ett år. – Så jeg tror nok man må rydde og feie for egen dør før en prøver å angripe Fremskrittspartiets satsing på infrastruktur.

Vi innrømmer at det var nærmest håpløst å tvinge på plass ekstra midler til infrastruktur og samferdsel gjennom de forlik vi inngikk med den avgåtte regjering. På enkelte områder fikk vi til 150 mill. kr, 200 mill. kr, 250 mill. kr i forlikene våre, men det er klart at når det samstemte politiske miljøet – utenom Fremskrittspartiet – ikke har noen intensjoner om å satse på infrastruktur, da blir det håpløst.

Det er klart vi håper, vi også, at på et eller annet tidspunkt kommer Fremskrittspartiet i den posisjon som SV har kommet i nå, og da vil det nok sannsynligvis bli helt andre toner og satsinger på infrastruktur – det tør jeg love!

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Torstein Rudihagen (A) [10:28:30]: I Regjeringas politiske plattform frå Soria Moria er det sagt at Regjeringa vil skape ei positiv utvikling over heile landet og derfor auke satsinga på samferdsel.

Samferdsel er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting. Det offentlege har an-

svaret for at det er eit godt og moderne kommunikasjonsnett over heile landet. Dette stiller krav til ei variert satsing og ein differensiert samferdselspolitikk der dei ulike delane til samferdselssektoren blir sett i samanheng.

Regjeringas tilleggproposisjon og innstillinga vi behandlar no, er ei oppfølging av dette. Her er det eit markert lyft i satsinga på samferdsel.

Fleirtalsregjeringa tok over budsjettforslaget frå Bondevik-regjeringa. I løpet av tre veker blir kursen på viktige område lagt om med auka satsing på skule, omsorg og barnehage – område som er veldig viktige for folk flest. Likevel fann fleirtalspartia 460 mill. kr meir til utbygging, drift og vedlikehald av riksveg- og jernbanenettet for 2006 enn det som var forslaget frå Bondevik-regjeringa. Dette viser klart at fleirtalsregjeringa satsar på samferdsel. Sett i forhold til NTP skulle satsinga vore endå større, men det lét seg ikkje gjera no. Bondevik-regjeringas budsjettforslag hadde ikkje lagt fleirtalsvedtaket til grunn – på langt nær. Elles er eit av hovudproblema at Jernbaneverket ikkje hadde fått nok pengar til planlegging, slik at om vi hadde greidd å auke løyvingane til jernbaneutbygging med 1 milliard kr, ville ein ikkje kunne ha utnytta det. Derfor er det svært viktig at vi no aukar planleggingsmidlane for jernbanen med 72 mill. kr. Samla sett får vi ein auke på 182 mill. kr til utbygging, drift og vedlikehald av linjenettet. Det gir m.a. rom for å framskunde prosjektet Lysaker stasjon, framskunde arbeidet med bygging av fjernstyring på Nordlandsbanen og opprusting av skjengangen på Meråkerbanen. Det er verdt å merke seg at regjeringspartia er dei einaste som satsar såpass mykje på jernbanen. Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre kuttar med 75 mill. kr, og Framstegspartiet vil i praksis rasere jernbanetilbodet. Ja, om jernbanen skulle leve med Framstegspartiets budsjetttrammer, ville det òg fått dramatiske konsekvensar for vegtrafikken. Han ville rett og slett ha stoppa opp mange stader dersom person- og godstrafikken skulle over på veg. Det lét seg rett og slett ikkje gjere å byggje nok vegar, iallfall ikkje fort nok, til å ta unna denne trafikken.

Framstegspartiet plussar på budsjettet med over 3 milliardar kr. Likevel greier dei å kutte 95 mill. kr til kollektivtiltak, 1,3 milliardar kr til Jernbaneverket og 800 mill. kr til kjøp av persontransport på tog. Framstegspartiet stod i hop med Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet om satsinga på jernbanen i Nasjonal transportplan, NTP. Det kan vere grunn til å minne om at Framstegspartiet her er milevis unna å oppfylle forslaget sitt i Nasjonal transportplan.

Skal vi løyse samferdselsutfordringane, må vi satse meir på alle sektorar. Fleirtalsregjeringa foreslår ein auke i løyvingane til vegformål på 278 mill. kr. Avstandsulempene skal reduserast for næringslivet, og folk skal oppleve større tryggleik når dei ferdast på vegane. Derfor blir det auka satsing på stamveggar og riksvegnettet elles, på automatisk trafikkontroll og ikkje minst til rassikringa, som ein styrkjer med 50 mill. kr. Rabattordninga på riksvegferjene kan frå 1. mai aukast frå 40 pst. til 45 pst.

I innstillinga går regjeringspartia ut frå at Nasjonal transportplan skal gjennomførast i tråd med Stortingets

vedtak, noko som òg er i samsvar med det som står i Soria Moria-erklæringa. Samtidig blir det streka under at prosjektfinsiering vil vere viktig for samanhengande utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekningar. Regjeringspartia viser til Regjeringas initiativ i denne samanhengen og ønskjer at ei utgreiing når det gjeld prosjektfinsiering, skal gjennomførast så raskt at eit slikt system kan inngå i finansieringa av prosjekt alleie i budsjettet for 2007.

Ingen må tru at prosjekt- eller lånefinansiering aleine løyser utfordringane innan samferdselssektoren. Men meininga er å få til samanhengande, rasjonelle utbyggingar som gir god samfunnsøkonomi. Vi har hatt OPS-prosjekt der privat lånekapital har vore stilt til disposisjon. Vi skal ha ei brei evaluering av OPS-modellen, samtidig vil vi få utgreidd moglegheitene for prosjektfinsiering med statleg kapital. Vi vil finne modellar for finansiering som sikrar lågast mogleg rente og betre moglegheit til å gjere endringar i nedbetalinga, slik at finansieringskostnadene kan haldast så låge som mogleg. I dette ligg det elles ei moglegheit for at Jernbaneverket kan ta opp lån for å bygge ut jernbanestrekningar fortløpande, og dermed mest mogleg rasjonelt. Ei slik lånefinansiering for jernbanen er også ein føresetnad i vedtaket til Nasjonal transportplan. Det kan vere grunn til å minne også Framstegspartiet om dette, sidan dei var med på vedtaket i Nasjonal transportplan om nettopp satsing på jernbane. Men Framstegspartiet viser vel gjennom budsjettet sitt at dei legg jernbanen på eit vinterfrose vatn og ventar på at isen skal forsvinne, slik at jernbanen blir gravlagd.

Eit budsjett handlar om pengar. Men det fortel òg mykje om politikken. I kva retning går han? Kva for verdigrunnlag byggjer ein på? Ein kan fort seie at Bondevik-regjeringa ikkje var nokon suksess for samferdsla – ikkje for veg og ikkje for jernbane. Da dei var ferdige, mangla det 3,45 milliardar kr samanlikna med Nasjonal transportplan for perioden. Men alle har jo sin suksess, ikkje nødvendigvis for Noreg, men for sine ideologiske mål. Den suksessen skal ein innrømme at den førre regjeringa hadde. Bondevik-regjeringas suksess var marknad, liberalisering, konkurranseutsetjing, sal av statleg verksemd og å følgje reine ideologiske mål. Det klarte dei. Det har ført til store omstillingar i norsk samferdsel. Eg kan nemne Flytoget, at produksjonsavdelinga i Statens vegvesen er skild ut og no opererer som alle andre entreprenørselskap, under namnet Mesta. Togtilbodet skulle konkurranseutsetjast. Vedlikehaldet i Jernbaneverket skulle privatiserast eller konkurranseutsetjast. Luftfartsverket blei gjort om til Avinor AS, og Postens einerett blei foreslått avvikla, osv. Det var ikkje eingong tid til å sjå på konsekvensane. Dei noverande regjeringspartia var mot desse omstillingane fordi konkurranseutsetjing eller privatisering ikkje er svaret på alle utfordringane. Ser vi på jernbanen, er NSB på tredjeplass i punktlegskap i Europa, berre slått av Sveits og Finland. På botnen ligg Skottland og England, som har gjennomført konkurranseutsetjing til det yttarste.

I haust blei det òg kjent at Jernbaneverket ved jernbanedirektøren hadde skrive brev til samferdselsministeren om at Jernbaneverket ikkje lenger kunne garantere for sik-

kerheita på den norske jernbanelinja som følgje av vedtaket til den førre regjeringa og Framstegspartiet. No legg fleirtalsregjeringa til grunn at oppgåver som er avgjerande for driftsstabilitet og sikkerheit i jernbanenettet, må drivast i regi av Jernbaneverket. For å sikre effektivisering av Jernbaneverket vil Regjeringa i staden for konkurranseutsetjing fokusere på vidareutvikling av resultat og målstyring i Jernbaneverket. Det vil bli sett konkrete og tydelege krav til etaten med omsyn til måloppnåing, resultat og effektivisering.

Avviklinga av Postens einerett er grunnlagt i eit EU-direktiv, men sjølv EU ville fyrst gjennomføre ei total liberalisering frå 2009 dersom det viser seg at liberaliseringa faktisk fører til betre posttenester for folk og næringsliv. Men den førre regjeringa skulle liberalisere alt frå 2007. Dette er no stoppa, for vi må vere sikre på at vi kan nå våre politiske mål om landsdekkjande formidling av likeverdige posttilbod til same pris og med god kvalitet.

Sjølvsagt må ein forlange at samferdselsbedriftene skal drive effektivt. Når NSB vinn anbodet på Gjøvikbanen, viser det nettopp at dei kan drive effektivt. Dette må departementet rekne med òg på andre område der staten kjøper tenester. Gjennom forhandlingar kan ein oppnå dette. Det blir etter mitt syn gale når konkurranseutsetjing eller privatisering blir gjennomført av ideologiske grunnar. Ein må søkje fornuftige løysingar på utfordringane.

Det har også i dei siste dagane vore mykje fokus på flytrafikken. Fly blir kansellerte, ein stiller spørsmål om flysikkerheita, og det går også gjennom media føre seg ein diskusjon om det er nok flygeleiarar. Det har vore mange omstillingar i norsk luftfart i dei seinare åra, bl.a. i flyselskapa, Avinor og Luftfartstilsynet. Omstillinga og organiseringa av Avinor vil no bli evaluert. Men uavhengig av dette må vi gå ut frå, som vi støtt har gjort, at sikkerheita har prioritet nr. 1, og at Avinor løyser problema med forseinkingar og kanselleringar som dei har ansvar for. Eg er glad for at statsråden også så klart har streka under dette overfor styret i Avinor. Derfor må vi gå ut frå at trafikken fram mot jul blir avvikla på ein god måte.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:38:49]: Veibygging er viktig for folk flest. De store manglene ved dagens veinett registreres daglig med frustrasjon. Det som må til, er sterkere statlig finansiering.

Vi går nå inn i første året i en ny veiplanperiode, og vi går inn i det året med en ny regjering, som vil satse. Satsingen er at vi starter første planåret med etterslep i forhold til planen som Stortinget relativt nylig har behandlet. Satsingen fra den nye regjeringen er at den faktisk sender en regning for veitbygging til brukerne som er dobbelt så stor som sin egen satsing – netto ca. 200 mill. kr i veivedlikehold og veibygging føles som en regning til bilbrukerne – og registreringsavgift og andre avgifter på nesten 400 mill. kr.

Men det som øker, det er inntektene fra bompengeprojektene. Er det dette som er Regjeringens satsing: større

regninger til veibrukerne og flere ekstraskatter når det gjelder private?

Torstein Rudihagen (A) [10:40:19]: Regjeringas satsing er jo det som står i NTP. No har denne regjeringa vore i posisjon i tre veker. I løpet av dei siste fire åra har Framstegspartiet sete både med handa på rattet og foten på bremsepedalen. Og som det er nemnt tidlegare, i løpet av tre budsjettforlik har ein altså greidd å auke tilskotet til samferdsel med ca. 450 mill. kr. I løpet av tre veker har vi greidd, med utgangspunkt i det budsjettet som låg føre frå Bondevik-regjeringa si side, å auke med eit tilsvarende beløp som det Framstegspartiet greidde å få til over dei fire åra. Vi ligg no på etterskot i forhold til det som det burde ha vore i forhold til NTP, det sa eg òg i innlegget mitt, men målet er at NTP skal gjennomførast i løpet av denne perioden.

Når det gjeld vegsektoren, har vi ein oppfylingsgrad no totalt sett på ca. 24 pst. Han burde ha lege på 25 pst., så det blir ei utfordring at ta opp dette i tida framover, men det er ambisjonen.

Trond Helleland (H) [10:41:40]: Representanten Rudihagen skryter av satsingen, at det har blitt en ny kurs på 24 dager. Jeg skal gi ham rett i det. Pengene som var lovd, er jo ikke kommet på bordet – en fjerdedel omtrent. Men kursomlegging, eller bråstopp, har vi fått. Nei til konkurranse for Jernbaneverket, nei til anbud på togstrekninger, lunken holdning til OPS, vurdering av anbud, nei til nødvendig liberalisering av Posten. Her er det bare én vinner, nemlig fagforeningene, mens passasjerene – brukerne – har kommet i annen rekke.

Rudihagen var i sitt innlegg opptatt av at den forrige regjeringen var ideologisk. Det kan jeg være stolt av, at vi er ideologiske, særlig når det gir så gode resultater. Til vei er det 850 mill. kr ekstra i året på grunn av konkurranseutsetting. Hvor mange milliarder ekstra må Torstein Rudihagen bevilge dersom en nå setter bom for all konkurranse for å nå målene i NTP?

Torstein Rudihagen (A) [10:43:01]: Eg sa i mitt innlegg at konkurranse ikkje er svaret på alle utfordringar. Her må ein finne fornuftige løysingar, og enkelte gonger kan jo det med konkurranse vere ei fornuftig løysing. Men konkurranse og effektivisering som ein oppnår gjennom konkurranse, må ein òg kunne greie å gjennomføre og oppnå gjennom effektiviseringstiltak og andre tiltak for samferdselsbedriftene. Her har Regjeringa skissert korleis ein vil gå fram for å få det til, med klar målstyring, med effektivitetskrav. Når det gjeld f.eks. jernbanen og kjøp av transporttenester, går det årleg føre seg forhandling mellom staten og NSB. Her må da staten stille klare krav til effektiviteten og leveransen av dei produkta som staten skal betale for. Det er mange uheldige sider ved å konkurranseutsetje NSB og dele opp NSB i mange forskjellige selskap. Det er stor synergieffekt ved at NSB er eitt selskap og kan nytte materiell og personell om kvarandre. Derfor tapar ein på sikt meir ved konkurranseutsetjing enn det ein vinn.

Jan Sahl (KrF) [10:44:28]: Representanten Rudihagen var inne på Bondevik-regjeringens suksessfaktorer innenfor samferdsel, og han nevnte noen av dem. Han unngår selvfølgelig å nevne de beløpene vi sparte, som var nevnt i forrige replikk.

En nyvinning som kom med Bondevik-regjeringen, var OPS-prosjektene. Det første er gjennomført med stor suksess, så vidt vi kan se. Arbeiderpartiet har vært med på dette, dog under sterk tvil. Vi er helt enige om at etter tre prosjekter skal det evalueres. Et viktig spørsmål er om Arbeiderpartiet vil være med på fortsatt OPS-satsing. Nå har de nemlig funnet opp et nytt navn i Soria Moria-erklæringen: «prosjektfinansiering». Vi har forsøkt å utfordre i komiteen på hva dette er. Vi fikk en viss forklaring i innlegget, men jeg stiller meg spørsmålet om det egentlig bare er et nytt ord, altså Keiserens nye klær. Vil Arbeiderpartiet være med på fortsatt OPS-satsing i framtiden?

Torstein Rudihagen (A) [10:45:46]: Når kontrakten på det siste OPS-prosjektet er på plass, skal vi ha ei brei evaluering. Det har det òg vore semje om i denne salen skal gjerast. Samtidig ønskjer vi å få utgreidd det vi kallar «prosjektfinansiering». Det er riktig som representanten Sahl seier, at det har han fått forklart i komiteen, men eg kan gjenta det. Det går rett og slett ut på at ein stiller kapital til rådvelde for utbyggjar, slik at han kan vere sikker på å få ei rask, rasjonell og føreseieleg gjennomføring av dei ulike prosjekta. Det er det som òg er meininga med OPS, men da er det altså privat lånekapital som blir stilt til disposisjon. Staten har moglegheit til å stille lånekapital til disposisjon på ein billegare måte. Det er jo ingen som er så kredittverdig som staten. Dersom ein går inn og analyserer dei to ulike alternativa, ser ein jo at ein vil få ei langt betre økonomisk styring gjennom statleg kapital, og ein vil få mindre finanskostnader og lågare rente. Det er dette vi vil ha utgreidd som eit alternativ eller ein parallell til OPS.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [10:47:00]: Regjeringen Bondevik II gjennomførte i perioden 2001–2005 en stor satsing på gode samferdselsløsninger for hele landet. Veksten er fordelt på flere transportgrener og var rettet mot mål om bedret framkommelighet og trafikkikkerhet innen transportsektoren, samt mål om å bedre miljøet. Økte samferdselsbevilgninger er også et viktig bidrag for å styrke verdiskaping og sysselsetting rundt i landet.

Konkurranse i samferdselssektoren skal bidra til et bedre tjenestetilbud for brukerne og mer effektiv ressursbruk innenfor transport- og post- og teleområdet.

Konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten til Statens vegvesen er et godt eksempel på det. Omstilling, modernisering og konkurranseutsetting innenfor Vegvesenet gjør at det innen 2008 kan spares rundt 850 mill. kr årlig, noe som gir mer penger å bygge vei for, og mer vei for pengene. Prisene har sunket med mellom 10 og 15 pst. Besparelsen kommer både fra den interne ef-

effektiviseringen i Statens vegvesen og fra konkurranseutsettingen.

Regjeringen Bondevik II økte bevilgningene til veifor-mål i løpet av forrige periode med 25 pst. Veiinvesterin-gene i perioden ble styrket med nesten 20 pst., og Sem-er-klæringens mål for veiinvesteringer er mer enn oppfylt når også de igangsatte OPS-prosjektene regnes med.

Høyre vil føre en politikk som bidrar til et transport-system med høyest mulig grad av sikkerhet og minst mul-ig sårbarhet, bygd på en visjon om at det ikke skal fore-komme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafik-ken – nullvisjonen. Det er gledelig å se at antall drepte i trafikken nå ser ut til å komme ned på det laveste nivået på svært mange år.

Høyre vil spesielt framheve det store behovet for stat-lige midler til rassikringsarbeid. Jeg vil understreke at det ikke kan aksepteres at menneskeliv går tapt i ras. Høyre mener at sikkerheten til dem som bor og ferdes i områder med rasfare, må vektlegges, og fremmer forslag om ytter-ligere økning av bevilgningene til kap. 1320 post 31 Ras-sikring.

Vi er opptatt av flyt i veibyggingen. Oppstartede pro-sjekt må fullføres før nye settes i gang. Som drammenser er jeg glad for at bevilgningene f.eks. til Vegpakke Dram-men er på plass, og også glad for at komiteen bekrefter vi-dere framdrift i tråd med forutsetningene. Dette gjelder flere prosjekt, og det er viktig at vi følger på når vi har startet opp.

Sem-erklæringens mål om en økning for kollektivtrans-porten på mellom 1,5 og 2 milliarder kr er mer enn opp-nådd. I løpet av perioden 2002–2005 har kollektivtrans-porten blitt styrket med over 4 milliarder kr.

Bevilgningene til jernbanefor-mål i forrige stortingspe-riode var større enn noen gang før, med unntak av den ek-straordinære utbyggingen av Gardermobanen. Vi er godt fornøyd med forslagene fra regjeringen Bondevik II om ytterligere styrking med 370 mill. kr av kollektivtranspor-ten i 2006, og at regjeringen Stoltenberg II velger å vide-reføre disse forslagene. Vi støtter forslaget om 50 mill. kr til tiltak for funksjonshemmede gjennom programmet BRA, bevilgninger til T-banering i Oslo og bybane i Ber-gen og ikke minst 150 mill. kr til belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de fem stør-ste byene. Jeg viser til at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i finansinnstillingen i tillegg sammen har gått inn for å øke bevilgningen til belønningsordningen med ytter-ligere 75 mill. kr, totalt 225 mill. kr. Satsingen har allere-de gitt resultater, kollektivtransporten i samtlige storbyer viser vekst i antall passasjerer og/eller reduserte takster.

Vi er fornøyd med at det er avsatt midler til Nordlands-banen, Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Sandnes–Sta-vanger, Brattøra godsterminal og nytt dobbeltspor Kol-botn–Ski, inkludert ombygging av Ski stasjon, i forslaget fra regjeringen Bondevik II. Vi foreslår at det i tillegg til regjeringen Bondevik IIs forslag bevilges ytterligere 50 mill. kr til investeringer i jernbanelinjen. Personlig mer-ker jeg hver dag hva investeringer i jernbanelinjen betyr. Med ny tunnel Asker–Sandvika har jeg opplevd det utro-lige, som jeg ikke har opplevd på ni år, å kjøre inn seks

minutters forsinkelse fra Drammen to dager på rad. Det viser at en ny tunnel faktisk bidrar svært positivt.

Det er skuffende at noe av det første den nye regjerin-gen gjorde, var å stoppe konkurranseutsettingen av Jern-baneverkets drift og vedlikehold. Jeg har tidligere vist til de store innsparinger man har hatt på veisektoren ved bruk av anbud. Det samme kunne man oppnådd i jernba-nesektoren. Det er vel og bra med økte bevilgninger, men dersom man samtidig gjør sitt beste for å unngå konkur-ranse og effektivisering, blir det lite igjen for pengene. Vi er alle enige om at sikkerheten skal ha 1. prioritet, og det er ingenting som tyder på at oppgaver utført av private ivaretar dette på en dårligere måte. Høyre beklager også at Regjeringen nå kutter ut anbud på jernbanestrekninger. Anbudet på Gjøvikbanen gav et klart svar: Passasjerene får et bedre rutetilbud og bedre materiell til en rimeligere pris. Attpåtil var det NSB Anbud som fikk oppdraget. Men dette frister altså ikke til gjentakelse for den nye regjeringen. Nei, da er det bedre å la fagforeningene diktere kursen, heller enn å tenke på passasjerer og forbrukere.

Jeg håper virkelig at Regjeringen nå ikke lar seg friste til å reversere en politikk som stimulerer konkurransen, hever kvaliteten og bedrer tilbudet. Men jeg tviler. Det siste eksempelet er å snu den varslede opphevingen av Pos-tens brevmonopol, selv om Posten selv ønsket liberalise-ringen velkommen for å lære seg å operere i et fritt mar-ked fram til EU oppløser sitt postmonopol i 2009.

Det er viktig å satse på forskning også innenfor sam-ferdsel, og vi er derfor fornøyd med at regjeringen Bonde-vik IIs forslag om en bevilgning på 118,7 mill. kr til sam-ferdselsforskning, noe som er en økning på 18,2 pst. i for-hold til saldert budsjett, også videreføres av regjeringen Stoltenberg.

Sikkerheten skal ha høyeste prioritet i alle deler av luftfarten. En aktiv konkurransepolitikk, fjerning av pas-sasjeravgiften og forbud mot bonusprogrammene i innen-rikstrafikken har bidratt til å gi reisende over hele landet et bedre og rimeligere flytilbud. Norges geografi og spredte bosetting tilsier at staten må sørge for ordninger og tiltak som opprettholder regionale flyruter og flyplas-ser som ikke kan drives på kommersielt grunnlag. De sta-dig tilbakevendende problemene med innstilte avganger og forsinkelser på grunn av manglende bemanning i fly-tårn og kontrollsentraler må opphøre. Jeg er glad for at det nå jobbes med løsninger. Når det gjelder denne problema-tikken og løsningen her, blir det omtrent som med «X-files», du tror det ikke før du ser det. «Take-Off-05» var slagordet for omstillingsprosjektet. Jeg håper virkelig på vegne av alle julepassasjerer at det ikke blir buklanding 2005.

Jeg vil også framheve sjøtransportens viktige rolle som transportgren. Sjøtransport er dominerende i godstrans-porten til og fra utlandet. Det er positivt at det legges til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter med god tilknytning til det landbaserte transportnettet, og at arbeidet for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt for-urensning videreføres.

Høyre forholder seg til de vedtatte rammer og støtter i hovedsak de foreliggende forslag til bevilgninger innen-

for rammesum 18. Vi ønsker imidlertid innenfor de foreliggende rammene å gjøre visse omprioriteringer i forhold til den nye regjeringens forslag.

Jeg har nevnt det før: Vi ønsker å styrke kollektivtransporten i byer og bynære områder ved å øke belønningsordningen. Dette er nødvendig for å styrke kollektivtransportens posisjon, for at kollektivtransporten skal bygges videre ut og gjøres til et reelt alternativ til å kjøre bil. Vi ønsker derfor å styrke denne potten med ytterligere 75 mill. kr.

Vi ønsker også å understreke det store behovet for midler til rassikring. Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre vil vi øke bevilgningene her slik at hele 290,2 mill. kr bevilges til rassikringsarbeid i 2006.

Komiteen har fått nytt navn siden forrige periode. Det er slutt på samferdselskomiteen, nå har vi navnet «transport- og kommunikasjonskomiteen». Jeg regner med at det vil bety mer enn en navneendring. Komiteen har et høyt ambisjonsnivå for bredbåndsutbygging i Norge. Allerede nå er det tilgang til bredbånd i alle landets kommuner. Da går jeg ikke inn på den lite fruktbare debatten om hvor bredt båndet må være for å få navnet bredbånd. I min første periode på Stortinget satt jeg i kulturkomiteen, bl.a. sammen med Per Sandberg, og i arbeidet med digital-TV-meldingen var komiteen i England og så på utviklingen av digitale tjenester og komprimeringsteknologi. Det er utrolig mye mer man får plass til av tjenester på samme båndbredde nå enn man fikk for fem år siden. Teknologien må tas i bruk av det offentlige. Forslaget fra tidligere statsråd Morten Andreas Meyer om «Min Side» er godt, og bør gjennomføres av dagens regjering.

Etterspørselen må styre utviklingen av bredbåndet. Det vil være helt feil at vi her i Stortinget skal sette oss ned og på sviktende grunnlag definere hva båndbredde og tilbud skal være. Jeg er enig i at det offentlige har et ansvar for at alle deler av landet blir dekket, men la ikke dette skje i form av å gi ett selskap privilegier. Jeg er fortsatt usikker på hva Regjeringen ønsker å bruke BaneTele AS til. Det ville være fatalt om ett selskap fikk fortrinn som gjorde at markedet sluttet å fungere. Offentlig sektor derimot må være en krevende kunde, noe som vil stimulere utbyggingen og bredden på båndet.

Det er også positivt at Regjeringen følger opp Nødnettvedtaket. Det er på tide at nødnetten får et sikkert nett som gjør dem i stand til uforstyrret å gjøre jobben sin.

Det nye regjeringen har lovd svært mye når det gjelder bevilgninger til vei og jernbane. Høyre frykter at man har lagt lista så høyt at det blir riv. Når man i tillegg senker ambisjonene om effektivitet og konkurranse, er dette dårlig nytt for brukerne av landets veier og baner.

Jeg tar opp de forslag Høyre står som medforlagsstiller til, og varsler samtidig at Høyre vil støtte forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet, om OPS.

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

Det blir replikkordskifte.

Irene Johansen (A) [10:57:53]: Den forrige regjeringen lovet i Sem-erklæringen 600 mill. kr ekstra hvert år til

veitutbygging. Når status skal gjøres opp, sier representanten at Sem-erklæringen er fulgt opp, mens vår gjennomgang viser at det mangler over 1,1 milliarder kr for å nå disse målene, og det på tross av at man i tre av fire år vedtok budsjettet sammen med veivennlige Fremskrittspartiet. I forliket med Arbeiderpartiet i budsjettet for 2004 bidrog forhandlingene mellom Regjeringen og Arbeiderpartiet til en påplussing på 174 mill. kr til riksveiinvesteringer. Er representanten Helleland glad for de 460 mill. kr ekstra som flertallsregjeringen prioriterte til samferdsel, eller hadde sektoren klart seg godt uten disse pengene, slik regjeringen Bondevik foreslo?

Trond Helleland (H) [10:58:55]: Det ville vel være oppsiktsvekkende om en samferdsels- eller transportpolitiker gikk opp her og sa at han ikke hadde noe ønske om å få økte overføringer verken til vei eller bane, så jeg kan gjerne istemme gleden over de ekstra bevilgningene. Men jeg advarte i innlegget mitt, og det står jeg fast ved: Med den reversering av konkurransepolitikken vi nå ser på område etter område, er jeg dessverre redd for at de ekstra bevilgningene blir borte på veien. Det håper jeg ikke. Jeg håper tvert imot at den nye regjeringen også ser fornuften i å benytte seg av markedet, benytte seg av konkurranse innen veisektoren – der er det ikke varslet noen omlegging, jeg håper heller ikke det kommer – og også innenfor jernbanesektoren er det muligheter.

Når det gjaldt forrige periode, har vi faktisk, dersom en tar med OPS-prosjektene, oppfylt våre målsettinger, det vi skrev i Sem-erklæringen. Det er det ingen andre regjeringer som har gjort før, nemlig å oppfylle løftene man gav på samferdsel. Så har den nye regjeringen lagt lista mye høyere, og derfor blir det tøffere å komme over.

Arne Sortevik (FrP) [11:00:13]: I innstillingen har Høyre gjort forslaget fra avgått Bondevik-regjering til sin satsing på veiinvestering. Den er for liten. Det er et etterlep i forhold til første året i Nasjonal transportplan. Høyre markerer starten på denne perioden ved å bevilge for lite penger til veitutbygging.

Bakteppet for dette er at i de fire årene som nå er gått, også med Høyre i styringen, er det eneste som har økt eksplosivt innen veifinansiering, brukermedvirkning. Innkasserte bompenger ved mange bomprosjekt har altså økt formidabelt, nesten doblet seg, på fire–fem år. Er det fortsatt slik at det eneste grepet Høyre har å komme med når det gjelder å øke finansieringen til nødvendig veiinvestering, er såkalt brukermedvirkning, det som i realiteten er en kjøreskatt, hvor de som allerede skattes dobbelt, skal beskattes for tredje gang?

Trond Helleland (H) [11:01:31]: Jeg registrerer at representanten Sortevik synes vi startet med for lite penger, og at vi markerte starten på en dårlig måte. Jeg vil si at Fremskrittspartiet markerer starten på den nye samferdselsperioden med å ønske alle god jul og godt nyttår, for maken til gjennomgang av veiprojekter som Fremskrittspartiet har i sitt alternative forslag, skal en lete lenge etter. Representanten Halleraker har pekt på at det er en satsing

på vei, hvis en ser på det krone for krone, som tilsvarer omtrent det en vil miste ved å fjerne bompengene.

Representanten fra Fremskrittspartiet har listet opp alle gode prosjekt, og det er veldig fristende å gjøre det. Jeg registrerer at før skulle rv. 7 bli motorvei. Nå er det Haukeli som skal bli motorvei. Jeg har regnet litt på det, og hvis en har en skikkelig motorveistandard, tror jeg det prosjektet alene vil koste 16 milliarder kr å gjennomføre, og da har jeg ikke tatt med verken tunneler eller bruer. Dette er uansvarlig, og jeg håper at Fremskrittspartiet legger om kursen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:02:54]: Representanten Helleland brukte store delar av sitt innlegg til sjølvskryt av Bondevik II sin formidable innsats for infrastruktur og veg- og banebygging i dei siste fire åra. Det er sjølvsagt lovleg. Det skal ein lytta nøye til. Men det som blei litt rart for meg, er at når ein då meiner at dette er så viktig, har ein satsa 460 mill. kr mindre enn det den nye raud-grøne regjeringa har klart på relativt kort tid. På 24 dagar har me klart å auka dette budsjettet som denne regjeringa meiner er så livsviktig for verdiskapinga. Då er det vel slik at det som har vore meir livsviktig for Høgre, nettopp har vore å få til den skatteletten som ein har fått til, og dermed har ein ikkje så mykje pengar til å byggja infrastruktur. Er ein likevel fornøgd med at den raud-grøne regjeringa no legg opp til ein annan politikk enn det Høgre sjølv gjorde?

Trond Helleland (H) [11:04:12]: Jeg svarte på det spørsmålet etter replikken fra Irene Johansen.

Det er mye rart i denne verden. Noe av det rare er at den forrige regjeringen hadde en formidable kollektivsatsing, dobbelt så stor som det vi la opp til i Sem-erklæringen. Hvorfor gjorde et veiparti som Høyre det? Jo, fordi vi ser at det er nødvendig for å avlaste biltrafikken i de store byene. Da finner jeg det litt pussig at Regjeringen, med SV som en tung aktør, med hånd om skattepolitikken osv., ikke prioriterer kollektivtrafikk, f.eks. belønningsordningen, høyere enn den gjør. Her har vi – de tre partiene som satt i regjering – funnet 75 mill. kr som vi kan prioritere til det, innenfor det budsjettet som foreligger. Dette sier altså representanten Langeland nei til. Han har nå blitt talsmann for veier, og det synes jeg er flott. Der skal vi ha mye felles framover.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:05:27]: Ja, no skal det bli veg i vellinga!

Eg er veldig glad for at Høgre presiserer at dei no er sterkt for kollektivtransport og jobbar for det, og bruker dei pengane som denne regjeringa *ikkje* har gjeve i skattelette, nettopp på kollektivtransport. Det er lovande for framtida i den forstand at Høgre då sannsynlegvis vil samarbeida med Regjeringa om å kutta ut den skatteletteprofilen som dei har lagt slik vekt på, og i staden satsa på kollektive og miljøvennlege løysingar, slik denne regjeringa gjer.

SV er svært fornøgd med å vera med i ei fleirtalsregjering som endrar retninga på politikken i Noreg. Det blir mindre høgredarwinisme og meir rettferd og solidaritet. Det er me veldig fornøgde med, og det kjem også fram av politikken. No har me nemleg ei regjering som byggjer politikken sin på føre var-prinsippet. No har me ei regjering som vil gjera Noreg til eit føregangslan i miljøpolitikken, bl.a. ved å redusera klimagassutsleppa. No har me ei regjering som skal stoppa privatiseringa, og som styrker det norske folks eigarskap til så vel naturressursar som til infrastruktur – ei regjering som allereie på nokre få veker har klart å endra kursen for Noreg. Men, lat det vera sagt, me erkjenner sjølvsagt at me har eit stykke veg å gå i forhold til det som står i Soria Moria-erklæringa. Det må til og med eg innrømna.

Med Soria Moria-erklæringa og budsjettet har det norske folk likevel fått vita at me no skal gå i ei anna retning. No blir det meir satsing på miljøvennleg transport. No blir det ei satsing på infrastruktur som gjer at næringslivet i distrikta kan veksa og utvikla seg. Den politiske kursen heiter altså meir fellesskap og rettferd.

På kort tid har den raud-grøne fleirtalsregjeringa klart å styrkja satsinga på samferdsel betydeleg. Me er ikkje heilt der me burde vera, men dette området får altså 460 mill. kr meir enn det Venstre, Kristeleg Folkeparti og Høgre hadde i sitt forslag. Når ein òg veit kor billig Framstegspartiet har vore i forhandlingar med mindretalsregjeringa, veit ein at no har ein fått ei regjering som satsar offensivt på samferdsel i ein heilt annan grad enn det den førre regjeringa gjorde.

Ein må hugsa på at me no får ei offensiv satsing på miljøvennleg kollektivtransport ikkje berre innanfor jernbane, som for SV er veldig viktig, men òg ei heilt anna satsing for å få fleire reisande frå bil og over på buss, bane og båt. SV er svært fornøgd med at det blir slått fast i Soria Moria-erklæringa. Der blir det også slått fast at jernbanen skal få den største satsinga i første delen av perioden. Det vil bli følgt opp i dei kommande budsjetta.

Nettopp på grunn av at me allereie er på etterskot på ein del område fordi me ikkje klarer å retta opp alle dei feila som Bondevik II har gjort i forhold til samferdsel, har dei raud-grøne i transport- og kommunikasjonskomiteen teke opp dette med prosjektfinansiering som står i Soria Moria-erklæringa. Me ønskjer ikkje å behalda den ordninga som høgresida har, der ein satsar på at bankar skal tena gode pengar på å byggja vegar. Me ønskjer heller at staten skal gje oss rimelegare lån, eller andre modelar, som gjer at utgiftene med å finansiera infrastruktur ikkje blir så store som dei blei, og ville blitt, med ein Høgre-dominert politikk. Kva for ein modell me vil velja for denne prosjektfinansieringa, er under utgreiing, men allereie i budsjettet for 2007 kjem ein tilbake til korleis dette skal skje.

Den raud-grøne regjeringa er som sagt eit stykke unna Soria Moria-plattform, og det skulle berre mangla. Ingen kan venta at me på så kort tid skulle ha klart å retta opp alle dei feila som Bondevik II har gjort. Men me er klare til å jobba vidare med utgangspunkt i det løyvingsnivået som me har i dag, for så å auka det i neste runde, slik at

dei måla me har i Soria Moria-erklæringa for samferdsel, skal gje resultat i forhold til dei løyvingane som kjem i neste runde.

Eg vil berre heilt til slutt seia at det at denne nye raud-grøne regjeringa tek klimaproblematikken på alvor på ein heilt annan måte enn den førre, er veldig gledeleg for SV. No får ein ei satsing for å redusera utsleppa, ikkje berre på gasskraftverk, men også innan transportsektoren. Som vår miljøvernminister melde frå Montreal: Der skal Noreg no vera offensiv. Me har innan samferdselspolitikken moglegheitene til å gjera noko aktivt der. Det er SV glad for at Soria Moria-erklæringa følgjer opp, og det skal me stå på for å få til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:10:56]: Det var interessant å høre representanten Langeland si at han var svært fornøyd med hva Regjeringen hadde klart å få til. Spesielt når man vet at SV er opptatt av jernbane, er det interessant å vite at man er fornøyd med et beløp fra 1,1 milliarder kr til ca. 182 mill. kr. Det er jo interessant å vite at SV er såpass godt fornøyd.

Men spørsmålet mitt til SV er: Mener SV at man nå skal legge samfunnsøkonomisk lønnsomhet til grunn når man utvikler jernbane, enten i form av å oppgradere eller utbygge nye typer jernbanestrekninger? Her ligger faktisk både miljø- og sikkerhetsaspektet til grunn for om man bør opprettholde eller bygge ut strekninger, og da kan det være greit å vite om SV faktisk legger samfunnsøkonomisk lønnsomhet til grunn for videre utbygging av nye jernbanestrekninger.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:11:58]: I samferdselspolitikken har ikkje SV alle dei pengane som Framstegspartiet har til vegar. Det er først og fremst vegar Framstegspartiet skal byggja. Det hadde jo vore interessant om Framstegspartiet hadde fått bygd alle desse vegane og lagt ned alle dei togstrekningane dei ønskjer å leggja ned, og sett korleis trafikkbiletet hadde blitt for det norske folket. Eg tippar at ganske mange framstegspartiveljarar i Oslo hadde blitt ganske sinte når dei opplevde den trafikkveksten som dei ville få med Framstegspartiet.

Den raud-grøne regjeringa klarer altså i løpet av 24 dagar å plussa på 460 mill. kr på samferdselsbudsjettet. Framstegspartiet klarte i løpet av tre år å plussa på 450 mill. kr. Det fortel noko om forskjellen på denne raud-grøne regjeringa og Framstegspartiets tyngde. Det bør representanten leggja seg på minne.

Når det gjeld dette med samfunnsøkonomisk lønnsomheit innan kollektivsatsing, er det ei problemstilling som har veldig mange svar. Noko som i dag ikkje er samfunnsøkonomisk lønnsamt, vil vera det i neste runde dersom ein gjer dette på ein skikkeleg måte.

Øyvind Halleraker (H) [11:13:30]: Jeg har litt problemer med å se hvordan SVs fellesskapsjernbane kommer til å se ut, men det får vi kanskje svar på etter hvert. Avkledd politikkers språkbruk og SVs retorikk oppfatter

jeg det slik, etter replikkordskiftet med Helleland, at Langeland tar litt rev i seilene og anerkjenner Bondeviks kollektivsatsing.

Regjeringen forandrer Norge, sier Langeland. Ja, vi registrerer at SV har til dels dramatiske forslag til forandring av det norske samfunnet rett som det er. Men hver gang framstår de som tapere, fordi Stoltenberg må riste dem litt i ørene. Også i dette budsjettkapitlet framstår de som tapere. Det er knapt mulig å spore jernbane- og kollektivsatsing utover Bondeviks budsjettforslag. Er Langeland komfortal med å gå på tap etter tap på SVs kjerneområder?

Eirin Falde hadde her overtatt presidentplassen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:14:38]: Eg får svarea min kollega frå energi- og miljøkomiteen i førre periode med at ja, på klimaområdet, som Høgre burde vera meir oppteke av, har SV faktisk fått til betydelege ting i Soria Moria-erklæringa. Me er veldig fornøyd med den felles-erklæringa me har på dette området, og me er veldig fornøyd med at miljøvernministeren følgjer opp dette i Montreal. Det betyr at me får ei anna satsing på jernbanen, og me har begynt på det.

Dersom Høgre-representanten er villig til å lesa, ser han at det står at me aukar løyvingane, samanlikna med den regjeringa han representerte, med 182 mill. kr på jernbanen. Det er i alle fall noko pengar, ifølgje mitt budsjett. Samtidig gjer me ting innanfor feltet lågutsleppsbilar og får til ei anna satsing der. Me kunne sjølvsagt vore betre på satsing på kollektivtransport i byane. Men alt dette må representanten Halleraker venta på i spenning. Dette blir følgt opp i revidert budsjett og i kommande budsjett. Så han får lesa Soria Moria-erklæringa med forventning og sjå på resultatane når dei kjem.

Jan Sahl (KrF) [11:16:03]: Vi leser Soria Moria-erklæringen med åpne øyne og venter spent på det som skal skje. En ny retning, sa representanten Langeland. Men i hvert fall når det gjelder miljøpolitikken, ser jeg foreløpig ingen endringer og ikke noen ny retning i det samferdselsbudsjettet som den nye regjeringen i all hovedsak stiller seg bak.

Men så til mitt konkrete spørsmål: Hurtigrutemuseet på Stokmarknes har vært et hjertebarne for Kristelig Folkeparti i mange år. Det har det også vært for SV. Men SV har i stor grad stått alene om et forslag som tidligere representant Geir-Ketil Hansen fremmet, om at Hurtigrutemuseet skulle bli et etatsmuseum under Samferdselsdepartementets område. Man skulle sågar gjøre vedtakene før man visste hva prisen var. Jeg ser nå at man har havnet tilbake på det som var Kristelig Folkepartis opprinnelige tanke, at vi skulle få utredet prisen, og så skulle vi komme tilbake til et eventuelt spleiselag når det gjaldt Hurtigrutemuseet. Står SV fortsatt på standpunktet om at vi skal få et etatsmuseum så snart som mulig?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:17:22]: Kristelig Folkeparti ser ikkje den retningsendringa me no har

i norsk politikk. Eg forstår godt at dei ikkje ønskjer å sjå det, men at det skjer, erfarer folk ute. No klarer SV og denne fleirtalsregjeringa å plussa på pengar bl.a. til jernbanen, ei satsing på jernbanen som ikkje er det ho burde vera, men det er altså 182 mill. kr meir enn det Kristeleg Folkeparti klarte å få til. Det er ein annan miljøprofil på denne regjeringa, og det vil ein erfare i åra som kjem.

Til Hurtigrutemuseet. Me hadde ein debatt om det internt i regjeringspartia, men me har ikkje konkludert. Me får no ei ugreiing. Frå storfraksjonens side er me positivt innstilte, men me vil ikkje konkludera på dette med nasjonalt museum på det noverande tidspunktet. Det skal me komma tilbake til. Men både SV og storfraksjonen er opp-tekne av å få sørgja for å få Hurtigrutemuseet på plass. Korleis det skal skje, om det skal skje ved spleiselag, eller kor stor del staten skal ha, må me komma tilbake til seinare.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [11:18:57]: I Kristelig Folkeparti står vi selvfølgelig sammen med våre tidligere regjeringspartnere Høyre og Venstre i budsjettinnstillingen. Vi står samlet, og vi mener Bondevik-regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2006 gir et svært godt grunnlag for året som ligger framfor oss. Bondevik-regjeringen var sterkt opptatt av å styrke kollektivtransporten. Blant annet ble det etablert en belønningsordning for kollektivtransporten i større byområder.

Det er svært viktig for Kristelig Folkeparti å tilrettelegge for at flere kjører kollektivt. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre foreslår derfor et tillegg på ytterligere 75 mill. kr bevilget til denne posten. Vi har sett at satsingen allerede gir resultater: Kollektivtransporten i samtlige storbyer viser vekst i antall passasjerer, og takstene reduseres. Vi er tilfreds med at ordningen nå utvides til også å gjelde Tromsø.

Behovet for midler til rassikring er stort. Hardt vær og kraftig nedbør har denne høsten fart hardt med både land og folk. Vi mener derfor bevilgningen til rassikring må økes ytterligere, og budsjettposten blir på hele 290,2 mill. kr inkludert vår påplussing.

Det må kunne sies at regjeringspartienes valgkamplofter om storsatsing både på vei og bane var løfter vi alle gjerne skulle vært med på å gi. Noen av oss avstod imidlertid fra det fordi vi ikke ønsket å skape forventninger vi visste vi ikke kunne innfri. Erttiden viser at vi hadde rett. Hvor ble det av ekstramilliarden til jernbanen? Den skulle ikke komme i løpet av fireårsperioden, men med en ny, frisk milliard hvert eneste år. Og hvor blir det av løftet i Soria Moria-erklæringen om at den største delen av jernbaneinvesteringen skulle skje i første del av NTP-perioden? Det blir spennende å se hva neste års budsjett bringer. Stoltenberg II-regjeringen har mildt sagt en del å ta igjen.

I Kristelig Folkeparti er vi sikre på at det er uklokt å stanse og delvis reversere vedtatte og igangsatte omstillingsprosesser i Posten Norge AS og i Jernbaneverket.

Når det gjelder liberaliseringen av Posten, gjorde Stortinget sitt vedtak på grunnlag av Postens eget ønske om å stå bedre rustet før åpningen av det europeiske postmarkedet. Posten Norge AS har gjentatte ganger uttrykt ønske om å være i forkant av EU når det gjelder liberalisering. En rekke EU-land har allerede gjennomført avvikling av eneretten på sine postmarkeder. Sverige og Finland åpnet postmarkedene i 1994 og Estland i 2001. Storbritannia, Nederland og Tyskland har meldt at de vil gjennomføre full liberalisering. I tillegg er store deler av det norske postmarkedet allerede åpnet for konkurranse. Det spørs om ikke Regjeringen bare utsetter og forsinket en utvikling som før eller senere må gjennomføres, og i verste fall svekker Postens framtidige konkurranseevne.

Dagens gode kvalitet på posttjenestene skal opprettholdes over hele landet også etter avviklingen av Postens enerett. Tjenestetilbudet i distriktene skal ikke svekkes. Enhetsportoene skal opprettholdes, og hele landet skal sikres likeverdige posttjenester. Alt dette kan sikres gjennom konsesjonsvilkårene. Det går godt for Posten Norge om dagen. Posten har vært igjennom en svært vellykket omstillingsprosess, og det er all grunn til å bekymre seg over ny kurs på dette området.

Sjøtransporten har framtiden foran seg. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å flytte godstransport over fra vei til sjø. Det er derfor viktig at det legges til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter, med god tilknytning til det landbaserte transportnettet. Det er også av stor betydning at arbeidet for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning videreføres.

Jeg vil understreke betydningen av Redningsselskaps arbeid og innsats langs kysten vår. For tiden er det høye bølger og mange skjær i sjøen for Redningsselskapet selv, uten at jeg vil kommentere det nærmere nå. Ikke desto mindre vil jeg gi uttrykk for takknemlighet overfor Redningsselskapet for det viktige beredskaps- og redningsarbeidet som gjøres.

Jeg vil vise til at en samlet komite i innstillingen understreker at Hurtigruta skal være et enhetlig transporttilbud med daglige, helårige seilinger på hele strekningen Bergen–Kirkenes. Hurtigruta er svært viktig for Kyst-Norge, en gigant i reiselivssammenheng, og det skal bli spennende å følge den videre utviklingen i fusjonsplanene mellom de to rederiene OVDS og TFDS.

Den nye trafikksentralen for Nord-Norge i Vardø blir en svært viktig brikke i overvåkingen av trafikken i Barentshavet. Trafikken langs norskekysten med olje fra Nordvest-Russland til Europa er sterkt økende når det gjelder både antall skip og tonnasje, og økningen forventes å fortsette minst like kraftig i årene framover. Det er ingen tvil om at vi trenger en sterk trafikksentral som kan overvåke skipstrafikken i nordområdene.

Bondevik II-regjeringens nordområdemelding satte fokus på de enorme mulighetene for utvikling av vår nordlige landsdel. Vi står foran en ny æra i nord, og god infrastruktur er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse i landsdelen.

Jeg vil spesielt nevne luftfarten og betydningen av et moderne kortbanenett. I mange områder er fly eneste re-

elle alternativ. På slike strekninger må det sikres et tilstrekkelig flytilbud til overkommelige priser.

Stamveien, E6, gjennom de tre nordnorske fylkene har behov for en kraftig oppgradering, særlig gjennom Nordland. Komiteen vil for øvrig få et innblikk i dette når vi i mars skal på befaringsferd i området.

Jeg vil videre nevne noen interessante muligheter for jernbanen i nord. Øst-vest-korridoren, Kina–USA via Narvik, kalt N.E.W., er kanskje det mest spennende jernbaneprosjektet i Norge for tiden. Jeg vil utfordre samferdselsministeren til å ta tak i dette prosjektet og gi det nasjonal status.

Det ble ingen forlengelse av Nordlandsbanen, men vi har fått Arctic Rail Express Oslo–Narvik via Sverige i stedet. Denne vellykkede godsruuten med tog bør nå få sin forlengelse med et nytt jernbanespor Narvik–Tromsø. Det vil være et viktig bidrag i den pågående regionaliseringsdebatten i Nord-Norge. I Finnmark er det et sterkt ønske om å koble seg opp mot det russiske jernbanenettet med en kort, ny banestrekning Kirkenes–Nikel. Det ligger an til en ny æra for jernbanen i nord, og Kristelig Folkeparti vil be samferdselsministeren ta fatt i disse utfordringene.

Kristelig Folkepartis viktigste mål i transportpolitikken er som kjent trafikkikkerhet. Vi vil føre en politikk som bidrar til et transportsystem med høyest mulig grad av sikkerhet og minst mulig sårbarhet, bygd på nullvisjonen. Gode veier er avgjørende for sikkerheten, men også for framkommeligheten, et hensyn som er viktig for både enkeltpersoner og næringsliv. Økte samferdselsbevilgninger er et viktig bidrag for å styrke verdiskapingen og sysselsettingen rundt om i landet. Regjeringen Bondevik II økte i løpet av forrige periode bevilgningene til veiformål med 25 pst. Vi bruker mye penger til veibygging og veivedlikehold i Norge, men mye arbeid gjenstår fortsatt.

Samtidig må hensynet til miljøet holdes fram. Bondevik-regjeringen gjorde miljøvennlig transport til en fane-sak. Vi håper den nye regjeringen følger opp denne profilen. Bevilgningene til jernbaneformål i forrige stortingsperiode var større enn noen gang før. Vi er spent på om vi i den perioden som ligger foran oss, vil få en like stor vekst i jernbanebevilgningene. I så fall må regjeringens partiene komme kraftig på banen ved neste års budsjett.

Agnar Mykle skriver i boken «Lasso rundt fru Luna» at «aldri reiste en nordmann med nattog for sin fornøyelses skyld». Han har kanskje rett i det. Ikke desto mindre er nattogtilbudet viktig som transportalternativ for mange av oss. Kristelig Folkeparti er derfor svært tilfreds med at komiteens flertall i innstillingen går sammen om å be Regjeringen

«vurdere å opprettholde nattogtilbudet på Nordlandsbanen fra Mo i Rana og Mosjøen, samt Sørlandsbanen fra Kristiansand».

Det er et mål at alle husstander og private og offentlige virksomheter skal ha tilgang til et framtidsrettet høyhastighetsnett til lik pris i hele landet. Bredbåndsutbygging er en viktig distriktspolitisk sak, som kan redusere avstandsulempene i vårt langstrakte land. God bredbånddekning gir grunnlag for næringsutvikling og fortsatt bosetting i distriktene. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre legger

til grunn at det er markedsaktørene selv som ut fra tilbud og etterspørsel avgjør takten i bredbåndsutbyggingen, men vi understreker samtidig at det bør ytes statlig støtte til å bygge ut bredbånd der det ikke er mulig for markedet å gjøre det.

For å oppsummere: Kristelig Folkepartis hovedmål med transportpolitikken er å utvikle et sikkert, miljøvennlig og effektivt transportsystem som omfatter hele landet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [11:29:06]: Jeg holdt nesten på å falle av stolen. Maken til satsingen fra Kristelig Folkeparti nå har jeg ikke hørt. Det er nesten så en skulle tro at de er i ferd med å overgå Fremskrittspartiet. Innlegget til Jan Sahl bærer i hvert fall preg av at han nå er kommet i opposisjon. Så jeg vil gjerne ha avklart hvorfor han i løpet av den fireårsperioden som Kristelig Folkeparti har vært i regjering, ikke har gjort jernbane og vei og alt han ramset opp, til satsingsområder, spesielt i Nord-Norge. Det vil jeg gjerne ha en avklaring på, og hvorfor han ser mulighetene nå.

I tillegg vil jeg spørre representanten Jan Sahl om han er fornøyd med den satsingen som Regjeringen har gjort bl.a. på jernbanen og spesielt Nordlandsbanen? Det med sovevogn stod det ikke mye om i stortingsproposisjonen som kom fra Bondevik II-regjeringen. Jeg bare spør.

Jan Sahl (KrF) [11:30:23]: Jeg trodde at representanten Tor-Arne Strøm kom fra Nord-Norge. Så jeg er veldig overrasket over at når vi snakker om Nord-Norgesatsing, er altså Tor-Arne Strøm – nå når han er kommet i posisjon – imot at vi nevner viktige prosjekter som det må være en målsetting både for oss som er i opposisjon, og for Tor-Arne Strøm som er i posisjon, å få gjennomført. Tor-Arne Strøm vet like godt som meg at det har vært et sterkt ønske om å få bygd en jernbanestrekning mellom Kirkenes og Nikel, og representanten Tor-Arne Strøm vet veldig godt at det er et sterkt ønske om å videreføre lenka ARE-toget fra Narvik til Tromsø. Når vi nå skal inn i en regiondebatt, er det etter mitt skjønn et glimrende eksempel på hvordan man kan legge til rette for og knytte sammen en større region i Nord-Norge. Så jeg håper at vi fortsatt kan stå sammen om å jobbe for disse sakene.

Bård Hoksrud (FrP) [11:31:45]: Jeg synes det var veldig interessant å høre på representanten Sahls innlegg, hvor han var svært opptatt av rassikring. Fremskrittspartiet er veldig fornøyd med at representanten fra Kristelig Folkeparti også er opptatt av rassikring. Jeg vil henlede oppmerksomheten og utfordre Sahl på forslag nr. 12 i innstillingen. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av vegger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

Vi håper at dette er et godt forslag som Kristelig Folkeparti vil støtte senere i dag, når vi skal votere i sakens anledning.

Jan Sahl (KrF) [11:32:41]: Jeg takker for rosen for Kristelig Folkepartis engasjement for rassikring. Vi har et felles engasjement med Fremskrittspartiet på det området.

Kristelig Folkeparti har i de to periodene vi har sittet i regjering, jobbet sterkt for å få fram et eget rassikringsprogram. Vi har allerede et rassikringsprogram som vi fra Stortingets side prøver å følge. Kristelig Folkeparti ser derfor ikke behov for at vi nå skal gå en ny runde og gjøre nye prioriteringer, når vi allerede har prioriteringer. Vi har fulgt dem, og de ligger i Nasjonal transportplan. Men at Kristelig Folkeparti skal ha et sterkt engasjement for oppfølging av allerede lagte rassikringsplaner, kan representanten Hoksrud være overbevist om.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:33:48]: Eg registrerer at Kristeleg Folkeparti vel å vera i lomma på Høgre også i denne debatten, trass i at det gav eit visst håp då representanten Sahl begynte å sitera frå Agnar Mykles «Lasso rundt fru Luna». Det er jo kraftig kost. Så eg tenkte at det var ein invitasjon til eit samarbeid med dei raudgrøne, men så valde han å halda på sin vanlege partner.

Mitt spørsmål til Sahl er knytt opp mot kvifor ikkje Bondevik II gjorde mange av dei tinga Sahl no etterlyser. Kvifor rydda han ikkje opp i rassikringsproblematikken? Kvifor rydda han ikkje opp i Hurtigrutemuseet? Kvifor rydda han ikkje opp for at dei funksjonshemma skal ha tilgjenge til jernbanestasjonar? Kvifor rydda han ikkje opp i slepebåtkapasiteten? Kvifor gjorde han ikkje det same med ferjene som me no gjer? I det heile: Kvifor kjeftar han no på oss, når me gjer noko med det dei ikkje gjorde noko med sjolve?

Jan Sahl (KrF) [11:35:05]: For å være i det humoristiske hjørnet får jeg understreke at jeg viste til en togreise som Agnar Mykle gjennomførte, og ikke en hurtigrutereise. Så vidt jeg vet, var det rimelig sammelig det som foregikk, og jeg tror han var alene på den turen. Så det handlet altså om andre bekvemmeligheter på tog.

Ellers vi jeg si at de punktene som her nevnes av representanten Langeland, har Kristelig Folkeparti fokusert på i regjering. Rassikring har vi jobbet med, og vi har fått fram en egen rassikringsplan. Vi har vært opptatt av Hurtigrutemuseet, men vi har innsett at vi måtte ha en utredning på forhånd, før vi kunne gjøre et direktevedtak om et etatsmuseum, som en tidligere representant for SV var inne på. Vi har behandlet meldingen om sikkerhet til sjøs og gitt våre lovnader om hva slags slepebåtkapasitet vi skal ha. Så Kristelig Folkeparti har et sterkt engasjement både i posisjon og i opposisjon for de samme sakene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [11:36:29]: Senterpartiet si samferdselspolitiske talskvinne, Eli Sollied Øveraas, har sjukdomsfråfall i dag. Ho kjem nok sterkt tilbake i neste debatt.

Senterpartiet gjekk til val på tre hovudsaker: Ein offensiv næringspolitikk, inklusiv styrkt samferdsel, gode lo-

kale velferdstilbud og eit lyft for idrett, kultur og frivillig arbeid.

Regjeringa har lagt eit unikt grunnlag for gode lokale velferdstilbud. Alle innbyggjarane vil merka ein styrkt kommuneøkonomi frå 1. januar. Eit lyft for kulturen er på plass. Næringsbudsjettet vart drøfta i går. Det viser gode steg i rett retning. Det same ser vi i dagens innstilling.

Regjeringa har store ambisjonar for modernisering av kommunikasjonane. Ein auke på 460 mill. kr er eit stort og viktig fyrstesteg. Det gir rom for 50 mill. kr meir til rassikring, 200 mill. kr elles til veg, 28 mill. kr til riksvegferjer og 182 mill. kr til jernbane. Budsjettforslaget inneber ei forståing av kva reduksjon av avstandskostnader har å seia for val av buplass. Modernisering av kommunikasjonane er ein føresetnad for ein offensiv distriktspolitikk, for utnytting av naturressursane og for valfridom av buplass. Modernisering av kommunikasjonane er eit «must» for levelege byområde og for å bremsa ei sentralisering som i dag medfører meirkostnader for både by og land.

Senterpartiet har høge ambisjonar for større grep i 2007-budsjettet. Vi er svært fornøgde med måla i Soria Moria-erklæringa for fireårsperioden. Vi trur ei meir langsiktig budsjettering må til for å binda landet betre saman. Regjeringa varslar at rapporten frå Statsbudsjettutvalet om auka langsiktighet i statleg budsjettering skal leggast til grunn for ein gjennomgang av eit mogleg skilje mellom drift og langsiktige investeringar. Det skal utviklast nye styringsreiskap og modellar i den økonomiske politikken nasjonalt og globalt. Statleg budsjett- og økonomistyring må sikra at viktige oppgåver faktisk blir løyste. Prosjektfinansiering skal utgreiast innan 2007. Regjeringa erkjenner at ferjene er vegen for tusenvis av innbyggjarar og for ei lang rekkje nøkkelbedrifter langs kysten. Senterpartiet er oppteke av at ferjeavløysingsmidlar skal inngå i finansieringa av fastlandssamband. Vi har i tur og orden gitt vår støtte til mange lokale initiativ for å ta steget frå kolonnekøyring og nattestengt til bokstaveleg talt fri flyt. Ferjene vil likevel framleis vera vegen for mange. Betre rabattordningar frå 1. mai og utgreiing av om nokre ferjestreknningar kan gjerast gratis, er av stor betydning for mange innbyggjarar og bedrifter som i dag har openberre meirkostnader fordi deira riksveg er ei ferje. Satsing på gassferjer som FoU-prosjekt er framtidsetta miljøpolitikk og investering i kompetanse i eige land.

Så har Regjeringa òg ambisiøse mål for breibandutbygging. Her ligg det svære moglegheiter for næringsetablering og utvikling. Når fellesskapet i si tid kunne få på plass både telefon og fjernsyn for dei fleste, må det vera mogleg å sikra at alle husstendar og private og offentlege verksemdar får tilgang til eit framtidsetta høgastighetsnett i heile landet. No skal Regjeringa bruka 3 mill. kr for å avklara kvar det er nødvendig å gå inn med statlege midlar. Det er eit viktig steg som vert teke no i 2006-budsjettet.

Modernisering av kommunikasjonane inneber både trygg, sikker og punktleg luftfart, styrkt kollektivtilbud på veg og bane og universell utforming, slik at alle kan nytta seg av det, utbetring av hamner og farleier, nye vegpro-

sjekt, utan å oversjå behovet for strøing og vedlikehald, og miljøbevisste ferjeløysingar, landsdekkjande posttilbod og ein felles dugnad for breiband.

Eg trur at vi i denne fireårsperioden skal sjå at der det er vilje, der er det løysingar – der det er vilje, der er det veg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [11:42:06]: Senterpartiet er kjent for å bruke store ord for å sikre sysselsetting og bosetting i distriktene. I en slik sammenheng er veg veldig viktig, da også fylkesveg. Faktisk er det slik at vi har 27 000 km med fylkesveg som i dag er av en elendig standard, og som skaper ekstraavgifter, særlig for næringslivet, store ekstraavgifter for næringslivet og folk flest som bor ute i distriktene.

Fremskrittspartiet har i noen år fokusert på å skaffe til veie midler til en grusvegpakke, først og fremst for å få fast dekke, men også for å få økt bæreevne på fylkesvegene. Jeg er innforstått med at representanten nok vil svare at vi har gitt mer penger til kommunene. Men nå må disse 5,7 milliardene som kommunene har fått i overføringer, snart være oppbrukt. Så mitt spørsmål til representanten er: Vil Senterpartiet, i hvert fall på Stortinget, øve noe trykk på den rød-grønne regjeringen for en økt satsing for å få fast dekke og økt bæreevne på fylkesvegene?

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [11:43:33]: Det er ikkje slik at Senterpartiet stoppar med store ord når det gjeld busetjing og næringsutvikling i distrikta. Det er faktisk slik at Senterpartiet kvar dag er oppteke av å få noko gjennomført for å sikra ein betre distriktsprofil i alt vårt virke, både i Stortinget og ute i fylke og kommunar. Det er ikkje minst difor vi hadde eit sterkt engasjement i heile valkampen for å få på plass fleire midlar til fylke og kommunar. 5,7 milliardar kr er eit fyrste steg. Det skal vera ein opptrappingsplan. Grusvegpakke kan vera éin veg å gå – ja, grusvegpakke kan vera ein måte å løysa dette på. Eg trur det einiskilde fylke faktisk har lagt sine planar som gjer at dei allereie for kommande år har meir pengar til fast dekke.

Vi skal stå saman med Framstegspartiet i eit påtrykk for å sikra pengar og meir fast dekke. Men det er ikkje sikkert spesielle pakkar er løysinga.

Jan Sahl (KrF) [11:45:06]: Kristelig Folkeparti og Senterpartiet har hatt et felles engasjement for Stad skipstunnel. I innstillingen til forrige budsjett skrev Senterpartiets representant:

«Denne medlemen ser det difor som vesentleg at Stad skipstunnel vert sett på som eit nasjonalt prosjekt og handsama i høve til dette.

Denne medlemen vil difor halde fram med arbeidet for å bygge Stad skipstunnel, og set av 10 mill. kroner til vidare planlegging.»

Vi andre hadde satt av bare 5 mill. kr, men det førte jo til at man fikk satt i gang en prosess.

Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har en offensiv merknad til dette i budsjettinnstillingen, der vi ber om at det nå settes fart på arbeidet med å få denne utredningen på bordet, slik at vi kan få tatt stilling til prosjektet. Men regjeringspartiene uteblir. Pussig nok uteblir også Senterpartiet – selv om det ikke er så pussig når de nå er kommet i regjering. Har man endret standpunkt når det gjelder Stad skipstunnel, eller har engasjementet dabbet av etter at man kom i regjering?

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [11:46:28]: Eg var eit augeblikk spent på om det kom nye sitat. Men eg forstår det slik at Sahl held seg til det meir jordnære når han siterer Senterpartiet i den førre budsjettinnstillinga.

Stad skipstunnel er ei viktig sak for Senterpartiet. Det er ei sak som vi synest har teke veldig lang tid, og som har medført den eine utgreiinga etter den andre. Det er bra at det no er eit så sterkt og felles engasjement i Stortinget for å få til ei løysing på denne saka. Eg kjenner ikkje til detaljane i arbeidet til komiteen på dette området, men eg trur det må vera garanti nok i seg sjølv at Senterpartiet no stiller i regjeringa med ein samferdselsminister frå Sogn og Fjordane.

Borghild Tenden (V) [11:47:51]: Stamveinettet i bynære områder er viktig for næringslivet i distriktene. E18 gjennom Akershus har betydelige propper i dette stamveinettet – ja, noen går så langt som til å kalle det «infarkt».

Hva vil Senterpartiet gjøre for framkommeligheten for næringslivet på dette stamveinettet?

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [11:48:31]: Eg skal fyrst berre seia til Jan Sahl at i proposisjonen frå Regjeringa heiter det:

«Spørsmålet om en realisering av Stad skipstunnel vil bli lagt fram for Stortinget i 2006.»

Det skulle då vera unødvendig med andre merknader. Det er òg slik at det er ikkje statsråden frå Sogn og Fjordane som er ansvarleg for denne saka, men statsråden frå Finnmark. Men eg reknar med at det vil vera eit visst påtrykk.

Så til spørsmålet frå Venstre. Eg forstår knapt spørsmålet, kva Senterpartiet vil gjera for at det vert meir framkomeleg på stamvegnettet. Senterpartiet er oppteke av betre stamvegar. Vi er oppteke av det sekundære riksvegnettet, og vi er oppteke av vegnettet elles.

Det er ikkje slik som det synest å vera for Venstre, at det er stamvegane som er vegane. Med den målsetjinga vi har, er det faktisk behov for ei betydeleg auka styrking av alt som heiter vegar.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Borghild Tenden (V) [11:50:06]: Regjeringen Bondevik II gjennomførte en storsatsing på gode samferdselsløsninger for hele landet. Veksten var fordelt på flere transportgrener og rettet mot en bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og målet om å bedre miljøet.

Jeg er særlig tilfreds med at kollektivsatsingen ble styrket med 4 milliarder kr i forhold til nivået i regjeringen Stoltenbergs siste statsbudsjett. Sem-erklæringens mål om en økning til kollektivtransporten på 1,5–2 milliarder kr i forhold til arbeiderpartiregjeringens nivå er dermed mer enn oppnådd.

Jeg vil også minne forsamlingen om at den første stortingsmeldingen om kollektivtrafikk noensinne i Norge ble lagt fram av regjeringen Bondevik II våren 2002.

Bevilgningene til jernbaneforhold i forrige stortingsperiode har vært større enn noen gang. Venstre er godt fornøyd med forslagene fra regjeringen Bondevik II om ytterligere styrking av kollektivtransporten i 2006, og det er bra at regjeringen Stoltenberg velger å videreføre disse forslagene.

Jeg er videre stolt over 50 mill. kr til tiltak for funksjonshemmede gjennom programmet BRA og ikke minst 150 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de fem største byene.

Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har i tillegg i sin finansinnstilling sammen gått inn for å øke bevilgningene til belønningsordningen med ytterligere 75 mill. kr. Satsingen gir resultater. Kollektivtransporten i samtlige storbyer viser vekst i antall passasjerer og/eller reduserte takster.

For Venstre er det viktig å styrke kollektivtransporten i byene og i bynære områder. Frie midler via belønningsordningen er etter Venstres mening et gunstig virkemiddel for å stimulere til samarbeid og gode løsninger for befolkningen.

En suksesshistorie jeg vil trekke fram, er tidligere samferdselsminister Skogsholms innsats for å få den svært viktige Kolsåsbanen i Bærum på skinner – etter en del tautrekking mellom Oslo og Akershus. Kolsåsbanen er viktig for mindre bilbruk og buss på allerede overbelastede veier i Bærum. Incentivmidlene har også vært viktige for de såkalte rullende fortauene i Oslo, noe som medfører mindre bilbruk og mindre stress i hverdagen, i tillegg til elektronisk billettering som et fellesprosjekt mellom bl.a. Oslo og Akershus.

Jeg er fornøyd med at det bl.a. er avsatt midler til Nordlandsbanen, Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger og nytt dobbeltspor Kolbotn–Ski, inkludert ombygging av Ski stasjon i forslaget til Bondevik II.

Venstre vil ha et sterkt fokus på Lysaker stasjon og dobbeltsporet mellom Sandvika og Oslo og mellom Ski og Oslo i tiden framover. Aller helst ville vi ha sett at vi kunne få dobbeltspor helt til Ås, på grunn av storsatsingen til Bondevik II på UMB, med flytting av Veterinærinstituttet og Veterinærhøgskolen.

Presset på veinettet og kollektivtransporten er stort i Akershus på grunn av den store tilflyttingen. Romerike, som er sentralt plassert mellom Oslo og Sverige, vil fortsatt møte framtiden som en av Norges mest hurtigvoksende regioner, med en forventet økning i folketallet på minst 170 000 personer de neste 50 årene. Dette tilsvarer folketallet i Trondheim og vil stille store krav til en bærekraftig utvikling av Romerikes tettsteder og tilhørende infrastruktur, som skal kunne bidra til å skape effektive og mil-

jøvennlige transportårer for gods- og persontransport mellom strategisk plasserte næringsklynger, boligområder og servicesentra. Det er viktig å utnytte hovedstadsområdet sine unike muligheter ved å koordinere transporten på bane og vei, på sjø og i luft.

Jeg beklager sterkt at den nye samferdselsministeren vil stoppe konkurranseutsettingen. Konkurranse i samferdselssektoren bidrar til et bedre tjenestetilbud for brukerne og en mer effektiv ressursbruk innenfor transport-, post- og teleområdet.

Konkurranseutsetting og produksjonsvirksomheten Statens vegvesen er et godt eksempel. Omstilling, modernisering og konkurranseutsetting innenfor Statens vegvesen gjør at det innen 2008 kan spares rundt 850 mill. kr, noe som gir mer penger å bygge vei for. Gjøvikbanen er et annet godt eksempel, der NSB vant anbudet med over 30 pst. bedre tilbud til over 10 pst. lavere pris enn det de selv tok for å kjøre strekningen tidligere. Prosessen med anbudsutsetting på Gjøvikbanen har kostet et par millioner kroner, mens innsparingen var over 10 mill. kr. Jeg er svært spent på hvordan den nye regjeringen vil komme i mål med alle sine løfter, når de nå dessverre vil skru tiden tilbake. Dette beklager jeg sterkt. Det å skyve sikkerheten foran seg som en årsak til reversering er et argument jeg ikke godtar. Samferdselsministeren har hatt en ideologisk fundamentert avgjørelse som fort kan ramme kollektivbrukerne i form av et dårligere kollektivtilbud enn det vi ville ha fått med vårt opplegg.

Vi registrerer at Regjeringen med sitt forslag til bevilgninger til investeringer i linjen for 2006 ikke vil komme til å følge opp Arbeiderpartiets, SVs og Senterpartiets flertallsvedtak i forbindelse med NTP til tross for den sterke kritikken som regjeringen Bondevik II den gang fikk. Det er tydelig at det er langt mellom liv og lære når det kommer til handling og budsjett.

Regjeringen Bondevik II økte i løpet av forrige periode bevilgningene til veiformål med 25 pst. Sem-erklæringens mål for veiinvesteringer er mer enn oppfylt, også når de igangsatte OPS-prosjektene regnes med. Jeg skal være så ærlig overfor Per Sandberg at jeg tar dette med.

Venstre vil føre en politikk som bidrar til et transportsystem med en høyest mulig grad av sikkerhet, den såkalte nullvisjonen. I den forbindelse vil jeg nevne rassikringsarbeidet. Sikkerheten til dem som bor og ferdes i områder med rasfare, må i større grad vektlegges. Derfor ønsker Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre en ytterligere økning i bevilgningene til rassikring enn det Stoltenberg II foreslår. Ett eksempel er Strynefjellsveien, rv. 15. Veien, som er en av de viktigste samferdselsårene mellom øst og vest, var forrige vinter stengt i 21 døgn. Lengste periode var fire dager. Dette er et trafiksikkerhetsproblem og et næringslivsproblem.

For å oppnå gode løsninger er det viktig å samarbeide på tvers av partier. Ett eksempel er det arbeidet som nå legges ned for å få en løsning i forbindelse med Oslopakke 3. En av utfordringene er proppen i stamveisystemet, som jeg stilte et spørsmål om i en replikk til Senterpartiet. Dette koster næringslivet mye penger, og det påfører befolkningen enorme plager i form av støy, støv og for-

urensning. En miljøtunnel her, med gode kollektiv- og framkommelighetsløsninger, vil avhjelpe situasjonen både i nærmiljøet og, som nevnt, som framkommelighetsfaktor.

Til slutt: Satsing på hydrogen og nullutslipp er økt kraftig. Vi brukte i 2005 22,6 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, en økning på 17,6 mill. kr, mer enn en tredobling siden 2001. I det hele synes jeg forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vitner om en helhetlig, framtidsrettet og miljøvennlig samferdselspolitikk, med en sterk satsing på gode kollektivløsninger. I tillegg til de nevnte prosjektene kan Bergensprogrammet og bybanen i Bergen stå som lysende eksempler på Bondevik-regjeringens framtidsrettede samferdsels- og kollektivsatsing.

Helt til slutt vil jeg varsle at Venstre støtter de forslagene som Venstre er medforlagsstiller til – kanskje ikke en stor overraskelse – pluss forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet, om OPS.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Irene Johansen (A) [11:59:12]: Venstre og representanten Tenden har denne høsten vært opptatt av utbyggingen av Lysaker stasjon og tilgjengeligheten for passasjerene ved denne. Utfordringene er bl.a. knyttet til at stasjonen ligger i en kurve, og dette skaper problemer for barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne ved på- og avstigning. Denne interessen fra representanten Tenden er prisverdig, men også bemerkelsesverdig, ettersom planene for denne utbyggingen er godkjent av den forrige regjeringen, hvor Venstre jo hadde samferdselsministeren helt fram til regjeringsskiftet i høst. Det vurderes nå om man skal starte planleggingen på nytt, noe som vil forsinke og fordyre utbyggingen, eller om man skal finne løsninger innenfor de planene som er valgt.

Er representanten Tenden fornøyd med hvordan den forrige regjeringen, ved tidligere samferdselsminister Skogsholm, håndterte denne saken, eller ser representanten at saken kunne vært håndtert annerledes?

Borghild Tenden (V) [12:00:23]: Jeg takker representanten Irene Johansen for dette spørsmålet.

Venstre fokuserer sterkt på Lysaker stasjon, som jeg sa i mitt innlegg. Jeg er veldig glad for at nåværende samferdselsminister viderefører beskjeden til Jernbaneverket om å komme tilbake med en sak før 1. desember 2006.

G u n n O l s e n hadde her tatt over presidentplassen.

Per Sandberg (FrP) [12:01:05]: I Budstikka 1. desember 2005 uttaler representanten Tenden at Fremskrittspartiet driver med mye tøv. Det er fordi vi vil løse alle disse problemene som representanten Tenden tar opp i sitt innlegg. Her har jeg et problem med å forstå budskapet fra representanten.

Men min utfordring til representanten Tenden er: Fremskrittspartiet er, som jeg også var inne på i mitt

hovedinnlegg, ganske enig om at det er store utfordringer i Oslo-Akershus-området, også innenfor det feltet som representanten Tenden var inne på i sitt innlegg. Fremskrittspartiet sysler med tanken om å prøve å ta hovedstaden med omliggende områder ut fra Nasjonal transportplan og behandle denne regionen særskilt, på grunn av de store utfordringene som ligger her, både når det gjelder kollektivdelen og når det gjelder vei.

Er det noe som representanten Tenden og Venstre kunne tenke seg å følge opp sammen med Fremskrittspartiet?

Borghild Tenden (V) [12:02:31]: Jeg takker også for det spørsmålet.

Jeg sa det vel ikke akkurat slik som Per Sandberg sier det her, men jeg sa at Fremskrittspartiet har monopolpenger, de har mye mer penger enn alle andre partier. Det synes jeg rett og slett er veldig trist og dumt. Hadde vi kunnet forholde oss til samme budsjettering, kunne vi ha prioritert innenfor det samme og stått mer samlet.

Men så til spørsmålet: Når det gjelder Oslopakke 3, som jeg forstod representanten spurte etter, jobbes det nå intenst for å få på plass gode løsninger der Oslo og Akershus kan samarbeide. Men da må man jobbe tverrpolitisk og ikke stille seg på sidelinjen, slik jeg dessverre opplever at Fremskrittspartiet ofte gjør.

Svein Gjelseth (A) [12:03:43]: Venstre seier at dei er eit miljøparti. Innanfor samferdselspolitikken er det ein stor og viktig oppgåve å redusere utsleppa. Transportsektoren står for om lag 25 pst. av klimagassutsleppa i Noreg. Derfor er det viktig å overføre mest mogleg av transporten til kollektivtrafikken. Venstre veit, på same måten som Arbeidarpartiet, at ein viktig føresetnad for dette er å ha midlar. Derfor stiller eg meg undrande til at Venstre ikkje er med på merknaden om å opne for å overføre pengar frå bompengeringen i Oslo til den daglege drifta av kollektivtrafikken i same by.

Kvifor er ikkje Venstre med på dette? Er ein mogleg grunn kanskje at Venstre også i denne saka diltar etter det Høgre står for, i samband med Oslopakke 3?

Borghild Tenden (V) [12:04:53]: Jeg takker også for det spørsmålet. Det er slik at når man er i en prosess og samarbeider for å finne gode løsninger, ikke bare mellom partier, men også mellom regioner – altså Oslo og Akershus – vil det være feil av Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti å bryte inn i den prosessen og mene noe veldig sterkt. Det er ikke slik man bygger tillit, det er i hvert fall ikke slik Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre bygger tillit.

Vi skal komme fram til en løsning, og for å gjøre det må man ikke bryte inn i prosessen underveis.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:05:55]: Transport- og kommunikasjonssystemet er viktig for ei god regional utvikling, og er avgjerande for næringsutvikling og busetnad i alle delar av landet vårt. Regjeringa vil ta om-

(Statsråd Navarsete)

syn til breie samfunnsinteresser og sikre politisk styring i samferdselspolitikken.

Soria Moria-erklæringa legg opp til ein offensiv samferdselspolitikk med ei opptrapping av nivået på løyvingane til veg og jernbane. For distrikta inneber ein offensiv samferdselspolitikk ei styrking av vegnettet og ferjetilbodet og å oppretthalde flyruter og flyplassar. Det inneber gode samband mellom alle delar av landet vårt. For byar og bynære område inneber det aller mest eit betra kollektivtilbod, inklusiv jernbane, som er viktig for eit godt bymiljø, mindre utslepp og ei trygg trafikkavvikling.

Regjeringa Bondevik II førte ein samferdselspolitikk der det vart lagt ein-sidedig vekt på konkurranseutsetjing og privatisering på dei fleste områda. Fleirtalsregjeringa har i Soria Moria-erklæringa varsla ny kurs på dette området. Me har allereie m.a. stoppa vidare konkurranseutsetjing av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene i Jernbaneverket, sagt nei til vidare arbeid med konkurranseutsetjing av persontransport med tog og oppheva vedtak om full liberalisering av postmarknaden frå 1. januar 2007. Eg vil understreke at dette ikkje betyr at effektiviseringa av desse tenestene skal stansast, og det vil bli stilt konkrete krav i høve dette.

Regjeringa er ikkje imot bruk av konkurranse der dette er føremålstenleg. Einskilde område eignar seg likevel dårleg for konkurranse. Dette kan vere område som er basale for trafikktryggleiken og område der tenestene vert dårlegare og tilbydde færre når den politiske styringa vert veik. Denne regjeringa ønskjer at folk skal ha tilgang til tenestene der dei bur. Einsidig fokusering på konkurranseutsetjing let seg ikkje foreine med dette målet. Regjeringa er vidare oppteken av å ha dei tilsette med seg i prosessar som går på omstilling og fornying. Me trur på samarbeid og fellesskapsløysingar framfor høgresida si ideologisk baserte tru på at frie marknadskrefter gir gode og likeverdige tilbod til alle. Det gir ikkje automatisk auka samfunnsnytte å spare pengar på staten si hand dersom ein veltar kostnadene over på næringsliv og enkeltpersonar.

Eg er glad for at Regjeringa har fått på plass ei styrking av innsatsen på veg- og jernbaneinfrastrukturen med 460 mill. kr i løpet av dei om lag tre vekene me har hatt på oss til å endre budsjettframlegget frå regjeringa Bondevik II. Regjeringa har med dette teke dei første viktige skritt for å innfri løfta frå Soria Moria-erklæringa når det gjeld auka innsats på veg og jernbane i samsvar med vedtaket i Stortinget ved handsaminga av Nasjonal transportplan.

Tillegget på 50 mill. kr til rassikring er ein auke på om lag 25 pst. samanlikna med regjeringa Bondevik II sitt framlegg. At dei avgåtte regjeringspartia finn å vilje demonstrere ved no i innstillinga å leggje ytterlegare 25 mill. kr oppå dette, kan berre lesast som ein krass kritikk av deira eige budsjettframlegg.

Av tillegget til vegvedlikehald på 75 mill. kr skal 70 mill. kr nyttast til asfaltlegging. Midlane er øyremerkte til asfalt fordi dette området har vore ein salderingspost på vedlikehaldsbudsjettet i fleire år. Det er faktisk slik at sjølv med den påplussinga som fleirtalsregjeringa føretek, vert det ikkje nok til å halde oppe dagens vegstandard. Det

undrar meg at dei tre gamle regjeringspartia vil redusere satsinga på asfaltlegging, når me veit at dette ikkje berre vil føre til ulemper for trafikantane i dag, men òg vil føre til endå større kostnader i framtida.

Trafikktryggleik er eit heilt overordna prinsipp innanfor vegpolitikken. Det er difor særst gledeleg at utviklinga for 2005 viser sterk nedgang i talet på drepne i trafikken. Det gir likevel ingen grunn til å redusere innsatsen, då Regjeringa ønskjer å sjå ein reduksjon òg i åra framover, med nullvisjonen i botnen.

Ferjene er ein viktig del av vegnettet, og utgiftene til dei som brukar ferjene, må reduserast. Framlegget om å heve rabattordningane for sonekort og verdikort frå 40 til 45 pst. er eit første steg i den retninga, og eg er glad for at fleirtalet i komiteen støttar framlegget. Regjeringa vil arbeide aktivt for å betre ferjetenestene langs kysten.

Den førre regjeringa la opp til konkurranseutsetjing av riksvegferjedrifta innan utgangen av 2009. Fleirtalet i komiteen ber om ei vurdering av tempo og organisering av anbudsprosessen, og eg vil kome tilbake til spørsmålet, m.a. i lys av dei krava som følgjer av internasjonalt regelverk. Eg har vidare merka meg at fleirtalet i komiteen ber Regjeringa ut frå miljøomsyn vurdere om riksvegferjene skal erstattast med gassferjer etter kvart som nye strekningsar skal ut på anbod.

Jernbana er ein viktig del av kollektivtransporten og har òg ein viktig funksjon i transporten av gods. I samsvar med Soria Moria-erklæringa legg Regjeringa opp til at jernbana skal vere ei attraktiv og god transportløysing, og eit viktig verkemiddel i arbeidet med å leggje om transporten i meir miljøvenleg lei. For å løyse ut miljøpotensialet som ligg i jernbanetransporten, er det naudsynt med ein betydeleg auke i løyvinga til opprusting av det eksisterande jernbanenettet og til bygging av nye dobbeltspor. Dette gjeld særleg rundt dei største byane for å leggje til rette for auka kollektivtrafikk. Eg er difor nøgd med at Stortinget med dette budsjettet aukar løyvingane til vedlikehald og investeringar av jernbaneinfrastrukturen for 2006 med 182 mill. kr i forhold til framlegget frå Bondevik II-regjeringa.

Eg er vidare glad for at Stortinget støttar Regjeringa sitt ønske om å greie ut prosjektfinsiering for samanhengande utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekningar. Det er viktig at store veg- og jernbaneinvesteringar kan gjennomførast på ein kostnadseffektiv måte, og eg har merka meg at fleirtalet ønskjer ei utgreiing av prosjektfinsiering så raskt at det kan inngå i budsjettet for 2007.

Luftfarten er svært viktig av omsyn til busetnad og næringsliv, både i sentrale stork og i distrikta. Staten sitt kjøp av flyruter gjer det mogleg å halde fram med drift av eit svært finmaska flyrutetilbod i heile landet.

Flytryggleiken er prioritering nummer ein i norsk luftfartspolitik. Det er difor på sin plass at det i budsjettet vert prioritert høgst naudsynte ressursar til Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport. Flyttinga av Luftfartstilsynet til Bodø er inne i eit godt spor. Samferdselsdepartementet er nyleg informert om at flyttinga ser ut til å gå raskare enn rekna med. Dei totale flyttekost-

nadene er uendra, men eg vil gjere merksam på at dei kan kome noko tidlegare enn det som går fram av St.meld. nr. 32 for 2004–2005.

Det har vore mykje merksemd rundt Avinor i den seinare tida, og eg følgjer utviklinga i selskapet nøye. Regjeringspartia varsla i sin politiske plattform at det vil verte gjort ei evaluering av Avinor. Evalueringsarbeidet er no i gang, og eg vil i løpet av 2006 kome attende til Stortinget med resultatata av evalueringa.

Regjeringa ønskjer å oppretthalde og vidareutvikle eit godt posttilbod i heile landet. Regjeringa går difor inn for å utsetje den vedtekne avvikinga av eineretten til Posten. Eit framlegg om dette vil verte lagt fram for Stortinget.

Gode posttenester betyr mykje for folk i heile landet. Eg kan ikkje sjå at ei rask avviking av eineretten vil kome distrikta, privatpersonar og små og mellomstore bedrifter til gode. Eineretten bidreg i dag til å finansiere bedriftsøkonomisk ulønsame posttenester. Det vil vanskeleg kunne gjerast når konkurrentane til Posten kan skumme fløyten av dei lønsame delane av postmarknaden. Den beste måten å sikre gode posttenester i heile landet på, er difor inn-til vidare å halde fast ved ein avgrensa einerett.

Breiband er ein viktig infrastruktur i det moderne norske samfunnet. Bruk av breiband hjelper til med å redusere avstandsulemper og sikrar aktivitet og busetjing. Alle delar av landet må få ta del i den digitale tenesteutviklinga.

Gjennom forvaltninga av Ecom-lova er mi oppgåve å sikre brukarane i heile landet gode, rimelege og framtidretta elektroniske kommunikasjonstenester. Eg er glad for at det er sett av midlar til å finne dei rette tiltaka for dei husstandane og bedriftene som ikkje vil få tilgang til breiband ved ei kommersiell utbygging, og at Stortinget stiller seg bak dette. Det er viktig at me finn fram til løysingar som ikkje skaper uvisse i marknaden og bremsar dei kommersielle selskapa sin iver etter å byggje ut breiband, anten dei er store og landsdekkjande konsern eller mindre lokale og regionale aktørar. Å verkeleggjere den digitale allemannsretten står høgt på mi prioriteringsliste.

Regjeringa ønskjer å føre ein samferdselspolitikk der me ser ulike tiltak i ein heilskap. Marknadsløysingar vil verte nytta der dei gir best resultat. Regjeringa vil bruke større grad av politisk styring der det er naudsynt for å vareta breie samfunnsmessige interesser.

Samferdsel er ein sektor med mykje reiskap i verktøykassa – verktøy som skal brukast målretta til å innfri Regjeringa sine mål for busetnad, næringsutvikling og ressursutnytting i heile landet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [12:15:43]: Jeg registrerer at Senterpartiet er særdeles fornøyd med 20 pst. satsing i forhold til det som de i utgangspunktet hadde lovet velgerne i valgkampen.

Jeg registrerer at statsråden og Regjeringen ønsker å stoppe konkurranseutsettingen – det er slik jeg tolker det. Samtidig sier statsråden at effektiviseringen og rasjonaliseringen skal fortsette. Mitt spørsmål er da: Hvordan skal

man få det til å henge sammen? Skal man kutte på de årlige overføringene?

Jeg vil påstå at statsråden bommer på et helt sentralt poeng her. Konkurransetsetting iverksettes ikke først og fremst for å spare penger, men for å få leverandørene til å yte sitt beste, gi bedre service, mer varierte tjenester og som en konsekvens også besparelser som kan føre til at man styrker tjenestetilbudet.

Mitt spørsmål er: Hvordan kan statsråden måle kvaliteten på tjenestene i de mange sektorene der hun nå ønsker å bevare monopolet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:17:05]: Som eg sa i innlegget mitt, kan konkurranseutsetjing vere gagnleg på enkelte sektorar.

For denne regjeringa er det viktig at me evnar å halde oppe tenestetilbodet over heile landet. Me kan bruke Jernbaneverket som eit døme på korleis me ønskjer å vidareutvikle tenesta utan å halde fram med konkurranseutsetjing. Det er ikkje slik at konkurranse alltid tener samfunnsmessige mål. Konkurranse pressar effektivitet, og konkurranse kan gje innsparingar – ikkje nødvendigvis, men det kan gje det. At ein har konkurranse, inneber at ein må ta det lågaste tilbodet som kjem. Det å satse berre på konkurranseutsetjing kan få følgjer for sikkerheita. Det er det viktigaste elementet for at Regjeringa stansar vidare konkurranseutsetjing i Jernbaneverket. Me skal bruke resultat og målstyring. Me skal setje konkrete og tydelege krav til etaten når det gjeld måloppnåing, resultat og effektivisering. Me skal saman med dei tilsette vidareutvikle Jernbaneverket til å gje effektive og gode tenester til det norske folk.

Trond Helleland (H) [12:18:41]: Den berømte verktøykassa ble nevnt av statsråden i hennes innlegg. Det er riktig at den var velfylt, i hvert fall da statsråden overtok. Men med hurtigtogs fart, eller kanskje bredbåndshastighet, har hun nå begynt å tømme verktøykassa. Hun sier nei til konkurranse på jernbanelinjer og på jernbanestrekninger. Hun sier nei til konkurranse når det gjelder Posten. Hun vil vurdere anbudsutsetting når det gjelder ferjene og organiseringen av Avinor. Isteden sier statsråden at vi skal satse på samarbeid og fellesskapsløsninger, og at de samfunnsmessige mål må settes først. Dette skal da føre til effektivisering.

Ja, det er fine ord. Men kan statsråden gi ett eksempel på at den konkurranseutsettingen vi har hatt i Norge, har gitt svekket sikkerhet, dårligere tilbud og mindre igjen for pengene? Eller er det bare å konstatere at egentlig er det fagforeningene som har fått sitt?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:20:04]: Som eg sa i mitt svar til representanten Sandberg, er det ikkje nødvendigvis slik at konkurranseutsetjing tek vare på dei breie samfunnsmessige måla.

Det finst mange gode eksempel på at ein kan spare pengar. Eg vil halde fram med å bruke Jernbaneverket som døme, for eg trur det er det beste dømet ein har når det gjeld konkurranseutsetjing og den stoppen me har

gjort. Me kan heilt sikkert greie å ta vedlikehaldet på Jernbaneverket sitt materiell til ein lægre pris, men er me då sikre på at me tek vare på sikkerheita? Det er det spørsmålet Regjeringa er oppteken av. Det er òg slik at me ikkje på alle marknader har ein konkurranse som er velutvikla nok til at me verkeleg får utbytte av konkurransen. Derfor vil denne regjeringa på område der det ikkje er ein velutvikla marknad, og der det er risiko i forhold til sikkerheita, behalde tenesta med ei organisering som er innafør fellesskapet sine grenser, der konkurransen ikkje skal rå.

Jan Sahl (KrF) [12:21:42]: Jeg har to spørsmål. For det første er jeg glad for at samferdselsministeren fokuserer sterkt på utviklingen i luftfarten for tiden. Jeg vil spørre ministeren: Hva har hun av konkrete tiltak i lomma for å forsøke å få endret perspektivet fra et flygelederperspektiv til et kundeperspektiv igjen, ikke minst nå som vi går mot juletrafikken, og med den utviklingen som vi tidligere har sett når julen har nærmet seg.

Så har Soria Moria-erklæringen videreført nordområdemeldingens sterke satsing på nordområdene. Utenriksminister Gahr Støre skal ha ros for at han har satt fart på prosessen. Men da inngår også infrastruktursatsing, regner jeg med. Jeg vil spørre, slik som jeg gjorde i mitt hovedinnlegg: Vil samferdselsministeren nå være med på å gi en nasjonal status til en N.E.W.-korridor Kina–USA, via Narvik?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:22:51]: Avinor er organisert i eit AS. Det vart gjort under den førre regjeringa. Det betyr at det er styret og den daglege leiinga som har ansvaret for å sikre at me har eit kundeperspektiv, ikkje eit flygeleiarperspektiv. Eg har i samtalar både med organisasjonane, med den daglege leiinga og ikkje minst med styret – som er det eg kjenner som statsråd – sett klare krav til kva eg forventar. Eg forventar ro i organisasjonen, eg forventar at flya skal gå som dei er oppsette, og eg forventar at det norske folket skal få dei tenestene dei skal ha, når dei skal ha dei. Om ikkje det skjer, må sjølvstendig eg som generalforsamling vurdere kva eg skal gjere med det, men det er klare krav som er stilte til Avinor i den samanhengen.

Når det gjeld det andre spørsmålet, må eg få kome tilbake til det i den vidare planlegginga og prioriteringa i Nasjonal transportplan.

Helge Solum Larsen (V) [12:24:14]: For storbyområdene er det helt nødvendig å få til en best mulig kollektivsatsing dersom man skal få til en best mulig byutvikling. Derfor burde belønningsordningen økes i tråd med det forslaget som er reist fra Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti, men her må vi dessverre bare registrere at regjeringspartiene allerede løper fra sin egen erklæring fra Soria Moria.

For storbyregionen Stavanger–Sandnes er dobbeltsporet på jernbanen en utrolig viktig milepæl i en positiv infrastruktur, og det er derfor positivt at dette følges opp fra Bondevik II. Det er rettet flere henvendelser fra kommu-

nen Stavanger om en mulig forskuttering av deler av dobbeltsporstrekningen, for å sikre en positiv infrastrukturutvikling. Jeg regner med at statsråden kan bidra til at denne type henvendelser besvares positivt fra Jernbaneverket, slik som den tidligere statsråden gjorde.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:25:30]: Satsing på kollektivtrafikk i og omkring dei store byane er viktig for denne regjeringa. Det viser me i våre prioriteringar, og det kjem me òg til å vise i dei vidare prioriteringane me skal gjere når det gjeld kollektivsatsing, og når det gjeld dei midlane som er spesielt øyremerkte til satsing på dei fem største byane.

Når det gjeld forskottering, reknar eg med at det kjem ei sak som eg skal ta stilling til når ho kjem på mitt bord. Eg vil òg minne om at Regjeringa kjem til å setje ned ei gruppe som skal utgreie prosjektfinansiering, nettopp for at me skal få ei god og samanhengande utbygging av veg og bane i heile landet, inkludert dei store byane.

Arne Sortevik (FrP) [12:26:36]: Jeg vil tilbake til Avinor.

Et verktøy som denne regjeringen og denne statsråden har hatt fra dag én, er eierskapsverktøyet i Avinor. Jeg tror verken reisende eller operatører vil finne seg i fortsatte forsinkelser og fortsatt ventetid langt ut i 2006, mens det utredes videre.

Havarikommisjonen har pekt på at omstillingen påvirker flysikkerheten, og det er ikke i positiv retning. Vesentlig for flysikkerheten er tilgang på kvalifisert bemanning som både er til stede og på jobb. Det er et vesentlig språk i virkelighetsoppfatningen i omstillingsprosessen i Avinor, mellom ledelsens oppfatning av bemanning og de ansattes oppfatning av bemanning. Vil statsråden bruke verktøyet sitt som eier, skjære gjennom og få fastlagt, ved å bruke tilsynsmyndighet, hva antallet flygeledere må være for å gi tilfredsstillende flysikkerhet, slik at vi kan komme videre og i alle fall få fastlagt det som partene synes å være totalt uenige om, nemlig hva som må til for å drive norske flyplasser og norsk luftrom?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:28:02]: Det var den førre regjeringa som omgjorde Luftfartsverket til Avinor – til eit AS med eit sjølvstendig styre og ei dagleg leiing som skal syte for den daglege drifta. Eg synest det er viktig at me i denne salen er ryddige når gjeld ansvarsforholdet mellom dei ulike i eit slikt system. Som generalforsamling ser eg til at styret og den daglege leiinga utfører den jobben dei skal gjere. Om dei ikkje gjer det på ein tilfredsstillande måte, må eg gjere grep overfor styret, som er det eg kjenner.

Eg har, som sagt, ein god dialog. Det er ikkje mange av dei nokre og femti dagane denne statsråden har sete i stolen, at ikkje Avinor har vore diskutert. Me har gode prosessar, og eg forventar at dei fører fram til gode resultat for dei som er passasjerar og slik sett kundar av Avinor.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Tor-Arne Strøm (A) [12:29:29]: Den nye regjeringen satser på samferdsel, en økning i forhold til Bondevik II-regjeringen på ca. 0,5 milliarder kr. Det vil jeg kalle at vi er på rett vei. Vi vil skape en positiv utvikling i hele landet og vil derfor øke denne satsingen.

Hovedmålene i samferdselspolitikken skal være økt trafikksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for hele landet.

Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringspolitikk og ressursutnyttelse. Regjeringen Bondevik II førte en samferdselspolitikk med ensidig vektlegging av konkurranse og privatisering på de fleste områder. Flertallsregjeringen er ikke imot konkurranse der dette er hensiktsmessig. Regjeringen tror imidlertid på samarbeid og er opptatt av å sikre at man kan ivareta bredere samfunnsmessige hensyn. Vi ønsker å satse på fellesskapsløsninger framfor høyresidens ideologi om privatisering. En effektiv omorganisering skjer best i dialog med de ansatte.

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at Nasjonal transportplan skal gjennomføres i tråd med Stortingets vedtak. For å nå dette målet vil vi understreke at prosjektfinansiering vil være viktig for en sammenhengende utbygging og modernisering av vei- og jernbanestrekninger, slik Nasjonal transportplan legger opp til.

Jeg er veldig glad for at den rød-grønne regjeringen nå øker midlene til investeringer i linjen for å ta tak i de reelle problemene innenfor norsk jernbane, istedenfor å drive liberalistisk eksperimentering for skattebetalernes regning.

Vi foreslår å øke bevilgningene til investeringer i linjen på 142 mill. kr sammenliknet med Bondevik II-regjeringen. Spesielt er jeg glad for at det skjer positive løft på Nordlandsbanen og Meråkerbanen, som er viktige bidrag til godstrafikken.

Fremskrittspartiet har alltid gått høyt ut på banen i sine årlige alternative budsjettforslag, men partiet har i praksis fått svak uttelling med regjeringen Bondevik II. Det er hyggelig at Fremskrittspartiet ønsker å satse mer på veibygging over hele landet, men partiets ambisjoner savner bakkekontakt når det gjelder omfang og framdrift. Bygging av firefelts motorveier kan ikke være løsningen på alle transportproblemene nær sagt over hele landet. Flertallsregjeringen ser ikke amerikanske transportløsninger som noen god målestokk.

Fremskrittspartiet må ansvarliggjøres for det som har skjedd innen samferdselssektoren den forrige perioden.

Sjøveien er en viktig del av transportpolitikken. Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Ved å tilrettelegge for sjøtransport og gode havner bedrer man muligheten for økt verdiskaping over hele landet. Det er ønskelig at mer transport skal skje sjøveien, da denne er mer miljøvennlig. Skal dette kunne oppnås, må man sikre sjøtransporten konkurransedyktige rammebetingelser. Tiltak som kan bedre sikkerheten i sjøtransporten, skal prioriteres.

I tillegg til satsing på forebyggende arbeid er det viktig å ha en god beredskap når ulykken er ute. En god bered-

skap er nødvendig for å kunne redusere skadeomfanget. Her er det to områder som særlig kan nevnes: oljevernberedskap og Redningsselskapet. Ulykker i forbindelse med sjøtransport av eksempelvis olje vil kunne få alvorlige miljømessige konsekvenser. At oljevernberedskapen styrkes med 12 mill. kr, viser at dette er en prioritert sak. En slepebåtberedskap med rask responstid langs hele kysten vil kunne avverge større ulykker. Vi imøteser en vurdering av denne beredskapen i 2006. Oppgradering av oljeverndepotene og satsing på opplæring innen strandsoneberedskapen vil være viktige bidrag.

Det er også særdeles viktig at det finnes en betryggende beredskap for den omfattende tankskipstrafikken som også i dag går langs kysten og til norske havner. Vi vil også påpeke at det er viktig at Kystverket prioriterer arbeidet med å utvikle den statlige beredskapen for å redusere risikoen for miljøskade på grunn av oljeutslipp og andre stoffer fra skip og vrak.

Vi mener at en viktig forutsetning for beredskapen er at vi besitter den beste kompetansen innen oljevern. I dag er det en økende aktivitet som finner sted i samarbeid mellom NordNorsk Beredskapssenter AS og Norges Brannskole. Vi ser det som naturlig at Norges Brannskole etablerer et tett samarbeid med relevante fagmiljøer, bl.a. NordNorsk Beredskapssenter, med sikte på å oppnå en best mulig opplæring. Oljebransjen har allerede gått inn med egne midler i NordNorsk Beredskapssenter. Vi mener også at Norges Brannskole vil være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskapen. Det er viktig i det videre arbeidet med å styrke kompetansen og opplæringen i oljevern.

Redningsselskapet ivaretar også en viktig rolle i beredskapen i forhold til sjøredning. Det er ønskelig å fortsette dette samarbeidet. Med beklagelse registrerer vi den interne uroen og håper at selskapet er i stand til å skape ro og rydde opp i problemene sine.

Arne Sortevik (FrP) [12:34:40]: Noen ord om norsk luftfart.

Gjennom St.meld. nr. 38 for 1996–97 behandlet Stortinget Norsk luftfartsplan for perioden 1998–2007. Både luftfartens betydning og de store omstillingene vi har hatt og har innenfor luftfarten, gjør etter Fremskrittspartiets mening at det bør utarbeides en ny norsk luftfartsplan. Jeg viser til Fremskrittspartiets forslag, nr. 5.

Enda viktigere er det at dagens utfordringer innenfor norsk luftfart blir løst. Løsningen må ivareta krav om punktlig trafikkavvikling og krav til flysikkerhet.

Når det gjelder punktlig trafikkavvikling, mangler det mye. Nesten daglig blir passasjerer og flyselskaper rammet av store forsinkelser forårsaket av det statlige selskapet Avinor. Flyselskapene påføres store kostnader gjennom stadig tilbakevendende forsinkelser. Reisende påføres også omfattende forsinkelses- og ulempekostnader. Stadige og hyppige situasjoner med forsinkelser er uakseptabelt. Staten er eier, og eier må etter Fremskrittspartiets mening nå gripe inn.

Når det gjelder flysikkerheten, minner jeg om at Stortinget i sine vedtak om omstilling av statlige virksomhet

innenfor luftfarten har vært meget samstemt og meget tydelig på at hensynet til sikkerhet har prioritet gjennom omstillingsarbeidet.

Den omfattende gjennomgangen av flysikkerheten i forbindelse med omstillingsarbeidet innen luftfarten som Havarikommisjonen har utarbeidet og som ble lagt frem i begynnelsen av august, inneholder en omfattende gjennomgang av Avinor. Det er naturlig når selskapet har en nøkkelrolle når det gjelder sikkerhet og trafikkavvikling innen luftfarten i Norge.

Det er med bekymring Fremskrittspartiet har merket seg innholdet i rapporten, der det er hele åtte sikkerhetstiltaksrådninger til Avinor. Det er med bekymring Fremskrittspartiet konstaterer at den manglende samhandling mellom ledelse fortsetter. Fremskrittspartiet viser til Havarikommisjonens rapport, der det står på side 105:

«Det faktum at store grupper av personell med sikkerhetskritiske oppgaver har mistillit til øverste ledelse i Avinor kan i seg selv være en trussel mot flysikkerheten og noe bør gjøres for å rette på dette.»

Fremskrittspartiet har et forslag – ikke for å gå inn i omstillingsprosessen, men rett og slett for å få avklart det viktigste faktagrunnlaget for handling en gang for alle der faktaoppfatningen spriker sterkt, nemlig behovet for bemanning innenfor styring og kontroll av flytrafikken. Forslaget er omdelt i salen og lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gi Luftfartstilsynet i oppdrag omgående å utarbeide en oversikt over nødvendig bemanning innen styring og kontroll av flytrafikken i norsk luftrom for å gi tilfredsstillende flysikkerhet.»

Fremskrittspartiet mener at dette kan gi en nødvendig avklaring av bemanningsbehovet, slik at videre arbeid med å sikre både flysikkerhet og punktlighet i flytrafikken har en avklart dimensjonering. Fremskrittspartiet legger til grunn at alle involverte vil akseptere og respektere en dimensjonering foretatt av den nasjonale tilsynsmyndigheten.

Det er med bekymring Fremskrittspartiet registrerer at Luftfartstilsynet gjenåpner lukkede avvik; det betyr at tilsynsmyndigheten ikke aksepterer Avinors oppfølging av påtalte brudd på sikkerhetsbestemmelser.

Det er med bekymring Fremskrittspartiet registrerer at Avinor ser ut til å fortsette praksisen med ansettelse i lederstillinger med ansvar for flysikkerhet og flytrafikk uten nødvendig godkjenning fra tilsynet, og at avvik «diskuterer» med tilsynsmyndigheten.

Det er med tilfredshet Fremskrittspartiet har merket seg at tilsynsmyndigheten, Luftfartstilsynet, nå er tydelig på banen i forhold til Avinor. Men det er likevel med bekymring vi registrerer det store avviket mellom tilsynets syn på bemanning og Avinors syn på det samme.

Fremskrittspartiet oppfordrer samferdselsministeren – som er generalforsamling i Avinor, som er eier – til kritisk å vurdere om Avinors nåværende ledelse er egnet til å videreføre omstillingsarbeidet i selskapet. Denne regjeringen og denne statsråden har et verktøy som kan brukes i denne saken, og det er eierskapet, som helt og fullt er stat-

lig. Her må statsråden bruke verktøyet, og Fremskrittspartiet oppfordrer til at det gjøres.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A) [12:39:37]: Stortinget har fått et nytt flertall, et flertall som vil ha bedre velferd framfor nye skattelettelser, som vil styrke fellesskapet, som vil ha sterkere statlig engasjement for utvikling av arbeids- og samfunnsliv.

Dette budsjettet viser en ny kurs: velferd framfor skattelette, kraftig styrking av kommunene. Det gir rom for bedre skole, rom for bedre eldretjenester, det blir flere og billigere barnehager, flere kan behandles ved sykehusene, nye tiltak iverksettes for dem som har minst, det iverksettes flere tiltak for å få ned arbeidsledigheten, det blir bedre vilkår for dem som er blitt arbeidsledige, og det blir et løft for kulturen.

Denne prioriteringen av å styrke velferden, spesielt innenfor kommunesektoren, gjør selvfølgelig også at det er mindre rom for satsing på andre områder enn det ville ha vært dersom man ikke hadde valgt en slik prioritering.

Stoltenberg-regjeringen har som ambisjon å skape mer for å ha mer å fordele. Et godt transport- og kommunikasjonstilbud er avgjørende for å sikre tilgang til markedene og for å dekke næringslivets øvrige behov. Derfor vil den nye regjeringen og det nye flertallet ha en sterkere satsing på samferdsel enn det vi så under den forrige regjeringen. Vi ser derfor økte bevilgninger til samferdsel allerede i denne regjeringens første budsjett, selv om det er enighet om at styrking av skole- og eldretjenestene i kommunene måtte gis prioritet i dette første budsjettet.

Samtidig er det viktig å få en mer rasjonell framdrift av prosjektene. Det er derfor viktig at Regjeringen nå skal utrede prosjektfinansiering for sammenhengende utbygging og modernisering av nye vei- og jernbanestrekninger. Dette er ikke et spørsmål om mer eller mindre penger til samferdsel. Den norske statens problem er jo ikke mangel på penger! Utfordringene er derfor at pengene må brukes slik at vi ikke konkurrerer ut arbeidsplasser i konkurranseutsatt næringsliv. Men utfordringene er også å bruke pengene best mulig. Det er åpenbart for de fleste at framdriften av samferdselsinvesteringene ikke er god nok. Derfor blir det alltid en avveining mellom rasjonell framdrift på igangsatte prosjekter kontra viljen til å tilgodese flere prosjekter. Det er denne vurderingen som Regjeringen nå skal gjennomføre, og som vi alle bør imøtesee med interesse.

Mye av debatten om samferdsel rettes mot vei og jernbane. I et land med lang kystlinje hvor mesteparten av godstransporten foregår med båt, og hvor fiskerinæringen må være et nasjonalt satsingsområde, må det legges stor vekt på å styrke vedlikeholdet av sjøveien og øke bevilgningene til fiskerihavner. Jeg ber fiskeriministeren legge stor vekt på å styrke arbeidet for sjøsikkerhet og oljevernberedskap i Barentshavet, bl.a. gjennom utvikling av virksomheten ved den nye trafikksentralen som nå er under utbygging i Vardø.

De nye mulighetene for elektronisk kommunikasjon gjør det mulig å fjerne vesentlige deler av avstandsuløpene i Distrikts-Norge. Men det forutsetter at distriktene

sikres tilgang til telenett med høy hastighet, og det forutsetter at den nye teknologien brukes bevisst til å skape utvikling i distriktene. Hele landet må gis tilbud om tilknytning til høyhastighetstelenett innen utgangen av 2007, slik Regjeringen har lagt til grunn. Finnmark er den eneste delen av landet som ikke er knyttet til et landsdekkende bredbåndnett. Finnmark fylkeskommune har bl.a. i samarbeid med Telenor utviklet et prosjekt som kan bidra til å virkeliggjøre Regjeringens mål om å sikre hele landet tilgang til de nye teknologiske mulighetene. Regjeringen har i sitt grunnlag gjort det klart at det skal brukes offentlige midler for å bidra til å realisere utbygging i områder hvor det kommersielt ikke lar seg gjøre. Dette er åpenbart et slikt tilfelle. Jeg ber derfor fornyelsesministeren og samferdselsministeren medvirke til at dette prosjektet gis en finansiering som gjør det mulig å sikre et slikt likeverdig tilbud over hele landet.

Øyvind Halleraker (H) [12:44:06]: I motsetning til regjeringen Bondevik II har Stoltenberg II-regjeringen, eller de rød-grønne, lagt fram et budsjett som ikke er i tråd med de samme partienes vedtak i NTP. Det var vel heller ikke å vente, når vi vet at kompromisset i NTP-vedtaket var basert på SVs krav knyttet til jernbane med pluss 11 milliarder kr og Fremskrittspartiets krav knyttet til vei med pluss 11 milliarder på den andre siden. Når så de samme to partier har komplementære nedprioriteringer, så måtte det jo gå galt. De tok jo også ganske snart avstand fra hverandre. Men de rød-grønne hadde påtatt seg en klar forpliktelse. I hele valgkampen, i alle sammenhenger, lovet de at NTP-vedtakene skulle oppfylles, om de bare fikk flertallsmakt.

Resultatet ser vi her i dag. Til tross for at man har hatt over et år på seg, kan resultatet bare betegnes – litt uærbødig riktig nok, men meget beskrivende – som et mageplask. For vår ferske samferdselsminister, som på noen områder også har vist lovende takter, må jo dette være en solid nedtur. Men rett skal være rett, en økning, særlig innenfor vegsektoren, er det mulig å få øye på, selv om den er smurt rimelig tynt utover.

Vi i Høyre forholder oss til dette, men omprioriterer sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, slik at vi styrker rassikring med ytterligere 25 mill. kr utover Regjeringens forslag, og styrker den meget vellykkede lønnsordningen for kollektivtrafikk i storbyene, igangsatt av Bondevik, med 75 mill. kr.

Jeg vil framheve den særdeles vellykkede satsing på OPS-løsninger som ble igangsatt av den forrige Stoltenberg-regjeringen etter initiativ av Høyre. Prosjektet Øysand–Thamshavn, senere utvidet til Klett–Bårdshaug, på E39, innfartsvegen til Trondheim, ble det første. Dette prosjektet er nå ferdigstilt, og resultatene så langt viser en langt raskere gjennomføring enn tradisjonelt, og til en lavere kostnad. Det blir spennende å følge evalueringen av dette og de øvrige to OPS-prosjektene som er i gang.

I Høyre er vi opptatt av å utvikle rasjonelle og effektive løsninger som kan bidra til at vi får mer veg for pengene. Uten å foregripe evalueringen vil vi allerede nå tilkjenne at dette ser ut til å være en av flere framtidige løsninger

for å realisere store og sammensatte prosjekter. Vi har imidlertid også sans for Statens vegvesens ønske om å se nærmere på prosjektfinansiering, eller kanskje riktigere sagt prosjektbevilgning, også for tradisjonelt løste prosjekter i Statens vegvesens regi.

Etter den vellykkede etableringen av Mesta vil det selvsagt også her være snakk om anbudsprosesser, og at utenforstående utfører det anleggstekniske. Men en mer helhetlig finansieringsplan vil bedre og føre til mer rasjonelle og antakelig rimeligere løsninger totalt sett også her. Så kan en OPS-løsning med eventuelle forbedringer og justeringer på eksempelvis finansieringssiden bli en kombinasjonsløsning i det enkelte prosjekt.

La meg til slutt trekke fram et punkt fra innstillingen der hele komiteen er enig, nemlig at Fedje skal gjenopprettes som hoveddepot for oljevern. I området Mongstad/Sture trafikkeres nære kystområder med hele 2 500 store tankskipanløp i året, i tillegg til ofte kryssende og annen nærtrafikk. Her er det ikke snakk om at skipene passerer i god avstand fra kysten, men bukseser til og fra kai for lasting og lossing, med den potensielle utslippsfare dette selvsagt innebærer. Det er derfor særdeles gledelig at flertallet i komiteen nå ber Regjeringen komme tilbake med en sak om dette så snart som mulig. Jeg håper at vår fiskeri- og kystminister kan si noe om dette i sitt innlegg.

Statsråd Helga Pedersen [12:49:07]: Kyst-Norge har stor betydning for verdiskapingen i landet. Sjøtransport og havner er derfor en viktig del av transportpolitikken.

Regjeringen vil legge til rette for en sikker sjøtransport langs hele kysten. Dette er viktig for å ivareta et rent havmiljø, som igjen kan danne grunnlag for verdiskaping og bosetting langs kysten. Forebyggende tiltak for å hindre at ulykker til sjøs oppstår, er derfor fortsatt prioritert. Det innebærer satsing på å holde høy kvalitet i den maritime infrastrukturen og i de maritime tjenestene. Videre spiller moderne IKT-systemer som AIS, Automatisk identifiseringssystem, og meldingssystemet «Safe Sea Net» en stadig viktigere rolle for å ivareta sjøsikkerheten. Fortsatt utvikling på dette området har derfor høy prioritet i 2006.

Budsjettet innen beredskap mot akutt forurensing for 2006 innebærer en reell satsing på 12 mill. kr. Regjeringen vil prioritere oppgraderingen av oljeverndepotene og oppfølging av erfaringene etter øvelsen «Barents Rescue» høsten 2005. Hoveddepot på Fedje vil bli vurdert som en del av en samlet plan for oppgradering av hoveddepotene.

Når det gjelder vurderingen av slepebåtbereidskapen, vil Regjeringen komme tilbake til dette i 2006.

Arbeidet med ny trafikksentral i Vardø går etter planen. Det settes av ca. 75 mill. kr til investeringer i 2006. Trafikksentralen for Nord-Norge skal være ferdigstilt i 2007.

Det forventes en økende skipstrafikk langs norskekysten med oljefrakt fra Russland. Jeg er derfor glad for at norske og russiske myndigheter har etablert et godt samarbeid om sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Fiskeri- og kystdepartementet har framforhandlet en intensjonsavtale med russiske myndigheter om et felles meldings- og in-

formasjonssystem. Jeg har i den forbindelse invitert den russiske transportministeren til Norge for å undertegne intensjonsavtalen.

Regjeringen har fått henvendelser fra Frankrike og Storbritannia, nå også fra EU, med oppfordring om fortsatt drift av de norske Loran C-stasjonene også etter 2005. Også russiske myndigheter har henvendt seg til Norge om mulig samarbeid om drift av Loran C. Vi vurderer derfor muligheten for å videreføre en nasjonal drift av de norske Loran C-stasjonene i 2006, i påvente av en avklaring av situasjonen ellers i Europa. Spørsmålet om en slik videreføring er nå under vurdering i Regjeringen, og vi vil komme tilbake til Stortinget på en hensiktsmessig måte så raskt som mulig.

Våren 2004 ble stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for 2006–2015 behandlet av Stortinget. Oppfølging av Nasjonal transportplan vil være prioritert av Regjeringen.

Når det gjelder spørsmålet om realisering av Stad skipstunnel, vil også dette bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2006.

I arbeidet med Nasjonal transportplan ble det gjort en samfunnsøkonomisk vurdering av avgifts- og gebyrstrukturen. Regjeringen vil bygge videre på dette arbeidet i den varslede gjennomgangen av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:52:35]: Jeg har et spørsmål om gjeninnføring av hoveddepot på Fedje.

Statsrådens forgjenger, fra partiet Høyre, sørget for å flytte hoveddepotet fra Fedje til Florø, altså ut av et av Norges mest risikofylte områder når det gjelder tankskipstrafikk. I opposisjon var Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV sammen med Fremskrittspartiet svært kritiske til dette. Men av kritiske merknader er det nå ikke annet tilbake enn at et eventuelt hoveddepot på Fedje

«vil bli vurdert som en del av en samlet plan for oppgraderingen av hoveddepoter».

Poenget er at vi må få tilbake hoveddepotstatus på Fedje, det mest risikoutsatte tankskipsområdet i Norge – ja faktisk i nesten hele Europa.

Er statsråden virkelig i tvil om at dette er et høyrisikoområde? Bør ikke et høyrisikoområde ha et hoveddepot for oljevernberedskap?

Statsråd Helga Pedersen [12:53:50]: Dette er en sak som mange har et engasjement i.

Jeg kan bare gjenta det jeg har sagt, og det som står i proposisjonen, nemlig at vi skal komme tilbake med Fedje-saken i forbindelse med gjennomgangen av oljeverndepoter langs hele kysten.

Øyvind Halleraker (H) [12:54:29]: Jeg vil fortsette der forrige replikant slapp.

Det er riktig at statsråden har skrevet en merknad om dette i sitt budsjettforslag, men komiteen har enstemmig uttalt at vi er bekymret for denne sterke trafikken i Mong-

stad/Sture-området. Komiteen har derfor også i merknadsform bedt om at hoveddepotet for oljeutslipp blir gjenopprettet på Fedje, og bedt Regjeringen om å komme tilbake med en sak om dette så snart som mulig.

Jeg synes ikke statsråden var så klar som man kunne forvente når en enstemmig komitee står bak. Kan statsråden kanskje være litt klarere på hvor snart flertallet skal få et svar på sin merknad?

Statsråd Helga Pedersen [12:55:26]: Jeg vil bare minne om at det ikke er denne regjeringen som har lagt ned depotet på Fedje. Det var det andre som gjorde.

Jeg kan ikke her og nå bevilge penger over bordet, men vi skal komme tilbake med denne saken til Stortinget så raskt som mulig.

Jan Sahl (KrF) [12:55:59]: Jeg er svært enig med fiskeri- og kystministeren i at sjøtransporten er viktig, og ikke minst for det området av landet som vi begge kommer fra.

Men samtidig synes jeg å ha merket det slik ved den nye fiskeriministerens engasjement at det først og fremst blir fiskeri som får oppmerksomhet, og transportdelen av Fiskeridepartementets område får ikke den samme biten av oppmerksomhet.

Jeg tar veldig positivt imot det som ble sagt her, at man skal vurdere en videreføring av Loran C, og jeg vil signalisere at Kristelig Folkeparti vil være med på å støtte dette, hvis man kommer til den konklusjonen.

Men så er det slik at det er lansert en svær nordområdesatsing. Jeg går ut fra at det også skal gi seg utslag når det gjelder Kystdepartementets ansvar langs kysten. Jeg ser at man ønsker å øke bevilgningene til fiskerihavner og styrke vedlikeholdet av sjøvegen.

Jeg vil bare spørre: Kan vi regne med høyere grad av fokusering når det gjelder nordområdene og ferdsele langs kysten i framtiden?

Statsråd Helga Pedersen [12:57:22]: Jeg kan berolige representanten Sahl med at denne regjeringen i høy grad vil ha fokus på oljevernberedskap, sjøtransport og alt det som berører riksvei nr. 1.

Det er klart at i denne sammenhengen vil nordområdene være svært sentralt, ikke minst sett i lys av den økte oljetransporten fra Russland.

Trine Skei Grande (V) [12:58:06]: Kystministeren sier at hun har et engasjement for oljevernberedskap, og hun har også vist engasjementet sitt for fiskeripolitikk.

Men hun er også sjef for havnene og noen av de mest urbane strøkene av dette landet. Utviklingen av noen av de mest urbane bymiljøene i dette landet ligger nettopp i dette havnespørsmålet.

Vi har sett en internasjonal utvikling her. Både London, København, Amsterdam og mange andre storbyer har nå en veldig positiv utvikling av sine «docklands», noe av det samme som Oslo ønsker seg i havneområdet.

Jeg vil gjerne gi kystministeren muligheten til å si noe om sine visjoner for utviklingen av de urbane områdene, sett i forhold til det at hun også er havneminister.

Statsråd Helga Pedersen [12:59:05]: Transportområdet bør ikke være en sektor der man setter by og land opp mot hverandre. Det at det fungerer i distriktene, er viktig for byene, og det at det fungerer i byene, er viktig for distriktene.

Når det gjelder havner, vil denne regjeringen legge til rette for at havnene skal være transportknutepunkter, og vi vil legge til rette for gode intermodale løsninger.

Så vi kommer til å fokusere på både by og land på sjøtransportområdet.

Bård Hoksrud (FrP) [12:59:40]: Oljeberedskap er svært viktig og noe alle sier de er opptatt av. Så får man håpe at det også blir handling. Men det er også viktig med forebygging, og da er dette med merking av farleder vesentlig. For en som kommer fra Grenland, er det noe man er opptatt av. Vi har mye tung sjøtransport som kommer inn i fjorden, og derfor lå utbedring av Brevikstrømmen inne i statsbudsjettet for 2006. Dessverre tok den forrige regjeringen det ut. Det er også fulgt opp fra den regjeringen som er nå.

Spørsmålet mitt til statsråden blir: Hva vil statsråden gjøre for å redusere det kortsiktige behovet på 300–400 mill. kr for å bedre farledene langs kysten? Vil statsråden sørge for å fremskynde utbedringen av Brevikstrømmen – samt innseilingen til Ulvan – som også lå inne i 2006, men som nå er skjøvet ut i tid?

Statsråd Helga Pedersen [13:00:55]: Jeg skulle ønske at Regjeringen hadde like mye penger som det Fremskrittspartiet synes å ha.

Behovene innenfor havner og farleder er veldig store. Fremskrittspartiets svar på dette er å effektivisere innenfor Kystverket og konkurransesutsette. Jeg skulle ønske at Fremskrittspartiet kunne konkretisere hvordan denne effektiviseringen skal skje. Er det lostjenesten man vil fjerne, skal man redusere innsatsen når det gjelder fyr og merketjenester, eller er det andre ting?

Det er ikke morsomt å utsette prosjekter, men Regjeringen og de andre partiene på Stortinget, i motsetning til Fremskrittspartiet, er nødt til å prioritere.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Bård Hoksrud (FrP) [13:01:58]: Vi behandler forslaget til budsjett for 2006 for transport- og kommunikasjonsskomiteens ansvarsområde. Spørsmålet blir om man i det hele tatt kan kalle flertallets forslag til budsjett for en samferdselssatsing, for det var jo en kraftig satsing på samferdsel de tre partiene lovet i Soria Moria-erklæringen. I erklæringen lovet de tre partiene økt satsing på samferdsel i tråd med Stortingets vedtak under behandlingen av Nasjonal transportplan. Men det Regjeringen klarer å komme opp med i første året av planperioden, er kun 460 mill. kr totalt, mens de samme partiene i forbindelse

med Nasjonal transportplan var med på å vedta ca. 2,2 milliarder mer for 2006. I beste fall kan man kalle forslaget for en bitte liten musesatsing, men jeg er redd for at musen blir fornærmet.

I hele valgkampen fløy de rød-grønne partiene fra den ene til den andre debatten og lovet 1 milliard kr mer til vei og over 1 milliard kr mer til bane. Det var dessverre ikke lenge disse løftene var til å stole på, knappe 25 dager. Dette må vel kunne sies å ha vært et av tidens kjappeste løftebrudd fra noen regjering. Men jeg skjønner at mottoet for denne rød-grønne regjeringen er at løfter er én ting, men å holde dem er noe helt annet.

Jeg vil fokusere mye på hva Fremskrittspartiet vil med jernbanen i framtiden. Mange politiske motstandere vil hevde at Fremskrittspartiets jernbanepolitikk vil bety slutten for jernbanen. Men dette er påstander som i sin helhet bygger på fordommer og manglende tro på jernbanesektoren.

Fremskrittspartiet er tilhenger av – og ønsker – å ha en sterk og konkurransedyktig jernbane, men for at man skal få til dette, må jernbanen klare å konkurrere på like vilkår som konkurrentene i markedet. Med Fremskrittspartiets politikk er det klart at jernbanen må være villig til å omstille seg, og det må fokuseres på at man selvfølgelig skal fortsette å drive jernbane på de strekninger hvor dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og ikke være som nå, at man for enhver pris også ønsker å opprettholde tilbudet på de strekningene der det ikke er kundegrunnlag, og hvor det heller ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å drive.

I de siste årene har det også blitt foretatt en rekke utredninger for å finne ut hvilke strekninger som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og hvilke som ikke er det. Det er da viktig å ha med seg at dette er viktige momenter som Fremskrittspartiet legger stor vekt på i sin prioritering av hvilke jernbanestrekninger som man fortsatt skal drive jernbane på. Jeg er også overbevist om at den eneste garantien for at jernbanen skal overleve i framtiden, er at man legger dette til grunn og sørger for å utvikle de strekningene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og eventuelt legge ned de ulønnsomme strekningene som svekker NSB og andre aktører som opererer på jernbanelinnet i Norge.

Regjeringen har også med umiddelbar virkning stoppet konkurransesutsettingen i jernbanesektoren. Det blir hevdet at konkurranse vil gå ut over sikkerheten, og at det vil svekke selskapet. I den forbindelse er det viktig å ha med seg at NSB aldri har levert bedre resultater, og vi ser at kundene er på vei tilbake til jernbanen. Da er Fremskrittspartiet redd for at den nye linjen som Regjeringen nå legger opp til, kan være med på å stoppe den svært positive utviklingen vi har opplevd. Dersom man fortsetter den nåværende politikken, vil det være den sikreste veien mot undergang for jernbanen i Norge.

Jeg må også til slutt komme litt innom den minimale veisatsingen som Regjeringen legger opp til i 2006.

Jeg er svært bekymret for ulykkesutviklingen i Buskerud, Oppland og Telemark. Dette er de tre fylkene som dessverre har en negativ ulykkesutvikling. Jeg er derfor svært bekymret over at Regjeringen ikke har valgt å foku-

sere spesielt mye på disse tre fylkene. For Telemarks del er statistikken svært skremmende med 17 drepte i trafikken til nå i år, mot seks i hele fjor. Bare på en tre-fire kilometers strekning på E18 gjennom Bamble i Telemark har tre mennesker blitt drept, og mange er skadd på den samme strekningen. Jeg synes det derfor er beklagelig at det politiske flertallet ikke har villet være med på å sørge for at man fokuserer ekstra på en del av de strekningene som har hatt en slik voldsom negativ utvikling. For Fremskrittspartiet er det viktig å prioritere utbygging av veinettet for å redusere antallet ulykker. Her vil jeg spesielt peke på nye E18 i nordre Vestfold, hvor ulykkene etter åpningen av ny firefelts vei ble redusert til et minimum. Dette viser med all tydelighet at en skikkelig satsing på bygging av noen nye og skikkelige veier reduserer antallet ulykker til et minimum.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Irene Johansen (A) [13:06:19]: Gode kommunikasjoner på kryss og tvers av landet vårt og over landegrensene er helt grunnleggende for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Det moderne samfunnet krever rask og pålitelig person- og godstransport og post-, IT- og teletjenester. Transportsystemet skal sikre god framkommelighet for alle grupper i samfunnet, samtidig som miljø og trafikksikkerhet skal ivaretas. Dette krever en variert satsing og en differensiert transport- og kommunikasjonspolitikk som kan løse de ulike utfordringene vi har i landet vårt.

Flertallsregjeringen er i gang med å gjennomføre sin satsing i sitt tilleggsforslag til statsbudsjett. Her har Regjeringen funnet rom for å øke rammene til samferdsel med 462 mill. kr utover regjeringen Bondeviks forslag til samferdselsbudsjett. Dette viser en vilje til å ta folks hverdag på alvor og tilrettelegge for en positiv utvikling i hele landet.

Flertallsregjeringen viderefører i hovedsak drifts-, vedlikeholds- og investeringsprosjektene på vei og jernbane som regjeringen Bondevik har lagt til grunn i sitt forslag. I tillegg er det også funnet rom for en økning som gir en langt bedre oppfølgingsgrad av NTP enn Bondevik-regjeringens forslag. Dette bør gi grunnlag for et bredt flertall for flertallsregjeringens forslag her i Stortinget i dag.

Arbeiderpartiet skulle gjerne sett at oppfølgingsgraden for NTP var enda høyere, men med det utgangspunktet som lå der fra regjeringen Bondevik, er 462 mill. kr mer en offensiv satsing på samferdsel i 2006.

Et viktig virkemiddel for å nå målsettingen om økt satsing på samferdsel i perioden er å få til en prosjektfinansieringsordning som bidrar til mer forutsigbare og sammenhengende utbyggingsprosjekter på vei og jernbane.

Regjeringen Bondeviks politikk for konkurranseutsetting og privatisering av drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bærer mer preg av ideologisk overbevisning enn av innsikt i og forståelse for kravet til jernbanefaglig kompetanse for å utføre og ivareta disse oppgavene. Dens politikk på området viser også en manglende innsikt i at

det ikke var et marked som stod klart til å overta disse oppgavene da Jernbaneverket ble pålagt omstillingen av Bondevik-regjeringen – tvert imot. Etter å ha gjennomført en omstilling og oppsigelse av 280 ansatte ble det klart at nedbemanningen hadde ført til at Jernbaneverket hadde mistet mye av sin kjernekompetanse på drift og vedlikehold – en kompetanse de egentlig hadde behov for også i det videre, for å kunne gjøre gode bestillinger i et eventuelt marked og følge opp og kontrollere bestillingen. Dette kunne blitt katastrofalt i forhold til krav til driftsstabilitet i togtrafikken og kravene til at sikkerheten på jernbanen blir ivaretatt.

Jernbanedirektøren ropte imidlertid varsko, og omstillingen ble midlertidig stoppet. Dette viser at også regjeringen Bondevik forstod alvoret i situasjonen. Denne mislykkede omstillingen viser med all tydelighet at konkurranseutsetting og privatisering av offentlig sektor er gjennomføring av de borgerlige partienes ideologiske overbevisning, og ikke kun effektivisering og modernisering, som det hevdes. Jeg spør meg om det er noe av det samme vi ser konturene av i regjeringen Bondeviks omstilling av Avinor.

Jeg er glad på vegne av alle brukere av jernbanen at flertallsregjeringen nå har stoppet konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene for godt, og i stedet fokusert på videreutvikling av resultat- og målstyring og effektivisering av Jernbaneverket.

Når flertallsregjeringen sier den vil legge til rette for å ta hele landet i bruk, innebærer det også en satsing på å fjerne de digitale klasseskillene vi har i landet vårt og innføre en digital allemannsrett. Mange steder, også sentrale deler av Østlandet – for dem som tror at dette kun dreier seg om de dype daler og høye fjell – har ikke tilgang til såkalt bredbåndstilknytning. For å stimulere til en raskere utbyggingstakt, og for å bidra til utbygging der kommersielle aktører ikke satser, mener flertallsregjeringen at det offentlige må bidra økonomisk. I 2006 er det avsatt 3 mill. kr for å kartlegge status i forhold til bredbåndsutbyggingen i Norge. Målsettingen er at hele landet skal ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett til lik pris innen utgangen av 2007. Utbygging av et framtidrettet høyhastighetsnett til hele landet legger godt til rette for regional utvikling og for å ivareta og utvikle lokalt næringsliv.

Det er i denne sammenheng viktig også å peke på at det enkelte steder i landet skjer en parallell utbygging av nett som til dels konkurrerer med hverandre, og som er leverandøruavhengige, mens det andre steder i landet ikke blir bygget ut raskt nok. Arbeiderpartiet mener det her er behov for i større grad enn hittil å se de forskjellige utbyggingsene i sammenheng. I stedet for at det bygges ut parallelle nett i sentrale strøk, bør vi stimulere til utbygging av leverandøruavhengige høyhastighetsnett i hele landet og bruk av de eksisterende nett.

Flertallsregjeringens budsjett gir en god start også på satsingen videre på transport og kommunikasjon.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:11:40]: Bruken av IKT, informasjons- og kommunikasjonsteknologi, spelar ei stadig viktigare rolle for å skape eit velferdssamfunn

med tryggleik og framgang for innbyggjarane og auka konkurransevne for næringslivet – og ikkje minst i arbeidet med å fornye offentleg sektor. Forankring av IKT-politikken gjennom eNorge-planane har røter tilbake til juni 2000, då den første eNorge-planen vart lansert av Stoltenberg I-regjeringa. Fleire versjonar har kome seinare, og den som vi no har, vart lansert av den førre regjeringa i sommar. Denne regjeringa har sagt at vi ynskjer i hovudsak å vidareføre eNorge 2009, som den planen heiter.

Men vi har ambisjonar utover det – det skulle berre mangle. Vi ynskjer på nokre område å ta større og raskare steg enn det den førre regjeringa la opp til, det gjeld t.d. breiband, den digitale allemannsretten og ei styrkt satsing på IKT i skulen.

Regjeringas ambisjon er at Noreg skal vere i fremste rekkje og vere ein kunnskapsnasjon som på ein offensiv måte tek i bruk og hentar ut gevinstar frå bruk av IKT. Det er nødvendig at vi er leiande på IKT. Vi må få til ei styrkt satsing på digital kompetanse og medverknad i befolkninga, i heimen, på skulen og på arbeidsplassen. Vi treng digital inngang med god og enkel tilgang til kulturarven, for å nemne det. Vi må få til ei aktiv og fornya næringsutvikling innanfor IKT som gjer at Noreg er attraktivt som utviklingsarena, noko som òg krev meir aktiv satsing på IKT-forskning.

Vi må gi næringslivet vårt tilgang til offentlege data på rimelige vilkår for å få til ei ny utvikling. Vi må syte for at den teknologiske utviklinga innanfor media og IKT byggjer på opne standardar og universell utforming. Vi treng sameleis å styrkje tilsynet med konkurranse, tryggleik og personar.

Regjeringa meiner at breiband er viktig, og at økonomisk støtte til å stimulere utbygginga er heilt nødvendig om vi skal realisere draumen om den digitale allemannsretten.

I Soria Moria-erklæringa heiter det m.a.

- «– at hele landet skal ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007.
- at det skal ikke være urimelige geografiske prisforskjeller ved tilknytning til bredbåndnett.
- at det skal brukes offentlige midler for å bidra til å realisere utbygging i områder »

der marknaden ikkje er lønsam.

Eg er glad for at ein samla komite er einig med Regjeringa i at på dette området skal vi ha høge ambisjonar.

Eg vil også seie at dette handlar ikkje berre om distriktpolitikk, dette er viktig næringspolitikk. Det er viktig næringspolitikk for at våre bedrifter med høg kompetanse kan ligge i distrikta – men sjølv sagt òg kan ligge i byane – og ha den infrastrukturen dei treng for å vere leiande internasjonalt.

Pr. august 2005 hadde 91 pst. av husstandane tilbod om breiband – ein auke på 10 pst. på eitt år. Det betyr at i dag har over 1,75 millionar husstandar abonnement eller tilbod om å abonnere på breiband til konkurransedyktige vilkår. Det finst ikkje lenger nokon kommune utan dekning. Høykom-ordninga, som fyrst vart skipa for budsjettet 1999, har truleg vore ein avgjerande faktor for den raske veksten som vi har sett i dei siste åra. Høykom har høgste prioritet òg i 2006.

Sjølv om utviklinga har vore positiv, peikar konsultentselskapet Teleplan på at det vil vere omfattande trong for statleg støtte for å nå dekning opptil 100 pst. Eg har difor sett i gang ei utgreiing for å få identifisert kva område som venteleg ikkje vil få marknadsbasert breibandstilbod innan 2007. Som ein del av oppdraget skal det òg bereknast kostnader knytte til ei kostnadseffektiv utbygging av breiband til husstandane, til bedriftene og til offentlege institusjonar. Med kostnadseffektiv utbygging meiner eg at ein for kvart einskilt område vurderer kva for breibandsteknologi som kan gi dei lågaste utbyggingskostnadene. Basert på utbyggingskostnadene for det einskilde området skal det vurderast graden av statleg støtte. Denne rapporten vil vere ferdig medio desember i år. I den grad det er flaksehalsar bakover i transportnettet i særskilde område, må også utgreiinga identifisere desse. Det er spesielt i Finnmark ein har vore oppteken av den problemstillinga.

Når rapporten er ferdig og desse faktorane er kartlagde, skal Regjeringa arbeide med ulike modellar for statleg støtte, slik at vi når målet innan utgangen av 2007.

To ord til slutt om IT-sikkerheit, som er eit vesentleg poeng i forhold til å ta i bruk IKT-sektoren. Riksrevisjonen har kome med ein rapport som seier at arbeidet er prega av mange aktørar og uklåre ansvarsforhold, og få planlagde tiltak er gjennomførte. Regjeringa grip fatt i dette, set i gang eit arbeid for å sjå på det og har fleire tiltak på gang for å betre det som har med IT-sikkerheit å gjere.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:17:09]: Det er interessant å høre statsråden prate fint om hvor viktig det er med bredbånd i alle deler av landet, både fjord og fjell og over alt. Så vet vi at det i hvert fall i ett fylke, Finnmark, er tilnærmet null bredbånddekning. Man kan jo stille seg spørsmål om hvorfor man skal ha en tiltakssone når man ikke har mulighet til å etablere IKT-bedrifter i fylket, fordi man ikke har tilgjengelig bredbånd.

Jeg synes også det er passivt av Regjeringen å foreslå bare 3 mill. kr ekstra til etablering av bredbånd. Fremskrittspartiet har foreslått 20 mill. kr ekstra til Høykom. Vi har også liggende et forslag om å opprette et bredbåndsfond. Jeg er spent på hva statsråden mener. Synes statsråden det er fornuftig, og kan hun tenke seg å støtte opp om et forslag om å etablere et eget bredbåndsfond? Har statsråden en definisjon på hva hun legger i ordet «bredbånd»? Og hva forventer man av det bredbåndet som alle skal kunne få? Hva er minimum for det statsråden legger til grunn?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:18:20]: Her var det mykje å svare på innanfor eitt minutt, så vi får sjå kva vi rekk.

Når det gjeld Finnmark, har eg svart på det spørsmålet. Finnmark vert ein del av den analysen, den jobben, som skal gjerast. Eg får den rapporten på bordet mitt i midten av desember. Eg har hatt møte med fylkesordføraren og miljøet i Finnmark om problemstillinga. Dette har sjølv sagt denne statsrådens høgste merksemd.

Så er det ikkje slik at vi berre skal bruke 3 mill. kr på breiband til neste år. Det ligg f.eks. 69 mill. kr innanfor Høykom-satsinga. Det som er vårt poeng, er at vi jo må vite kvar vi skal bruke pengar, og kor mykje pengar vi treng å bruke for å nå dei siste prosentane i dette landet som ikkje har fått tilgang gjennom kommersiell utbygging. Det er lita hjelp i å opprette eit fond eller løyve mykje pengar utan at vi veit kor mykje vi treng. Utgangspunktet vårt er: Lat oss fyrst finne ut kor mange prosent eller kva for bygdestrøk det er i dette landet som ikkje har kommersiell tilgang, kva slags tilbod vi skal gi til dei distrikta, og kva det vil koste. Så skal vi kome til Stortinget – det må anten bli i revidert eller i statsbudsjettet for 2007 – slik at ein kan nå målet om breiband til alle innan 2007.

Trond Helleland (H) [13:19:44]: Jeg likte mange av ordene i statsrådets innlegg. Hun snakket om «kommerisiell utbygging». Hun snakket om «konkurransedyktige vilkår». Det tror jeg er det riktige sporet for å bygge ut bredbånd. Det er det sporet som har gitt en rekordrask utbygging av bredbånd i Norge. Men jeg er enig med statsråden i at det vil være deler av landet som trenger statlig hjelp for å komme i mål.

I merknadene står det at hele landet skal ha tilgang til bredbånd i 2007. I statsrådets siste svar til Hoksrud sa hun at alle skulle ha tilgang til bredbånd i 2007. Jeg stiller meg et spørsmål, som jeg også vil stille til statsråden: Kan statsråden hjelpe meg med å få klarhet i hva som er målet? Er det at alle i Norge skal kunne knytte seg til i 2007? Eller er det at alle kommuner eller alle deler av landet skal kunne gjøre det?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:20:55]: No er det jo heldigvis slik at alle landets kommuner pr. i dag har tilgang til breiband, sjølv om ikkje alle bygder og alle dalar er dekte. Det som står i Soria Moria-erklæringa, er at heile landet skal ha tilbod om tilknytning til høghastighetsnett.

Så handlar det om at vi må få folk til å bruke det. Vi må få folk til å knytte seg til. Det er jo det som har vore spennande med den kommersielle utbygginga.

Det kan høyrast ut på representanten Helleland som om denne regjeringa er mot konkurranse. Det er vi jo aldeles ikkje. Nettopp breibandsområdet har jo vore ein plass der konkurranse har vore vettugt å ha. Difor har vi òg gått inn for det. Konkurransen har òg faktisk teke hand om ein større prosent av utbygginga enn det ein i utgangspunktet håpa på. For vår del må det gjerne halde fram, for å seie det slik. Det viktigaste er jo at målet vert nådd. Vi seier at vi trur at det offentlege nok må bidra for å nå dei siste prosentane, men om dei aktørane som er i marknaden, finn det interessant å byggje ut, set vi sjølvsagt veldig stor pris på det.

Jan Sahl (KrF) [13:22:15]: Dette er et område der det i Stortinget i hvert fall rår stor enighet om målet, at vi skal nå full bredbånddekning for alle som kan gjøre seg nytte av det, innen 2007. Men det har vært en ganske sterk debatt om hvordan dette målet skulle nås. Jeg må si at jeg

fryder meg over å høre ministeren fra SV nå snakke så positivt om de kommersielle aktørene.

Jeg hørte også i forbindelse med framleggingen av Soria Moria-erklæringa at ministeren kommenterte dette med statlige bevilgninger, og at vi ikke måtte gripe inn i den kommersielle aktiviteten, for nettopp på dette området viste det seg jo at de kommersielle aktørene har gjort en utrolig bra jobb.

Jeg kan vise til debatten i forbindelse med St.meld. nr. 49 for 2002–2003, hvor Inge Ryan uttalte seg om dette området på vegne av SV:

«Jeg mener at SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet her er langt mer ambisiøse når det gjelder å ta det kraftaket.»

Nå ser vi jo at Fremskrittspartiet etterlyser dette. Hva er det som har skjedd med SV etter at de kom i regjering, siden de nå er helt enig med Arbeiderpartiet, som var enig med vår regjering?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:23:39]: Det som iallfall har skjedd med SV i regjering, er at det er umåteleg kjekt å sitje og ha ansvar for akkurat dette området, for dette ligg denne statsråden tungt på hjartet. Det at kommersielle aktørar tar tungt ansvar, er vi sjølvsagt veldig glade for, for det betyr at vi sparar pengar over statsbudsjettet på ikkje å ta det løftet sjølve. Men det som er veldig viktig, er at vi som statleg aktør har eit tungt ansvar for no å sikre kjapp tilgang der vi manglar det.

Eg har brukt eit eksempel før, men tek det gjerne opp igjen. Eg vert ofte kritisert for å vere distriktpolitikar når eg brukar det, og seier eg er næringspolitikar. Eg har vore på besøk i ei kompetansebedrift i Bygstad i Sogn og Fjordane. Dei driv med innreieing av båtar, alt frå stort til smått. Det kjem som skrog og vert levert derifrå som fiks ferdig topp teknologiske båtar. Den bedrifta, som ligg i Bygstad, betaler over 100 000 kr pr breiband, som dei kunne ha fått for ein brøkdel av prisen dersom bedrifta låg i Bergen. Det er jo den typen ansvar staten må ta. Vi må sikre at også litle Bygstad, eller kva bygd som helst i Noregs land, får tilgang til breiband av ein sånn kvalitet at bedrifter òg kan liggje ute i distrikta, og ikkje må flyttast inn til store byar.

Vera Lysklætt (V) [13:25:00]: Det har hittil vært vanskelig å få klarhet i hva som egentlig er Regjeringens IT-politikk, annet enn et valgkamplofte fra SV om gratis mobiltelefoner til alle elever. Mobiltelefonene skulle til og med være moderne. Dette løftet ble, som en del andre løfter, enten avlyst i løpet av valgkampen, eller lagt nederst i skuffen etter at man overtok nøklene til statsrådskontorene.

Fornyelsesministeren har så langt markert seg mest som motstander av konkurranse og en støttespiller for monopolkapitalismen. Et av de områdene hvor det virkelig er behov for konkurranse, er IT-sektoren. Venstre ønsker å motvirke utvidelsen av dagens patentsystem, som vil føre til at det blir mulig å patentere ideer, algoritmer og dataprogrammer. Slike utvidelser begrenser fri konkurranse ved at de største selskapene byttelåner patenter og

skaper en konkurransesituasjon som hindrer andre aktører markedstilgang og utvikling av nye ideer og teknologi.

Er statsråden enig i dette? Og hva er Regjeringens politikk for å hindre at store aktører får monopollignende markedsmakt?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:26:26]: Her var det mykje – eg heldt på å seie – løye. Dersom ikkje representanten har fått med seg at SV og denne regjeringa har veldig sterke ambisjonar på IKT-politikk, så trur eg vi må diskutere det litt oftare i Stortinget. Ein må gjerne gå inn på heimesida til Moderniseringsdepartementet og sjå, for der ligg det veldig mykje bra politikk. Vi skal òg kome tilbake til f.eks. opninga av Min Side. Den er finansiert over kommunalkomiteens budsjett, så om ei veker tid skal vi òg diskutere det som er eit kvantesprang knytt til å ta IKT i bruk i offentleg sektor, for å nemne noko.

Så til det med konkurranse. SV og Regjeringa er veldig for konkurranse. Men vi er for konkurranse der konkurranse er eit virkemiddel. Og så har vi sagt at på nokre område er det det ikkje: helse, omsorg, utdanning – for å nemne det.

Opne standardar er denne regjeringa veldig oppteken av. På den måten kan ein hindre at éin aktør, eller tunge aktørar, får ei dominerande stilling og bestemmer korleis kommunikasjonen skal foregå, ved at dei bestemmer kva teknologi som skal brukast. Eg ser gjerne fram til Venstre si støtte i arbeidet med opne standardar.

Per Sandberg (FrP) [13:27:52]: Digital allemannsrett: Jeg vi gjerne ha statsråden til å utdype hva som ligger i «digital allemannsrett». I samme runde kan jo også statsråden forklare for Stortinget hvor de digitale klasseskillene, som det er presisert i innstillingen, ligger hen.

Statsråden svarte ikke på replikk fra representanten Hoksrud tidligere i dag – definisjonen på bredbånd. Det er greit å ha en målsetting om at alle eller alle landsdelene skal ha tilgang til bredbånd. Men jeg vil gjerne utfordre statsråden, når Regjeringen har den ambisjonen, på lik linje med Fremskrittspartiet: Hva defineres da som bredbånd? Er det 200 kilobit, eller er det 2 megabit eller er det 10 megabit? For det tror jeg er veldig avgjørende. I markedet i dag kan man få bredbånd helt nede i 200 kilobit, noe som jeg ikke betrakter som bredbånd, men som kanskje Regjeringen vil betrakte som bredbånd i sin satsing for å oppnå at alle skal ha tilgang til bredbånd.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:29:11]: Kva som skal reknast som breiband, vil sjølvst sagt vere litt ulikt, ut frå kva type brukar du er. Ein husstand har antakeleg bruk for ein annan type breiband enn det ei høgt teknologibedrift som den eg nemnde i stad som eit eksempel, har. Skular med mange brukarar vil òg ha eit anna behov enn det ein husstand har. Difor kan det vere fornuftig å ha ei brukarorientert tilnærming til det. Breiband er definert som tovegs kommunikasjonsnett som kan overføre ulike former for data, som tekst, lyd og levande bilete, og som samstundes må bere nye tenester for å tillate at mange brukar nettet samtidig.

Eg har lese den brukarorienterte tilnærminga. OECD, som Framstegspartiet viser til i merknadene sine, har to måtar å definere det på. Dei har både det dei kallar tenestedefinisjon, som er det vi kallar brukardefinisjon, og så har dei ein minimumsstandard. Då legg dei seg på 256 kilobit. EU har 144. Det som vert selt i Noreg i dag, har minimum 1 megabit. Og utviklinga går berre framover. Difor seier eg at det ikkje nødvendigvis er like lurt å leggje seg på ein låg minstestandard. Då kan ein iallfall vere trygg på at dei distrikta som får breiband sist, kanskje òg får den dårlegaste standarden. Då er det betre å bruke brukardefinert standard som eit utgangspunkt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Svein Gjelseth (A) [13:30:40]: Innleiingsvis vil eg sitere direkte frå Soria Moria-erklæringa og avsnittet som omhandlar veg: Regjeringa vil

«øke satsingen på veger, både til investering, drift og vedlikehold, i tråd med stortingsflertallets vedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan».

Dette er grunnlaget, og det ligg fast.

No må vi sjå det positive i at folk i landet vårt ville ha eit skifte, eit skifte til eit fleirtalsstyre og ei fleirtalsregjering, ei regjering som byggjer sin politikk på ei ny og betre retning, ei retning som byggjer landet og gir enkeltmenneske eit betre liv, gir familiane større tryggleik for heim, barn og arbeid, og ikkje minst ei regjering som vil gi næringslivet betre rammevilkår for å utvikle, marknadsføre og selje produkta sine. Dette skal danne grunnlaget for å ta heile landet i bruk.

Derfor er samferdsel viktig. Vi skal byggje vegar, bruer og tunnelar for å dempe avstandsulempene. Vi skal byggje ein infrastruktur som gir effektive transportmogleikheiter for næringslivet vårt. I dette ligg det ein betydeleg vilje til å finne logistikknutepunkt som gjer det mogleg å utnytte forskjellige transportformer til beste for alle. For all politikk innanfor samferdsel skal sikkerheit liggje som ein grunnplanke. Vi skal jobbe aktivt for å nærme oss nullvisjonen.

No har vi høyrte mykje om at vi ikkje greier å oppfylle løfta våre, men kven er det som seier det? Framstegspartiet hadde handa på rattet under heile Bondevik II-epoken. Kva greidde Framstegspartiet å oppnå når pengane skulle verte meir enn berre luft når budsjettforlika vart inngått? Samla fekk Framstegspartiet auka løyvingane i dei ordinære budsjetta med ca. 450 mill. kr for heile perioden. I løpet av tre veker prioriterte fleirtalspartia 460 mill. kr ekstra utover Bondevik II-regjeringa sitt forslag. Bondevik II-regjeringa og Framstegspartiet etterlèt seg eit etterslep på om lag 3,5 milliardar kr for planperioden 2002–2005. Har desse partia nokon grunn til å gjere seg høge og mørke? Nei, det har dei så absolutt ikkje.

Fleirtalspartia aukar løyvingane til rassikring med 50 mill. kr. Grunnen til dette er sjølvst sagt at alle har krav på sikre vegar, vegar der foreldre kan sende sine barn i buss til skulen utan å føle usikkerheit.

I mange delar av Kyst-Noreg er ferje ei betydeleg kjelde både til glede og forarging. Derfor er det viktig, som Soria Moria-erklæringa slår fast, at riksvegferjene skal fornyast. I denne samanhengen er det viktig at dei nye ferjene vert meir miljøvenlege enn dagens dieseldrivne ferjer. Derfor vil fleirtalspartia ved utskifting av ferjene bruke LNG som drivstoff. No er det Romsdalsområdet som står for tur i fornyingsprogrammet. Vi føreset at det vert LNG-ferjer. På same måte som for Romsdalsområdet vil LNG-ferjer vere den rette løysinga for fornying av ferjene i Boknafjord- og Bjørnefjordsambanda.

Eg er kjend med at det er under utvikling nye, hurtiggåande gassferjer som har betydeleg høgare fart enn dagens ferjer. Auka hastigheit for den enkelte ferje betyr eit mykje betre samband. Fleirtalspartia føreset at nye, gassdrivne ferjer skal produserast i Noreg som forskings- og utviklingsprosjekt. Dette vil gi landet ny kompetanse innan bygging av skip som brukar LNG som drivstoff, og dermed moglegheit for å overføre den teknologiske kunnskapen vi tileignar oss gjennom ferjebygging, til produksjon av andre typar skip. For å gjere det enkelte ferjesambandet best mogleg for dei reisande er det viktig at ferjeselskapa har gulrøter eller incentiv til å gjere turen så attraktiv som mogleg. Dette inneber at det bør gjerast ei vurdering av kva som gir den beste lønsemda, brutto- eller nettokontraktar. Mykje talar for at nettokontraktar skal nyttast.

For å få meir av transporten over på sjø, er det nødvendig å etablere logistikknutepunkt for sjøtransport. Samtidig er utvikling av nye, hurtiggåande spesialskip for frakt av sjømat og andre produkt nødvendig. Gjennom eit forskingsprosjekt er SINTEF, Rolls-Royce, offshore reiarlag og foredlingsbedrifter for sjømat i ferd med å utvikle høgkapasitetsbåtar og logistikksystem. Dette arbeidet treng ei aktiv deltaking frå staten. I eit slikt perspektiv med høgkapasitetsbåtar og logistikksystem vil også ein Stad skips-tunnel fylle ein viktig funksjon gjennom å gi ein vêruavhengig transportkorridor til alle.

Åge Starheim (FrP) [13:36:05]: Valkampen før siste stortingsval er ikkje lenger unna enn at dei fleste hugsar godt kva som vart sagt. Eg nytta mykje av mi tid i valkampen til å snakke om samferdsle, eller manglande samferdsle, iallfall i Sogn og Fjordane. Det same gjorde noverande samferdsleminister, Liv Signe Navarsete.

I den første paneldebatten som vart halden i Sogn og Fjordane, i Olden den 2. juli, fortalde representantane frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet dei framme om at det var inngått ei avtale som forplikta desse partia til å plusse på til samferdslesektoren, inklusiv jernbane, 2,2 milliardar kr pr. år. Dette vart gjenteke frå desse partia mange gonger i valkampen.

I eit fylke som Sogn og Fjordane var lovnadene frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet som god musikk i øyra til veljarane. Sjølv om eg meinte at påplussingane til samferdsle, spesielt til vegar, burde vere høgare – mykje høgare enn det som Arbeidarpartiet og Senterpartiet lovde – var eg glad for at også desse partia såg nødvendigheita av å auke løyvingane til samferdsle.

I Sogn og Fjordane, som i resten av landet, trengst det store økonomiske ressursar til vedlikehald og nødvendige investeringar til vegsektoren. Etterslepet til vegvedlikehald på Vestlandet er åleine på 3 milliardar kr. I tillegg er det behov for 4,2 milliardar kr til rassikring i fylket, totalt 14,8 milliardar kr for heile landet.

Godt vegsamband er etter mi og Framstegspartiet si meining det viktigaste nasjonale bidraget for å halde oppe verdiskapinga rundt i landet. Det er difor ikkje rart at eg som representant for eit parti som hadde samferdsle som hovudsak i valkampen, fekk enormt med førespurnader frå næringslivsfolk. Det var klar tale frå næringslivet. Skal vi få auka sysselsetjing og verdiskaping, må det til billigare og betre infrastruktur. Avgifter må verte reduserte, bompengestasjonar må vekk, og vegane må verte rusta opp.

Før valet tok folk frå transportnæringa kontakt med meg mest dagleg for å fortelje meg at dårleg vegstandard resulterer i høgare drivstofforbruk og høgare vedlikehaldsutgifter. Når drivstoffprisane bortimot hadde fordobla seg i løpet av kort tid, var fortvilninga ikkje vanskeleg å forstå. Signala var at mange transportfirma ikkje ville klare ekstrakostnadene.

Etter at den nye regjeringa har lagt fram budsjettet sitt, har telefonane frå dei same folka teke til å kime hos meg på nytt. Frustrasjon og sinne over ei regjering som ikkje har vist vilje til å innfri vallovnadene sine, er sterke, svært sterke.

I valkampen skulda Liv Signe Navarsete meg og Framstegspartiet for berre å ha bidrege med «smular» til vegsektoren. Ho som samferdsleminister og den nye regjeringa har etter mitt syn ikkje eingong bidrege med smular, knapt nok eit støvkorn.

Vi får også høyre at Vegdirektoratet har planlagt nye bompengestasjonar rundt om i landet, rundt 100, vert det sagt. Dersom dette vert gjennomført, vil situasjonen for næringslivet, som skal transportere varene sine ut og nytt råstoff inn, forverre seg vesentleg. Dette vil påføre næringslivet så store transportkostnader at investeringsviljen i eit fylke som Sogn og Fjordane ikkje vil vere stor. Tvert imot er det fleire og fleire som snakkar om å flytte verksemda si til meir sentrale strøk av landet, eller i verste fall ut av landet. Dette harmonerer dårleg med regjeringspartia sin distriktpolitikk.

Etter mitt syn vil den nye regjeringa sitt budsjett rett og slett bidra til sentralisering. Høge skattar, fleire bompengestasjonar, høge drivstoffprisar framleis og dårleg vegstandard er ikkje akkurat musikk i øyra til næringslivsleiarar, tvert imot.

I staden for å plusse på med dei lovde 2,2 milliardar kr for 2006 har den nye regjeringa berre plussa på med 432 mill. kr. Er dette i tråd med Soria Moria-erklæringa, der det står at Regjeringa vil auke satsinga på vegar, både til investeringar, drift og vedlikehald, i tråd med stortingsfleirtalets vedtak i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan? Etter mitt og Framstegspartiet sitt syn er svaret heilt klart: Nei. Ein må då ha lov å spørje den nye regjeringa om det er slik å forstå at det dei ikkje greidde å halde av lovnadene sine for 2006, vert teke inn igjen for 2007.

I Framstegspartiet sitt budsjettframlegg har vi plussa på midlar til rassikring med 150 mill. kr. Eg ynskjer å høyre om samferdsleministeren og den nye regjeringa vil støtte ei slik ekstra påplussing til rassikring.

Steinar Gullvåg (A) [13:41:25]: Til tross for at talsmenn for de daværende regjeringspartiene i valgkampen forsikret oss om at Bondevik-regjeringen ville følge opp flertallsinnstillingen til Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015, la den avgåtte regjeringen etter seg et relativt bedrøvelig samferdselsbudsjett.

Etter år med manglende investeringsvilje står det derfor respekt av den nye regjeringen, som på kort tid har klart å øke samferdselsbudsjettet med nær 1/2 milliard kr, på toppen av andre viktige formål som bedre kommuneøkonomi, mer penger til sykehusene, redusert foreldrebetaling i barnehagene, nettolønnsordning for sjøfolkene osv.

Bondevik-regjeringen forlot regjeringskontorene med et etterslep i samferdselsinvesteringene på 4,5 milliarder kr i forhold til sin egen langtidsplan for denne fireårsperioden. Verst er det for jernbanen, som sliter med et jernbanenett som er over 100 år gammelt, og som sårt trenger fornyelse. Når jernbanens investeringsetterslep blir 2,5 milliarder kr på fire år – og da inkluderer jeg den milliard som har gått med til nytt togradsystem, som skulle ha vært finansiert utenfor det ordinære investeringsprogrammet – mister langtidsplanleggingen mye av sin mening. Da kan man like godt prissette en prioriteringsliste som den til enhver tid sittende regjering kan følge så langt den formår. Så slipper vi å kaste bort hundretalls millioner kroner på omfattende planprosesser, store utredninger og omfattende transportplaner.

Vel vitende om at den nye regjeringen også starter planperioden med et etterslep på 1,5 milliarder kr i forhold til flertallsinnstillingen i Nasjonal transportplan, varsler Soria Moria-erklæringen og samferdselskomiteens flertallsinnstilling en ny og offensiv samferdselspolitikk, ikke minst for jernbanen.

Regjeringen sier uten forbehold at den akter å følge opp Nasjonal transportplan. Det betyr jernbaneinvesteringer i størrelsesorden 2,6 milliarder kr hvert av de neste ti årene. Men flertallet, altså de nåværende regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, forutsatte også at storparten av investeringene skulle konsentreres til de første seks–sju årene i tiårsperioden. Da må de statlige bevilgningene til veg og jernbane enten økes formidabelt de neste fire årene, eller så må lånefinansiering og/eller prosjektfinansiering bidra til en sammenhengende utbygging av veg- og jernbanestrekninger her i landet.

Vi har allerede sett hva dette har å si for vegutbyggingen. De fleste bompengeprojektene er i realiteten former for prosjektfinansiering, med opplåning gjennom byggeperioden og nedbetaling i form av bompenger og statsbevilgninger over tid. Også de såkalte OPS-projektene som er forsøkt på vegsektoren, er former for prosjektfinansiering. OPS-projektene er en finansieringsmetode som vanligvis brukes i land som har kapitalmangel. Det er som kjent ikke situasjonen i Norge. For jernbanen er samferdselskomiteens innstilling derfor et gjennombrudd. Her

sier flertallet ganske bestemt at prosjektfinansieringen skal utredes og tas i bruk som finansieringsmetode for infrastrukturinvesteringer allerede i 2007. Dermed blir det mulig, selv med dagens bevilgningsnivå, å gjennomføre alle de investeringsprosjektene som inngår i Nasjonal transportplan. I så fall vil perioden fram til 2015 bli jernbanens tiår, slik flertallet i det forrige Stortinget ønsket, da de vedtok Nasjonal transportplan.

La meg også legge til at den avgåtte regjeringen la igjen en avskjedsgave til den nye regjeringen i form av bindinger i investeringsbudsjettet som peker flere år fram i tida. For jernbanens del betyr det at investeringsmidlene er dandert klattvis utover jernbanenettet. Forutsetningen i NTP var at midlene skulle prioriteres inn mot det området der jernbanen har sine store fortrinn, nemlig strekningene på hver side av Oslofjorden – Østfoldbanen og Vestfoldbanen – og nordover mot Hamar og Lillehammer. Også av den grunn haster det nå med å øke investeringene på de banestrekningene der jernbanen virkelig kan løse et transportbehov.

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

Sverre Myrli (A) [13:46:38]: La meg aller først benytte anledningen til å gå inn på det som tidligere i debatten må ha vært en klar misforståelse. Det ble nemlig framstilt som lukrativt å drive persontransport med tog i befolkningstette områder. Det er snarere det motsatte som er situasjonen. Det er svært dyrt å drive nærtrafikken på jernbanen, eksempelvis her i Oslo-området. Grunnen er åpenbar: Store mengder skal fraktes i én retning i et begrenset tidsrom på morgenen, og i den motsatte retningen i et begrenset tidsrom på ettaen. Av de bortimot 1,6 milliardene som staten bruker til kjøp av persontransport med tog, brukes det meste i Oslo-området og de andre bynære områdene.

Fremskrittspartiet hevder i debatten i dag og i innstillinga at jernbanen skal prioriteres der den er samfunnsøkonomisk lønnsom. Likevel går de inn for å kutte 800 mill. kr på persontransport med tog, altså mer enn halvere budsjettkapitlet. Er ikke jernbanen samfunnsøkonomisk lønnsom i Oslo-området og rundt de andre store byene? Dette ville medført en rasering av jernbanetilbudet i Norge. Jeg lar meg aldri forundre over Fremskrittspartiet og deres syn på jernbanen. Å diskutere jernbane med Fremskrittspartiet framstår, vil jeg tru, omtrent som å diskutere teologi med Hedningsamfunnet. Det siste har jeg gjort lite av. Det første har jeg de siste årene gjort mye av.

Jeg er glad for at jernbanen får mer penger i dag, bl.a. 25 sårt trengte millioner til Lysaker stasjon, men du verden, det er langt igjen. Det haster med å få på plass dobbeltsporene på hele strekningen Oslo–Asker og Oslo–Ski. Sporene burde vært bygd i går.

I år har vi feiret hundreårsjubileet for unionsoppløsningen med Sverige. Det er vel og bra. Men 2005 ble også året da det ble slutt på de daglige togavgangene mellom Oslo og Stockholm. Dette er rett og slett flaut. Jeg er glad for at komiteflertallet slår fast at siktemålet må være å få

på plass daglig togtilbud Oslo–Stockholm på Kongsvingerbanen.

La meg til slutt komme med et lite gledesutbrudd over det som nå skjer på rv. 2, hvor det er full anleggsvirksomhet på første etappe fra Kløfta og østover. Siktemålet, som Stortinget har uttrykt tidligere, må være å fortsette anleggsarbeidene med kontinuerlig drift når Kløfta–Nybakk er ferdig i 2007, for å få ny veg med motorvegstandard på hele strekningen Kløfta–Kongsvinger.

Oddbjørn Vatne (Sp) [13:49:50]: Senterpartiet og Regjeringa vil satse på vegar i distrikta. Det konkurranseutsette næringslivet har klart sagt ifrå at dette er det viktigaste for å gje dei betre konkurransevne. Dette gjeld ikkje berre transport, vel så viktig er spørsmålet om gode bu- og arbeidsmarknadsregionar. Det vil gjere at folk med kompetanse lettare kan busetje seg i distrikta våre, og kompetanse er ein føresetnad for at det konkurranseutsette næringslivet skal bestå.

Når det gjeld vegane våre, i alle fall på kysten, har dei mange hol, og desse hola kan tettast på to måtar: det eine er med ferje, og det andre er med ferjeavløysingsprosjekt. Begge delar er viktige. I Møre og Romsdal har me 24 ferjestrekningar, og ferjene våre har ein gjennomsnittsalder på 29 år. Det er viktig å satse på å utbetre dette. Når nokre av ferjene no skal ut på anbod, er det også viktig at det blir ei regional og kanskje også lokal høyring før anboda blir sende ut, slik at ein får sagt noko om frekvens, opningstid osv.

Ferjeavløysingsprosjekt er også svært viktig for distrikta. Me har t.d. Nordøyvegen i Møre og Romsdal, som no er komen med i Nasjonal transportplan. I dag blir det brukt 40 mill. kr i subsidiar på det prosjektet. Når den vegen er ferdig utbygd, trengst det 9 mill. kr i vedlikehald. Dette er ei god satsing for staten å gå inn på.

Eg skulle ønskje at Senterpartiet og Regjeringa hadde like mykje midlar til finansiering av vegar som Framstegspartiet har. Eg trur likevel at me vidare må satse på kreative finansieringsordningar. Me ser at politikarar frå dei fleste politiske partia, kanskje minst frå Framstegspartiet, satsar på å få til slik kreativ finansiering. Då er det også kolossalt viktig at om det manglar nokre statlege kroner, så sper staten oppunder og hjelper til med det. Me har eit prosjekt som kjem opp no, Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal. Det er viktig at det kan bli ferdigbehandla før jul.

Eg er ein av dei som har vore med og behandla budsjett både i kommune, i fylke og i Stortinget no før jul, og lat det vere klart: Det har vore kjekkare å vere politikar ute i fylka og i kommunane denne gongen enn sist. Lat det også vere sagt at me i Møre og Romsdal har lagt inn atskillig fleire millionar i fast dekke på fylkesvegane på grunn av at me fekk auka tildelingane til fylkeskommunen. Det er me svært glade for.

Anette Trettebergstuen (A) [13:53:07]: Vi må fortsette å bygge landet. Folk kjører med finere og finere biler på dårligere og dårligere veier. Fra hele landet kommer det krav om mer penger til samferdsel. Jernbanen ruster.

Dagens debatt har av og til minnet meg litt om et slags VM i hvem som lovt mest og gjorde mindre. Jeg synes det er grunn til å påpeke at opposisjonen kaster en del stein i glasshus her i dag. Det er riktig: Regjeringen har ikke lagt fram et budsjett som er stort nok. Vi lovt mer – vi gjorde det – men det vil ikke si at vi ikke kommer til å skape bedre resultater i samferdselspolitikken de neste årene. Vi skal oppfylle løftene våre fra NTP, men ikke i løpet av ett år.

Vi har klart å plusse på med 460 mill. kr i løpet av tre uker. Det beløpet Bondevik-regjeringen la fram som forslag, var til og med mindre enn det de lovt i sin egen innstilling til den nye transportplanen. Ved inngangen til den nye planperioden fra 2006 ligger de faktisk 3,4 milliarder kr etter det de lovt de skulle ha bevilget de siste årene.

Samferdsel er næringspolitikk, det er distriktspolitikk, det er politikk for å opprettholde spredt bosetting, og det er miljøpolitikk. Vi kan ikke, som Fremskrittspartiet vil, bare bygge mer vei for å bygge oss ut av trafikkproblemer. Økt satsing på kollektivtrafikk og jernbane er nødvendig for å skape en miljøvennlig helhet i samferdselspolitikken. Vi må ruste opp jernbanen og få mer gods over på bane. Vi må utvikle og spre miljøvennlig brenselsteknologi ved å gjøre det billigere og lettere for vanlige folk å ta i bruk f.eks. hybridbil mens vi venter på hydrogenerasjonen med biler.

En av tre store industribedrifter i distriktene sier at det er fristende å flytte produksjonen på grunn av dårlig infrastruktur. Det gjelder f.eks. bedriften Moelven i Hedmark, der jeg kommer fra. Det Moelven og alle andre bedrifter i Hedmark vil ha, og roper etter, er bedre vei, det er ikke skattelette. Derfor er det utrolig bra for verdiskapingen at vi nå har fått en regjering som velger å bruke pengene på fellesskapsgoder framfor på økt personlig forbruk.

For mitt eget fylke, Hedmark, er situasjonen ganske prekær. Vi har en av strekningene med flest dødsfall i hele landet – E6 gjennom Ringsaker – og Hedmark er et stort transittfylke og har mye tungtransport på en dårlig rv. 3 gjennom Østerdalen.

Den forrige regjeringen AS-ifiserte hele samferdselssektoren og åpnet for mer konkurranse. Dette var et steg i veldig gal retning, fordi man med det gav fra seg politisk styring over viktig infrastruktur. Den nye regjeringen sier klart og definitivt nei til mer bruk av konkurranseutsetting og AS-ifisering i sektoren. Vi vil ha mer politisk styring og mindre markedstenkning også i samferdselspolitikken.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [13:56:07]: Hovedstadsområdet sliter med å utvikle et effektivt og miljømessig forsvarlig samferdselstilbud. En sterkere og mer målrettet satsing på kollektivtrafikken er nøkkelen til forbedring.

Over statsbudsjettet bevilges det nær 9 milliarder kr til kollektivtrafikk, men det er verdt å merke seg at bevilgningene over fylkenes budsjetter er nesten like store. Til sammen brukte fylkene 6,7 milliarder kr i 2004, Oslo over 900 mill. kr alene. Styrket kollektivsatsing krever derfor tett samhandling mellom stat og fylker.

Belønningsordningen for kollektivtrafikken i byområdene økes til 150 mill. kr i 2006-budsjettet – det er bra.

Selv om pengene som avsettes, er et relativt begrenset tilskudd i forhold til hva fylker og kommuner selv legger inn, er dette en viktig stimulans til å utvikle nye tiltak som kan redusere personbiltrafikk til fordel for kollektivtrafikk. Jeg vil anbefale Samferdselsdepartementet å gå i aktiv dialog med fylkene i storbyområdene, slik at disse pengene gjennom belønningsordningen blir brukt til å utvikle bedre samarbeid over fylkesgrensene og tettere samhandling mellom ikke minst NSB og regionale kollektivselskap – det trengs.

Spesielt i hovedstadsregionen er det veldig mye å hente på samordning av kollektivselskapene. NSBs lokaltrafikk, Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk er i en prosess for å utvikle et felles kollektivselskap, men resultatene lar jammen vente på seg. Stor-Oslo Lokaltrafikk – SL – ble for over 30 år siden etablert som et selskap eid av Akershus, Oslo og staten for å bidra til samordning. Slik har det ikke blitt, og SL er i dag et kollektivselskap for Akershus, men fortsatt med Oslo og staten inne på eiersiden.

Nå er Oslo, Akershus og staten i dialog om etablering av et nytt, felles kollektivselskap. SKØ – Samordningsorganet for kollektivtrafikk i østlandsregionen – har fått som utfordring å legge grunnlaget for et bestillerselskap hvor både NSBs lokaltrafikk, Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk inngår. Siden staten er tungt inne på tilbydersiden gjennom NSB og gjennom sin ledelse av SKØ, tilligger ansvaret for å få større framdrift i dette arbeidet Samferdselsdepartementet og samferdselsministeren, og jeg håper at de vil prioritere dette høyt. Det er så åpenbart samordningsgevinster å hente både på kostnadssiden og i et bedre tilbud til folk i Oslo-regionen dersom vi får dette til. Vi har brukt så altfor, altfor lang tid på å bryte igjennom, så jeg ber rett og slett om et initiativ som kan virke, og som kan få partene til å agere sammen.

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

Arne Sortevik (FrP) [13:59:18]: Budsjettåret 2006 er også første året av en ny planperiode for Nasjonal transportplan. I oppstartåret er det naturlig å knytte noen av budsjettkommentarene til nettopp det.

Utgangspunktet i første planåret er en tiårsplan med mange og store investeringer, men også en plan som på ingen måte møter de utfordringene og de behov innenfor samferdsel generelt og veinettet spesielt som det norske samfunn står overfor. Det er et paradoks at vi tar fatt på en ny veiplanperiode med budsjettbevilgninger som ikke dekker inn planens innhold og vedtak. Det blir et dobbelt paradoks når nasjonen Norge er rikere enn noen gang. Når vi som nasjon satses mindre offensivt på bygging av infrastruktur i samferdselssektoren enn mange andre nasjoner vi kan sammenligne oss med, er det ikke fordi vi mangler penger. Det blir et tredobbelt paradoks når vi som nasjon låner ut av vår finanskapital til andre nasjoner som skal investere i egen samferdselsstruktur.

La oss minne hverandre om at veiutbygging er lønnsomt, at veiutbygging kunne gi milliardgevinster i sparte

trafikkulykker og reduserte køer. Blant annet rapporter fra SINTEF dokumenterer dette til overmål. Effekten for næringslivet i innsparing alene er på over 30 milliarder kr pr. år. En skremmende høy andel av veiene våre holder ikke mål i forhold til det Statens vegvesen selv regner som fullgod standard. Det er flere år siden også fagøkonomer sa det som Fremskrittspartiet har sagt hele tiden: Bruk noen av oljepengene til utbygging av samferdselssektoren.

Det er bakteppet for første år i en ny tiårig nasjonal transportplan, som bare delvis og med altfor sakte fart gir Norge bedre infrastruktur samferdselsmessig. Derfor mener Fremskrittspartiet at det må fokuseres på kraftig økning i investeringsrammen og på systemendringer som kan sikre at økningen også realiseres på en god måte. Vår rammeøkning på veiutbygging er 75 milliarder kr i planperioden. Vi følger opp med 7,5 milliarder i budsjettåret, med forslag til systemendringer. Jeg viser til våre verbalforslag i innstillingen.

For balansen skyld: Vi gleder oss over to ting. Prosjektfinansiering er en del av en nødvendig systemfornyelse, så det hilser vi med glede. Vi registrerer også med tilfredshet at kalkulasjonsrenten er satt ned til 4 pst., slik vi har foreslått hele tiden. Det bør også slå inn på samferdselssiden, og spesielt på veiutbygging. Det gjør mange prosjekter mer lønnsomme. Det er kjekt å få det bekreftet. Dette har jo Fremskrittspartiet hevdet hele tiden.

Norge har råd til kraftig investering i opprusting og effektivisering av veinettet for å sikre verdiskaping i landet. Vi har slett ikke råd til å la det være.

Svein Roald Hansen (A) [14:02:45]: Representanten Trond Helleland har i debatten uttrykt stor bekymring for at den forrige regjeringens konkurransepolitikk på samferdselssektoren skal reverseres. Konkurranse kan være et godt virkemiddel for å få mest mulig igjen for pengene, men det er betinget av at det er en del forutsetninger på plass. Konkurranse kan virke godt på områder hvor offentlig og privat sektor utgjør et felles marked. Derfor har også omstillingen i Vegvesenet gitt økonomiske gevinster. Men jo mer den offentlige etterspørselen dominerer markedet, og jo sterkere offentlige bevilgninger legger rammer for tilbudene, jo mer begrenset blir effekten av konkurranse. Når f.eks. jernbanenettet i Oslo-området utnyttes nær 100 pst. i rushtiden, blir konkurranse mellom flere aktører som virkemiddel for bedre tilbud, hyppige avganger og bedre regularitet et svært lite effektivt virkemiddel.

De siste årene har anbud blitt benyttet i busstilbudet. Det lokale busstilbudet forblir likevel et monopol i konkurranse med privatbil. Og når så den viktigste rammebetingelsen for tilbudene ligger i det tilskudd politiske myndigheter bevilger, blir konkurransen om anbudet til slutt de ansattes ansettelsesvilkår – ofte med det resultat at mange titalls ansatte må bytte arbeidsgiver hvert tredje eller fjerde år, med de konsekvenser det har for ansiennitet og vilkår og for trygghet for jobb og framtid. Da har konkurransen en klar begrensning som virkemiddel for et bedre tilbud for brukerne, og det har klare omkostninger som må veies opp mot de begrensede fordelene det kan ha

(Svein Roald Hansen)

for bevilgningsnivået. Eller ta luftfarten: Konkurransen har gitt lavere priser, men det har også gitt en rekke konkurser, og mange store selskaper i internasjonal luftfart vakler. I tillegg får vi ofte halvfulle fly som flyr med minutters mellomrom mellom samme byer. Da er dette samfunnsøkonomisk sett betydelig mindre lønnsomt, for ikke å si direkte ulønnsomt, selv om brukerne kan få rimelige reiser. Konkurser og en betydelig overkapasitet er også sløsing med ressurser, både økonomiske og menneskelige.

Jeg var med finanskomiteen på besøk i Deutsche Bank i London for tre år siden. Der pekte direktøren for den banken nettopp på konkurransens begrensning som virkemiddel på viktige deler av samfunnets infrastruktur. Han viste til hvilke negative resultater privatiseringen og konkurransepolitikken hadde ført til for den britisk jernbane, med oppsplitting av ansvar og svekket sikkerhet og vedlikehold. Deutsche Bank-direktøren sa at det neste området hvor samfunnet måtte ta et større felles ansvar, var luftfarten. Konkurransen som virkemiddel har også betydelig sterkere begrensninger i et land som fra naturens side er utstyrt med mer areal enn folk, og hvor fjorder og fjell skaper ganske små og mange lokale markeder, enn det har i land som har mer befolkning enn natur og avstander.

Dette er sider ved konkurransen som virkemiddel som ligger til grunn for en ny og fornuftigere politikk på det området – kort sagt: mindre ideologi og mer resultatorientering.

Anders Anundsen (FrP) [14:06:10]: I eventyrerklæringen fra Soria Moria lovte Regjeringen å følge opp Nasjonal transportplan. NTP legger til grunn en for liten, men helt nødvendig satsing på vei og dels jernbane. Når Regjeringen så skal levere løftene i budsjettet, ser vi at Soria Moria er fullstendig glemt, og at hele oppholdet nær sagt er plassert i Regjeringens glemmeskap. Det er verdt å merke seg, for det blir neppe siste gang.

E18 gjennom Vestfold har en helt uforsvarlig standard. Den oppebærer en lite hyggelig plassering som en av de verste dødsveiene i landet. Det er bare Fremskrittspartiets forslag som tar høyde for en raskere og sikrere utbygging av firefelts veier.

I 1975 skjedde det minst to viktige ting. Det ene var at jeg for første gang så dagens lys, og det andre var at det for første gang ble bestemt at E18 gjennom Vestfold skulle være en firefelts motorvei. Og her står jeg, 30 år senere, og ber om at veien som skulle bygges for 30 år siden, kommer. Utbyggingen er nå ferdig på en tredjedel av strekningen gjennom Vestfold. Og fra 2001, som var det siste året med tofelts vei, til 2002, som var det første året med firefelts vei, sparte det offentlige 120 mill. kr bare i reduserte ulykkeskostnader på den tredjedelen. Det betyr at veien finansierer seg selv. Likevel kreves det inn bompenger fra bilistene for at staten skal gjøre jobben sin, og det synes jeg er leit.

Til tross for store lovnader fra regjeringspartiene om veisatsing kom det ikke én krone mer til Vestfolds veier. Heller ikke jernbanesatsingen, som regjeringspartiene

lovte skulle komme i Vestfold, har vi sett noe til. Representanten Gullvåg, som tidligere i dag var på talerstolen, lovte i en direktesendt radiodebatt 4 milliarder kr til jernbanen i Vestfold. Vi har ikke sett et eneste øre. Men det som nå skjer, er at representanten Gullvåg sammen med stortingsrepresentant Thorkildsen i avisene går ut til folket og ber om jernbanemobilisering. De ønsker fakkeltog og slagord mot sin egen regjerings manglende satsing på jernbanen i Vestfold. Det er en ny måte å ta ansvar på, som jeg registrerer er befestet langt inn i Regjeringskvartalet.

I tillegg kommer forslaget fra Gullvåg om det han kaller prosjektfinansiering av dobbeltsporet jernbane. Det er ikke annet enn en ny form for bom på jernbanen. Billettprisen på en tur-retur-reise med Vestfoldbanen fra Larvik til Oslo er 478 kr. Prisen tur-retur fra Tønsberg til Oslo er 346 kr. Hvor mye kommer dette til å koste med det nye systemet til Arbeiderpartiet? Det er godt at det bare er fire år mellom hvert stortingsvalg i dette landet.

Jan Sahl (KrF) [14:09:32]: Jeg har tatt ordet på nytt for å prøve meg en gang til overfor samferdselsministeren. Det gjelder spørsmålet som jeg hadde i en replikk til henne, og som går på den såkalte N.E.W. Corridor, altså en ny øst-vest-korridor mellom Kina og USA. Det er et prosjekt som er velkjent av departementet, og som den forrige regjeringen var med og støttet. Den gav prosjektet noe pondus ved å være med til USA og forhandle.

Det er stor interesse i både Kina og USA for å finne en ny transportlinje vestover via Narvik til USA. Det er flere årsaker til det. Det kutter bl.a. ned tiden for frakt med i hvert fall 20 døgn. Jeg mener også det har vært nevnt 40 døgn kortere transporttid. I tillegg har USA stort press på havnene på vestkysten, mens de har langt større kapasitet på østkysten.

Det er et uhyre spennende prosjekt, som det er brukt veldig mye krefter på å drive fram lokalt. Etter hvert har de fått med seg den internasjonale jernbaneunionen, og lederen der er også leder for prosjektgruppen. Det har vært luftet med komiteen, og det har vært luftet i departementet flere ganger. Det er et helt kommersielt prosjekt, men når man skal forhandle, er det konkurranse havner imellom, og vi vet at det er sterke interesser for at dette skal gå via Østersjøen. Slik situasjonen er i øyeblikket, er det Narvik som er aktuell. Man har kommet så langt at man faktisk skal ha prøvetransport på strekningen. Man har løst problemet med ulik sporvidde, slik at man nå kan kjøre direkte – lokomotivene og vognene skifter sporvidde selv. Det er lagt ned store summer i prosjektet.

Mitt spørsmål til den nye samferdselsministeren går ikke på penger, men rett og slett på om hun vil sette seg inn i dette prosjektet og gripe litt fatt i det for å gi det pondus, for når man skal forhandle om grenseoverskridende transporter, er det viktig at statlige myndigheter er med.

Gunn Berit Gjerde (V) [14:12:25]: Venstre meiner det er viktig å ta sterkt miljøomsyn når vi arbeider med samferdsle. Behovet for å flytte personar og gods er aukande både på land og til sjøs. Dette behovet må stettast for at vi skal få ei sunn og god næringsutvikling. Det er

viktig at vi gjer det på ein slik måte at det ikkje aukar forureininga, men ved nye tiltak heller minskar utslappa til den sårbare atmosfæren vår.

Ved sida av arbeidet for kollektivtransport på landsida har Venstre lenge arbeidd for å få gassferjer i trafikk når vi skiftar ut gamle og for små ferjer langs kysten, for å få mindre CO₂-utslipp. Det gler oss å sjå at òg regjeringspartia ivrar for å få gassferjer på nye ferjestrekningar. Vi håpar at vi kan gjere felles sak.

Ved sida av miljøaspektet vil bygging av gassferjer vere eit eksportprodukt som kan vere med og stabilisere produksjonen ved norske skipsverft. Behovet for nye ferjer er meir stabilt enn dei skiftande behova innan fiskeri og offshore. Norske verft kan verte spesialistar på gassferjer og andre skip drivne med gass.

Fleire gassferjer vil òg vere med og skape ein større marknad for LNG her i landet. Gassferjer som allereie er sette i rute, har gjeve oss erfaring, og det ser ut til at det er på dei lengste strekningane vi får størst miljømessig gevinst og mest igjen for pengane. Vi har mange strekningar m.a. i Møre og Romsdal som skal ut på anbod i desember, og det er viktig at det vert lagt opp til at desse strekningane skal ha gassdrivne ferjer. Gassferjer er dyrare å byggje enn andre ferjer, og meirkostnadene med dei må verte dekte utan at det går ut over ferjetilbodet i dei områda der dei vert sette inn.

I tillegg meiner Venstre det er viktig at det vert arbeidd vidare med tanken om å stille krav til utslipp frå ferjer, slik at det vert betre konkurransevilkår for dei selskapa som konkurrerer om anboda om å setje inn gassferjer. Det skal verte spennande å sjå, når anboda skal ut om ikkje lenge, om Vegdirektoratet legg inn krav om bruk av gass.

Tor-Arne Strøm (A) [14:15:15]: I innlegget til Jan Sahl var det mange ting som ble berørt – mange visjoner. Men min replikk gikk ut på å få vite hvorfor ikke representanten Jan Sahl og Kristelig Folkeparti gjorde noe med alle de gode ønskene i regjeringssposisjon, inkludert problematikken rundt sovevogner på Nordlandsbanen og Sørlandsbanen. På det tidspunktet da budsjettet ble lagt fram, visste man at denne ordningen skulle bort. Jeg spurte også representanten om man ikke var fornøyd med satsingen på Nordlandsbanen som denne regjeringen har gjort – uten å få svar. Det Jan Sahl gjør, er at han slår tilbake mot Arbeiderpartiet, og vil ikke være med på den satsingen som representanten drar opp i sitt innlegg. Det var ikke det jeg spurte om.

Så til representanten Per Sandberg, som sier – slik jeg oppfatter det – at det var komiske skjær over de andre partiers satsing på samferdsel. Jeg oppfatter at det også var inkludert den forrige regjeringen. De komiske skjærene tror jeg at Fremskrittspartiet og Sandberg kan stå for selv. Den reduserte satsingen og det etterslepet som er på samferdselssiden, er Per Sandberg, Fremskrittspartiet og den forrige regjeringen ansvarlige for. Man kan ikke skyve ansvaret over på andre. Det synes jeg man skulle være så ærlig å si fra denne talerstolen. I løpet av forrige periode var det tre budsjettforlik mellom Bondevik II-regjeringen og Fremskrittspartiet, hvis ikke jeg har oppfattet det feil.

Dette må Fremskrittspartiet og Sandberg ta ansvaret for og svare på.

Så en liten visitt til representanten Trond Helleland fra Høyre. Det er ikke slik at EU har bestemt at enerettsområdet for Posten skal avvikles i 2009. Det er nemlig slik – det kommer et forslag, og det blir vedtatt nå – at enerettsområdet for Posten skal vurderes av EU i 2009. Det er en vesentlig forskjell.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [14:17:41]: God samferdselspolitikk er god miljøpolitikk. Det er god distriktpolitikk og ikke minst god næringspolitikk.

Som representant for Østfold er det for meg helt naturlig å rette oppmerksomheten på de store utfordringene som finnes i vårt fylke. Østfold er porten til Europa. Hele 75 pst. av alt gods på vei går via våre to europaveier – E6 og E18.

Østfoldpakke 1 er nå inne i en krevende fase, med store anlegg på E6 og parsellvis utbygging på E18. Disse to anleggene må Stortinget fortsatt sikre en kontinuerlig framdrift av, noe også flertallet i dagens innstilling understreker i merknaden om Østfoldpakka.

En kontinuerlig framdrift er også en helt naturlig oppfølging i forhold til de klare uttalelsene som både Arbeiderpartiet og Senterpartiet hadde under årets valgkamp. Ja, det ble gitt så klare, og til og med skriftlige garantier, bl.a. fra partileder Åslaug Haga om en ferdigstilling av E18 innen 2009, at vi får håpe som samferdselsministeren selv har sagt, at hun blir budsjettvinner i 2007-budsjettet. Men håpet må nok også inneholde en del arbeid og beslutninger som støtter opp under det som ble sagt tidligere denne høsten. Det hviler et stort ansvar på flertallsregjeringen. Kristelig Folkeparti er også villig til å ta det ansvaret vi har.

Det tredje elementet i Østfoldpakka, nemlig utbyggingen av jernbanetunnelen gjennom Moss, må også få en avklaring og oppstart. Pengene i NTP for Haug-Onsøy bør omplasseres til mosseanlegget, slik at vi får en sammenhengende utbygging av linjen, noe som også har vært en helt avgjørende premiss i behandlingen av denne saken i dette hus.

Per Sandberg (FrP) [14:20:19]: Jeg skal veie mine ord, rett og slett for å prøve å unngå å trekke ut debatten.

Men til representanten Strøm: Ja, jeg synes det er et komisk skjær over norsk samferdselspolitikk. Alle partier går ut i en valgkamp og lover milliarder på satsing innenfor sine lokale områder, regionale områder og nasjonalt. Men ingen greier å følge det opp. Jeg tror nok at de aller fleste velgerne, også Strøm sine velgere, synes at det virker komisk. Det vil nok gi seg resultater etter hvert, når vi får nye valg. Det var det jeg sa. Det er heller ingen annen plass i politikken der det er så stor avstand mellom lovnader og handling, og det gir et komisk preg.

Det er mange som har vært inne på Fremskrittspartiet i dag, og det er vi godt vant med. Det er mange som har etterlyst og ønsket seg like store ressurser som Fremskrittspartiet har. Statsråd Pedersen sa det så trygt, på en måte: Jeg skulle ønske at jeg hadde hatt alle disse midlene

som Fremskrittspartiet har. Men alle har jo samme tilgang til ressurser. Det flyter jo over av ressurser i dette landet. Vi vet snart ikke hvordan vi skal behandle alle disse ressursene. Representanten Sortevik var inne på at nå låner vi penger til våre naboland, slik at de kan få råd til å bygge veier. Det er ikke det at det er forskjell på tilgang på ressursene. Forskjellen er viljen og en uforståelig handlingsregel. Det er forskjellen mellom Fremskrittspartiet og alle de andre partiene. Hvis man ønsker å satse på vei, kan man satse på vei.

Jeg begynner å bli litt småirritert på alle dem som nå skal forsvare Regjeringen, og som sier at de har hatt bare tre uker på seg, og at de har fått til så mye på tre uker. Dette samarbeidsprosjektet som de nå har oppe i Akersgata, har jo vært på plass i over ett år. Vi behøver ikke å gå lenger tilbake enn til juni: Da hadde de en omfattende plan for hvordan de skulle satse når de kom i regjering sammen. Så de har hatt mye mer enn tre uker, og de har tilgang på ressursene. Dette synes jeg de rød-grønne partiene skal holde seg utenom.

Til slutt vil jeg gjerne utfordre statsråden på en ting. Det gjelder universelle ordninger innenfor kollektivtransporten, noe som også beklageligvis komiteen på en måte har hoppet litt bukk over. Jeg synes det er viktig, for Stortinget har gjort et vedtak i forhold til det, og jeg vet at statsråden også er godt kjent med dette gjennom henvendelser fra forskjellige organisasjoner. Nå ber jeg statsråden om å ta grep, slik at vi får på plass en satsing på universelle ordninger når det gjelder billettautomatene, slik at de funksjonshemmede også kan få tilgang til kollektivtransporten på en skikkelig måte.

Tord Lien (FrP) [14:23:57]: Samferdselspolitikk er også distriktspolitikk. Vi har hørt flere av Arbeiderpartiets representanter si fra talerstolen her i dag at man er veldig fornøyd. En arbeiderpartimann som ikke er så veldig fornøyd, er Tore Sandvik, som er Arbeiderpartiets fylkesordfører i Sør-Trøndelag. Han kaller Bondevik-regjeringens prioritering av E6, landets livsnerve, for et mageplask, og at det var pinlig for Børge Brende og Høyre i Sør-Trøndelag at ikke E6 i Soknedal kom inn i statsbudsjettet. Nå har altså flertallet i Stortinget, med Arbeiderpartiet i spissen, tenkt å vedta et budsjett som ikke innebærer en satsing på E6 i Soknedal, landets livsnerve.

Det har vært mye snakk om jernbane og bredbånd. Jeg har lyst til å trekke inn noe som ligger mitt hjerte nær, nemlig lakseoppdrett, den hurtigst voksende næringen i Norge, en av få næringer som har et vekstpotensial som er i stand til å etterfylle de tapte oljeinntektene vi vil se i framtiden. Det er mulig det går an å bygge jernbane fra Trondheim til Hitra og Frøya, hvor mesteparten av denne produksjonen i min del av landet skjer, men jeg tror ikke det er sannsynlig. Men en ting er jeg helt sikker på: Det går ikke an å sende laks i e-post!

Dessverre er ikke kyst- og fiskeriministeren til stede her nå. Jeg har likevel lyst til å påpeke det fra denne talerstol, da det ble stilt spørsmål om det i sted og sagt at Fremskrittspartiet har råd til veldig mye når det gjelder oljevern. Jeg vil si at jeg tror ikke vi har råd til ikke å prioritere

oljevern. Et eksempel på det er at da «Prestige» forliste utenfor kysten av Spania, så kostet det den spanske staten 45 milliarder kr. Vi har ikke råd til ikke å prioritere oljevernet i Norge. Representantene fra Arbeiderpartiet, Tor-Arne Strøm og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, var veldig opptatt av dette, og nevnte fra talerstolen at dette må prioriteres. Jeg håper at kyst- og fiskeriministeren tar dette med seg, og at de utspillene som kom fra talerstolen tidligere i dag, er mer enn en hilsen hjem.

Senterpartiet, SV og Fremskrittspartiet har tidligere stått sammen om en økt satsing på oljevernet. Jeg håper vi får den hjelpen fra Senterpartiet og SV som vi har bruk for, for å få til en økt prioritering av oljevernet i Norge. For det har vi ikke råd til å se bort fra.

Per Roar Bredvold (FrP) [14:26:53]: Gjennom min tid som politiker har jeg hatt svært mange møter med næringslivet, både store og små bedrifter, og da skulle man tro at det helst var næringsrettede tiltak som ble diskutert og etterlyst. Noen var det, men hovedønskene fra de fleste var en god infrastruktur, dvs. et godt vegnett og også spesielt at veg er viktigere enn bane. Har man ikke gode veier ut og inn av et distrikt, kan man nesten glemme en videre utvikling når det gjelder bosetting og næringsliv. Signalene er ofte: Glem næringshagene, små støttebeløp til ditt og datt, etc. Bruk mer til samferdsel og fortrinnsvis mer til veg!

Som Hedmark-politiker ser jeg at man er svært avhengig av gode veier for at fylket skal utvikle seg i en positiv retning. I tillegg til Oppland er det vel nesten ingen andre fylker som har så lite penger til samferdsel i forhold til antall kilometer veg. En annen tanke jeg gjør meg, er om trasévalg er noe alle og enhver skal kunne bry seg om og mene noe om, eller om dette skal ligge i denne sal når det gjelder store investeringer. Trasévalg og den debatt/diskusjon dette gir, gjør at prosjekter ofte tar lang tid. Her er rv. 2 et godt eksempel på en lang trasédebatt. Hvis jeg husker riktig, har dette tatt over 12–13 år. Slik må det ikke være.

Når det gjelder innlandet, er det svært avhengig av mye transport av varer og personer. Det er svært spredtbygd, samt større enn f.eks. Finnmark. Innledningene har selvfølgelig også en stor transittransport. Her transporteres det mye gods på smale, svingete veier som ofte er mangelfullt vedlikeholdt. Resultatet blir mange ulykker mellom bl.a. lastebiler og vanlige personbiler. En god samfunnsutvikling er avhengig av et godt vegnett.

Når det gjelder rv. 3, som ligger utenfor Lotto-rekka på 2, 4, 6 og 16, fra Hedmark og Oppland, mener jeg at denne bør og må prioriteres, noe det kan synes som det bare er Fremskrittspartiet som mener. Det var svært gledelig at det etter press fra Fremskrittspartiet under revidert statsbudsjett i vår ble bevilget 40 mill. kr til utbedring. I tillegg fant Vegvesenet drøye 10 mill. kr. Disse pengene ble raskt brukt, og vi fikk mange kilometer med bedre og sikrere veg til alles beste. Men det trengs mer. Derfor synes jeg at det er svært beklagelig at dagens regjering ikke har bevilget én krone til rv. 3, eller nevnt rv. 3 i sine merknader. Senterpartiets førstekandidat fra Hedmark gikk så

langt at han lovte 100 mill. kr i året til rv. 3. Hvor er disse pengene?

Det er vel i Regjeringen man har muligheter til å iverksette sine lovnader. Som et såkalt distriktparti burde dette hatt førsteprioritet for Senterpartiet. Spørsmålet blir: Hvor er rv. 3 i Regjeringens planer? Og hvor er Senterpartiet, som til og med har den svært viktige posisjonen at de har samferdselsministeren?

Gunvor Eldegard (A) [14:30:09]: I budsjettinnstillinga er det lagt inn midlar til planlegginga av eit nytt dobbeltspor mellom Kolbotn og Ski og til ombygginga av Ski stasjon. Endeleg, må eg seia. Det eksisterande dobbeltsporet mellom Oslo S og Ski er i dag ein flaskehals både for persontrafikken og for godstrafikken. Ei utbygging av denne strekninga har difor vore på tapetet lenge.

Utbygginga av Ski stasjon inngår som ein del av Oslo-pakke 2, som vart godkjend av Stortinget allereie i 1999, gjennom St.prp. nr. 64 for 1999–2000. Det vart lagt opp til at utbygginga av Ski stasjon skulle startast opp i perioden 2002–2005. Det har dessverre ikkje skjedd. Dette er svært uheldig, da Oslopakke 2 er ein omfattande finansieringsplan, som byggjer på ein avtale mellom statlege og lokale myndigheiter om forsering av svært nødvendige kollektivtrafikkinvesteringar i Oslo og Akershus.

Eg er difor glad for at det er lagt inn midlar til planlegging i budsjettforslaget som me skal vedta seinare i dag. Dobbeltsporet til Oslo S vil bety mykje for Ski, og det vil bety mykje for Follo, for Akershus og for Østfold. Det vil verta den nye porten til Europa. Med eit godt utbygt jernbanenett vil mange fleire ta toget. Det kjem både miljø og folk til gode.

Saka om dobbeltspor frå Kolbotn til Ski er komen inn i Nasjonal transportplan 2006–2015 og er prioritert i 2006–2009. Dette er også topprioritert av Østlandssamarbeidet.

Eit av dei største investeringsprosjekta på kollektivområdet er dobbeltsporet frå Asker til Oslo og vidare til Ski. Dette vil vera avgjerande viktig for avviklinga av transporten i hovudstadsområdet og vil avlasta for det store presset på vegsystemet, m.a. på E18 mellom Asker og Oslo. Det er svært viktig at dette prosjektet vert vidareført utan opphald, etter at strekninga Asker–Sandvika no er klar. Med Bondevik-regjeringa sitt forslag til budsjett var det faktisk fare for at dobbeltsporet ville verta to år forseinka inn til Lysaker.

Eg er glad for at det nye fleirtalet vil løyva 25 mill. kr ekstra til utbygginga av Lysaker stasjon, slik at prosjektet får ei meir optimal framdrift.

Regjeringa si satsing både på Lysaker stasjon og på Ski stasjon og vidareføringa av dobbeltsporet er utruleg viktig for Akershus og for landet vårt. Difor er budsjettinnstillinga me skal vedta i dag, med oppfølging i 2007, eit viktig grep for oss alle.

Sigrun Eng (A) [14:33:35]: Samferdselsministeren sa i sitt innlegg, fritt sitert: Vi har eit svært finmaska flyplasstilbod i heile landet.

Som representant for Buskerud tenkte eg: Gjeld det mitt fylke? Nei. Gjeld det Telemark, Hedmark eller for den saks skuld Oppland, der Leirin kvar einaste konsepsjonsrunde slåst for å behalde flyruta si? Den tida det tek for meg å reise, er mykje lengre enn den tida det tek for dei som bur i Tromsø, å reise, men eg bur ikkje lenger unna i mil.

Alle desse fylka er transittfylke for trafikken aust–vest eller nord–sør. Alle desse fylka er rekreasjonsområde for stressa byfolk, noko som fører til enorm trafikk – til og frå – kvar helg. I tillegg er det mykje tungtrafikk, naturlegvis. Ingen eller svært få av dei besøkjande kan kome luftvegen. All trafikk må kome på veg – og nokre stader òg på bane.

I Stoltenberg II-regjeringa sitt budsjett blei det heldigvis plussa på fleire hundre millionar kroner. Det er bra, men sjølvsagt er det behov for langt meir framover.

For Buskerud sitt vedkomande er påplussinga til asfalt og vedlikehald på til saman 9,3 mill. kr. For å få vegen slik stamvegstatusen legg føringar for, skal det frå Akershus si grense til Sogn og Fjordane si grense til meir enn 8 milliardar kr langs rv. 7 og rv. 52. Det er med andre ord langt fram før standarden òg er tilfredsstillande der.

Oppfordringa mi til statsråden blir: Kan desse påplussingane til veg bli omprioriterte til kjøp av tenester for tog? Fylkespolitikarane i Buskerud og vi som er brukarar av tog, ynskjer oss eit morgontog, eit tog som kan vere inne i Oslo om morgonen, og ikkje slik som no, at toget er inne i Oslo klokka halv tre om ettermiddagen.

Men det er eit men. Det må vere meir langsiktig enn at det treng årlege budsjettløyvingar.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:36:05]: Det er interessant å sitje i salen og høyre at dei tidlegare regjeringspartia er pådrivarar for prosjekt dei sjølve ikkje har makta å lyfte. Det er òg interessant å sitje og høyre samarbeidspartnaren til desse regjeringspartia gjennom tre år, Framstegspartiet, leggje seg litt på den same linja.

Denne regjeringa kom ikkje til dekt bord, slik dei tidlegare regjeringspartia hevdar. Me kom heller til oppvasken. Til dømes er bindingane innan samferdsel på formidable 16,5 milliardar kr berre på veg. Oppstarten av ei mengd kostnadskevande prosjekt, med små statlege løyvingar og stor bompengedel frå staten, er årsaka.

Når det gjeld jernbana, ser me t.d. at startløyvinga til den nemnde strekninga Kolbotn–Ski er på fattige 35 mill. kr i 2006, mens totalkostnaden er på 2,6 milliardar kr. Difor er det aller meste av påplussingane frå fleirtalsregjeringa lagt inn på eksisterande prosjekt for å sikra ei betre og meir rasjonell framdrift. Det er kjekt å sprette sjampanjeflaske og varsle nye prosjekt, men nokon må betale rekninga.

Til representanten Sahl, som omtala ein korridor frå Kina til USA: Det er eit spennande prosjekt. På ministerkonferansen i Verona, der eg var til stades, var òg USA sin samferdsleminister. Eg tok opp saka med han, og me var einige om at denne saka skal drøftast og lyftast vidare mellom våre to land. Det er òg Fiskeri- og kystdepartementet som koordinerer dette arbeidet. Dei har kontakt

med mitt og andre departement som saka vedkjem, dei har kontakt med industrien og med Kina og USA. Og eg kan frå denne talarstolen seie at denne saka skal vere i fokus òg i fleirtalsregjeringa.

Representanten Sundsbø utfordra meg til å gå i aktiv dialog med fylkeskommunane i storbyområda, slik at pengane gjennom påskjøningsordninga vert brukte til å betre samarbeidet over fylkesgrensene. Det er eit godt råd. Eg vil òg følgje opp Sundsbø sitt ønske om eit initiativ gjennom SKØ for å vere ein pådrivar i arbeidet med å etablere eit nytt felles kollektivselskap i hovudstadsområdet.

Framstegspartiet meiner at det har eit komisk skjer at ulike parti ikkje oppfyller lovnadene sine. Men kva har Framstegspartiet gjort når dei har vore i posisjon til å lyfte samferdsla? Tre års budsjett – kvar vart det av milliardane? 449 mill. kr er vel ikkje så mykje å skrive heim om når Åge Starheim frå Sogn og Fjordane Framstegsparti i valkampen lova 10 milliardar friske midlar årleg til veg i denne perioden. Det set Framstegspartiet i eit visst komisk skjer, når vi veit kva dei fekk til i samarbeid i førre periode. Heller ikkje Framstegspartiet har reint fleirtal. Dei òg må samarbeide med andre og har tydelegvis skjønna kva det handlar om i praksis.

Torstein Rudihagen (A) [14:39:26]: Prosjektfinansieringa skal ikkje gjere det dyrare for brukaren, slik som representanten Anundsen påstår. Prosjektfinansiering betyr kort og godt at ein fortrinnsvis stiller statleg kapital til disposisjon for utbyggjaren, slik at utbyggjaren har ei sikkerheit for å få ei rask og rasjonell framdrift av prosjektet. Dette skal betalast tilbake gjennom dei årlege budsjettløyvingane, og sjølvsaft skal det òg betalast gjennom bompengeneinnkrevjing på dei vegprosjekta som er bompengefinansierte. Men eg har enno ikkje registrert at nokon har foreslege bompengeneinnkrevjing på Vestfoldbanen, så det må i så fall vere ei gedigen misforståing.

Så har Regjeringa under debatten vore kritisert for at ein har stoppa konkurranseutsetjinga i Jernbaneverket. Det faktiske forholdet er – og det står i proposisjonen – at ein stoppar konkurranseutsetjinga på dei områda som har betydning for driftsstabilitet og sikkerheit. Bakgrunnen for det er at det blei sett i gang ei omstilling og ei utsetjing av arbeidsoppgåver i Jernbaneverket som rett og slett gjekk ut over sikkerheita, ifølgje det som jernbanedirektøren sjølv sa. Grunnen til det var at ein sette ut arbeidsoppgåver og samtidig nedbemanna og gav frå seg kompetansen. Og så var det ikkje ein leverandørmarknad som hadde god nok kompetanse, og som hadde moglegheit til å kunne handtere dei arbeidsoppgåvene på ein sikker måte. Følgjeleg bør Jernbaneverket sjølv utføre dei oppgåvene som har med driftsstabilitet og sikkerheit i eigen regi å gjere. Det betyr ikkje at all konkurranseutsetjing er skrinlagd av den grunn.

Ser vi på Gjøvikbanen, er det påstått her at ein har fått eit mykje betre togtilbod for ein mykje lågare pris. Men går ein litt bakom det som har skjedd på Gjøvikbanen, ser ein at her er alt optimalisert i ein liten organisasjon ved å stille materiell til disposisjon for NSB-anbod. Dette gjekk

an på Gjøvikbanen, men dersom ein skal begynne å dele opp NSB på denne måten rundt om på andre banestrekningar i dette landet, får ein ikkje den same effekten. Min påstand er at den effektiviteten kan ein få gjennom å forhandle med NSB om dei årlege kjøpa og stille klare krav på denne måten.

Vi kan sjå på Statens vegvesen og det som har skjedd der. No har ikkje Regjeringa varsla at ein skal gjera om på noko her, men det faktiske forholdet òg der er at vi har fått meldingar frå det ganske land om at vegvedlikehaldet har vorte mykje dårlegare etter omorganiseringa enn det var tidlegare. Den gule bilen med ein mann med spade som fylte hola, har blitt fullstendig borte, så hola har lett for å bli liggjande att i vegen.

Steinar Gullvåg (A) [14:42:55]: Jeg deler de ønske- ne som min fylkeskollega Anders Anundsen har med henn- blikk på utbygging av E18 gjennom Vestfold. De gjenvæ- rende strekningene er trafikkfarlige, og en ny firefelts vei gjennom hele fylket vil bedre trafikksikkerhetssituasjo- nen betydelig. Forskjellen mellom Anders Anundsen og undertegnede er at mens jeg vil bygge ut E18 i det tempo- et som det er lagt opp til – og neste etappe er strekningen Langåker–Bommestad, som denne forsamlingen skal ta stilling til til våren, så vidt jeg skjønner – så ønsker ikke Anders Anundsen å bygge ut E18 dersom finansierings- måten er bompenger. Da synes ikke Fremskrittspartiets Anundsen at det er så farlig med trafikksikkerheten len- ger. Han velger bort utbygging dersom den skal finansier- es med bompenger.

Det er helt riktig, som Anundsen påstår, at jeg i valg- kampen har sagt at vi skal bruke mellom 4 og 5 milliarder kr i den kommende tiårsperioden til utbygging av Vestfold- banen. Det er identisk med det løftet som denne regjerin- gen har avgitt gjennom Soria Moria-erklæringen, og det løftet som Fremskrittspartiet gav velgerne da de var med på flertallsinnstillingen om transportplanen for to år si- den. Også Fremskrittspartiet har avgitt de samme løftene til velgerne i Vestfold. Mitt Soria Moria er den dagen da reisetiden mellom Tønsberg og Oslo reduseres til under timen. Jeg vil tro at det da ikke finnes mange som med vett og forstand setter seg i bilen og kjører til Oslo i rushtids- periodene uten at de må. Det kan som kjent ta både to og tre timer når køen står pal fra Asker og inn. Da kan det vel også hende at togpassasjerene lager plass på veien for dem som må fram.

Jeg minner også om at næringslivet i dag har et tidstap i milliardklassen hvert eneste år som et resultat av forsin- kelsene i Oslo-trafikken.

Anders Anundsen (FrP) [14:46:10]: Representan- ten Rudihagen forsøkte å forklare meg hva prosjekt- finansiering er. Jeg er kjent med hva prosjektfinansiering er. Hvis Vestfoldbanen skal prosjektfinansieres, vil den ha en årlig kostnad på ca. 500 mill. kr. Det kan enten leg- ges som et påslag på billettprisen – som jeg nevnte i stad er den fra Larvik 478 kr tur–retur Oslo – eller det kan tas over statsbudsjettet. De fleste i denne sal er kjent med at 500 mill. kr er mer enn den sittende regjeringen klarte å

skrape sammen til en samlet merinnsats til vei- og jernbanesatsing i 2006. Å tro at denne sal da skal bevilge alle disse kronene til Vestfoldbanen for framtiden, tror jeg er noe naivt, og det er derfor jeg er ganske sikker på at en prosjektfinansiering av Vestfoldbanen vil medføre påslag i billettprisen. Jeg tror ikke at representanten Gullvåg får viljen sin i forhold til å få folk til å kjøre mer tog enn bil, og å frigjøre plass på E18. Det blir rett og slett for dyrt.

Jeg er glad for at representanten Gullvåg støtter Fremskrittspartiets ønsker om en forsert veitbygging. Representanten kom med en rekke påstander om hva slags prioriteringer Fremskrittspartiet gjør. Den viktigste prioriteringen vi gjør er å bevilge tilstrekkelige midler i våre budsjetter. Jeg skulle ønske – nå vet jeg at det ikke er rett plass for å ønske, men jeg gjør det likevel – at Regjeringen faktisk gjorde det samme, slik at det ble makt bak de ordene representanten Gullvåg kom med fra denne talerstolen. Men jeg er redd for at vi ikke får oppleve det.

Jeg har også lyst til å si at i skyldfraskrivelsens navn står det en uttalelse i Tønsbergs Blad av representanten Inga Marte Thorkildsen, som sammen med representanten Gullvåg gikk ut og hadde gode lykkeønskninger til jernbaneutbyggingen:

«Fylkestinget og næringslivet i Vestfold må kjenne sin besøkelsestid. Jeg savner større trøkk og drahjelp hjemmefra.»

Det har de da fått. De har fått velgernes tillit til å styre landet. Det må være tilstrekkelig trøkk i denne sal.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [14:48:50]: Det var egentlig representanten Gunn Berit Gjerde som fekk meg til å ta ordet. Ho sa mykje klokt og framtidsretta om gassferjer. Eg må likevel gjera ho og Venstre merksame på at det er Soria Moria-erklæringa og regjeringsfraksjonen av i dag som er grunnlaget for det initiativet som er teke til den omtalen dette temaet har fått i innstillinga frå komiteen. Det er bra at Venstre vil vera med på laget. Det kan likevel oppfattast som noko på overtid. I regjeringa Bondevik II sitt budsjettforslag er det t.d. ikkje sagt noko om krav til dei nye sambanda som skal ut på anbod, t.d. dei fire i Romsdalsområdet. Då var det Venstre som sat med leiarskapen i departementet.

Så til betydinga av breiband. Det er eit område som er via stor merksemd både i debatten i dag og i innstillinga. Det er ein påfallande forskjell på regjeringspartia sin omtale og det Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre står saman om, utover det som er felles i komiteinnstillinga.

Eg var i Ølen den dagen då regjeringa Bondevik II la fram si stortingsmelding om breiband, der Ølen – ein gründerkommune vel kjend for sine initiativ når det gjeld næringsutvikling – var ein av mange kommunar som var ein kvit flekk på kartet. Det var uskjønleg. Dei skulle altså ikkje vera tilgodesett med statleg medverknad sjølv om marknaden ikkje når fram. Forskjellen i innstillinga av i dag går på ei langt meir offensiv haldning frå Regjeringa og den nærast naive trua på marknaden som den førre regjeringa syntest å ha på dette viktige området.

Noreg er eit land med store moglegheiter. Senterpartiet ynskjer at vi skal forvalta ressursane våre på ein meir klok og framtidsretta måte enn det vi til no har klart. Debatten i dag har vist ei regjering som har høgare ambisjonar på samferdsle enn regjeringa Bondevik II. Det trur eg er eit særst godt utgangspunkt nettopp for ei betre forvaltning av våre ressursar, og ei langt større moglegheit for det enkelte menneske i dette landet til å velja kor han eller ho vil bu.

Vera Lysklætt (V) [14:52:15]: Jeg representerer Finnmark her på Stortinget – det største fylket i landet når det gjelder areal, et fylke på størrelse med Danmark. Vi har enorme utfordringer innen samferdselssektoren.

Det er én sak jeg har vært spesielt opptatt av i mange år, både i kommunestyre og fylkesting, som jeg synes det er viktig å trekke fram her også, og det er den elendige mobildekningen vi har flere steder i landet generelt, og i Finnmark spesielt.

Med tanke på de store avstandene vi har innad i fylket, med veldig spredt bosetting, mørketid, flere måneder med sprengkulde, kolonnekjøring og gjenføykede veier, er mitt høyeste ønske at vi snarest må få full mobildekning i hele fylket. Da kan vi i hvert fall få hjelp dersom uhellet skulle være ute. Slik det er i dag, kjører vi mil etter mil uten dekning, og slik kan vi ikke ha det i framtiden. Dette er en veldig viktig sak både for dem som jobber på fjellet, og for dem som jobber på sjøen.

Noe annet jeg er opptatt av, er utbedring av E6, inn i Finnmark fra vest. Det er den eneste stamveien inn i fylket, hvor alt av tungtransport går. Trailere med fisk og mat kjører der. E6, omtrent fra fylkesgrensen og inn til Alta, er i dag i en elendig forfatning. Spesielt med tanke på matvareberedskapen og for dem som bor langs veien, og næringslivet generelt er det nå spesielt viktig å få forgang i utbedringen av denne veien.

Jeg er derfor glad for at den nye regjeringen er med på Bondevik-regjeringens og Torild Skogsholms oppstartsbevilgning til neste år med 20 mill. kr til denne E6-strekningen. Jeg håper nå at vi i årene som kommer, kan få bevilget ytterligere beløp til denne stamveien, slik at dette prosjektet kan gjennomføres uten stopp i anleggsperioden.

Anette Trettebergstuen (A) [14:54:37]: Etter innlegget fra representanten Anundsen fra Fremskrittspartiet kan jeg ikke dy meg – jeg må ta ordet en gang til. Representanten sa bl.a. at vi ikke holder løftene våre, og at vi glemte jernbanen da vi la fram budsjettet vårt.

Det er selvfølgelig feil. Jeg vil be representanten Anundsen ha litt is i magen, så skal vi oppsummere senere i perioden hvilke løfter som er blitt oppfylt. Jeg er helt sikker på at dette skal vi klare.

I tillegg vil jeg minne om hvem som i forrige budsjett inngikk et forlik som bl.a. var så dårlig når det gjaldt samferdsel, at Jernbaneverket ikke engang hadde råd til å planlegge jernbaneløftet til de rød-grønne fra NTP. Glem ikke det!

Når jeg først snakker om å glemme: Fremskrittspartiet kan ikke skryte av å levere mange løfter. Når Fremskrittspartiet legger fram sine samferdselsbudsjetter, glemmer de ikke bare jernbanen. Det glemmer også miljøet, de glemmer distriktene, og de glemmer de økonomiske realitetene.

Hvor mye realisme er det i politikken til Fremskrittspartiet når det gjelder samferdsel? De foreslår å kutte 800 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanen i dette budsjettet. Det får de heldigvis ikke gjennomslag for, for det ville betydd at intercitytriangellet, regiontogene og lokal-togene, ville blitt borte. NSB ville kun hatt penger til å betjene kapitalkostnader. Det meste av togtilbudet i Norge ville praktisk talt ha forsvunnet. Men det er kanskje det Fremskrittspartiet vil?

Hver eneste dag frakter NSB 120 000 passasjerer til og fra Oslo. La oss leve oss inn i Fremskrittspartiets alternative budsjetter et lite sekund og tenke oss at dette togtilbudet ble fjernet. Da ville disse passasjerene måtte bruke buss eller bil. Hvis vi regner 1,2 passasjerer pr. bil, som man pleier å gjøre, betyr det at det med Fremskrittspartiets politikk ville bli 100 000 flere personbiler ut og inn av Oslo hver eneste dag. Dersom hver bil er 4,5 m lang, og de kjører støtfanger mot støtfanger, betyr det 450 km ekstra kø i Oslo hver eneste dag. Det er en kø like lang som distansen Hamar–Trondheim, en kø som står stille. Det er helt komplett umulig å bygge seg ut av det. Og så har jeg ikke engang nevnt og tenkt på miljøproblemene. De kommer i tillegg. Dersom disse passasjerene skulle brukt buss i stedet for bil når Fremskrittspartiet hadde lagt ned toget, ville det bety 2 500 flere busser bare i Oslo hver eneste dag. Til sammenligning er det i dag 5 400 busser i hele landet.

Vi har i høst tatt over et budsjett som trengte livredning på mange områder. Vi er klar til å plusse på 460 mill. kr til samferdsel. Det er ikke nok, men vi kommer tilbake med mer. Folk kommer garantert til å merke at vi i samferdselspolitikken har fått en ny kurs når det gjelder vei og jernbane.

Irene Johansen (A) [14:57:25]: Det er bra at representanten fra Kristelig Folkeparti i Østfold, Line Henriette Holten Hjemdal, støtter flertallet i transportkomiteen, som har pekt på akkurat de prosjektene i Østfold som hun er opptatt av i våre merknader.

Vi har bl.a. pekt på at Bondevik-regjeringen i sitt budsjettforslag har foreslått å gjøre disposisjoner i henhold til korridoren Oslo–Svinesund, som innebærer en omfordeling av investeringsmidlene fra Østfold til Akershus, og understreker at dette må ses på i revisjonen av Østfoldpakka. Vi har pekt på at vi støtter Østfold fylkeskommune i deres høringsuttalelse til NTP og handlingsprogram, der de bad om at Østfoldpakka fase 1 revideres.

Det siste hun nevnte, var utbyggingen av E18, der vi også har pekt på at det i sammenheng med revisjonen er ønskelig at det kan legges opp til en mest mulig kontinuerlig utbygging av E18.

Hun nevnte også en videre utbygging og dobbeltspor gjennom Østfold, der vi har sagt i komitemerknaden at vi

støtter Østfold fylkeskommunes uttalelse om at prioriteringsrekkefølgen i Østfold skal være nordfra og sørover, altså Mossetunnelen før Haug–Onsøy. De prosjektene som Holten Hjemdal var opptatt av skulle prioriteres nå, har altså regjeringsfraksjonen sørget for å få inn i budsjettmerknadene. Det må være et tankekors for representanten Holten Hjemdal fra Kristelig Folkeparti, et parti som har vært i regjering fram til i høst, at det er vi som har sørget for det.

Gunn Berit Gjerde (V) [14:59:20]: Eg var på talarstolen tidlegare i dag og snakka om gassferjer. Eg følte at eg la det veldig forsonleg opp, hadde ein god invitt til Regjeringa, tok med alle regjeringspartia og meinte at dette måtte vi arbeide saman om å få til.

No er eg smerteleg klar over at Regjeringa ikkje treng Venstre si stemme for å få noko igjennom. Men det kan jo vere kjekt å ha litt støtte også. Så eg vert litt overraska når Magnhild Meltveit Kleppa går på talarstolen og tek Venstre for gassferjer på den måten som ho gjer. Eg vil berre vise til at vi også i praktisk politikk har synt at dette er noko som Venstre har arbeidd for og fått igjennom. Gjennom påtrykk overfor Vegdirektoratet om miljøkrav som er like strenge som tilsvarande for gassferjer, er det kontrahert fem gassferjer.

Eg kan ikkje forstå at Magnhild Meltveit Kleppa har gløymt desse gassferjene, som i realiteten er kontraherte etter den førre regjeringa sitt påtrykk. Det var første gongen det vart stilt slike krav i samband med kontrahering. Og dette var sjølvsagt noko som den førre regjeringa, med Venstre i spissen i samferdselsstolen, hadde villa bringe vidare om vi hadde vorte sitjande i regjering.

Dette har vore frykteleg viktig for Venstre, og i alle fall i mitt fylke har det vore ei god samarbeidssak på tvers av partia. Spesielt Senterpartiet og Venstre har hatt eit godt samarbeid når det gjeld gassferjer. Eg håper ikkje at dette vert å slå kvarandre i hel i staden for å setje endå fleire gassferjer på sjøen.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Magnhild Meltveit Kleppa har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [15:01:30]: Senterpartiet skal vera den fyrste til å invitera alle til eit samarbeid som i vidaste forstand vil styrkja samferdsla i dette landet. Vi er veldig glade for at Venstre vil samarbeida om gassferjer, men for ordens skuld må eg då gjera merksam på at det faktisk var opposisjonen i Stortinget som tvinga fram den førre regjeringa sitt engasjement på dette feltet. Det måtta bl.a. eit eige brev frå dei parlamentariske leiarane til for å få Regjeringa over på det initiativet som Gunn Berit Gjerde no gjorde greie for. Rett skal vera rett!

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 642)

S a k n r . 3

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om løyvingar i 2005 på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 28 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 26 (2005-2006) (Kap. 1062 og 4062))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 653)

S a k n r . 4

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 82/2005 av 10. juni 2005 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA) (Innst. S. nr. 27 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 6 (2005-2006))

Irene Johansen (A) [15:03:48] (ordfører for saken): I proposisjonen foreslås det at Stortinget gjør vedtak om «samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 82/2005 av 10. juni 2005 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA)».

Formålet med opprettelsen av ERA er å sikre at kommisjonen og medlemsstatene har tilgjengelig nødvendig ekspertise og støtte på det jernbanetekniske og sikkerhetsfaglige området. Opprettelsen av byrået vil gjøre det mulig å vurdere målene om sikkerhet og samtrafikkvegne for det europeiske jernbanenettet i fellesskap og med høy grad av sakkunnskap, og på den måten bidra til å revitalisere jernbanesektoren.

ERA kan gi anbefalinger og avgi uttalelser til kommisjonen og bistå med teknisk-faglig støtte på sikkerhets- og samtrafikkområdet, men det skal ikke gis myndighet til å vedta regelverk.

Deltakelse i ERA vil gi Norge en ny arena for innflytelse i internasjonalt jernbanesikkerhetsarbeid og adgang til økt informasjon og erfaring fra andre europeiske land om jernbanesikkerhet og samtrafikk. At norske eksperter også kan ansettes i ERA, antas å gi positive effekter for det norske jernbanemiljøet.

Norges bidrag utgjør om lag 273 000 euro, eller om lag 2,3 mill. kr, årlig, justert i forhold til andel av EFTA-budsjettet og aktuell valutakurs.

Komiteen vil framheve formålet med opprettelsen av et europeisk jernbanebyrå. Som sagt vil opprettelsen av ERA og deltakelsen i dette gi norske jernbaneinteresser muligheter for deltakelse i et større jernbanefaglig miljø og innflytelse på videreutviklingen av felles internasjonalt regelverk. Det vil også kunne bidra til en nødvendig revitalisering av jernbanesektoren i Norge og Europa gjennom bl.a. økt samtrafikkvegne, og til at viktige målsettinger for nasjonal transportpolitikk kan oppfylles.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet og Utenriksdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen nr. 82/2005 av 10. juni 2005.

Jeg har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt vedtak:

«Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 82/2005 av 10. juni 2005 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA).»

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.
(Votering, se side 653)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Stortinget går til votering i sakene nr. 1–4.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Odelstingets vise-president, Olav Gunnar Ballo, satt fram et forslag.

Presidentskapet hadde innstilt:

Med virkning fra 1. oktober 2005 fastsettes lønnen for Høyesteretts medlemmer slik:

Høyesterettsjustitiarius	kr 1 071 000 pr. år
Høyesterettsdommere	kr 976 000 pr. år

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og et forslag fra Olav Gunnar Ballo. Forslaget lyder:

«Med virkning fra 1. oktober 2005 fastsettes lønnen for Høyesteretts medlemmer slik:

Høyesterettsjustitiarius	kr 1 056 000 pr. år
Høyesterettsdommere	kr 966 000 pr. år»

Senterpartiet har varslet at de vil støtte forslaget fra Olav Gunnar Ballo.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom presidentskapets innstilling og forslaget fra Olav Gunnar Ballo ble innstillingen bilfalt med 89 mot 19 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.46)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram 16 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 2 og 3, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 4–16, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet

Forslagene nr. 1–15 er inntatt i innstillingen, mens forslag nr. 16 er omdelt i salen.

Det votes først over forslagene nr. 5–16, fra Fremskrittspartiet. Forslag nr. 4 kommer presidenten tilbake til. Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om utvidelse av Statens havarikommisjon for transport til også å omfatte sjøfart i løpet av første halvår 2006.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om flerårige budsjetter for å sikre budsjettmessig oppfølging av de nasjonale transportplanene.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om egen utbyggingsplan og egen finansiering for spesielt store utbyggingsprosjekt innenfor samferdselsområdet og som har spesiell nasjonal betydning.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en ekstern evaluering av planprosess og metodikk knyttet til forrige Nasjonal transportplan (NTP 2002-2011).»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger til infrastruktur for skinnegående kollektivtransport.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om styring av store offentlige investeringsprosjekter innenfor samferdselssektoren.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen øke takten i bredbåndsutbyggingen slik at målet om bredbånd til alle husstander, bedrifter og offentlige institusjoner, kan innfris innen 2007. Det fremlegges en årlig statusrapport for Stortinget.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om å opprette et bredbåndsfond i Revidert nasjonalbudsjett for 2006.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gi Luftfartstilsynet i oppdrag omgående å utarbeide en oversikt over nødvendig bemanning innen styring og kontroll av flytrafikken i norsk luftrom for å gi tilfredsstillende flysikkerhet.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 80 stemmer mot og 26 stemmer for forslagene fra Fremskrittspartiet.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.43)

Gunn Karin Gjøl (A) (fra salen): President! Jeg stemte feil, jeg stemte for, men jeg skulle ha stemt imot.

Presidenten: Da er det 81 som stemte mot forslagene, og 25 som stemte for. Forslagene er dermed forkastet.

Det votes så over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om gjennomføring av flere OPS-prosjekter.»

Høyre og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til dette forslaget, og presidenten antar at det også gjelder Venstre.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 57 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.27)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 2 og 3, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette Jernbaneverkets drift og vedlikehold.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette jernbanestrekninger, da dette vil gi et bedre og billigere tilbud til passasjerene.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 59 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.54)

Presidenten: Det votes så over forslag nr. 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

**«Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2006 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Nødnett – felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)		
	1	Driftsutgifter	58 822 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	348 498 000	
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	841 040 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 610 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	226 220 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 770 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	74 810 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	29 100 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	50 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	16 060 000	
	71	Avviklingskostnader Loran C, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200 000	
	73	Tilskudd til medie- og kommunikasjonscenter	2 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	19 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	480 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	16 600 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	134 500 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	34 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	32 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 064 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	258 400 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 420 100 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	290 200 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	382 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	885 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 355 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	275 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	249 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstrukturering, <i>kan overføres</i>	55 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 937 200 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 402 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	36 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 004 000	
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	20 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i>	69 024 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	7 500 000	
		Totale utgifter		23 326 357 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	540 670 000	
	2	Andre inntekter	8 110 000	
	3	Inntekter salg av fyr eiendommer	2 000 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 470 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	93 500 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800 000	
	2	Diverse gebyrer	300 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	338 600 000	
		Totale inntekter		1 881 550 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstysranskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan:

1.

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

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

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

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

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 8 000 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 200 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

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

XIV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneanverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 82 mot 27 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.17.16)

Komiteen hadde innstilt:

**Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2006 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Nødnett – felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)		
	1	Driftsutgifter	58 822 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	348 498 000	
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	841 040 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 610 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	226 220 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 770 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	74 810 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	29 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	16 060 000	
	71	Avviklingskostnader Loran C, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200 000	
	73	Tilskudd til medie- og kommunikasjonssenter	2 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	19 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede, <i>kan overføres</i>	11 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311</i> <i>post 71</i>	480 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan</i> <i>nyttes under kap. 1310 post 70</i>	16 600 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	134 500 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	34 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	32 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan</i> <i>overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og</i> <i>post 72</i>	6 089 200 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 23 og post 30</i>	258 400 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23,</i> <i>post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 420 100 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	265 200 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	382 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og</i> <i>post 33</i>	885 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23 og post 30</i>	1 355 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	249 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstrukturering, <i>kan overføres</i>	55 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 937 200 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 477 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	36 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 004 000	
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	20 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> ...	69 024 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	7 500 000	
		Totale utgifter		23 326 357 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	540 670 000	
	2	Andre inntekter	8 110 000	
	3	Inntekter salg av fyr eiendommer	2 000 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 470 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	93 500 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800 000	
	2	Diverse gebyrer	300 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	338 600 000	
		Totale inntekter		1 881 550 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan:

1.

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

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

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

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

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 8 000 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegerjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 200 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

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

XIV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Presidenten: Presidenten antar at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter innstillingen subsidiært.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 84 mot 25 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 15.17.59)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2005 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
1062		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, b l i r a u k a med	1700 000
		frå kr 839 195 000 til kr 840 895 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, b l i r a u k a med	2 000 000
		frå kr 6 510 000 til kr 8 510 000	
4062		Kystverket	
	1	Gebyrinntekter, b l i r a u k a med	4660 000
		frå kr 535 390 000 til kr 540 050 000	

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 82/2005 av 10. juni 2005 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 15.20.