

Møte torsdag den 26. oktober 2006 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. 11):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 Langåker–Bommestad i Vestfold (Innst. S. nr. 7 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 78 (2005-2006))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 306 Kirkebakken–Re grense i Vestfold (Innst. S. nr. 8 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 80 (2005-2006))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Sonja Irene Sjøli, Inge Lønning og Trond Helleland om å gi legevaktbiler tillatelse til å kjøre i kollektivfelt (Innst. S. nr. 9 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:93 (2005-2006))
4. Referat

Presidenten: Fra representanten Ingvild Vaggen *Malvik* foreligger søknad om fødselspermisjon fra og med 2. november til og med utløpet av Stortingets vårsesjon.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Aud Herbjørg *Kvalvik*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Representanten Tord Lien vil framsette et representantforslag.

Tord Lien (FrP) [10:01:41]: På vegne av Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Torbjørn Andersen og meg selv vil jeg sette fram representantforslag om å få sak om vern av Trillemarka–Rollagsfjell framlagt for Stortinget.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 Langåker–Bommestad i Vestfold (Innst. S. nr. 7 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 78 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Første taler er Svein Gjelseth, for saksordføreren, som er syk.

Svein Gjelseth (A) [10:03:07]: Utbygginga av E18 på strekninga Langåker–Bommestad er eit viktig prosjekt for å betre trafikktryggleiken og framkomelegheita og redusere miljøbelastninga på denne strekninga. Utbygginga vil fjerne ein av flaskehalsane på E18 mellom Oslo og Kristiansand, som er ei av dei viktigaste stamvegstreknningane i landet vårt.

Prosjektet omfattar bygging av ca. 8 km firefeltsveg på strekninga Langåker–Bommestad i Sandefjord og Larvik kommunar i Vestfold. Årsdøgntrafikken er i dag om lag 21 000 kjøretøy. Dei siste ti åra har ti personar mista livet i trafikkuulykker på denne strekninga. 18 personar har vorte hardt skadde. I tillegg er dagens E18 lokalisert slik at den påfører lokalbefolkninga støy og forureining, og det er tidvis kapasitetsproblem med saktegåande og stillestående køar.

Prosjektet vi no er inviterte til å vedta, inngår i ein stor og viktig heilskap. Målet er samanhengande firefelts E18 gjennom Vestfold, med alle dei fordelane det inneber for samfunnet og for kvar og ein av oss. Når strekninga mellom Kopstad ved avkjøringa til Horten og Gulli ved avkjøringa til Tønsberg står ferdig i 2007, har E18 samanhengande firefeltsstandard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg. Når Kleivenetunnelen ved Drammen står ferdig året etter, er E18 firefelts frå Oslo til Tønsberg.

Det er stor einigheit mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen om å prioritere strekninga Langåker–Bommestad ved vidare utbygging av E18 i Vestfold, sjølv om dette for ein periode vil føre til ei mellomliggjande strekning med tofeltsveg, nemleg strekninga Gulli–Langåker. Eg meiner dei lokale vurderingane er heilt rette, spesielt med tanke på trafikktryggleiken. Heile E18 gjennom Vestfold har vore sterkt ulykkesutsett, men strekninga Gulli–Langåker er noko meir moderne enn strekninga Langåker–Bommestad og er ein sikrare veg, med toplanskryss og utan avkjørsler. Det vert no bygt midtdelar for ytterlegare sikring av strekninga.

Eg er oppteken av at vi ikkje skal få ein unødig lang bompengerperiode. Samstundes er det slik at hovudregelen om 15 års bompengerperiode er sett for å ha handlingsrom i tilfelle kostnadsauke eller svikt i trafikkgrunnlaget. Bompengerperioden på 15 år bør derfor haldast, men fleirtalet vil vere opne for å vurdere dette på nytt dersom utviklinga gjer det naudsynt.

Langåker–Bommestad skal finansierast av bompengar og går seinare inn som ein del av finansieringsopplegget for E18 gjennom Vestfold. Dette inneber at vi for første gong får distanseavhengige bompengar i Noreg, slik vi ofte er vane med frå mange andre land. Forskjellen er at vi i Noreg vil nytte moderne innkrevjingsteknologi som ligg heilt i front i verdssamanheng.

Eg har elles merka meg at Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med eit samla opplegg for den vidare utbygginga av E18 i Vestfold, basert på lokalpolitiske standpunkt.

Med stortingsvedtak i tråd med komiteen si innstilling kan Langåker–Bommestad står ferdig hausten 2009. Då får Vestfold ein ny og vesentleg tryggare og meir miljøvenleg hovudveg.

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

Per Sandberg (FrP) [10:07:18] (komiteens leder): Jeg vil først og fremst si at den assisterende saksordfører holdt et glimrende innlegg, som klarla behovet for å satse på vei i Norge. Men det er selvfølgelig nødvendig å legge til at jeg for min del synes det er trist at den assisterende saksordfører og resten av Stortinget ikke ser at staten har det overordnede ansvar i forhold til den satsingen.

Jeg skal videre få lov til å sitere vegloven § 20 første ledd:

«Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

Jeg synes det hadde vært rett og rimelig at det store flertallet i denne salen hadde vært ærlig og oppriktig overfor det norske folk og foreslått å oppheve § 20 i vegloven. Det er nærmest indirekte slik – en påstand fra min side, kanskje – at det store flertall i denne salen bryter vegloven § 20, særlig gjelder det de prosjektene som vi har til behandling her og i neste sak. Her skal det altså finansieres 100 pst. med bompenger. Det er ikke et eneste initiativ fra verken stat, fylkeskommune eller kommune ved dette prosjektet. Derfor er dette en historisk dag. Det er en historisk dag fordi dette er det første prosjektet der flertallet i denne salen totalt vil frasi seg ansvaret i forhold til vegloven § 20. Jeg er stygt redd for at vi i framtiden vil få en rekke liknende saker.

Jeg er helt enig med den assisterende saksordfører i at dette området er meget viktig. Det har hatt høy prioritet, og det burde sannsynligvis ha vært på plass for lenge, lenge siden. Men på grunn av ansvarsfraskrivelsen fra politiske partiers side står vi i den situasjonen som vi gjør nå.

Fremskrittspartiet har et alternativt forslag. Jeg benytter anledningen til å fremme det forslaget, som står i innstillingen. Vi vet at vi vil møte motbør, fordi vi vil ha statlig finansiering av dette, og fordi vi vil bruke mer midler til å bygge veier.

Det begynner snart å nærme seg en smertegrense for Fremskrittspartiet, så lenge det uansvarlige flertallet i denne salen bygger opp bompengegjeld av denne størrelsen. Fremskrittspartiet har – foreløpig, i hvert fall – bestemt seg for, når vi måtte få anledning til det, å beslutte å slette denne bompengegjelden.

Jeg synes det er litt enkelt når man i slike proposisjoner viser til at både fylkeskommuner og andre er garantister. Ja, det er veldig enkelt å være garantist for både 1, 2 og 3

milliarder kr, når man i neste runde åpner for at det er brukerne som skal være sikkerheten. Det er brukerne som skal bære risikoen, for i denne saken, som i alle andre saker, åpnes det for at hvis man ser at trafikk tallene ikke holder mål, kan en øke innkrevningsperioden eller øke satsene. Da er det enkelt å være garantist. Derfor er det trist, synes jeg, at ikke flere ser alternative løsninger når det gjelder å finansiere veistrukturen i Norge.

Jeg vil nevne til slutt: Det er partier som har kritisert Fremskrittspartiet for useriøs bruk av oljepenger. Men jeg registrerer i media i dag at de samme partiene ønsker å bruke både 100 og 150 milliarder kr til å bygge jernbane – innenfor den handlingsregelen som de selv har bestemt seg for. Det er et klart signal om at vei skal nedprioriteres, og at jernbane skal prioriteres opp. For da er det også handlingsrom, og da gir det ikke det samme presset i norsk økonomi.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [10:12:43]: Til siste taler: Jeg må nok en gang få minne om at det et stort flertall i komiteen etter hvert ser ut til å samle seg om når det gjelder et moderne høyhastighetskonsept i Norge, har først og fremst konkurranseflate mot flytrafikk. Det er et framtidig reisesystem, som vil utkonkurrere flytrafikken helt på en rekke destinasjoner i Norge. Jeg er overbevist om at når Fremskrittspartiet får tilbakemeldinger fra folk ute i landet, vil de også slutte seg til dette når så langt kommer. Men det er ikke det vi skal diskutere i dag.

Jeg må få komme med ytterligere en kommentar til siste taler – det gjelder bompengepropellet og fylkeskommunenes vilje til å stille seg bak og garantere for finansiering av slike prosjekt. Jeg synes det fortjener honnør og ros fra oss i denne sal at man regionalt tar et slikt ansvar – et felles ansvar med staten og forbrukerne – for å få dette til, og ikke kritikk fra denne talerstol. For det er ikke slik som siste taler sa, at det er enkelt å garantere, og at man ikke risikerer. Selvsagt er det alltid forbundet med risiko å foreta et garantivedtak på en økonomisk forpliktelse. Slik er det også i denne saken.

Denne parsellen er en svært viktig videreføring på E18. Og med det er vi kommet enda et stykke videre på å gjøre en av Norges viktigste trafikkarer mer moderne og – ikke minst – mer trafikksikker.

I mange år var bygging av motorveier kanskje ikke helt politisk korrekt å snakke om, men erfaringene har vist, ikke minst gjennom Vestfold, at det har vært gunstig for både framkommelighet, mobilitet og ikke minst – igjen – trafikksikkerhet. Mange, mange liv har vært spart. Det er ikke mindre firefeltsvei vi trenger i Norge, det er faktisk mer.

For denne parsellen på E18 har et stort flertall i fylkestinget i Vestfold – og Telemark – bedt om at inntjenings-tiden blir vurdert forlenget til 20 år, for å unngå for høye bomavgifter. Vi i Høyre beklager at vi ikke fikk flertall i komiteen for et forslag som støtter fylkeskommunen i denne saken. Men det skal ikke få formørke stunden. Vi

er veldig glad for at vi endelig er kommet så langt at vi behandler denne saken i Stortinget i dag.

Presidenten: Neste taler på listen er Borghild Tenden – men rekkefølgen har med størrelsen på partiene å gjøre, så presidenten gir først ordet til Jan Sahl, som tegnet seg i seneste laget.

Jan Sahl (KrF) [10:16:41]: Jeg var i god tro på at det var innmeldt. Jeg beklager det.

Som det på vegne av saksordføreren allerede er gjort rede for, vedtar vi i dag utbygging og finansiering av en del av E18 i Vestfold som ligger i kommunene Sandefjord og Larvik. Vi har kommet ganske langt med utbyggingen av E18 til firefeltsveg. Når utbyggingen mellom Kopstad og Gulli blir ferdig, har E18 sammenhengende firefeltsstandard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg.

Det er ingen lang strekning dagens vedtak dreier seg om – bare 8 km firefeltsveg, en ny bru over Numedalslågen og en miljøtunnel. Strekingen er ikke lang, men den betyr mye for dem som i lange tider har slitt med saktegående og stillestående køer mellom Tønsberg og Larvik. Det har her, som det helt riktig står i innstillingen, vært en flaskehals. E18 Langåker–Bommestad er planlagt åpnet for trafikk høsten 2009, og det er mange som gleder seg til åpningsdagen. Med dette prosjektet skal framkommeligheten, trafikksikkerheten og miljøforholdene på strekingen forbedres betydelig. Spesielt viktig her er sikkerhetsaspektet. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på mellom 70 og 90 pst., med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

Prosessen for å komme fram til enighet om finansieringsopplegget for strekingen Langåker–Bommestad har vært omfattende, men nå er det altså enighet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen om å prioritere strekingen i kommunene Sandefjord og Larvik ved videre utbygging av E18 i Vestfold, selv om dette for en periode vil føre til at vi har en mellomliggende strekning med tofeltsveg. Vi er informert om at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold når de nødvendige lokalpolitiske avklaringer foreligger.

Det er ikke ønskelig med unødige lange bompengerperioder, og det er rett at hovedregelen med 15 års bompengerperiode er satt for å ha handlingsrom i tilfelle kostnadsøkning eller trafikksvikt. Hovedregelen med 15 års bompengerperiode bør fastholdes, men nå er det sånn at Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til en utredning av et finansieringsopplegg med sikte på å fullføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold til firefeltsveg innen 2015. Vi vet at begge fylkeskommunene i juni 2006 stilte seg positive til at utbyggingen av E18 til firefelts fra Gulli til Telemark grense skulle bompengefinansieres med flere antennepunkter og baseres på etterskuddsvis innkreving. Vi vet også at fylkestinget i Vestfold er bekymret for at høye bomavgifter ved antennepunktene kan medføre stor trafikklekkasje til det øvrige vegnettet. For å begrense størrelsen på bompengavgiftene ønsker Vestfold fylkes-

ting at den bebudede sak om et samlet opplegg for finansiering av hele E18 bør baseres på 20 års innkrevningstid.

Lavest mulige bomavgifter er ønskelig, det er de fleste enige om, men det er også ønskelig at bompengerperioden ikke blir unødige lang. Vi i Kristelig Folkeparti vil overlate de endelige vurderingene til de lokale myndigheter og fylkespolitikkerne.

Borghild Tenden (V) [10:20:43]: I denne saken er det bred enighet i komiteen om at videreføringen av utbyggingen av E18 gjennom Vestfold er viktig. Prosjektet E18 Langåker–Bommestad vil, som det har blitt sagt flere ganger her, bedre både framkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold på strekingen. Utbyggingen vil fjerne flaskehalsene på E18 mellom Oslo og Kristiansand, som er en av Norges kanskje viktigste stamvegstrekinger, med stor betydning for både folk og næringsliv. Venstre har særlig merket seg den omfattende prosessen lokalt for å komme fram til enighet om finansieringsopplegget for utbyggingen.

Lokaldemokrati er viktig for Venstre, og dette hensynet veier tungt også i denne saken.

Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til et finansieringsopplegg med sikte på å fullføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold til firefeltsveg innen 2015. Begge fylkeskommunene stilte seg i juni 2006 positive til at utbyggingen av E18 til firefelts fra Gulli til Telemark grense skulle bompengefinansieres med flere antennepunkter og baseres på etterskuddsvis innkreving.

Jeg har, på lik linje med representantene fra Høyre og Kristelig Folkeparti, merket meg at fylkestinget i Vestfold er bekymret for at høye bomavgifter ved antennepunktene kan medføre trafikklekkasje til det øvrige vegnettet. For å begrense størrelsen på bomavgiftene stiller Venstre seg derfor positivt til Vestfold fylkestings ønske om at den bebudede sak om et samlet opplegg for finansiering av hele E18-utbyggingen bør baseres på 20 års innkrevningstid. Eventuelle andre forutsetninger i finansieringsopplegget bør også tilstrebe lavest mulig bomavgift ved antennepunktene.

Det er i hovedsak hensynet til de lokale forholdene og lokaldemokratiet som gjør at Venstre går sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti og ønsker 20 års innkrevningstid ved bompengefinansiering på strekingen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:23:20]: Utbygginga av E18 i Vestfold til firefeltsveg er førelagt Stortinget ved fleire høve. I nordre Vestfold vart utbygginga av strekinga Gutu–Kopstad vedteken i 1998, medan anleggsarbeida for strekinga Kopstad–Gulli starta i 2004. Desse utbyggingane gir, saman med siste delen i Buskerud, samanhengande firefeltsveg frå Oslo til Tønsberg i løpet av 2008. For E18 Langåker–Bommestad vart det no lagt opp til anleggsstart ved årsskiftet 2006/2007, med opning for trafikk hausten 2009.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 8 km firefeltsveg med 29 m vegbreidd i Sandefjord og Larvik kommunar. Ny bru, miljøtunnel og planskilde kryss er noko av det som inngår i prosjektet, som vil gje betre framkomst

for trafikken og betre trafikktryggleiks- og miljøforhold på og langs strekninga. Utbygginga vil fjerne ein av flaskehalsane på den svært viktige E18 mellom Oslo og Kristiansand. Det er som følgje av prosjektet venta ein reduksjon i talet på drepne og skadde på 70–90 pst., med størst reduksjon på dei alvorlege ulukkene.

Styringsramma for E18 Langåker–Bommestad er berekna til 1 260 mill. 2006-kroner. I kostnadene ligg bygging av bomstasjonar samt midlar brukte på planlegging, grunnerverv og førebuaende arbeid. I finansieringsplanen er det lagt til grunn at utbygginga av strekninga Langåker–Bommestad skal finansierast med bompengar, og med statlege midlar til avbøtande tiltak på eksisterande veg. Med ei lånerente på 6,5 pst. og etterskotsinnkrevjing av bompengar er bompengerperioden berekna til vel ti år for dette prosjektet.

Det er høgt prioritert å vidareføre utbygginga av E18 gjennom Vestfold. Det er difor bra at Vestfold og Telemark fylkeskommunar har teke initiativ til å utgreie eit innkrevjings- og finansieringsopplegg med sikte på å fullføre utbygginga til firefeltsveg innan utgangen av 2015. For å unngå forseinkingar meiner Samferdselsdepartementet at utbygginga av strekninga Langåker–Bommestad kan startast opp før utgreiinga om eit samla opplegg for E18-utbygginga gjennom Vestfold er sluttført. Prosjektet er likevel føresett å inngå i dette felles opplegget. Viss det ikkje vert tilslutning til eit samla opplegg, skal prosjektet delfinansierast gjennom etterskotsinnkrevjing i to einvegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold.

Samferdselsdepartementet kjem attende til Stortinget med eit samla opplegg for den vidare utbygginga av E18 i Vestfold når dei lokalpolitiske avklaringane ligg føre.

Eg har merka meg at både eit fleirtal og eit mindretal i komiteen har merknader til lengda på bompengerperioden. Fleirtalet legg til grunn at 15 års bompengerperiode bør fasthaldast, men vil vere opne for å vurdere dette på nytt dersom utviklinga gjer det naudsynt. Eg meiner også det vil vere rett å halde fast ved det som er hovudregelen i dag, 15 års bompengerperiode, men vil følgje opp fleirtalet sin merknad om det skulle vere naudsynt.

Eg er glad for at komiteen har slutta seg til Regjeringa sitt forslag om utbygging og finansiering av E18 på strekninga Langåker–Bommestad i Vestfold.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [10:26:59]: Jeg registrerer at statsråden i sitt innlegg sier at dette prosjektet skal finansieres med bompenger – og 50 mill. kr fra staten til avbøtende tiltak. Da vil jeg bare presisere at i proposisjonen står det klart og tydelig at «strekningen Langåker–Bommestad i sin helhet finansieres med bompenger», slik at det er avklart, så det ikke blir noen misforståelse der.

Men jeg har et spørsmål om den utviklingen som vi nå ser med denne regjeringen. Etter denne dagen vil vi ha behandlet seks bompengerprosjekt i Stortinget. Utviklingen er slik: Bergensprogrammet 56,2 pst. bompengandelen, Hardangerbrua 66 pst. bompengandelen, Atlanterhavstunnelen 73 pst. bompengandelen, Finnfast 79,8 pst. bompengandelen

– og nå i dag to prosjekter med 100 pst. bompengandelen.

Er det nå standarden som denne regjeringen har lagt seg på, at framtidige bompengerprosjekt skal være 100 pst. finansiert uten statlig ansvar? Eller kan vi håpe og tro at denne regjeringen ser sitt ansvar og snur på denne trenden?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:28:26]: Gjennomføring av vegprosjekt i denne perioden følger opp Nasjonal transportplan, som vart vedteken av det førre stortinget. Dei prosjekta som ligg inne i Nasjonal transportplan med statlege midlar, vil verte bygde og finansierte med statlege midlar og delmidlar der det ligg til rette for det. Prosjekt som ikkje ligg inne i Nasjonal transportplan i denne perioden, kan startast opp viss ein lokalt ynskjer det, gjennom bompengefinansiering. Då vil det avhenge av kor mykje midlar som ligg inne i handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan, kor mykje midlar staten har moglegheit til å stille opp med, om ein ikkje skal ta midlar frå andre prosjekt.

No har denne regjeringa auka samferdselsbudsjettet. For fyrste gong er me på det nivået me skal vere, nemleg på det nivået som Stortinget fastsette i førre perioden, og som Framstegspartiet subsidiært gav si støtte i lag med dei noverande regjeringspartia – altså 1 milliard kr over det som dei tidlegare regjeringspartia meinte var mogleg å bruke til vegbygging i denne perioden.

Så årsaka til at me no har ein del prosjekt som er bompengefinansierte i sin heilskap, som dette, eller delfinansierte, er rett og slett at ein lokalt ynskjer å få dei fram i køen, ikkje vil vente til dei elles ville kome inn i prioritet, med dei midlane som ligg i Nasjonal transportplan.

Øyvind Halleraker (H) [10:30:03]: Statsråden var nøye på å nevne i sitt innlegg at det er et stort løft også for lokale myndigheter og for brukerne i området. Det er det viktig at vi alltid har med oss. Men da syns jeg også det er viktig å ha den erkjennelsen med seg når man skal se på de finansielle forutsetningene, som ikke staten tar ansvar for i denne saken, men nettopp lokale myndigheter. Da må jeg stille spørsmålet: Syns ikke statsråden at fylkeskommunens vedtak om å få en lengre bompengerperiode bør tillegges vekt, all den tid det i realiteten er den som tar det økonomiske ansvaret? Jeg registrerte en viss åpning i statsrådets innlegg, men kan hun være noe mer presis og love at hun vil gå i dialog med fylkeskommunen om dette spørsmålet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:31:11]: Eg har, som eg sa i mitt innlegg, registrert at både eit fleirtal og eit mindretal i komiteen har merknad til lengda av bompengerperioden, og tek sjølvsagt det med meg i mitt vidare arbeid.

Årsaka til at me har 15 års innkrevjingstid, er at brukarane, eller dei som betalar dette gildet – det er då dei vegfarande – skal vite at det er eit sluttidspunkt innan rimeleg tid, og at det skal finnast ei moglegheit dersom trafikkgrunnlaget sviktar eller kostnadene ved utbygginga vert

høgare enn føresett då dette vedtaket vart gjort, at det skal finnast ein slakk til å forlengje bompengerperioden i etterkant. Det er derfor Regjeringa så langt har halde seg til 15 år, med unntak av ferjeavløysingsprosjekt, som har ei ramme på 20 år.

Eg har sjølv sagt registrert kva komiteen her seier, og skal ta det med meg i arbeidet vidare.

Arne Sortevik (FrP) [10:32:26]: Det er to ting. Denne regjeringa går altså fra delvis lovbrudd til helt lovbrudd når man da bryter hovedparagrafen i hovedloven for veibygging i Norge, veiloven § 20. Er statsråden komfortabel med å sende slike signaler ut i det norske samfunn, og spesielt til alle veibrukerne?

Det andre er at for en regjering som selv sier at den er opptatt av å satse på veier, så er det selvfølgelig ingenting til hinder for at man øker rammene utover det Nasjonal transportplan legger opp til, eller at man øker den statlige medvirkning i den planen. Hva er det som hindrer det? Er det mangel på penger? Er det mangel på kapasitet i anleggsbransjen? Eller er det rett og slett mangel på politisk vilje hos denne regjeringa til å ta det nasjonale ansvaret, altså Regjeringens og statens ansvar, som det faktisk fortsatt er, for å bygge veier i Norge?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:33:25]: På det fyrste spørsmålet kan ikkje statsråden seie at ho er ukomfortabel med å kome til møtes lokale og regionale styresmakter sine ynske om å få framkunde vegprosjekt som det er tilslutning til lokalt og regionalt. Eg har tidlegare òg registrert Framstegspartiet si bekymring overfor veglova. Eg meiner eg har svart på det før i denne salen. Eg meiner at me ikkje bryt lovverket meir enn det ein då sjølv sagt har gjort tidlegare på dette. Stortinget har gjennom mange tilslutningar i denne salen bestemt ulike bompengerprosjekt. Me vurderer det ikkje slik at me driv lovbrøt i denne salen.

Når det gjeld Regjeringa sin manglande politiske vilje, meiner eg det er nok å peike på det siste statsbudsjettet, der denne regjeringa faktisk har ein politisk vilje til å satse på vegbygging, i motsetning til den førre regjeringa, som vart halden ved makta med støtte av Framstegspartiet, der representanten då kanskje kunne brukt innverknaden sin på å få meir til vegar – dersom ein ynskte det.

Bård Hoksrud (FrP) [10:34:51]: Først til det siste. I hvert fall i forrige periode hadde vel Senterpartiet tilnærmet null innflytelse på å få mer penger til samferdsel.

Det er en gledens dag i dag, både fordi man får en ny, lenge etterlenget vei, og fordi det også vil være med og bidra til å redusere ulykkene kraftig i forhold til alle de ulykkene som har vært på denne strekningen tidligere.

Jeg må likevel tillate meg å stille spørsmål til statsråden om hun nå velger å putte hele regningen over på bilistene, i tillegg til at staten da sannsynligvis vil spare ganske store kostnader i forhold til at man får redusert ulykkene betraktelig. Og synes ikke statsråden at det er litt spesielt at man på den måten skyver hele regningen over på bilistene, og så skal staten tjene penger på at man på den måten også reduserer antall ulykker?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:35:46]: Ja, det er rett som representanten seier, at Senterpartiet i førre perioden hadde liten innverknad. Det viste òg samferdselsbudsjettet. I denne perioden har Senterpartiet stor innverknad, det viser òg samferdselsbudsjettet. I førre perioden hadde Framstegspartiet stor innverknad på budsjettet, det viste ikkje samferdselsbudsjettet. I denne perioden har ikkje Framstegspartiet så stor innverknad på samferdselsbudsjettet, men trass i det, eller kanskje på grunn av det, har me altså ein milliardauke nettopp til vegbygging i denne perioden.

Til spørsmålet om det er feil eller rett – det vert då litt av det same eg svara representanten Sandberg på, og forklaringa er nøyaktig den same. Me held oss til nokre rammes, me oppfyller Nasjonal transportplan. Det ligg ikkje midlar inne der til statleg å finansiere denne strekninga. Trass i det er det utolmod lokalt. Dei ynskjer å få fram eit prosjekt. Ein tek det løftet og den belastninga. Det vil eg rose desse kommunane og fylkeskommunen for. Derfor har me dette vedtaket i dag.

Per Sandberg (FrP) [10:37:15]: Årsaken til at jeg ønsker en replikk til, er det som statsråden nå har sagt i to replikkrunder – ikke det som går på hvem som har makt og innflytelse osv., men mer i retning av det som statsråden nå har sagt to ganger: denne regjeringens historiske løft i sitt budsjett for 2007. Det eneste historiske med budsjettet for 2007 er at statens andel til bygging av vei blir mindre enn innkrevde bompenger.

Kan statsråden vise meg hvor denne milliarden til veibygging ligger i statsbudsjettet for 2007? Det er jo dette statsråden nå har svart i to replikkrunder: Denne regjeringa har bevilget 1 milliard kr ekstra i 2007 til å bygge veier. Hvor er denne milliarden?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:38:09]: Denne regjeringa har lagt fram eit budsjett som er i tråd med Nasjonal transportplan.

Det som har skjedd under tidlegare regjeringar, er at ein har underfinansiert vedlikehaldet. Me har eit etterslep på vedlikehald som gjer at investeringsbudsjettet aukar dramatisk. Det me gjer no, er å føre ein halv milliard til vedlikehald. Ein kan nesten seie at det òg vert investering, fordi det me skal ta igjen vedlikehaldet på, er så nedslite at dersom me dryger lenger med det, må iallfall investeringsbudsjettet skruast ytterlegare opp. På same måten som når me sarvar ned huset vårt heime og må ta det igjen frå grunnen, har me no eit vegnett som er så nedslite at det vert ein veldig glidande overgang mellom investering og vedlikehald på det vegnettet.

Eg er veldig stolt over at me har fått lagt fram eit statsbudsjett med ein auke på vegbudsjettet på 1 milliard kr. Det står eg ved er ei historisk satsing, for det er inga regjering før som har oppfylt NTP. Det har denne regjeringa gjort. Og det er me stolte av.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Sonja Mandt-Bartholsen (A) [10:39:43]: Denne dagen har vi fra Vestfold ventet lenge på – vi tålmodige vestfoldinger som har slitt i altfor mange år med den såkalte skammens vei, der liv har gått tapt og mange har fått varige skader, og der det har vært store miljømessige problemer. Enighet har ikke vært den store styrken i vårt fylke, og derfor har det tatt tid før saken har kommet. Men den er satt på dagsordenen av folk som ikke ville gi opp, av folkeaksjonen og av politikere – med masse møter i mange, mange år. Det er en god dag for Vestfold og E18 og for mange, mange som bruker veien.

For Larvik vil det bl.a. bety at vi kan ta i bruk et svært næringsområde på Ringdalskogen. Det har stått i stampe, for vi har ikke hatt avkjøring. Det betyr arbeidsplasser til en region som sårt trenger det. Gullkysten er ikke det den en gang var. Også Vestfold trenger nye arbeidsplasser.

Den lille biten som nå blir bygd, betyr store samfunnsmessige besparelser. Bedrifter får avkortet kjøretiden. Vi bruker veldig mye tid på veien i vårt lille Vestfold. Til tider er det så stor trafikk at vi kan egentlig fortære gå. Vi kan gå fra tak til tak, og det blir ikke bedre framover. Det tror jeg kan bekreftes av alle de hyttefolkene som har tilhørighet på Sørøstlandet, og av ambulanser som skal fram til andre deler av fylket, og som gjerne vil fort forbi. Selv om midtdelene har redusert antall ulykker og bedret framkommeligheten, er det fremdeles ganske trangt å komme forbi. Sandeparsellen viser at det nytter å bygge vei – det er reduksjon av antall ulykker og skader. Det er det vi ønsker i sørfylket.

En bigevinst som vi ser når det nå gjøres klart til ny vei, er alle utgravningene som skjer. Det viser spennende resultater, og det bekrefter Vestfolds plass i historien. Det er også viktig å ta med i den delen som vi snakker om: veiutbygging. Historien ligger under, og den bør vi vite mye om før vi graver den ned under en ny vei.

Jeg tror alle ville hatt en ny vei uten bom, men vi fra Arbeiderpartiet i Vestfold er realister. Vi ønsker vei, og tar bommen med på kjøpet. Den etterskuddsvisе betalingen hjelper. Når folk ser at de har fått en ny, flott vei å kjøre på, er det ikke så ille å betale. Uten bom blir det ingen vei – og ikke vår tur nå heller.

Så igjen: Det er en bra dag for oss fra Vestfold. Nå er det bare resten igjen. Vi gleder oss til 2009.

Steinar Gullvåg (A) [10:42:45]: Vi ser nå starten på en svært viktig del av firefeltsutbyggingen av E18 gjennom Vestfold, etter at akkurat dette prosjektet er blitt forsinket en lang periode som følge av lokal uenighet om bomplasseringen på denne parsellen.

Samtidig ser vi at denne delen av E18 er første del av et finansieringsopplegg med automatiske bomstasjoner for hele strekningen fra Gulli til Telemark grense. Dermed er det også første gang vi får distanseavhengige bompengestasjoner i Norge, slik vi kjenner det fra en rekke andre land.

Så har jeg lyst til å føye til at finansieringen av E18 gjennom Vestfold i realiteten er prosjektfinansiering så god som noen, og et godt eksempel på hvordan man med tilgang av kapital til veiprosjekter kan gjennomføre en effektiv utbygging.

Men kanskje vil dette være siste del av utbyggingen av firefeltsveien gjennom Vestfold. Det er en viss fare for at Fremskrittspartiet kan komme til å få avgjørende innflytelse på fylkespolitikken i Vestfold ved fylkestingsvalget neste høst. I så fall – jeg tar Fremskrittspartiet på ordet – vil utbyggingen av E18 stoppe med dette. Da vil det ikke lenger være grunnlag for en lokal enighet om et bompengefinansieringsopplegg, fordi dette partiet og dets frenetiske motstand mot bompenger overgår all lokal betalingsvillighet og ønsker om bedre framkommelighet og økt trafikkikkerhet.

Jeg har lyst til å føye til at vi nå imøteser en firefelts sammenhengende vei fra Oslo til Tønsberg. Vi vil få kollektivfelt fra Asker og inn til Oslo. Med mindre vi samtidig satser på Vestfoldbanen, vil vi jage passasjerer fra tog og over på vei.

Anders Anundsen (FrP) [10:46:00]: Det er en statlig oppgave å finansiere utbygging av stamveinettet i vårt langstrakte land. Veinettet i Norge er i en begredelig tilstand og har behov for enorme påkostninger. Og Regjeringen skryter ved enhver anledning av at de satser på vei. Riktignok vil de totale investeringer i veisektoren øke, men det har ikke staten æren av. Det er hver enkelt bilist som skal finansiere Regjeringens hele veisatsing på denne strekningen. Dette er, med respekt å melde, ansvarsfraskrivelse – med stor A – og det skjer i et område hvor folk har ventet på ny vei i over 30 år.

Jeg skal være varsom med å trekke sammenligningene for langt, men dette er en form for politisk utpressing, og jeg synes representanten Gullvågs innlegg her i dag bekreftet det ytterligere.

I løpet av de siste årene har flere familier opplevd å miste en av sine kjære fordi staten ikke har tatt sitt ansvar og bygd en forsvarlig vei. Og når veien så endelig skal komme, hva er Regjeringens løsning? Jo, enten betaler dere veien selv, ellers blir det ingen vei. Det er ingen annen måte å betrakte dette som enn ren politisk utpressing. Jeg beklager den sterke ordbruken, men dette er så nært opp til den maksimale ansvarsfraskrivelse en kan komme. Mens oljenasjonen flommer over av oljekroner og vi låner ut penger til utbygging av bomfrie veier i andre europeiske land, tar vi ikke ansvar i vårt eget.

Bare på denne strekningen er det drept fire mennesker siden 2001. Det kostet staten alene over 100 mill. kr. I tillegg er 81 personer skadd, mange svært alvorlig. Staten tjener med andre ord penger på å bygge ut infrastruktur, ved at det blir reduserte ulykkeskostnader. Det vil spare menneskeliv, noe som er det mest verdifulle av alt, og det vil spare mange familier for tragedier. Og kynismen ligger i den bakenforliggende trussel om at beboerne og brukerne må betale alt selv, eller se veien forbli uforsvarlig trafikkfarlig. Tenk om store næringsaktører tenkte på samme måte!

Jeg er på vegne av Vestfolds innbyggere svært fornøyd med at veien blir bygd, etter 30 år med tomme løfter. Men hvis vi likevel skal betale for hele veien selv, hvorfor kunne vi ikke fått lov til å gjøre det for 30 år siden? Hva har egentlig staten med dette å gjøre, hvis de ikke engang er

villig til å betale en eneste krone for å spare liv på strekningen?

Jeg er skuffet over flertallet. Fremskrittspartiet foreslår statlig fullfinansiering av denne veistrekningen, og det burde fått enstemmig tilslutning her i dag.

Arne Sortevik (FrP) [10:48:59]: Fremskrittspartiet er glad for veiutbyggingen som ligger i både denne saken og neste sak. Det er nødvendig, og det er viktig.

Fremskrittspartiet beklager sterkt finansieringen. Den er unødvendig, og den er umoralsk. Det er altså slik at denne regjeringen fortsetter *ikke* å makte å ta inn over seg og få med i regnestykkene de sektorovergrepene som ligger i veiutbyggingen. Her løper man fra regningen, men tar glatt imot. Man innkasserer innsparingen på ulykkeskostnadene, som man faktisk bruker som en av hovedbegrunnelsene for å bygge veien – det at samfunn og innbyggere skal spares for ulykkeskostnader. Man lar innbyggerne ta regningen for veiutbygging, og man innkasserer besparelsen selv. Det er rett og slett umoralsk.

Det er også slik at vi passerer et skille i dag. Denne regjering, som tidligere har fremmet fire veisaker med bompengefinansiering og delvis begått lovbrudd, delvis brutt veiloven § 20, går nå til fullstendig lovbrudd og, i både denne og neste sak, lar innbyggerne ta hele regningen. Her er det altså bare i denne saken en ekstraskatt på 1,2 milliarder kr.

Så til representanten Gullvåg, som i sitt innlegg gav en interessant forklaring på hva som nå er denne regjeringens prosjektf finansiering. Det er jo slik at løftet om og fremvisningen av en prosjektf finansieringsmodell fra regjeringens partiene stod sentralt i valgkampen – og også etter valgkampen da man nærmet seg den rød-grønne regjeringens første egne budsjett. Så er det slik at den prosjektf finansiering som ble lansert med brask og bram, er lagt død i Regjeringens første budsjett. I Gul bok, på side 102, er prosjektf finansiering slik det har vært presentert i valgkampen og fra Regjeringen, lagt død. Så får vi nå fra representanten Gullvåg høre at dette prosjektet som vi behandler i denne saken, det er prosjektf finansiering. Det er en prosjektf finansiering som vi kjenner altfor godt. Det er at det etableres et bompengeselskap som låner penger, og brukerne må betale hele gildet. Det er det som nå står igjen. Den fornyelsen vi får i veifinansieringen med den rød-grønne regjeringen, er ingen fornyelse. Det som kunne vært en fornyelse, er gravlagt, skrinlagt, av Finansdepartementet, av denne regjeringens finansminister. Man står igjen med at man serverer mer og mer av regningen til innbyggerne, i form av at de må betale direkte, og man klamrer seg til den gamle løsningen med bompengeselskap. Samtidig har man proklamert at Offentlig Privat Samarbeid, er færlig, det skal vi slett ikke bruke lenger, det skal fullstendig vekk.

Svein Flåtten (H) [10:52:28]: Det er gledelig at det skrives et nytt kapittel når det gjelder veiutbyggingen i Vestfold. Man kan fra enkelte talere fra Arbeiderpartiet få inntrykk av at det har stått stille i veldig mange år. Det har det slett ikke, det bygges hele tiden. Det ble et godt gjen-

nombrudd under den forrige regjeringen, i den forrige nasjonale transportplanen.

Jeg har også lyst til å knytte en bemerkning til begge Arbeiderpartiets talere fra Vestfold, som betoner den lokale uenigheten. Jeg tror heller jeg vil si at jeg vil betone den lokale enigheten som nå har vært i Vestfold fylkesting, om å få Stortinget og ikke minst statsråden til å gå inn på de samme forutsetninger som Arbeiderpartiet og et stort flertall i Vestfold fylkesting har sluttet seg til når det gjelder den fremtidige innkrevningen, den fremtidige modellen for den helhetlige utbyggingen som dette tross alt er en del av.

Jeg er skuffet, og jeg synes det er uforståelig, at ikke statsråden, og kanskje enda sterkere de lokale representantene, har kunnet påvirke statsråden og departementet til å stå samlet om dette. På en gledens dag er det en dårlig melding å sende tilbake til sitt eget fylke.

Så har også jeg lyst til å knytte en bemerkning til begrepet prosjektf finansiering, som forrige taler var inne på var et stort begrep i valgkampen. Det viste seg da budsjettet kom, å være en illusjon. Men illusjonskunstneren Steinar Gullvåg har fra talerstolen her i dag dratt opp av hatten hva det egentlig er. Det er rett og slett et bompengeselskap som krever inn penger fra trafikantene og finansierer veien på den måten. Veldig enkelt, og veldig greit.

Jeg har også lyst til å si at en ikke må glemme at Bommestad–Langåker, som nå er det viktigste første prosjekt å begynne på, er en del av en helhetlig utbyggingsplan for E18 gjennom Vestfold. Av og til får man inntrykk av fra talerne her at dette er en løsebit som finansieres bare av brukerne. Man må se den totale utbyggingen samlet, og da har også staten et bidrag inne. Det kan man gjerne diskutere om er for lite. Nå har vestfoldingene etter lange diskusjoner og lange overveininger funnet ut at slik vil vi ha det, slik vil vi bygge. Da får vi veien i stedet for å satse på løsninger som er usikre, som f.eks. forslaget fra Fremskrittspartiet, hvor vi ikke ser noen annen finansiering enn at staten skal gripe inn omgående.

G u n n O l s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Steinar Gullvåg (A) [10:56:00]: Det står fast at dersom Fremskrittspartiet får avgjørende innflytelse på fylkespolitikken i Vestfold ved valget i 2007, stopper den videre veiutbyggingen i fylket, simpelthen på grunn av at dette partiet frenetisk kjemper imot enhver form for bompengefinansiering. Det kommer til å gå akkurat som det gikk i Tønsberg, da Fremskrittspartiet før siste kommunvalg lovet at vi skulle få vei uten bom. Resultatet ble at vi fikk bom, men ikke vei.

Jeg gad vite hva representanten Sortevik mener med prosjektf finansiering, dersom prosjektf finansiering ikke er å låne penger, fullfinansiere et prosjekt og betale det ned i ettertid. Det er det som skjer gjennom bompengefinansiering av veiprosjekter. Dette er én form for prosjektf finansiering. En annen form for prosjektf finansiering er OPS-prosjektene, som vi også kjenner. En tredje form for prosjektf finansiering er simpelthen å utstyre etater med

overskridelsesfullmakter. Alt dette er former for prosjekt-finansiering, til representanten Sorteviks underretning.

Arne Sortevik (FrP) [10:57:41]: Til foregående taler er å bemerke at den siste versjonen hadde vært spennende for alle dem som nå må betale 100 pst. bompenger. Hvis staten utstyrte departementet med overskridelses- og overslagsfullmakter, kunne man faktisk få en etappevis, helhetlig utbygging, istedenfor som i dag, da vi filer på mindre etapper i en stor korridor. Det ville vært en fornyelse, men den fornyelsen har vi foreløpig ikke sett. Derimot har vi sett begravelen av det som var lansert fra de rød-grønne partiene som den store fornyelsen når det gjaldt veifinansiering. Den er fortsatt ikke til stede.

Jeg bad om ordet en gang til for å ta opp et par helt andre forhold knyttet til en såpass stor sak som dette – en investering i milliardklassen. Det er fortsatt slik at vi som fagkomite ikke får kvalitetssikringsrapportene fra Samferdselsdepartementet. Tidligere har vi fra Fremskrittspartiet etterlyst dem i flere andre prosjekter, og da har vi fått dem. Denne gangen har vi valgt å være litt avventende, og har registrert at vi fortsatt ikke får dem. Jeg gjentar etterlysningen, og finner det helt uforsvarlig at fagkomiteen på Stortinget ikke får tilgjengelig det kvalitetssikringsmateriale som er utarbeidet for de store statlige investeringene. Det gjelder jo spesielt når de er 100 pst. finansiert med bompenger.

Det er også å understreke – iallfall fra Fremskrittspartiets side – at når vi nå går inn i et regime med flere bompengeprojekter som er 100 pst. finansiert av brukerne, må vi være nøye på at det gis gode fritaksadganger. Det er det grunn til å minne om fra denne talerstol, fordi vi ikke har et felles forskriftsverk for bompengefinansierte systemer. Det er veldig tilfeldig, og det er veldig varierende landet over, hvordan det gis unntak for dem som bor i nærmiljøet og skal krysse bompengoordninger. Det er det grunn til å minne om her, og det er grunn til å etterlyse forskriftene. Selv om vi ikke vil ha bompenger, er vi opptatt av at dette ikke skal misbrukes, og at de som av en eller annen grunn i sitt nærmiljø må krysse en bompengefinansiert strekning, får anledning til å gjøre det uten å betale bompenger.

Til slutt trafikkvekst: I denne proposisjonen er litt av grunnlaget at det de siste ti årene har vært en sterk trafikkvekst i dette området og andre deler av samme hovedvei på 4 pst. årlig. I konklusjonen på proposisjonen legger man til grunn 1,5 pst. trafikkvekst årlig. Det er altså fortsatt slik at Samferdselsdepartementet opererer med helt urealistiske tall når det gjelder trafikkvekst. Det konstaterer vi, og det beklager vi.

Anders Anundsen (FrP) [11:00:52]: Det er nok en del som lever etter et gammelt visdomsord om at angrep er det beste forsvar. Jeg har et bestemt inntrykk av at representanten Gullvåg har det som én av sine leveregler. Det betyr imidlertid ikke at det bestandig er riktig.

Jeg tror nok at den tiraden han forsøker å rette mot Vestfold Fremskrittsparti – uten å argumentere eller begrunne, men bare ved å komme med en løsevet påstand –

skyldes at representanten Gullvåg selv for omtrent et år siden var veldig flink til å fortelle hvor store og flotte vei- og jernbaneløsninger vi skulle få i Vestfold bare det ble et regjeringsskifte.

Vi har fått et regjeringsskifte, og fortsatt er det slik at kommunene i Vestfold taper når det gjelder fordelingen av kommunemidler. De er fortsatt tapere når det gjelder fordeling av innovasjonsmidler, de er fortsatt tapere når det gjelder fordeling av midler til sykehus, og de er fortsatt tapere når det gjelder fordeling av midler til jernbane og vei. Da synes jeg kanskje at representanter som tidligere har forsøkt å fortelle velgere i hjemfylket at alt skal bli så mye bedre i denne stortingsperioden, bør fokusere på å forklare hvorfor det ikke blir så mye bedre, i stedet for å angripe andre med hypotetiske påstander.

Tor-Arne Strøm (A) [11:02:28]: Det er sagt veldig mye i denne debatten. Men jeg tror i hvert fall jeg skal komme med noen opplysninger for å påminne om forskjellige ting. Det ene er at det faktisk nesten høres ut på Fremskrittspartiet som at det bare er i Norge det er bomstasjoner. Nei, det er ikke det. De finnes mange andre steder i Europa. Jeg tror også at representanten Per Sandberg fikk seg en skikkelig aha-opplevelse da vi var på komitetur i Sør-Afrika, der vi kjørte gjennom fullt av bomstasjoner. Jeg ville bare minne ham om det.

Jeg synes det er ganske fantastisk at Fremskrittspartiet orker å komme med så mange sure oppstøt som de gjør nå. Nå har de altså sittet som støtteparti for den forrige regjeringen, både i forrige periode og i noe av perioden før den igjen, og så har de ikke klart å fjerne en eneste bomstasjon – antallet har jo bare vokst.

Det er bred oppslutning om at man ønsker å gjøre veiutbygging på denne måten. Jeg synes statsråden klargjorde dette på en utmerket måte, også det som lå i Nasjonal transportplan, for Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet var faktisk enige om hvordan man skulle lage Nasjonal transportplan. I år plussert man på i forhold til den forrige regjeringen med 22 milliarder kr i løpet av ti år.

Jeg synes at det faktisk nå skinner igjennom en form for sjalusi, fordi man nå ser at man er i ferd med å oppfylle Nasjonal transportplan, og det er historisk.

Per Sandberg (FrP) [11:04:25]: Jeg har full forståelse, og jeg har full medlidenhet med representanten Strøm og representanten Gullvåg. Det er klart at det er slitsomt for dem når Regjeringen legger byrder på deres skuldre, for det er det den gjør. Når disse representantene skal ut i ny valgkamp, nytter det ikke å si som representanten Strøm sier, at det er bred enighet i Stortinget om denne utviklingen. Ute blant folk er det en bred oppslutning om at man ikke ønsker denne utviklingen, og det er her disse representantene har et voldsomt troverdighetsproblem.

Til representanten Strøm: Ja, jeg fikk meg en aha-opplevelse i Sør-Afrika, for de hadde så gode veier! Man kunne prosjektere nye veier, men på tross av det hadde befolkningen et alternativ med andre traseer som overgikk norsk standard på alle mulige måter. Jeg har nettopp vært

(Sandberg)

i Spania. Det bygges bomveier der også, men poenget er at når det bygges nye veier, har folk et alternativ som går langt utenpå standarden på norske veier. I Norge bygger vi ringer, ringer og ringer, så folk ikke har noen muligheter i det hele tatt.

Til representanten Gullvåg: Jeg synes dette er interessant. Jeg synes beskrivelsen av prosjektfinansiering er så interessant at jeg synes at statsråden nå skal klargjøre hvorvidt hun er enig med representanten Gullvåg når det gjelder beskrivelsen av prosjektfinansiering. For da har det skjedd noe her siden Regjeringen stoppet videre utvikling av OPS-prosjekt. Det argumentet som Regjeringen brukte for å stoppe OPS-prosjekt, var at den skulle komme med en fornyelse av prosjektfinansiering i budsjettet for 2007. Hva har så skjedd? Er det Gullvåg som har gitt et innspill til Regjeringen og forklart Regjeringen hva prosjektfinansiering er, og at statsråden da er blitt overbevist? Jeg mener absolutt at statsråden kunne forklare det for Stortinget.

Og så tar jeg det ikke inn over meg når representanten Gullvåg snakker om Fremskrittspartiets innflytelse i fylkeskommunen. Hvis vi får innflytelse, eksisterer jo ikke fylkeskommunene lenger, så da er problemstillingen borte vekk. Men jeg registrerer jo at Gullvåg vil ha nye regioner. Lekkasjer tilsier at regionene da også skal få ansvaret for vegvesen og infrastruktur i regionene. Da blir det interessant å se hvorvidt representanten Gullvåg får innflytelse på å bygge veier. Sannsynligvis vil han få det, for da vil vi få enda flere bompengeprojekt, selvfølgelig. Ellers føyer Gullvågs uttalelser seg bare inn i en rekke av omtrentligheter fra Arbeiderpartiet, fra statsminister til finansminister og andre statsråder og representanter i dette huset. De farer bare med omtrentligheter, uten å ha fakta å bygge på.

Øyvind Halleraker (H) [11:07:49]: Det ser ut som om vår stortingspresident har hatt helt rett i at komiteene har godt av å reise. Flere har i dag snakket om hva vi lærte i Sør-Afrika, og der lærte vi faktisk ganske mye. Jeg må si jeg var imponert over den måten de hadde organisert mye av infrastrukturutbyggingen sin på. Blant annet brukte de i stor grad prosjektfinansiering, OPS-selskaper og annen type vegfinansiering.

Jeg hørte på Steinar Gullvågs innlegg og må få lov å si at det er en elegant måte å foreta et mageplask på. Prosjektfinansiering ble lansert – såpass ærlige tror jeg vi skal være – fordi OPS-løsningene ble en så stor suksess som de ble. Da var det mange som reiste spørsmålet om ikke staten selv kunne realisere den type store prosjekter like raskt hvis de også hadde en oversikt over totalfinansiering av prosjekter som gikk over flere år – i og for seg et hederlig utgangspunkt, som også Høyre støttet i budsjett-kommentarene i fjor.

Men så kommer altså Finansdepartementet og sier i Gul bok at dette vil vi ikke ha, og da syns jeg Regjeringen skal være ærlig nok til å si: Nei vel, da får vi bygge på de løsningene vi har! Den løsningen vi har, er den som vi alltid har hatt, som Steinar Gullvåg så riktig sa. I realiteten

har vi hatt prosjektfinansiering i Norge i alle bompengeprojekter i alle år, for staten har aldri fulgt opp sine bevilgninger 100 pst. i de årlige budsjettene. Og dermed har bompengeselskapet måttet forskuttere, slik at dette har gått i hop – helt riktig!

OPS-finansieringen er jo en helt annen type finansiering og kan for så vidt også være en form for prosjektfinansiering. Men den har jo det i seg at den også legger store deler av annet ansvar over på selskapet. Det tror jeg er en riktig utvikling. Jeg håper vi kan gå videre på den linjen. Og jeg håper faktisk vi kan komme så langt at vi lærer av den nye nasjonen Sør-Afrika på det feltet og kanskje kan komme så langt at vi får egne konsesjonærer også i Norge.

Tor-Arne Strøm (A) [11:10:52]: Jeg tenkte ikke jeg skulle være med på å forlenge denne debatten, men jeg er nødt til å si et par små ting i forhold til Per Sandbergs innlegg.

Nei, representant Per Sandberg: Vi har ikke noe troverdighetsproblem, verken Steinar Gullvåg eller undertegnede. Det vi har gjort, og det vi kommer til å gjøre, er at vi følger lokaldemokratiet og dets ønsker, i motsetning til Fremskrittspartiet. Det har vært stor lokal enighet, og det er viktig å presisere det. Det som skjedde under den forrige regjeringen, med støtte fra Fremskrittspartiet, var jo at etterslepet bare ble større og større i forhold til Nasjonal transportplan.

Jeg har til dags dato ikke fått en ordentlig begrunnelse for hvorfor Fremskrittspartiet – ved å være støtteparti for den forrige regjeringen – ikke klarte å løse satsingen, i hvert fall på veisiden. Det skjedde ikke, det motsatte skjedde jo. Det kan jo hende at man får en forklaring på dette senere. Det gikk bare én vei, det gikk tilbake med bevilgningene.

Det vi ønsker å gjøre nå – under de rød-grønne – er å ta igjen etterslepet og oppfylle Nasjonal transportplan, og det er vi i ferd med å starte på. Det tror jeg faktisk Fremskrittspartiet ser, og man hadde kanskje ikke ønsket at man hadde klart å fullføre den jobben vi er godt i gang med.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:12:34]: Eg vart utfordra av Per Sandberg til å seie kva prosjektfinansiering er.

Prosjektfinansiering er samanhengande utbygging av eit samferdselsprosjekt, slik at ein får full nytte av dei midlane som vert investerte, i motsetning til f.eks. den utbygginga ein har hatt når det gjeld jernbane på vestkorridoren, der ein har lagt inn mange, mange millionar, for ikkje å seie milliardar, men framleis ikkje har eit samanhengande nett som gjer at samfunnet får nytte av dei investeringane ein har gjort. Hadde ein starta i den eine enden og bygd ut vestkorridoren samanhengande, hadde ein fått nytte av dei. Det er prosjektfinansiering, nemleg ei samanhengande utbygging der ein startar på eit prosjekt og har fullt trykk på prosjektet til det er ferdigstilt.

Prosjekt kan finansierast på ulike måtar, som OPS, lånefinansiert gjennom bankar, finansieringsinstitusjonar

kan gå inn og finansiere dei, staten kan finansiere dette ved lån, eller staten kan sjølvsagt òg finansiere og kjøpe denne typen prosjektstyring innafør rammene. Det vil òg vere prosjektfinansiering. Bompengar kan òg kome inn som ein bit av det. Alt dette er prosjektfinansiering. Det er ingen grunn til, som den førre regjeringa gjorde, å gå til private, for skal ein ha prosjektfinansiering som er lånefinansiert, kan altså staten gjere det sjølv.

Øg så vert spørsmålet: Er det pengar vi manglar, eller er det kapasitet? Per i dag er kapasiteten: Kor mykje pengar ein tek inn i norsk økonomi, avgjer rammene, ikkje berre for samferdsel, men for helse, undervisning og for alt. Altså: Me set på ein måte rammene for norsk økonomi, og så vert det ei prioritering innafør den ramma kor mykje som kjem til samferdsel. Difor har Regjeringa prioritert å auke ramma. Når det gjeld mitt budsjett, er store delar av budsjettet bundne opp i åra framover, for å betale dei OPS-prosjekta som den førre regjeringa sette ut i livet. Ja, det var effektivt, og det var bra! Det skal me òg syte for, og det gjer me faktisk no gjennom at me har fullt trykk på utbygging ved å setje i gang prosjekt. I staden for å starte opp nye stamvegprosjekt med bitte små midlar, som den førre regjeringa gjorde, har denne regjeringa fullt trykk på å setje i gang prosjekt, nettopp for å få full samfunnsnytte av dei. Det er faktisk ein ny måte å drive samferdselspolitikk på, og ikkje slik som Framstegspartiet gjorde i førre perioden. Med dei små midlane dei fekk inn på samferdselsbudsjettet, vart det med 10 mill. kr her og 20 mill. kr der rigga opp svære anlegg for ein bitte liten bit. Det er det stikk motsette av prosjektfinansiering, og det er ein lite effektiv måte å drive utbygging av norske vegar på. Denne regjeringa satsar på effektiv utbygging. Prosjektfinansiering med lån har me lagt til side pr. i dag. Me skal evaluere OPS-ordninga, og me skal kome tilbake med resultatet av den evalueringa, sjølvsagt på ein ryddig og god måte. Me har lyfta ramma med 2 milliardar kr, og det betyr 2 milliardar kr årleg i neste periode. Det betyr mykje meir enn dei milliardane ein fekk inn som ei eingongsløyving til OPS, og som no belastar mitt budsjett kvart år i aukande grad framover, til ein har betalt ned dei OPS-prosjekta om x tal år.

Bård Hoksrud (FrP) [11:16:01]: Dette har blitt en rimelig spesiell debatt etter hvert, når man begynner å dra inn Sør-Afrika som en sammenligning til debatten om E18 Langåker–Bommestad. Men jeg synes faktisk, med respekt å melde, at Sør-Afrika kanskje er i en litt annen situasjon enn Norge. Så vidt jeg vet, har ikke Sør-Afrika et oljefond som i 2007 kommer til å passere 2 000 milliarder kr, samtidig som Sør-Afrika også har en masse andre utfordringer som gjør at man kanskje må prioritere litt annerledes. Det er faktisk slik at Sør-Afrika skal bruke 370 milliarder kr på infrastruktur de neste fire årene fram til 2010, da man skal arrangere fotball-VM i Sør-Afrika. Dette viser at det faktisk er land som har helt andre utfordringer, men som virkelig satser på samferdsel.

Jeg vil dra fram et annet land som transport- og kommunikasjonskomiteen besøkte, nemlig Irland. Der skal man bruke 270 milliarder kr på å bygge infrastruktur. Det

er faktisk land som virkelig satser, og som bruker statlige penger på infrastrukturbygging. Dessverre er det slik i Norge, som andre har vært inne på, at bompengene snart er i ferd med å passere riksvestinvesteringene.

Når representanten Strøm sier at denne regjeringen oppfyller Nasjonal transportplan, har jeg faktisk lyst til å vise til det vedtaket som ble fattet i forbindelse med Nasjonal transportplan hvor det står helt klart at den økte rammen i hovedsak skal gå til investeringer. Er det å oppfylle Nasjonal transportplan å ta bort ca. 50 pst. av investeringsmidlene? Det er det man faktisk gjør med den NTP-en som ligger her, når man satser og bruker penger på vedlikehold og oppgradering. Men man tar altså fra en investering som skulle være opp mot 1 milliard kr, og ikke 1/2 milliard kr, som denne regjeringen legger opp til.

Det kunne vært greit å vite om man synes at 50 pst. oppfylingsgrad er å følge opp NTP-vedtaket.

Presidenten: Per Sandberg har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

Per Sandberg (FrP) [11:18:22]: Jeg vil først få takke statsråden for den opplæringssekvensen hun gav til representanten Gullvåg. Den syntes jeg var flott.

Så vil jeg rette opp det min kollega, representanten Hoksrud, sa. Det er ikke riktig at denne regjeringen satser 500 mill. kr på investeringer; investeringsatsingen fra denne regjeringen er på minus. Hvis en tar bort midlene til Bjørvika, er det ingen midler til investeringer til nye veier fra denne regjeringen – det er null.

Så må jeg også få lov til å si at vi er særdeles fornøyd med at Regjeringen også har fokus på vedlikehold av veier. De nærmer seg Fremskrittspartiets forslag på det området.

Det som framkommer her fra representanten Strøm og andre om prioriteringen som Regjeringen gjør neste år, er jo ikke riktig. For hvis det er slik at man har prioritert samferdsel, skulle en tro at andelen av statsbudsjettet til samferdsel har økt. Den går altså ned. For meg betyr det at samferdsel fortsatt blir nedprioritert i forhold til andre områder. Andelen har gått ned fra 1,63 pst. til 1,51 pst., og det har den gjort siden 1981.

Jan Sahl (KrF) [11:19:45]: Jeg hadde i utgangspunktet ikke tenkt å holde mer enn ett innlegg i denne saken, for det var rimelig stor enighet om gjennomføringen av den, og det står vi fortsatt ved i Kristelig Folkeparti. Men det har dratt seg opp en debatt omkring begrepet prosjektfinansiering. Når statsråden går opp på talerstolen for å klargjøre hva som ligger i begrepet slik som det står i Sorria Moria-erklæringen, at prosjektfinansiering skal utredes, forutsetter vi – og vi har fått flere svar på det – at det er noe nytt, at det ikke er å videreføre bompengefinansiering, og at det ikke er OPS, som det ble bekreftet av flere representanter fra regjeringens partiene. Det skulle komme noe nytt, og det nye er lånefinansiering fra staten. Og når da ministeren går opp her og snakker bort hele saken, og peker på de normale finansieringsformene som vi har hatt hele tiden, så nærmer det seg etter mitt skjønn desin-

formasjon i forhold til det som står i Soria Moria-erklæringen, de svar vi har fått tidligere, og det som nå står i Gul bok.

Jeg vil be ministeren om å bekrefte om det som står i Gul bok, er rett, eller om prosjektfinansiering skal være alt det som vi tidligere har benyttet oss av av finansieringsformer.

Eirin Faldet (A) [11:21:28]: Nå har vi altså hatt en debatt om fine veier i Afrika. Jeg vil bare minne Stortinget om hva vi egentlig debatterer her. Dette er en innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 Langåker–Bommestad i Vestfold.

Jeg hadde håpet at vi kunne få en debatt som handlet om denne saken. Vi har altså hørt veldig mye om fine veier i Afrika, men vi har ikke hørt så veldig mye om fattigdommen utenfor de fine veiene i Afrika som vi kjører på.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 383)

S a k n r . 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv. 306 Kirkebakken–Re grense i Vestfold (Innst. S. nr. 8 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 80 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Bård Hoksrud (FrP) [11:23:26] (ordfører for saken): Vi skal i dag behandle utbyggingen av rv. 306 Kirkebakken–Re grense i Vestfold. Denne utbyggingen må ses i sammenheng med utbyggingen av nye E18 på strekningen Kopstad–Gulli. Rv. 306 vil være en tilførselsvei til nye E18. Denne strekningen vil bidra til å bedre de trafikkmessige og miljømessige forholdene både i tettstedet Kirkebakken og på Skoppum. I utbyggingen inngår også et nytt gang- og sykkelveinett internt på Skoppum, noe som vil bidra til å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter i området.

I tillegg er komiteen også svært fornøyd med at denne utbyggingen sannsynligvis vil bidra til at en større del av tungtrafikken som skal til og fra ferjesambandet Horten–Moss, vil bli flyttet over fra rv. 19 til den nye veien.

Rv. 306 er forutsatt finansiert ved bruk av 100 pst. bompenger. Innkrevingsperioden er beregnet til i underkant av 15 1/2 år. Men beregninger viser at dette prosjektet er svært følsomt i forhold til endringer i trafikkforut-

setningene, og Statens vegvesen er derfor svært usikre på om lånegjelden lar seg nedbetale innenfor den maksimale nedbetalingstiden på 20 år, noe som også er større enn for bompengeprojekter generelt.

Fremskrittspartiet er svært skeptisk til at regjeringen Stoltenberg nå i stadig større grad benytter bompenger som hovedfinansiering av nye veiprojekter i Norge – jeg refererer til debatten tidligere i dag. Vi vil også peke på at det nå ser ut for at denne regjeringen virkelig ønsker å straffe bilistene i Vestfold og andre som er avhengig av å benytte E18 gjennom Vestfold, eller de som er avhengig av å benytte rv. 306 samt veien til Tønsberg. Dette er alle prosjekter hvor bompengandelen er den eneste finansieringskilden, med unntak av Tønsbergpakken, hvor andelen nå er ca. 95 pst. Dette mener Fremskrittspartiet er helt uakseptabelt. Staten tar inn ca. 55 milliarder kr i inntekter, inklusiv moms i år, mens man kun benytter ca. 13 milliarder kr tilbake til veier og veirelaterte formål.

For Fremskrittspartiet er dette uakseptabelt, og jeg vil derfor ta opp igjen Fremskrittspartiets forslag om en statlig fullfinansiering av utbyggingen av rv. 306 Kirkebakken–Re grense.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Silvia Kristoffersen Kosmo (A) [11:26:03]: Det er med stor glede at jeg selv stemte for rv. 306 i kommunestyret i Horten og nå kan være med og behandle rv. 306 i Stortinget også.

Vestfold har lenge representert en trafikkstrekning med stadig økende trafikk, som nevnt tidligere, og med en stor belastning i forhold til trafikkulykker og dødsfall. Vestfold viser seg mer og mer som et attraktivt fylke for pendlere mot hovedstaden, og vi ser at samferdsel blir et stadig viktigere tema for innbyggerne våre.

Etter at utbyggingen av E18 ble påbegynt fra Drammen og sørover, ser vi allerede nå positive effekter av dette med tanke på både smidigheten i trafikken og at antall trafikkulykker er redusert vesentlig. Det er derfor viktig for flertallet, og ikke minst for innbyggerne, at det stadig er satsing på utvikling av bedre og nyere kommunikasjonsmidler. Og det er mye på gang i Vestfold for tiden.

Rv. 306 har hatt en lang kamp for å bli realisert. Alle- rede på begynnelsen av 1980-tallet startet man utredninger med henblikk på å bedre utfarten fra ferjetrafikken og ut på E18 sørover. Fra da til nå har et av kommunens eldste boområder, altså Kirkebakken, båret byrden med tungtrafikk, støy og forurensning.

Det er derfor meget gledelig å se at Regjeringen gir oss klarsignal for at vi nå skal få den etterlengtede veistrekningen som vil kunne bedre Horten-befolkningens hverdag vesentlig. Jeg må benytte anledningen til å nevne store pågangskjemper i denne saken som fortjener ros for at de har stått på gjennom år, nemlig Arbeiderpartiets ordfører Nils Henning Hontvedt og ikke minst velforeningene på Kirkebakken og Skoppum.

Kirkebakken er faktisk et ganske spesielt område også framover med tanke på satsing på samferdsel – Høgsko-

len i Vestfold er nærmeste nabo, som samlokaliseres for tiden, Midgard historiske senter, nasjonalparken, med en økende turistnæring, er plassert her, og det pågår valg av jernbanetrasé i området. I disse forbindelsene må vi være varsomme for ikke å skape nye trafikkutfordringer akkurat for Kirkebakken.

For øvrig er også dette et av de bompengefinansieringsprosjektene som har god og bred tilslutning i befolkningen og i kommunestyret, da med unntak av Fremskrittspartiet, som her er på kollisjonskurs med innbyggerne. Selvfølgelig ville vi også ha ønsket oss en vei for riksveimidler, som alle andre. Men når det nå var en mulighet til å realisere veien raskere ved bruk av bompenger, så kastet både innbyggere og politikere seg på. Dette sier noe om viktigheten for folk når det gjelder å få denne veien på plass så fort som mulig.

Samtidig må jeg også benytte anledningen til å nevne at spesielt innenfor samferdsel er det en fordel – og kanskje også en forutsetning – at utsagnet «alt henger sammen med alt» kommer til uttrykk. Videre bygging av E18 sørover er et slikt klart ledd i behandlingen av Bomstad-saken, som vi behandlet tidligere. Allikevel føler jeg et behov for å understreke at videre E18-utbygging sørover må prioriteres høyt. Vi vil nå på strekningen Drammen–Larvik i mellomperioder med hull i finansieringen kunne oppleve flere flaskehalser. Det gir et uoversiktlig trafikkbilde og gir større fare for folks sikkerhet, og det må vi ta alvorlig.

Jeg avslutter derfor med en oppfordring til Regjeringen om å fortsette det gode arbeidet med oppfølgingen av Nasjonal transportplan, der vi fra Vestfold understreker at Barkåker–Tønsberg jernbanestrekning er første prioritet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:30:15]: Eg ynskjer med denne proposisjonen å få tilslutnad til gjennomføring av utbygging av ny rv. 306 på strekninga Kirkebakken–Re grense i Horten kommune i Vestfold. Det vert lagt opp til anleggsstart våren 2007, og prosjektet er planlagt opna for trafikk sommaren 2009. Dette prosjektet må, som det har vore sagt frå denne talerstolen, òg sjåast i samanheng med den pågåande utbygginga av E18 gjennom Vestfold til firrefeltsveg.

Ny veg på denne strekninga vil gje betre framkomst og gevinstar for trafikktryggleik og miljø. Prosjektet omfattar 4,4 km tofeltsveg med ti meter vegbreidd frå kryss med rv. 19 nord for tettstaden Kirkebakken til grense med Re kommune. Vegen vert lagd utanom tettstaden Skoppum, som vert avlasta for gjennomgangstrafikk, og bygging av gang- og sykkelvegnett internt på Skoppum vil betre forholda for mjuke trafikantar. Tettstaden Kirkebakken vert òg avlasta noko ved forventa overført trafikk frå rv. 19 til rv. 306.

Bompengefinansieringa av rv. 306 på strekninga Kirkebakken–Re grense har vore teke opp ved fleire høve, m.a. i samband med utbygginga av E18 i Vestfold. Kostnadsoverslaget er berekna til 310 mill. 2006-kr. I overslaget inngår kostnader til etablering av bomstasjon vest for Skoppum. Det skal etablerast ein tovegs bomstasjon, og det vert lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i ein automa-

tisk, ubemanna bomstasjon. I finansieringsplanen som er lagd til grunn, er prosjektet føresett fullt ut finansiert med bompengar. Vestfold fylkeskommune fatta i juni 2002 vedtak om bompengefinansiering av prosjektet basert på bomstasjonsplassering vest for Skoppum, noko som var i tråd med Horten kommune sitt ynske.

Det er knytt stor uvisse til trafikkberekningane for prosjektet. Dette kjem av at det er alternative ruter i området, og at det er usikkert korleis bompengebetaling på rv. 306 vil slå ut på trafikkfordelinga. For å redusere risikoen for garantisten for bompengelånet, Horten kommune, sluttar Samferdselsdepartementet seg til Vegdirektoratet si tilråding om at det vert vurdert å gjennomføre trafikkregulerande tiltak på rv. 19 og eventuelt rv. 310 dersom overført trafikk til rv. 306 vert vesentleg lågare enn det som er lagt til grunn.

Innkrevjingsperioden for bompengar er berekna til å verte i underkant av 15 1/2 år. Hovudregelen er at bompengeperioden ikkje skal overstige 15 år. Samferdselsdepartementet sluttar seg difor til Vegdirektoratet si tilråding om at det må vere ein føresetnad at bompengeselskapet inngår ein bindande avtale om lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på 10–15 år.

Eg er glad for at fleirtalet i komiteen har slutta seg til Regjeringa sitt forslag om utbygging og finansiering av rv. 306 Kirkebakken–Re grense i Vestfold.

Det er rett at alt må sjåast saman med alt, og dette er eit viktig prosjekt, ikkje minst for dei mjuke trafikantane og for å utvikle eit område med tettstader som har stort potensial, og der potensialet vert større når ein får ei betre trafikkavvikling enn det ein har i dag.

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til replikk.

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

Anders Anundsen (FrP) [11:34:14]: Jeg føler et behov for å ta ordet fordi det ikke skal bli stående et inntrykk av at denne lokale enigheten er så rørende som det vi har fått høre både i denne saken og i forrige sak. Det er nemlig slik, og jeg nevnte det så vidt i mitt innlegg i forrige sak, at lokalpolitikere og lokalmiljø føler seg presset fordi staten ikke tar ansvaret sitt. Og når man da står overfor den vanskelige prioriteringen om man skal akseptere den enorme byrden som bompengefinansiering er, eller ikke få vei og fortsatt ha denne trafikkfarlige veien, er det mange som må bite i det sure eplet. Jeg tror det gjelder representanter fra både Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og andre også.

Derfor synes jeg det er litt feil når man fremstiller det som om man her er snill og grei og tar hånd om lokale initiativ og drar dette igjennom, for det man i virkeligheten har gjort, er å presse lokale folkevalgte, og dels også en del av innbyggerne, til å ha en mening de helst ikke ville hatt, fordi de ønsker at staten skal ta ansvaret. Hvis det hadde vært slik at den lokale enigheten var så rørende, som bl.a. representanten Kristoffersen Kosmo gav uttrykk for fra denne talerstolen, hvorfor frykter man da at belastningen på de andre veiene, omkjøringsrutene til rv. 306,

vil være så stor? Hvis den lokale enigheten er så omfangsrik, vil vel alle benytte seg av den bompengebelagte veien, og da er ikke omkjøringsproblematikken til stede.

Jeg vil altså også i denne saken presisere at lokal enighet er noe som er presset frem av staten, ikke lokalt.

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

S a k n r . 3

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Sonja Irene Sjøli, Inge Lønning og Trond Helleland om å gi legevaktbiler tillatelse til å kjøre i kollektivfelt (Innst. S. nr. 9 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:93 (2005-2006))

Eirin Faldet (A) [11:36:33] (ordfører for saken): Vi behandler nå et forslag om å gi legevaktbiler tillatelse til å kjøre i kollektivfelt.

Kanskje en bør ta litt historikk. I 2001 ble det fastsatt en prøveordning hvor biler i kommunal legevakt etter søknad kunne få status som utrykningskjøretøy. Prøveordningen utløp 1. mars 2005, altså etter tre års virketid. Den har faktisk vært lite brukt, kun ett kjøretøy ble omsøkt og innvilget utrykningsstatus. I og for seg kunne dette tilsi at ordningen ble fjernet. Departementet har likevel besluttet at ordningen skal tre i kraft igjen. Departementet gjorde dette bl.a. etter ønske fra helsemyndighetene. Det synes jeg var en veldig klok beslutning.

Utrykningsstatus for legebiler har den udiskutable fordel, framfor åpning for legebiler i kollektivfelt, at det sikrer framkommelighet også der det ikke er kollektivfelt. I tillegg kreves det at den som fører en bil definert som utrykningskjøretøy, har en viss opplæring, noe som ivaretar trafikksikkerheten både for legevakt og andre trafikanter.

Jeg har lyst til å stresse akkurat det punktet litt. Det er behov for opplæring når en skal kjøre utrykningskjøretøy. Da kan jeg slå et slag for Våler trafikksenter i Hedmark, som nettopp har høy kompetanse på dette feltet, som er opplæring av førere av utrykningskjøretøy. Jeg vil vektlegge akkurat opplæringsbiten ganske mye. Jeg mener derfor at behovet for å få legevaktbiler raskt fram er svært godt ivaretatt gjennom departementets beslutning om å la ordningen tre i kraft igjen.

Med et lite smil kan man si at i og for seg kunne dette forslaget vært avklart med en telefon til departementet, men det er et forslag som er fremmet i beste mening, og hvor man fikk en positiv løsning. Her er det en enstemmig komite som står bak.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 384)

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

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Vi går da til votering i sakene nr. 1–3.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Per Sandberg satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Prosjektet E18 Langåker-Bommestad gjennomføres med full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for at utbyggingen skjer raskere enn vedtatt fremdriftsplan ved bruk av forskottering av statlige midler i påvente av at en egen sak om statlig finansiering legges frem til behandling i Stortinget.»

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

Komiteen hadde innstilt:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 Langåker-Bommestad. Vilårene framgår av St.prp. nr. 78 (2005-2006) og Innst. S. nr. 7 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 81 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.47.53)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Prosjektet rv. 306 Kirkebakken – Re grense gjennomføres med full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for at utbyggingen skjer raskere enn vedtatt fremdriftsplan, ved bruk av forskottering av statlige midler i påvente av at en egen sak om statlig finansiering legges frem til behandling i Stortinget.»

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

Komiteen hadde innstilt:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av rv. 306 Kirkebakken – Re grense. Vilårene framgår av St.prp. nr. 80 (2005-2006) og Innst. S. nr. 8 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 81 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.48.30)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:93 (2005-2006) – forslag fra stortingsrepresentantene Sonja Irene Sjøli, Inge Lønning og Trond Helleland om å gi legevaktbiler tillatelse til å kjøre i kollektivfelt – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

S a k n r . 4*Referat*

1. (42) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Dagrun Eriksen og Bjørg Tørresdal om å på nytt vurdere godkjenning av Den norske skolen i Mopti, Mali og åpne for unntak i friskoleloven (Dokument nr. 8:6 (2006-2007))

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

2. (43) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Petter Løvik, Ivar Kristiansen og Erna Solberg om at det etableres en uavhengig konkurransenemnd for ankebehandling av konkurransesaker (Dokument nr. 8:8 (2006-2007))

Enst.: Sendes næringskomiteen.

Møtet hevet kl. 11.50.
