

Forhandlinger i Stortinget nr. 65

1998 9. des. – 1) Bev. statsbudsj. 1999, rammeomr. 18, Fiskeridep. og Samferdselsdep. 2) Till. løyv. kap. 1066 og inndekn. av 937 inntektsbortf. kap. 4067 statsbudsj. 1998 3) Løyv. endr. statsbudsj. 1998, kystforvalt. 4) Endr. løyv. mv. 1998, Samferdselsdep.

Møte onsdag den 9. desember kl. 10

President: K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l

D a g s o r d e n (nr 30):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 1999 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 og 11 (1998-99))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om tilleggs-løyving på kap. 1066 Lostenesta og inndekking av inntektsbortfall på kap. 4067 Trafikksentraler i statsbudsjettet for 1998 (Innst. S. nr. 57 (1998-99), jf. St.prp. nr. 5 (1998-99))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om løyvingsendring på statsbudsjettet for 1998 under kystforvaltning (Innst. S. nr. 56 (1998-99), jf. St.prp. nr. 20 (1998-99), kap. 1064, 4065, 4066 og 4067)
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.v. for 1998 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 58 (1998-99), jf. St.prp. nr. 27 (1998-99))
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 – inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert (Innst. S. nr. 43 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:2 (1998-99))
6. Referat

Presidenten: Representantene Anneliese Dørum og Erik Dalheim, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Tom Thoresen (A): Jeg foreslår Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt er foreslått som settepresident. Andre forslag foreligger ikke, og Oddbjørg Ausdal Starrfelt anses enstemmig valgt som settepresident for dagens møte.

Representanten Steinar Bastesen vil fremsette et privat forslag.

Steinar Bastesen (TF): Jeg har den glede å fremsette et forslag som går ut på endring i forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann og farledsbevis. Det går i korte

trekk ut på at navigatører på norskekysten skal kunne snakke norsk eller skandinavisk.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagens møte om nødvendig fortsetter utover den reglementsmessige tid, kl. 15.00, til dagens kart er ferdigbehandlet. Ingen innvendinger er kommet mot dette.

– Det anses vedtatt.

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–4 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 1999 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 og 11 (1998-99))

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om tilleggs-løyving på kap. 1066 Lostenesta og inndekking av inntektsbortfall på kap. 4067 Trafikksentraler i statsbudsjettet for 1998 (Innst. S. nr. 57 (1998-99), jf. St.prp. nr. 5 (1998-99))

S a k n r . 3

Innstilling fra samferdselskomiteen om løyvingsendringar på statsbudsjettet for 1998 under kystforvaltning (Innst. S. nr. 56 (1998-99), jf. St.prp. nr. 20 (1998-99), kap. 1064, 4065, 4066 og 4067)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.v. for 1998 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 58 (1998-99), jf. St.prp. nr. 27 (1998-99))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 2 timer og 40 minutter, og at taletiden fordeles slik på gruppene: Arbeiderpartiet 60 minutter, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti 25 minutter hver, Høyre 20 minutter, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti 10 minutter hver og Venstre og Tverrpolitisk Folkevalgte 5 minutter hver.

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

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

– Dette anses vedtatt.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Sentrumsregjeringens framlegg til budsjett for samferdselssektoren var i grunnen som en kunne forvente. Høyre hadde et lite håp om at forliket fra bl.a. veiplanbehandlingen våren 1997 skulle kunne skimtes, men store forhåpninger hadde vi slett ikke.

Sentrumspartiene er etter fremleggelsen av årets budsjett tilbake til det «normale». Årets budsjettforslag resirkulerer det som preget de samme partiene i forrige periode på Stortinget – en generell nedprioritering av samferdsel og da spesielt veisektoren. Den positive velviljen våren 1997 var nok situasjonsbettinget. Stortingsvalget lå som kjent bare tre måneder fram i tid.

Sentrumspartiene begrunner årets samferdselsbudsjett med at den økonomiske situasjonen tilsier en innstramning av norsk økonomi. Høyre er enig i at det må til en balansert nedkjøling, men dette kunne vært gjort på en langt bedre måte enn hva sentrumspartienes forslag innebar.

Høyre er glad for at vi fikk bort dette tiårets største skatte- og avgiftsøkninger, men vi er lei oss for at samferdselssektoren allerede ved fremleggelsen av budsjettet var en av taperne. Høyre mener det hadde vært mulig å legge opp til et budsjett på en annen måte og ved det i større grad prioritere samferdselssektoren.

Sentrumsregjeringen valgte en annen løsning, bl.a. å fordele 300 mill. kr – en såkalt distriktspakke – på alle departementene. Det er en hyggelig «julegave» til alle statsrådene. De kan nå reise rundt i landet og dele ut av sine tildelte julepakker.

Høyre har ingen tro på at det vil bli noen målbar effekt av denne innsatsen. Høyre mener at en ville fått langt mer igjen for midlene om de hadde vært anvendt samlet innenfor samferdselssektoren. Da hadde det også vært mulig å oppfylle deler av et tidligere ønske fra sentrumspartiene, bl.a. å legge fast dekke på riksveiene i dette landet. En utbedring av flaskehaler på riks- og fylkesveiene kunne ha bedret framkommeligheten og derved redusert distriktenes transportkostnader. Men nei, det ville ikke sentrumspartiene.

Jeg har merket meg at sentrumsregjeringen fortsatt slår ring rundt det berømmelige nattogtilbudet på Raumbanen. I en situasjon hvor samferdselssektoren skriker etter ressurser, blir dette en høyst merkelig prioritering, og enda merkeligere når tellinger viser at antall reisende med nattoget har sunket med 12 pst. fra 1997 til 1998. Disse midlene burde vært omdisponert og brukt til noe mer fornuftig. Det er faktisk slik at de 8,6 mill. kr som dette tiltaket koster, er over det dobbelte av hva det ville ha kostet å opprettholde eksempelvis driften på Leirin flyplass, dersom en ville prioritere dette prosjektet. Dette er bare for å vise at en kunne ha fått handlingsrom, men da måtte en hatt vilje til kritisk å gå gjennom egne prioriteringer og kanskje også innrømme noen tidligere feilprioriteringer. Det siste er som kjent slett ikke lett.

Høyre har i flere år vært opptatt av behovet for strukturendringer innen samferdselssektoren, både for at sektorene lettere skulle tilpasse seg svingninger i de årlige budsjetter og for å kunne foreta en omprioritering mellom sektorene dersom det skulle vise seg å være riktig.

Høyre har ikke fått gjennomslag for slike strukturendringer. I budsjettet for 1999 ser vi resultatet. Her pekes det på at det mangler 800 mill. kr i veisektoren for å drive effektivt. Et annet sted understrekes behovet for bedre effektivitet i den samme sektoren. Det er faktisk slik at i årets budsjett sier en rett ut at veisektoren skal drive ineffektivt. I dette bildet blir den påplussingen som har skjedd på veiinvesteringssiden gjennom omprioriteringer i komiteen innenfor rammene, bare et beskjedent lite bidrag.

Et ønske fra sentrumspartiene om å prioritere ned veisektoren burde hatt som en naturlig konsekvens at en også startet arbeidet med å nedbemanne Statens vegvesen for å sikre en tilpassing til ressursituasjonen.

Høyre ser behovet for en slik diskusjon uavhengig av ressursituasjonen, men denne har selvsagt forsterket behovet. En slik gjennomgang bør også omfatte spørsmålet om en virkelig må ha produksjonsavdelinger i alle sektorer, både i Jernbaneverket, i Statens vegvesen og i Kystverket. Det kan være grunn til å vurdere om noen kan slås sammen for derved å oppnå større grad av fleksibilitet. Høyre er villig til å diskutere alle slike løsninger. Høyre oppfordrer til at en setter dette arbeidet i gang så snart som overhodet mulig.

Høyre vil i denne sammenheng også peke på den nylig fremlagte rapporten fra Norges Rederiforbund knyttet til anbud i fergesektoren. Rapporten synliggjør at en ved å nytte anbud i større grad kan ta ut en betydelig økonomisk eller kvalitetsmessig gevinst. Høyre vil oppfordre sentrumsregjeringen også her til en kritisk gjennomgang av dagens systemer.

Andre talere fra Høyre vil gå mer i detaljer hva angår fiskerihavner, jernbane og luftfartssektoren. Jeg skal derfor ikke omtale disse særlig mer i mitt innlegg.

Jeg skal bruke de siste minuttene på de to andre proposisjonene, St. prp. nr. 27 og St. prp. nr. 5, som behandles samtidig med dette budsjettet.

I St. prp. nr. 27 orienteres komiteen bl.a. om NSBs overføring av fakturaer fra 1997 til 1998. Denne saken ligger i kontroll- og konstitusjonskomiteen. Jeg skal derfor la den ligge, men jeg vil likevel understreke at Høyre mener dette er kritikkverdig.

Kritikkverdig finner Høyre også bruken av krengetogbevilgningen for 1998. Det var voldsom støy rundt krengetogsaken i forbindelse med budsjettet for 1998. Det var ikke måte på løftebrudd og hvilke vanskeligheter som ville bli påført NSB dersom en ikke bevilget alle disse midlene. Saken fikk en ytterligere opptrapping gjennom revidert nasjonalbudsjett – og et nesten like høyt støynivå – hvor en tilleggsbevilget ca. 72 mill. kr til dette tiltaket. I etterkant viste det seg at pengene ikke ble brukt til dette formålet, men bl.a. til å dekke ubetalte fakturaer fra 1997. Jeg tror faktisk det er på tide med en skikkelig opprydding.

Det må selvsagt være slik at Stortinget til enhver tid vet hva en bevilger penger til, og at midlene også går dit. Det kan ikke være slik at sektorene får tildelt midler, og så bruker de dem som de selv måtte ønske. Slik kan det ikke være.

Et annet område hvor det er tid for opprydding, er innen kap. 1066 Lostjenesten, slik saken nå fremstilles i St. prp. nr. 5. Høyre har i flere år påpekt det alvorlige i kostnadsutviklingen innenfor dette monopolområdet. Det kan virke som om det er i lostjenesten man ser det mest ekstreme utslag av sammenkoblingen av monopol og selvfinansieringsprinsippet. Kostnadene går til himmels, og avgiftene øker omtrent hvert halvår. Det er alvorlig for en næring som flertallet i samferdselskomiteen til stadighet har påpekt må få forutsigbare rammebetingelser og lik dem som andre transportsystemer har. Dette har vært understreket gang på gang for å sikre en transportform som i mange tilfeller er meget, meget miljøvennlig. Også her må det foretas en skikkelig opprydding i tiden som kommer.

Med dette tar jeg opp de forslagene Høyre har i budsjettinnstillingen, alene eller sammen med andre.

Presidenten: Oddvard Nilsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Høyre kritiserer sentrumspartiens vegsatsing. Høyre kritiserer sentrumspartiens havnesatsing. Høyre vil fjerne seteavgiften. Men Høyre har jo inngått et forlik i finansinnstillingen, hvor bevilgningene til samferdselssektoren neste år blir mindre enn det Regjeringen foreslo, og mindre enn Arbeiderpartiets alternative forslag.

Høyre har inngått et forlik i samferdselskomiteen hvor veginvesteringene neste år blir 130 mill. kr lavere enn det Arbeiderpartiet foreslår. Høyre har inngått et forlik i samferdselskomiteen, hvor havneinvesteringene er identisk med Regjeringens forslag og lavere enn det Arbeiderpartiet foreslår. Og Høyre har inngått et forlik om å videreføre seteavgiften. De vil stemme mot Arbeiderpartiets forslag om å fjerne seteavgiften.

På samme måte som for 1998 påtar Høyre seg et ansvar for det samferdselsbudsjett for 1999 som faktisk blir vedtatt, og som i forhold til Høyres program og Høyres erklæringer i Stortinget har vesentlige avvik fra de primære forslag som Høyre legger fram.

Det har vært sagt at Høyre er budsjettvinneren i forbindelse med årets budsjettbehandling i Stortinget. Det kan være fristende å spørre representanten Nilsen om det også gjelder samferdselssektoren. Hvor i det samferdselsbudsjett som i dag sannsynligvis blir vedtatt, finner vi Høyres profil? Hvor i det samferdselsbudsjett som i dag sannsynligvis blir vedtatt, finner vi igjen Høyres ønske om å øke veginvesteringene, øke havneinvesteringene og fjerne seteavgiften?

Oddvard Nilsen (H): Jeg sa vel faktisk også i innlegget mitt at det nok kunne vært ønskelig med større ressurser til samferdselssektoren, og at det også var Høyres ønske. Det som er viktig i denne sammenheng, er også å understreke at vi da fikk gjennomslag for noe som var veldig viktig for oss i en nasjonal sammenheng, nemlig å

få fjernet den betydelige skatte- og avgiftsøkningen som lå inne i budsjettet, som vi tror også ville hatt stor negativ betydning for samferdselssektoren totalt sett.

Men jeg skal ærlig innrømme at jeg i komiteen satt lenge og lurte på hvilket av disse to budsjettforslagene – innenfor rammebevilgningene – man skulle gå inn for, enten Arbeiderpartiets opplegg eller sentrumspartiens opplegg. Jeg innrømmer ærlig at det var noe jeg satt lenge og lurte på. Jeg kom til syvende og sist til at det var jo forskjell på å barbere seg og å kutte hodet av seg, og det var det valget som avgjorde hva Høyre måtte gjøre. Arbeiderpartiet har fjernet 260 mill. kr fra veivedlikehold og den delen. Det synes jeg er ganske dramatisk, og jeg tror det ville fått ganske store følger.

Det er riktig at det også i Høyres forslag til kutt lå inne noe reduksjon på veisektoren, men langt fra så mye. Men det vi lyktes i, var å få overført en del friske midler til investeringer på veisektoren, som jeg tror skal komme utrolig godt med. Jeg tror faktisk at er man ærlig og oppriktig, så ser man at man vil få mer igjen for de investeringene som er lagt inn der, enn man ville fått for dem der de opprinnelig lå. En slik total avveining må man altså gjøre, og man fant da ut at det beste i denne situasjonen var det budsjettet som var framlagt fra sentrum. Men jeg innrømmer ærlig og oppriktig at jeg gjerne skulle sett at samferdselsbudsjettet var mer styrket. Jeg mener faktisk også at vi gjennom budsjettbehandlingen i komiteen lyktes i å gjøre de prioriteringer som Høyre hadde lagt vekt på, nemlig en økt prioritering av veiinvesteringer. Det fikk vi til, og den reelle økning på veisektoren var ikke inne i Arbeiderpartiets forslag.

Jan Sahl (KrF): Representanten Oddvard Nilsen hadde nok helst ønsket seg et annet samferdselsbudsjett. Det hadde nok jeg også, dersom de økonomiske omstendighetene hadde ligget til rette for det. Hadde rammene for budsjettet totalt sett vært romsligere, skulle jeg gjerne ha sett mer penger til samferdselsformål, ikke minst til å ha en bedre framdrift i en del pågående utbygginger. Men nå har vi altså ikke mer penger i et budsjett der det skulle strammes inn. Etter at forhandlingene på statsministerens kontor var over, kom det heller ikke mer penger til samferdsel. Det ble flyttet på 6 milliarder kr, og dersom en av forhandlingspartnerne, f.eks. Høyre, hadde prioritert samferdsel høyt nok, ville det vel ha kommet en økning på dette området også. Men nå ble det ikke slik, og da velger Oddvard Nilsen å ta for seg distriktssatsingen til denne regjeringen. Det er ikke noe nytt at Høyre angriper distriktssatsingen og distriktsspotten. Det som da bl.a. skal kuttes her, er f.eks. økte midler til Statens nærings- og distriktutviklingsfond, som jo er selve motoren i næringsutviklingen i Distrikts-Norge. Jeg oppfatter ikke det som noen spesiell markering for bestemte statsråder, jeg oppfatter det som sterkt ønsket også av Høyres representanter ute i Distrikts-Norge.

Så er det bevilgningen til jernbanen det skal kuttes på, og krengetogsatsingen som angripes. Alt som blir bevilget til krengetog på årets budsjett, kommer til å bli brukt til krengetog.

Det er grunn til å glede seg over at Høyre og Fremskrittspartiet valgte å finne en løsning sammen med regjeringspartiene, både en overordnet løsning og en løsning i samferdselskomiteen. Jeg vil imidlertid spørre representanten Oddvard Nilsen om de også neste år vil sette skattelette framfor samferdselsformål når de skal foreta sine endelige prioriteringer.

Oddvard Nilsen (H): Også i politikken er det av og til litt viktig at man «er litt ærlig», og representanten Sahl vet, hvis man spør, utmerket godt at det var bare ett parti som i alle forhandlingene kjempet for veisektoren. Det var ingen kjemping fra sentrumspartiene i forhandlingene om veisektoren, det var ingen kjemping fra Fremskrittspartiet i forhandlingene om veisektoren, det var utelukkende fra Høyre. Og her finner en også forklaringen på at vi ikke nådde fram. Men å snu den – skal vi si – argumentasjonen motsatt vei og påstå at det er Høyre som har sviktet, det er ganske drygt. Sannheten er at det var ingen vilje hos noen andre partier til å prioritere en krone på veisektoren. Det er sannheten, og det vet representanten Sahl utmerket godt.

Så må jeg be representanten Sahl lese Kommunaldepartementets budsjett. På side 104 nederst i siste avsnitt står det som Oddvard Nilsen omtaler, nemlig at man har fordelt 300 mill. kr til samtlige departementer, med fra 5 til 35 mill. kr som en såkalt distriktpakke. Det er etter min mening ikke noe annet enn såkalte julepakker. Da kan man reise rundt og dele ut disse. Jeg mener oppriktig at de 300 millionene kunne vært anvendt langt bedre i Distrikts-Norge på samferdselssektoren. Jeg har ennå ikke på mine reiser opplevd at det er noen i Distrikts-Norge som kommer og spør meg om subsidier. De spør om å få konkurransebetingelser knyttet til transport, som gjør konkurransen mulig for dem. De spør ikke om subsidier, de spør om å få like konkurransevilkår, så skal de greie seg selv. Og det regner jeg med at også representanten Sahl har oppdaget underveis.

Når det gjelder krengetoget, har Oddvard Nilsen ikke sagt noe som helst negativt om det. Det Oddvard Nilsen har kritisert, er at man *ikke* har brukt pengene til krengetog, og det er noe helt annet.

Inge Myrvoll (SV): Jeg forutsetter at representanten Nilsen har sjekket det han har deltatt med på fjernsynet i dag, at det ikke var en ren medieflopp, og at han kan gjennomgå det her fra talerstolen og forklare oss hva pengene er brukt til.

Jeg tror ikke Høyre hadde så vanskelig valg i samferdselskomiteen. Så lenge de fikk et budsjettforslag hvor de kunne kutte på storbymidler og jernbanesatsing, er det overordnet det meste for Høyre, så dermed ble ikke Arbeiderpartiets forslag så interessant for dem.

Når representanten Nilsen snakker om distriktssatsing, er jeg enig med ham i at det ikke hjelper bare å lage en distriktpakke hvis man kutter på alt annet. Men distriktspakken kan komme godt med i tillegg som virkemiddel. Men det er klart at heller ikke jeg greier å finne

noen distriktsprofil i det samferdselsbudsjettet som Høyre endte opp med i komiteen – langt derifra. Høyre har vært med på et samferdselsbudsjett som er det dårligste for Distrikts-Norge i hvert fall de siste 15 årene – antakeligvis i etterkrigstida, og spesielt for den landsdelen som jeg kommer fra, som nå er helt på bunnen når det gjelder investeringsmidler på samferdselssektoren. Og det har representanten og Høyre vært med på, så jeg syns ikke de skal snakke så veldig mye om distriktspolitikk.

Og vi har noe annet i Distrikts-Norge, som faktisk har vært en Høyre-sak i sin tid: de såkalte Kyllingmark-ene, altså kortbanenettet. Her har representanten Nilsen vært med på og akseptert at når man fikk en bedre kapasitet i Sogn og Fjordane og på Helgeland ved å få et ekstra fly, skal de som bruker flyene der, ha en dobbel prisøkning. De skal ikke bare ha den prisøkninga som ligger inne i anbudsavtalen, de får en *dobbel* prisøkning. Og det har Høyre vært med på, så jeg syns at Høyre skal trappe ned på å snakke om distriktspolitikk, for alt som ligger i dette budsjettet som er distriktsfiendtlig, har Høyre vært med på.

Oddvard Nilsen (H): For det første er det ofte slik at forskjellen på SV og Høyre er at SV kanskje har noe mer penger – og stundom mye mer penger – enn Høyre. Vi er enig i at situasjonen i norsk økonomi tilsa at denne høsten måtte man ta budsjettet ned, og vi var også enig i innstrammingen totalt sett. Mens derimot SV, slik jeg oppfatter det, kanskje har et annet syn på det, og mente at man kunne forbruke mer ressurser. Derfor var vi, da vi fikk tildelt vår ramme, dessverre nødt til å gjøre omprioriteringer innenfor vår egen ramme. Vi hadde ikke så mye penger som SV mente. Derfor var det at jeg i sted i innlegget mitt innledningsvis orienterte om at vi mente at den prioriteringen som er gjort knyttet til distriktene, kunne vært gjort på en langt bedre måte ved ikke å dele midlene ut i de småsummene som jeg nevnte, men lagt dem inn på samferdselssektoren. Da tror jeg vi kunne fått gjort ganske mye mer, og det står jeg fortsatt ved.

Det betyr også at vi har en distriktpakke. Men der er det en forskjell, for veldig mange i Stortinget – og kanskje SV også – har en tendens til å gi selektive støttetiltak til distriktet i den tro at vi politikere vet så utrolig mye bedre enn alle andre hva det er vi skal satse på både nå og i fremtiden. Jeg tror at går en gjennom historien og ser, har våre prioriteringer stort sett ikke hatt suksess i virkeligheten. Derfor tror vi at det er mest fornuftig å gi generelle rammebetingelser som når alle. Og samferdselssektoren er nettopp slik. Den favoriserer ingen, men den gir økte muligheter til alle. Og når en ser at norske logistikkostnader ligger 50 pst. over andre land som vi skal konkurrere med, er det kanskje ikke noe annet område som betyr så mye som å få bedre transportmuligheter, også for Distrikts-Norge. Det er faktisk slik at den lille broen som ikke tåler bredden på bilen, og den broen som ikke tåler akseltonnbelastningen, er det som bestemmer lastens størrelse. Det betyr at transportkostnader øker i Distrikts-Norge, og det har ikke Distrikts-Norge råd til i en verden hvor konkurransen stadig øker.

Så forskjellen på SV og Høyre er rett og slett at vi har en annen oppfatning av hvorledes støtten til distriktene skal gis. Vi ønsker å gi generell støtte, ikke selektiv.

Inge Myrvoll (SV): En misforståelse, president!

Presidenten: Det vil presidenten anbefale Inge Myrvoll å ta opp i sitt innlegg.

Replikordskiftet er omme.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Regjeringen har lagt fram et budsjett hvor riksveginvesteringene kuttet med 10 pst. Da vi behandlet samferdselsbudsjettet i fjor, med store løftebrudd på jernbanesektoren, skrev VG at sentrumpartiernes håndtering av denne saken – i samrøre med støttepartiene Høyre og Fremskrittspartiet – er en demonstrasjon av politisk utroskap! Påstanden kan nå gjentas.

Da Arbeiderpartiet la fram sitt forslag til vegplan våren 1997, uttalte Senterpartiets samferdselstalsmann at Regjeringen gikk «baklengs inn i fremtiden». «Forslaget forsterker Regjeringens» – altså arbeiderpartiregjeringens – «nedbygging av Distrikts-Norge ...». Nå har regjeringen Bondevik lagt fram et budsjett med *lavere* ramme enn vegplanen.

Men sentrum gikk jo så mye lenger. Senterpartiet og Kristelig Folkeparti gikk sammen med Høyre i et løfte om at vegplanrammen skulle økes med 5 300 mill. kr utover Arbeiderpartiets forslag. Under presentasjonen sa den daværende lederen i samferdselskomiteen: «Vi tror dette er en god sak i valgkampen». Ifølge Aftenposten framholdt han at «forslagene som er lagt frem, er forpliktende for de fire partiene, og at de vil fremme påplussingene ved Stortingets behandling av Statsbudsjettet hvert år fremover.»

Ja, det var nok en god sak i valgkampen! Desto verre er det at løftene ikke ble holdt da sentrumpartiene kom inn i regjeringskontorene. De ble heller ikke holdt da Høyre og Fremskrittspartiet inngikk forlik med Regjeringen.

De ble ikke holdt i fjor. Da forsikret imidlertid regjeringspartienes hovedtalsmann at

«vi tar sikte på at investeringene til både jernbaneformål og vegformål skal opp på det nivået vi gikk inn for ved behandlingen av Jernbaneplanen og Veg- og vegtrafikkplanen».

Senterpartiets nestleder bekreftet dette senest i sommer.

Så får vi budsjettet med et kutt på 10 pst. Det er politisk utroskap, som VG kalte det i fjor. Det er ikke rart at statsministeren får brev fra ordførerne i sitt eget hjemfylke, hvor de krever at Regjeringen og Stortinget står ved lovnadene. Ja, ordførerne skriver at de «vil ikkje lenger bli haldne for narr».

Og vær så snill, ikke skyld på den økonomiske situasjonen! Det var jo nettopp av hensyn til presset i norsk økonomi og ønsket om å prioritere eldre og helse at Arbeiderpartiet la fram en plan med disse rammene. Det

visste Kristelig Folkeparti og Senterpartiet – likevel lovet de mye mer for å få noen ekstra stemmer ved valget.

Jeg har ikke problemer med å forstå at den tredje forliksparten, Høyre, reagerer. Jeg ser at Høyre følger opp løftene i sine alternative budsjettforslag. Men det nytter lite når Høyre inngår forlik hvor hele Høyres samferdselsprofil viskes bort.

Fremskrittspartiet, Høyre og regjeringspartiene har inngått en avtale hvor de reduserer bevilgningene til samferdselssektoren i forhold til Regjeringens forslag og i forhold til Arbeiderpartiets forslag. Det er skuffende og overraskende at Høyre og Fremskrittspartiet, som så sterkt kritiserer Regjeringens vegsatsing, i dag vil være de som sikrer flertall for et samferdselsbudsjett med 130 mill. kr mindre til riksveginvesteringer enn det Arbeiderpartiet foreslår, og 12 mill. kr mindre til havneinvesteringer enn det Arbeiderpartiet foreslår. Det er også Høyre og Fremskrittspartiet som har sikret flertall for at seteavgiften på flyreiser videreføres. Arbeiderpartiet gikk inn for å avvike avgiften.

Arbeiderpartiet er bekymret over at Regjeringen legger opp til ytterligere en reduksjon i framdriften av igangsatte vegprosjekt. Forlenget byggetid fører til økte anleggskostnader. Regjeringens opplegg betyr derfor at prosjektene blir dyrere.

Regjeringen søker i en viss utstrekning å kompensere for dette ved å framskynde bompengeselskapenes tilførsel til bompengeprojektene. Det fører imidlertid til at statens forpliktelser de kommende år øker.

Arbeiderpartiet vil advare mot for sterke bindinger på framtidige vegbudsjett, slik vi også gjorde i forrige periode, da de daværende opposisjonspartiene gav startbevilgninger til mange anlegg og med det bandt opp framtidige budsjetter. Derfor mener vi også at det må føres en restriktiv linje i forhold til forskuttering.

Arbeiderpartiet mener at det må legges opp til en mest mulig rasjonell framdrift av igangsatte vegprosjekt. Vi foreslår derfor å øke riksveginvesteringene med 260 mill. kr i forhold til Regjeringens framlegg.

Arbeiderpartiet foreslår også økte investeringer til fiskerihavner. Sammen med de reservene som ligger inne i Regjeringens forslag, gir dette mulighet til å iverksette noen av de havneanlegg, de havneutbedringsprosjektene og de tilskudd til havneanlegg som var oppført i arbeiderpartiregjeringens budsjettforslag for 1998, men som den nye regjeringen ikke har gjennomført. Det er ikke tilfredsstillende at det blir gjort avvik i de prioriteringer som er lagt fram for Stortinget, uten at Stortinget først er forelagt saken.

Et flertall i komiteen har for havneområdet gitt klare og viktige merknader for framtidig budsjettarbeid:

- En gjennomgang av organisasjons- og styringssystemet for havner blir påskyndet.
- Det påpekes behov for gjennomgang og effektivisering av havnetjenesten.
- Departementet bes legge oppfølgingen av Kystverktvalgets innstilling fram for Stortinget senest høsten 1999.

- Regjeringen skal i revidert budsjett til våren legge fram forslag om fordeling av havneutbyggingskapitlet i én post for investeringer og én for drift og vedlikehold. Det skal også vurderes et skille mellom store og små prosjekter.
- Prioriteringsmodellen for havne- og farledstiltak skal vurderes og legges fram for Stortinget.
- Det skal innføres et system hvor havne- og farledsprosjekter av en viss størrelse blir lagt fram for Stortinget på samme måte som vegprosjekter.
- Departementets egen beskrivelse av situasjonen i fyr-tjenesten er alvorlig. Departementet bes derfor legge til rette for at det så snart som mulig blir foretatt en gjennomgang av kvaliteten i fyr-tjenesten, og at den blir lagt fram for Stortinget senest i budsjettet høsten 1999. Komiteen ser gjerne at det blir brukt eksterne fagmiljø, f.eks. selskap som driver kvalitetsvurdering og sertifisering.
- Komiteen er bekymret for dårlig økonomistyring i los-tjenesten og vil komme tilbake til det, både i tilknytning til den varslede stortingsmeldingen og i oppfølgingen av Kystverktutvalget.

Dette er, hver for seg og til sammen, viktige og kritiske merknader fra et flertall i komiteen. Jeg vil derfor understreke at behandlingen av Kystverktutvalgets innstilling vil bli imøtesett med stor interesse.

1998 har gitt vesentlige nyvinninger i transporttilbudet. Oslo Lufthavn Gardermoen ble åpnet den 8. oktober og har gjennomgående klart oppstarten på en svært tilfredsstillende måte. Og ikke minst Gardermobanen – flytoget – er tatt i bruk. På forhånd hadde pressen spådd at dette var et tog knapt noen ville ta. Så ble det likevel slik at folk ville ta banen. Den har blitt en suksess. Den har allerede en markedsandel på 38 pst. Anslaget før bygging var at den kan oppnå 42 pst.

Tilbudet til de reisende vil imidlertid bli klart forbedret når Romeriksporten kan tas i bruk. Arbeiderpartiet har hele tiden vært enig med Regjeringen i at en så langt som praktisk mulig bringer forholdene i Østmarka tilbake til tilstanden før vannstandssenkingen startet. Arbeiderpartiet har lagt og legger til grunn at det er Regjeringen og de aktuelle departementene som må vurdere valg av tettemetode og grensene for innlekkasje. Jeg har merket meg at Regjeringen i nær framtid skal ta stilling til en søknad fra NSB Gardermobanen AS om endring av de gjeldende konsesjonsvilkårene. Jeg forutsetter at Regjeringen i sin vurdering avveier de miljømessige mål som det er bred enighet om, og forholdet mellom kostnadene og virkningene ved videre tetting. Et bredt flertall i komiteen ser det som særdeles viktig å få tatt Romeriksporten i bruk.

Den suksess Gardermobanen har oppnådd, viser at en fornyelse og forbedring av jernbanetilbudet bærer i seg muligheter for økt jernbanetransport. Det er derfor viktig at tilrettelegging for nye krengetog og NSBs arbeid for økt sikkerhet, punktlighet, kapasitet og redusert reisetid fortsetter med full kraft. Den viser også at det er mulig å avlaste vegsystemet ved utbygging av kollektive transportløsninger.

Regjeringen la i sitt budsjettforslag stor vekt på at kollektivtransporten i storbyene måtte styrkes. Med det budsjettforslag som i dag legges fram, er resultatet det motsatte. Det blir bevilget mindre til kollektivtiltak i 1999 enn det ble gjort i 1998.

Slik kan vi da også spørre: Hvilken profil har årets samferdselsbudsjett?

- Riksveginvesteringene er kraftig redusert. Arbeiderpartiet foreslår høyere nivå, men blir nedstemt.
- Tilskudd til kollektivtiltak i storbyene blir lavere enn i år. Arbeiderpartiet foreslår høyere nivå, men blir nedstemt.
- Tilskudd til fylkesvegprosjekter blir lavere enn i år. Arbeiderpartiet foreslår høyere nivå, men blir nedstemt.
- Budsjettforliket i komiteen gir ytterligere 50 mill. kr mindre til jernbanen. Arbeiderpartiet foreslår et høyere nivå, men blir nedstemt.
- Arbeiderpartiet foreslår økte investeringer i fiskehavner, men blir nedstemt.
- Flyseteavgiften videreføres. Det betyr høyere priser på flyreiser. Arbeiderpartiet går imot, men blir nedstemt.
- Regjeringen pålegges å forberede privatisering av Telefonor. Arbeiderpartiet går imot, men blir nedstemt.
- Etter at sentrumspartiene kom inn i regjeringkontorene, er det lagt ned 285 postkontor. Det bevilges mindre til kjøp av posttjenester i distriktene neste år enn i år. Det betyr at flere postkontor blir nedlagt enn det ellers ville blitt. Arbeiderpartiet foreslår et høyere nivå, men blir nedstemt.

Men, vi får sikkert forsikringer om at neste år skal løftene holdes!

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore Aksel Nistad (Frp): Først vil jeg si at jeg er enig i en del av det Schjøtt-Pedersen sier. Det var sterke ord han brukte mot Høyre og sentrum om veibevilgningene. De løftene har vi hørt før, og det har, som sagt, både Høyre og sentrum gått imot. Men Arbeiderpartiet er ikke akkurat noe særlig likere. De har alltid prioritert penger til jernbanen uten å ta det minste hensyn til markedet eller folks behov for transport, men det er tross alt veiene folk benytter når de skal fram i dette landet. Og slik det er i dag i dette langstrakte landet, som er værhardt og snørikt, vil problemene tårne seg opp vinterstid. Til alle områder av landet, enten det er by eller grend, går det i hvert fall en vei. Kvaliteten kan vi sikkert være enig om er forskjellig, men driften og vedlikeholdet av dette langstrakte nettet koster mye, og i dag får det for lite penger etter vår mening – da spesielt med tanke på vintervedlikeholdet. Hvordan tenker Arbeiderpartiet seg vedlikeholdet i fremtiden når de i sitt forslag vil redusere dette vedlikeholdet med hele 260 mill. kr i forhold til Gul bok? Jeg kan også vise til noen glimrende artikler som har vært i Dagbladet den siste tiden, som virkelig har fokusert på vedlikeholdet og hvordan det er å kjøre om vinteren. Ønsker virkelig Arbeiderpartiet å stenge de viktigste

fjellovergangene? Vil de slutte å brøyte og strø veiene våre? Og hvordan har Arbeiderpartiet tenkt å opprettholde vedlikeholdet av veiene med så reduserte bevilgninger som de går inn for?

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Arbeiderpartiet går inn for en satsing på jernbanen. Det gjør vi på grunn av at vi tror det samlede samferdselstilbudet, bl.a. på vegsiden, ikke bare bestemmes av kapasiteten på vegene. Den er viktig – derfor går vi også inn for et høyere nivå på riksveginvesteringene enn det bl.a. Fremskrittspartiet gjør – men det er også viktig å avlaste vegsystemet gjennom kollektivtrafikktiltak og tiltak for å styre trafikken. Blant annet er vi åpne for å diskutere spørsmålet om vegprising. Den utviklingen vi ser som følge av at Gardermobanen er tatt i bruk, er en glimrende illustrasjon på at vi kan bygge ut tilbud som er konkurransedyktige innenfor kollektivtransporten, og som på den måten kan avlaste vegnettet.

Arbeiderpartiet foreslår et nivå på drift og vedlikehold av veger som er på om lag samme nominelle nivå i 1999 som i 1998. Det dreier seg altså ikke om noen dramatisk endring. Derimot er det en relativt dramatisk endring når Regjeringen reelt sett foreslår å kutte på veginvesteringene med 10 pst. neste år. Det fører til at kostnadene på vegprosjektene øker. Det fører til at framskynding av bompengeselskapenes finansiering gir økte bindinger på framtidige budsjetter. Dette mener vi er veldig uheldig, derfor har vi samlet sett ment at det var riktigere å foreta en omfordeling fra drift og vedlikehold til investering, noe som innebærer at begge de to postene kommer ut med 99,6 pst. av bevilgningsnivået for 1998.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Jeg vil følge opp dette med Arbeiderpartiets forslag om å ta ¼ milliard kr fra vegvedlikehold for å øke investeringene. Veginvesteringer er viktig, det er vi vel alle enige om. Men det er faktisk enda viktigere, syns sentrum og Kristelig Folkeparti, å ha penger til drift og vedlikehold. Vi kan jo ta en liten sammenlikning: Det hjelper lite å bygge skoler hvis man ikke samtidig også har penger til å drive skolen etterpå. Tomme skoler gir jo ikke noe særlig ut. Jeg kunne godt tenke meg å vite hvilken del av vegvedlikeholdet som skal kuttes ut. Jeg er klar over at det er sagt noe om skjerming av trafikkikkerhetstiltak, men i fjorårets budsjett la faktisk Arbeiderpartiet inn forslag om økning nettopp på dette med vegvedlikehold, spesielt knyttet til bl.a. vintervedlikehold. Og det er jo litt underlig å se at det dette året kan reduseres med 260 mill. kr. Er det da salting, brøyting og strøing det skal skjæres ned på, eller er det fergetilbudet? Skal vegkapitalen forvitre? Skal det føre til redusert innsats for asfaltering, mindre kantrydding og dårligere sikt? Hva er det Arbeiderpartiet kan tenke seg å redusere på? Det å ta fra vegvedlikeholdet vil uansett ramme trafikkikkerheten, som Arbeiderpartiet tydeligvis også er opptatt av. Det er et stort kutt på 260 mill. kr, og jeg tror det er interessant for mange av oss å høre hvor det er Arbeiderpartiet vil redusere.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Jeg tror det først er viktig å rydde debatten, slik at vi vet hva vi snakker om.

Når representanten Kofoed-Larsen snakker om en reduksjon på 260 mill. kr, så er det snakk om en reduksjon i forhold til Regjeringens forslag når det gjelder drift og vedlikehold. For det første har flertallet i Stortinget, som både representanten Thore Aksel Nistad og representanten Kofoed-Larsen inngår i, også foreslått endringer i forhold til det, så det er ikke nødvendigvis Regjeringens forslag som blir vedtatt i dag. Men det andre er at Regjeringens forslag for drift og vedlikehold innebærer en økning fra inneværende år.

Arbeiderpartiets forslag innebærer ganske nøyaktig samme nominelle nivå for 1999 som for 1998, eller for å være helt presis – 99,6 pst. av nivået for drift og vedlikehold og 99,6 pst. av nivået for investeringer.

Det dramatiske i Regjeringens forslag er derfor ikke forslaget om bevilgninger til drift og vedlikehold. Heller ikke Arbeiderpartiets forslag til drift og vedlikehold inneholder noen grad av dramatikk. Det som derimot inneholder dramatikk, er at Regjeringen, som er utgått fra partier som har lovet en satsing på veginvesteringer på 5 300 mill. kr denne fireårsperioden utover arbeiderpartiregjeringens forslag, kommer til Stortinget med et budsjett hvor de foreslår et kutt reelt sett på 10 pst. fra 1998 til 1999. Det var ikke drift og vedlikehold representanten Kofoed-Larsens partifeller og Senterpartiet og Høyre var opptatt av da de diskuterte vegplanen, det var jo spørsmålet om hvilke investeringer man skulle gjøre i forhold til utbygging av den samlede vegkapasiteten. Det er der dramatikken ligger. De unnlater ikke bare å foreta den kraftige økningen som de har lovet, men de kommer til Stortinget med et budsjett hvor de faktisk reduserer veginvesteringene med 10 pst., og det har betydning for bindinger på budsjettet som gjør at prosjektene blir dyre. Det mener Arbeiderpartiet er svært uheldig.

Oddvard Nilsen (H): Jeg må ærlig innrømme at jeg synes det var et godt forsøk representanten Schjøtt-Pedersen gjorde her på talerstolen, et godt forsøk i den forstand at han forsøkte å fremstille det som om veisektoren ble styrket gjennom Arbeiderpartiets forslag. – Det er jo ikke riktig! Arbeiderpartiet tar fra en del av veisektoren og flytter over til en annen, men økningen blir i virkeligheten null, så det er ingen styrking av veisektoren i Arbeiderpartiets forslag. Det er en viss styrking av veisektoren i forslaget fra sentrumspartiene og i fellesforlaget fra sentrumspartiene og Høyre og Fremskrittspartiet.

Men det var i grunnen ikke det jeg hadde tenkt å spørre om.

Arbeiderpartiet har 260 mill. kr, og sentrumspartiene og Høyre og Fremskrittspartiet har 150 mill. De sistnevnte har på en måte valgt å legge pengene på statsrådets bord og si: Bruk disse pengene så fornuftig du kan i en situasjon hvor det er et skrikende behov og det nesten er henimot 1 milliard kr for lite for å få effektivitet og framdrift i de prosjektene vi har. Arbeiderpartiet velger en annen vei. De velger det jeg litt sånn spøkefullt vil kalle for

julepakkesystemet, hvor man deler ut penger i øst og vest. Jeg skulle kanskje ikke klage over det når partiet faktisk har fordelt 45 mill. kr direkte til Hordaland, men det blir jo ikke riktig av den grunn.

Mitt spørsmål går rett og slett på om ikke Schjøtt-Pedersen ser at man ved å ta penger og dele dem ut i småsummer, som virker veldig tilfeldig, men det er gjort, kanskje forårsaker enda dårligere effektivitet og framdrift i prosjektene, og at man til syvende og sist står igjen med en regning som er høyere, altså at man ikke får ut den effekten man hadde tenkt. Ville det ikke på mange måter vært bedre om man i en situasjon hvor man mangler 900 mill. kr, hadde sagt: ta disse 260 millionene og gjør så godt dere kan, bruk dem på de prosjektene som er der – istedenfor å sende julegaver hjem? Ville ikke norsk samferdsel vært bedre tjent med det?

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Man kan diskutere hvilken måte som er den mest effektive å gjøre det på. Representantene fra Høyre har sammen med Kristelig Folkeparti og Senterpartiet i denne innstillingen, på samme måte som i innstillingen til vegplanen, lagt seg på strategien: ingen nevnt, ingen glemt. Det kan være ikke bare en strategi for å få mest mulig effektivitet ut av det, men det kan også være en politisk strategi for at ingen skal føle seg glemt i forhold til hvor bevilgningene strengt tatt kunne brukes, slik det var før valget, da man presenterte disse 5 300 millionene og man ikke listet opp hvor de *skulle* brukes, men sa hvor de teoretisk *kunne* brukes. Ergo ble alle fornøyd.

Arbeiderpartiet synes det er ryddigere å ta utgangspunkt i en vurdering av hvor de ulike utfordringene ligger. Vi kan her bl.a. vise til at departementet har oversendt til komiteen en oversikt over hva slags prosjekter som mangler penger for å sikre en effektiv framdrift. Man kan så gjøre et valg og si at disse prosjektene prioriterer vi innenfor den rammen, og ikke overlate bare rettighetene, men også belastningen til Regjeringen, og si at dette er hva vi lover, det holder vi, det bevilger vi penger til, og ikke framstille det til alle mulig andre som at de også kunne fått penger hvis man ikke hadde spesifisert denne listen.

Så viser representanten til at det er en netto tilførsel til vegsektoren fra flertallskonstellasjonen. Det foreslås visse endringer innenfor den samlede pakken. Det som er det mest interessante med den, er jo hvor kuttene foretas. Ja, man får noe mer riksveginvesteringer og kutter i storbymidlene, slik at statsrådets flaggprosjekt om økt satsing på storbyene ikke blir noe av, man kutter i fylkesvegprosjekter, slik at det bevilges mindre til fylkesvegprosjekter neste år enn i år, man kutter i bevilgningen til kjøp av posttjenester, slik at det til Senterpartiets flaggskip blir bevilget mindre neste år enn i inneværende år. Det også er en interessant ting i den flertallsmerknaden som er lagt fram.

Presidenten: Presidenten er litt usikker på om representanten Schjøtt-Pedersen tok opp de forslag han skulle, da han holdt sitt hovedinnlegg.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Med den lovprising presidenten har hørt jeg har gitt Arbeiderpartiets forslag, er det selvfølgelig en glede å ta opp de forslag som er nevnt i innstillingen.

Presidenten: Da er Arbeiderpartiets forslag tatt opp. Replikordskiftet er omme.

Thore Aksel Nistad (Frp): I Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett er det lagt vekt på en større satsing innenfor veibygging og vedlikehold. Dagens veinett er dessverre blitt slik at trafikkavviklingen ofte foregår på en ineffektiv måte. Slitasjen og den dårlige oppfølgingen av vedlikeholdet medfører at veikapitalen stadig forringes. Personbilen står tross alt for nesten 80 pst. av persontransporten, og det viser helt klart at det er vei og veitransport som trenger flest midler. I dag sier selv departementet at vi forringer vår veikapital med om lag 700 mill. kr, noe som bør være et stort tankekors med hensyn til hva slags etterslep vi bringer med oss inn i framtiden.

Det er også foretatt beregninger, da særlig fra NHO, som viser at norsk næringsliv årlig taper store beløp på grunn av nedprioritering av lønnsomme veiprojekter. I en årrekke er samferdselsprosjekter med en elendig nytte-kostnad blitt prioritert og bygd uansett kostnadsprekk. Et av de grelleste av disse prosjektene er tunnelen til Nordkapp. Den er så elendig at man nå innrømmer at bommen må stå åpen vinterstid fordi inntektene ikke engang er nok til lønninger til bombetjentene. Kostnadsberegningen var opprinnelig omkring 600 mill. kr. Nå har vi allerede passert 1 milliard kr.

I veibyggingen er det behov for et betydelig løft i utbyggingen de kommende ti årene for å tilfredsstille kravene til tilgjengelighet til markedene, og da først og fremst Europa.

En kraftig utbygging av hovedveinettet vil ikke bare føre til større kostnadseffektivitet, men også til en mer effektiv trafikkavvikling, mindre forurensning, mindre støy, større trafiksikkerhet og bedre bomiljøer. Jeg håper samferdselsministeren fikk med seg den setningen, for det er vitterlig en stor gevinst med et godt, sammenhengende veinett med god trafikkflyt. Det er bra både når det gjelder forurensning og når det gjelder trafiksikkerheten.

Fremskrittspartiets budsjettforslag til veiutbygging, vedlikehold og trafiksikring er derfor på hele 10,8 milliarder kr.

Fremskrittspartiets stortingsgruppe har også drøftet hva slags prioriteringer vi skal ha når det gjelder stam- og riksveier i dette landet. Vår stortingsgruppe har klart sagt at stamveien E6 Oslo – Svinesund bør ha høyeste prioritet. Det bør bygges en firefelts motorvei på hele strekningen fra Oslo til svenskegrensen. Den forunderlige avarten med 2+1 felt som nå bygges i Østfold, bør øyeblikkelig stoppes og legges om til fire felt. Den slags bygging gir ingen trafiksikkerhetsmessig gevinst, tvert imot. I andre land er den slags utbygging av motorveier for lengst skrinlagt. I England ble disse veiene døpt «Suicide line».

Med den ekstra potten på 150 mill. kr til veiinvesteringer som vi omsider fikk i forhandlingene, kan nå strekningen Lekevoll – Åsgård på E6 videreføres. Det ville i motsatt tilfelle blitt stoppet.

Videre i sin prioritering har Fremskrittspartiet som sitt mål å utvikle på E18 Oslo – Kristiansand en sammenhengende firefelts motorvei fra Drammen til Grenland. Men også strekningen Porsgrunn – Kristiansand er viktig, for der er det faktisk ÅDT på over 10 000. På grunn av budsjettforliket og de ekstra pengene er det der også mulighet for å forsere utbyggingen, og da særlig strekningen Rannekleiv – Temse.

Videre vil vi sterkt prioritere E6 Oslo – Trondheim, E18 Oslo – Ørje, E134 Drammen – Haugesund, E16 Sandvika – Bergen og E39 Kristiansand – Bergen.

Fremskrittspartiet vil også prioritere høyt gode omkjøringsveier rundt de største byene, slik at vi kan få etablert transportkorridorer med en rimelig ensartet standard til og fra utlandet.

Vi har heller ikke glemt at det er stor produksjon og eksport fra mange kanter av vårt langstrakte land. Vi går derfor også inn for å øke utbygging og vedlikehold av veiene i disse områdene, slik at transporten til veikorridorene og markedene blir lettere og rimeligere. Fremskrittspartiet har også i sitt budsjett satt av midler både til rassikring og økt vedlikehold, spesielt er vinterbrøyting noe som er viktig.

Vi i Fremskrittspartiet er opptatt av at staten skal tilrettelegge, mens utførelsen i størst mulig grad skal overlates til markedet og de private. På sikt vil Fremskrittspartiet få redusert Statens vegvesen til en etat for planlegging og kontroll. Vi mener både utbygging og vedlikehold kan gjøres etter anbudsprinsippet, og vi tror vi da vil få mer vei for pengene våre.

Kostnadssprekken for å tette Norges mest kjente jernbanetunnel har blitt et kapittel for seg selv – her er det visstnok ennå ingen som kjenner sluttsommen. Stadig har man kommet tilbake til Stortinget og bedt om mer penger. Nå ber man faktisk om ytterligere 550 mill. kr. Summen bare for tetting er nå kommet opp i ufattelige 1,3 milliarder kr. Gardermobanens gjeld er på over 8 milliarder kr.

Fremskrittspartiet sier nei til ønsket om å få låne mer til tetting, da flere rapporter viser til at videre satsing på tetting vil gi ytterst små virkninger.

Krengetogdiskusjonen pågår og har nå vart i to år. Krengetog har heller ikke Fremskrittspartiet tatt inn i sitt budsjett, vi har prioritert vei.

Så får vi spørsmålet: Vil da Fremskrittspartiet legge ned NSB? Nei, det vil vi slett ikke. Vi gir betydelige midler over vårt budsjett, hele 4 milliarder kr er avsatt i 1999-budsjettet til jernbanen. Og jeg vil bare få bemerke at skinnelengden ikke er på så voldsomt mange milene, og jernbanen står for kun 5 pst. av den samlede passasjertransporten. Men når vi bruker så mye penger på NSB, forlanger vi at de snart blir i stand til å betjene nærområdene, og da mener vi de store byene. Det er her NSB burde jobbe. Vi erkjenner at jernbanen har en misjon å gjøre der.

I tillegg ønsker vi å åpne nettet, slik at vi får konkurranse på dette. Og jeg er glad for at samferdselsministeren nå har tatt hensyn til vårt Dokument nr. 8-forslag fra i fjor om å skille særlovsselskapet NSB BA og Jernbaneverket fullstendig fra 1. juli 1999. Da vi hadde det Dokument nr. 8-forslaget til behandling, var ikke akkurat positiviteten noe særlig stor i sentrumspartiene, men jeg skal gi departementet og samferdselsministeren stor honnør for at dette har kommet inn nå.

Vi har også denne gangen en del forslag. Jeg ser at sentrumspartiene ikke har støttet forslagene denne gangen, men jeg håper at samferdselsministeren vil gjøre likens neste gang, at han kommer tilbake med forslagene i neste runde.

Til slutt vil jeg legge fram de forslagene som er tatt inn i innstillingen.

G u n n a r B r e i m o hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Thore Aksel Nistad har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Eirin Faldet (A): Før representanten Thore Aksel Nistad svingte seg med NSB, tenkte jeg i mitt stille sinn at han skulle vært ansatt i Vegdirektoratet, denne mannen som har så god peiling på veiplanlegging i Norge.

Fremskrittspartiet har helt siden Anders Langes tid vært et parti som har vært mot skatter og avgifter. For et år siden stilte jeg et spørsmål til representanten Nistad om seteavgiften, som må betales av passasjerene. Forklaringen da var at Fremskrittspartiet ikke ville kvitte seg med den fordi det var et samarbeid med sentrumsregjeringen, og det gav Fremskrittspartiet mer til rassikring, mer til trafikksikkerhet og mer til vei.

Det skulle vært moro å få vite hva forklaringen er i år, for etter det jeg nå ser, var det vel ikke det store gjennomslaget på veisektoren som Fremskrittspartiet fikk. Vi ser at samferdselsbudsjettet i år er det budsjettet som Regjeringen har kuttet mest i, og det er for så vidt et valg man tar. Men kuttet ble så pass alvorlig at det ble en buklanding for representanten Nistad – på Leirin.

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg skal innrømme at seteavgiften ikke er god, den erkjennelsen skal jeg komme med. Og vi har nok ingen annen forklaring i år enn vi hadde i fjor, det skal jeg innrømme for representanten Faldet. Det er å gi og ta når en skal gå inn i debatt og forhandle. Vi hadde jo valget om vi skulle forhandle med Arbeiderpartiet eller om vi skulle havne på sentrum, og det er helt klart at vi fikk mer av sentrum, vi gjorde det. Vi ønsket mye til vei, det har aldri Fremskrittspartiet lagt skjul på, og her fikk vi faktisk 150 mill. kr mer til veiinvesteringer. Hadde vi gått for Arbeiderpartiets forslag, hadde vi bare flyttet 260 mill. kr fra vedlikehold og over på veiinvesteringer, og vei hadde da stått fortsatt summa summarum med null. Og jeg ville da være veldig betenkt over alle de tilbakemeldinger jeg ville få fra folk når vin-

teren begynner å sette inn for fullt, om at man ikke får brøytet, man får ikke opprettholdt veikapitalen, det er slitasje alle steder. Så her var det den avveining at vi gikk til sentrum. Men jeg skal være enig i det, seteavgiften er vond, den.

Jan Sahl (KrF): For Fremskrittspartiet er det vei, og Vei med stor V, som er samferdselstiltak, 1 700 mill. kr mer til Statens vegvesen er en formidabel satsing. Og hadde det vært sånn at vi hadde hatt midler til å gjennomføre dette uten å skjære på samme måte som Fremskrittspartiet gjør i det øvrige samferdselsbudsjettet, skulle jeg gjerne ha vært med på det. Men representanten Thore Aksel Nistad sa ingenting om hvor han tenkte å gjøre sine kutt, og da må jeg repetere det:

- kystadministrasjon minus 9 mill. kr
- fiskerihavneanlegg minus 7 mill. kr
- Samferdselsdepartementet, driftsutgifter minus 7 mill. kr
- forskning og utvikling minus 5 mill. kr
- samferdselsforskning minus 27 mill. kr
- tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport minus 20 mill. kr
- særskilte transporttiltak, avgiftskompensasjon rutebiler minus 380 mill. kr
- tilskudd til Hurtigruten – der vi i tillegg har en avtale og det blir et rent kontraktsbrudd – minus 80 mill. kr
- Jernbaneverket, drift og vedlikehold og investeringer i linjen til sammen minus 450 mill. kr

Når representanten Nistad sier at de selvfølgelig ikke skal legge ned jernbanen, så må jeg få spørre: Hva blir konsekvensen av de årlige kutt i denne størrelsesorden for NSB og for Jernbaneverket?

Videre kommer betaling for posttransporttjenester minus 120 mill. kr, betaling for ulønnsomme posttjenester minus 180 mill. kr, og sånn kunne vi ha fortsatt. Jeg vil spørre Fremskrittspartiet: Er det kun stamveitiltak som er samferdselstiltak?

Thore Aksel Nistad (Frp): Det var forunderlig å høre en representant fra Kristelig Folkeparti uttale at vi har en formidabel satsing på vei. Det er ikke lenge siden sentrumspartiene sammen med Høyre svingte seg opp til de store høyder om hva de skulle satse på vei. Karl Eirik Schjøtt-Pedersen var akkurat inne på summen for en liten stund siden, som var over 5 milliarder kr. Men nå har plutselig Kristelig Folkeparti glemt alle sine tidligere store lovnader om satsing på vei. Nå er det plutselig feil at noen vil ha mer satsing på vei. Men nok om det.

Når spørsmålet var hva vi vil gjøre med alt det vi kutter på, er vi ærlige og redelige og sier hvor vi skal kutte, og hva vi skal bruke. Vi gjør ikke som Kristelig Folkeparti gjorde sist – går ut og lover alt uten å ha dekning for det. Vi viser nøyaktig krone for krone hvor vi kutter ned, og hvor vi plusser på.

Det er litt feil det representanten Sahl sier om at vi satser bare på de store riksveiene. Vi har også lagt inn mer på vedlikehold, vi har lagt inn mer på fylkesveier og vi har lagt inn mer på vanlige riksveier. Så vi har lagt inn på

alt som har med vei å gjøre. Det er riktig at vi har tatt størsteparten fra jernbanen og NSB, men vi mener at vi skal klare å rette opp dette ved å få konkurranse på linjen. Da er det gledelig at samferdselsministeren allerede har lagt inn vårt Dokument nr. 8-forslag om å skille NSB og Jernbaneverket helt, for vi ser for oss at vi i fremtiden kan få konkurranse på linjen, og da mener vi at vi skal få mer ut av jernbanen.

Ellen Gjerpe Hansen (H): Som også Fremskrittspartiet konstaterer, er det et meget trangt samferdselsbudsjett vi i dag skal vedta, og det er svært viktig å prioritere de midler som er til rådighet.

Det skal gjennomføres et forprosjekt for skipstunnel gjennom Stadlandet. Regjeringen arbeider videre med en skisse til forprosjektet, både hva gjelder innhold og organisering, og det er opplyst at Fiskeridepartementet innenfor eget budsjett disponerer nødvendige midler til første del av dette prosjektet. Da blir det noe merkelig at Fremskrittspartiet bevilger 3 mill. kr til utredninger av Stad-tunnelen. Fiskeridepartementet har ikke bedt om det, og spørsmålet er: Hva skyldes denne tvangsføringen av fiskeriministeren med penger som han foreløpig ikke trenger?

Thore Aksel Nistad (Frp): Det spørres hvem man hører på. Her har tydeligvis representanten gått inn og spurt departementet, og Høyre vil da tydeligvis at alt dette skal foretas i regi av departementet og fylkeskommunen. Vi har vært der oppe og sett på dette, og vi har hørt på dem som er i Stad skipstunnel. De har prosjektert dette nesten ferdig, men de mangler litt til slutten. De har også vært i kontakt med Veidekke, som sier at de praktisk talt kan begynne i morgen med først å bygge en vei for biler på siden. Da får de analysert hva slags bergarter det er der, og om det er mulig å bygge en skipstunnel der. Dette har selskapet jobbet med lenge, så hvorfor skal man nå begynne i regi av noen andre. Jeg er veldig skeptisk, og jeg trodde Høyre var det også, til å la det offentlige og fylkeskommunen gjøre alt. Hvorfor kan ikke dette selskapet, som virkelig har greie på det, få lov til å drive med det? Det er derfor vi har vært så generøse. Det er ikke noen tvangsføring, det er for å prøve å få gjennomført et godt prosjekt.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): La meg starte med å henvise til gårsdagens hovedoppslag i det som en gang var Arbeiderbladet – nå Dagsavisen. Hovedoppslaget i går var at NSB opplever sterk trafikkvekst. Det er med stor glede jeg kan konstatere at bare litt mer enn ett år etter at sentrumsregjeringen overtok og statsråd Dørum overtok Samferdselsdepartementet, går det bedre for norsk jernbane og for NSB. Jeg vil også gjerne sitere Jan-Egil Nyland i NSB Persontrafikk:

«Vi har aldri hatt så god regularitet som nå. Vi har fått bedre infrastruktur i Oslo-regionen og vi har skjerpet beredskapen på feilretting...»

Vi sa at Regjeringens prioritering av vedlikehold var viktig. Nå bekreftes det altså fra NSB at dette var riktig.

Det er mer å si om jernbane. Først og fremst er det grunn til å fremheve at satsingen på krengetogene er satt på sporet, og i budsjettet for neste år er det satt av 310 mill. kr – og dermed er summen oppe i 550 mill. kr. Vedlikeholdet er avgjørende for regulariteten. Regulariteten er avgjørende for at krengetogene skal bli det gode tilbudet som det er ment å bli. I Norge kjører vi mye på gamle skinneganger, og godt vedlikehold er avgjørende for at den gamle skinnegangen skal kunne tåle den belastningen som krengetogene innebærer. Derfor er det positivt at flertallet i komiteen er enig om at vedlikeholdet på krengetogstrekningene skal være prioritert.

Når krengetogenes reisetid mellom Oslo og Kristiansand, Bergen og Trondheim blir kortere, vil toget bli et langt mer attraktivt tilbud, også for dem som har liten tid. Toget går fra sentrum til sentrum, noe som er et stort pluss. Toget har helt andre betingelser for passasjerene når det gjelder å kunne arbeide underveis enn det en kan oppnå på fly, buss eller i privatbil. Og det er positivt. For Kristelig Folkeparti er det viktig å prioritere og utvikle jernbanen, der den har miljø- og trafikkmessige fortrinn.

La meg igjen fremheve satsingen på vedlikehold. I Regjeringens forslag til budsjett er vedlikeholdsmidlene økt med over 150 mill. kr i forhold til inneværende år. Etter forliket med Fremskrittspartiet og Høyre er økningen redusert, men det er fortsatt snakk om en økning på over 130 mill. kr.

Vi har funnet det nødvendig å foreta små kutt innenfor jernbanerammene – først i forliket mellom sentrumspartiene og Høyre, dernest i forhandlinger med de samme partier i komiteen. I siste omgang handlet dette først og fremst om å unngå flertall for Arbeiderpartiets uansvarlige forslag om meget kraftige kutt i drift- og vedlikeholdsmidler til Statens vegvesen. Jeg er overbevist om at alle de som er opptatt av jernbanen og NSB, er enig i at det også er viktig å sikre midler til vegvedlikehold, som også gjelder trafiksikkerhet og framkommelighet, brøyting, salting og strøying av vegger.

Det siste jeg vil nevne om jernbane, er forslaget om å skille NSB BA fra Jernbaneverket. Dette er kanskje den eneste naturlige utvikling etter at dagens selskapsform først ble innført. Nå går NSBs omstillingsperiode mot slutten. Det er også verdt å merke seg at NSB-direktør og direktør i Jernbaneverket, Osmund Ueland, både overfor komiteen og i et fjernsynsintervju selv har pekt på et fullstendig organisatorisk skille.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å understreke at selv om en avvikler dagens ordning med felles ledelse i NSB BA og Jernbaneverket, vil det fortsatt være et stort behov for koordinering mellom operatørene og Jernbaneverket for å ivareta det avhengighetsforholdet som er knyttet til tilrettelegging av infrastruktur og trafikk på sporet. Jeg er fornøyd med at det er flertall for disse organisatoriske endringene.

Så til veisektoren. Jeg er svært glad for at vi har unnådd flertall for Arbeiderpartiets forslag om å kutte så kraftig på drifts- og vedlikeholdet. Prisen vi måtte betale

for å unngå dette kuttet, var høy, og jeg var faktisk en stund i tvil om kuttene var til å leve med. Men alternativet, et flertall som eventuelt tok mer enn en kvart milliard kroner fra vedlikehold, var tross alt langt verre. Det er fortsatt en påplussing på drift og vedlikehold på rundt 190 mill. kr, og det er viktig å kunne videreføre standarden, styrke trafiksikkerheten og i størst mulig grad opprettholde vegkapitalen.

Det er ikke bare Høyre som av og til står overfor vanskelige valg, og Petersen beskrev det tidligere som valget mellom pest og kolera. For meg og for Kristelig Folkeparti er store kutt på vegvedlikehold satt opp mot jernbanevedlikehold et vanskelig valg. Vi valgte å prøve å opprettholde vegkapitalen, asfaltering, rekkverk, trafiksikkerhet og framkommelighet – som er ganske viktig også for næringslivet – vi valgte brøyting og salting av vinterveger. Vi valgte strøying av vegene, og vi valgte muligheten for å opprettholde fergetilbudet. Og jeg tror vi valgte rett.

Onsdag for en uke siden, dagen før avgivelse av innstillingen, fikk resten av komiteen vite hvordan Arbeiderpartiet ville fordele midlene innenfor rammene, altså en reduksjon av posten drift og vedlikehold med 260 mill. kr. Dagen etter stod det på forsiden av Dagbladet om piggfrie dekk og ulykker. Det var et ironisk sammentreff. Arbeiderpartiet vil altså kutte kraftig i vegvedlikeholdet, samtidig som vintervedlikehold blir viktigere etter hvert som stadig flere kjører med piggfrie dekk. Og det er underlig at Arbeiderpartiets Karl Eirik Schjøtt-Pedersen ikke vil eller kan si hvor reduksjonene på vegvedlikeholdet skal tas fra, som han har fått flere spørsmål om.

Vedrørende trafiksikkerhet vil jeg gjerne peke på at Vegdirektoratet har opprettet en arbeidsgruppe for å vurdere svenske erfaringer fra arbeidet med ulykkesforebygging, nemlig denne nullvisjonen, og dette skal tas opp også i Nasjonal transportplan. Det er en viktig sak som Kristelig Folkeparti er opptatt av.

Regjeringens forslag til budsjett innebærer at de delene av landet som er avhengig av ferger, slipper å frykte for et dårligere fergetilbud. Når vi unngikk flertall for Arbeiderpartiets forslag til kutt i vedlikehold, unngikk vi samtidig at det ble mindre midler til å sikre et godt og tjenlig fergetilbud i Distrikts-Norge. Det er viktig.

Vi har fått et budsjett som sikrer framdrift i alle pågående utbygginger. Samtidig viser alle tall at en rekke prosjekter som er under utbygging, har store kostnadsoverskridelser – gjennomsnittlig ca. 10 pst. Det sier seg selv at det ikke er rom for å holde full framdrift innenfor en stram budsjettamme med slike kostnadsoverskridelser. Nå innebærer vår avtale med Høyre og Fremskrittspartiet at vi finner rom for å øke investeringene på riksvegene med 150 mill. kr. Vi sier ingenting om hvilke strekninger pengene skal gå til. Vi sender i den forbindelse ikke noen julekort hjem i så måte, men vi gir departementet den tilliten at de fordeler midlene til de prosjektene der mer midler betyr mest for økonomisk rasjonell framdrift.

Regjeringen har lagt fram et budsjett som prioriterer rassikring. Det er satt av 75 mill. kr på en egen post for

rassiking, i tillegg til de midlene under ordinære riksvegmidler som vil bli brukt på tiltak som også reduserer rassifaren. Det arbeides med en rassikringsplan, som også skal være et hjelpemiddel for budsjettet for 2000, og i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Litt om Posten og restruktureringsforpliktelsene. Der presiserer Kristelig Folkeparti og sentrum at det gjenstående beløp på 200 mill. kr blir tatt inn igjen i forslaget til statsbudsjett for 2000. Det er en vesentlig bit for Posten.

Litt om miljøhandlingsplanen. Det er lagt fram en miljøhandlingsplan sammen med budsjettet, og den inneholder ganske mange spennende og utfordrende saker. Det kommer vi tilbake til på et senere tidspunkt.

Til slutt: Vi har uløste oppgaver i landet vårt, også på samferdselsområdet. Men samtidig må det legges til at vi faktisk lever i et godt land på et høyt velferdsnivå. Derfor tror jeg at vi framover skal takle utfordringene, også på denne sektoren som vi diskuterer her i dag, til beste både for by og distrikt. Og Kristelig Folkeparti slutter seg til innstillingen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ola Røtvei (A): Representanten Kofoed-Larsen svingte seg til de store høyder over at NSB seiler i medvind, og tillå statsråden en betydelig ære for situasjonen. Jeg må nok få si at jeg tror den æren i hovedsak ene og alene bør tildeles ledelsen i NSB.

I mine år her på huset har jeg opplevd mange elskere av jernbanen, men i mange sammenhenger har de også framstått som impotente elskere av jernbanen.

Jeg har lyst til å komme tilbake til fordelingen av de 150 mill. kr. Det er sagt at av merknaden i innstillingen kan en trekke den konklusjonen at ingen er nevnt og ingen er glemt. Men så enkelt er det ikke. Merknaden reiser en hel del spørsmål, bl.a.: Hvordan skal midlene fordeles på stamveger og øvrige riksveger? Det er også sagt i merknadene at de fylker som får ekstra midler i 1999, skal trekkes for det i budsjettet for 2000. Har da flertallet tatt hensyn til at stamvegmidlene nå er løftet ut av den tildelte potten til fylkene? Det blir jo feil dersom et fylke får midler til et stamvegprosjekt, for i neste omgang å få disse trukket fra rammen til øvrige riksveger i budsjettet for 2000. Er det ønskelig å legge lokk på dette nettopp for å hindre sterke reaksjoner fra fylket, eller var det kanskje vanskelig å komme fram til enighet om hvilke prosjekt som skulle fordeles? Det skjønner jeg i utgangspunktet godt når jeg ser den smørbrøddlisten som Fremskrittspartiet har i innstillingen.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Ja, jeg gir gjerne ære til ledelsen i NSB, vi er veldig fornøyd med at det går så bra på togsiden i år. Jeg kan gjerne fordele æren mellom både departementet, statsråden og ledelsen i NSB. Jeg tror også Arbeiderpartiet er fornøyd med at satsingen på jernbane virkelig viser seg å gi positive effekter – og den satsingen skal vi fortsette med.

Når det gjelder de 150 millionene til veginvesteringer, er ingen nevnt, ingen glemt, sier representanten Røtvei.

Og det var faktisk meningen. Det var heller ikke noen vanskeligheter i diskusjonen i forhold til forliket, for vi var faktisk enige om at departementet skulle foreta den fordelingen for å få mest mulig effekt ut av kronene. Vi mener at det må være departementet først og fremst som vet mest om hvor det er mest effekt å få ut av midlene. Derfor har vi den formuleringen – og det var med velberåd hu fra alle partiene.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Kofoed-Larsen gledet seg og nærmest jublet over den store trafikkøkningen i NSB den siste tiden. Og det er jo riktig, det er gledelig at det er en økning. Men alt vi har sett av den økningen, er i prosenter, det viser ikke de reelle tallene. Men for den som vet de reelle tallene, er ikke økningen så dramatisk. Vi vet at over Svinesund går 10 000 biler i døgnet, mens det med NSB er ca. 700 som reiser. Med Sørlandsbanen bringer NSB ca. 1 100 – og vi vet alle hvor mange toget tar.

Hvordan vil Kristelig Folkeparti forholde seg til dette i framtiden når næringslivet og vanlige folk velger vei, og trenger vei? Ser ikke Kristelig Folkeparti det store behovet for gode veier ute i distriktene? Og er det ikke god distriktpolitikk å bygge der bedriftene er, sånn at folk fortsatt kan få bo i utkantstrøkene?

I tillegg har vi fått liberaliseringen innenfor flytrafikken. Nå har det jo blitt praktisk talt gratis å fly. Til Trondheim går flyene nesten like tett som bussene ute i gaten her. Ser ikke representanten Kofoed-Larsen at folk heller vil ta fly istedenfor toget, når toget bruker syv timer fra Trondheim og ned hit, og det til og med er dyrere enn det er å reise med fly?

Til slutt vil jeg si at det var gledelig at man kom med ekstra penger til veinvesteringer, men jamen satt de pengene langt inne. Det var først etter at vi truet med å gå til Arbeiderpartiet, at vi omsider fikk rikket litt over fra jernbanen til veinvesteringer.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): For å ta det siste først, bevilgningen fra jernbane og over til veg. I den situasjonen vi er i nå, er det bare å si at det faktisk er ganske stramme budsjetter både når det gjelder jernbane og veg, og da syns vi det var akseptabelt i denne omgangen å flytte noe fra bane til veg på de områdene vi gjorde det.

Representanten Nistad sier noe om at det er gledelig at det er økning på jernbanen – jeg håper at også han syns det er positivt. Og når han snakker om reelle tall, kan man jo bare se på tallene for noen av strekningene, f.eks. for Gardermobanen, og se hvordan de er.

Så til det at folk prioriterer fly i forhold til tog. Det viser seg nå at de som representerer en stor økning i passasjertallet på strekningen Oslo – Trondheim med tog, sier at det er mye mer hensiktsmessig og bedre å ta tog mellom disse to byene enn det er å ta fly. Det er ganske tungvint å fly fra Oslo til Trondheim og omvendt, det vet de av oss som har gjort det. Det betyr faktisk ganske mye for folk at toget går fra sentrum til sentrum og har blitt et godt tilbud. Så det er vi veldig godt fornøyd med. Og de av oss som bruker jernbane ganske jevnlig, ser faktisk

hver gang vi tar toget, at passasjertallet øker. Ikke minst de av oss som frekventerer Dovrebanen, ser det. Det har nok også sammenheng med at Gardermoen ligger der Gardermoen ligger.

Så har jeg fått et spørsmål når det gjelder prioritering av veg, om vi ikke ser at det er behov for gode veger i distriktet. Jo, det er behov for gode veger i distriktet, og det ønsker vi å gjøre noe med. Men det Fremskrittspartiet ønsker å gjøre, er bl.a. å prioritere firefelts motorveg fra Oslo til Trondheim. Jeg kan ikke se at det er en spesielt god distriktsprofilering.

Inge Myrvoll (SV): Representanten Kofoed-Larsen har holdt et riktig varmt innlegg og hatt en del varme replikker om jernbane, og jeg setter pris på den ekte innlevelsen som hun har. Men jernbanen kan ikke leve av varme innlegg alene. Varmen har gitt litt indignasjon når hun prøvde å gi departementet æren for den veksten som nå er. Hvis jeg skal fordele ære, er det ikke mellom departement og ledelse, det er mellom ledelse og ansatte. Jeg syns verken departementet eller flertallet i denne sal så langt har en veldig ærerik historie når det gjelder jernbanesatsing i Norge.

Vi kan tenke tilbake på behandlingen av jernbaneplanen og det Kristelig Folkeparti og vi stod sammen om da, da vi viste til at det hadde vært altfor dårlig satsing, at andre transportformer hadde fått investeringer, jernbanen hadde blitt forsømt – eller som det heter:

«I forhold til veg- og flyplassutbygging har det i etterkrigstiden vært satsset relativt lite på utbygging og modernisering av jernbanenettet. I det alt vesentlige har Norge det samme jernbanenettet i dag som for 40–50 år siden, mens veg- og flyplassnettet er blitt kraftig utbygget og oppgradert.»

Ikke sant – vi sier at jernbanenettet er gammelt; det er fra middelalderen, nesten. Og Senterpartiet og Kristelig Folkeparti har i en felles merknad i innstillingen til jernbaneplanen sagt følgende:

«Desse medlemene ser på jernbane som eit miljømessig godt transportalternativ, og meiner det er nødvendig med ei betydeleg sterkare satsing enn det Regjeringa legg opp til ...».

Og da snakker vi om Jagland-regjeringen og Norsk jernbaneplan 1998-2007 og en betydelig sterkere satsing enn det Arbeiderpartiet legger opp til. Og hva er det vi opplever nå? Jo, at satsingen egentlig er blitt mindre enn det Arbeiderpartiet går inn for. Det må nok ha vært nokså bittert for jernbanevennen Kofoed-Larsen å kutte, først 15 mill. kr i nattforliket på sentralplan og så 50 mill. kr i et kveldsforlik i komiteen. Så skryter hun av at krengetogene, de får penger. Ja, midt i perioden har krengetogene fått 35 pst. av midlene de skal ha i perioden. Det står 65 pst. igjen til de to siste årene. Hvorledes skal hun greie å finne de midlene når det går så tregt?

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Sosialistisk Venstreparti ved Inge Myrvoll er opptatt av jernbane, og det er Kristelig Folkeparti og jeg meget godt fornøyd med. Jeg

tror vi begge har et ganske stort engasjement for jernbanesatsing, og det skal vi nok også ha i framtida.

Inge Myrvoll ønsker å dele æren for det gode resultatet som en del av oss nå er enige om at vi har fått, også med ansatte i jernbanen, og det kan vi gjerne være med på. Alle, tror jeg, har vært med på å gjøre en innsats for at den satsingen på jernbane som nå har funnet sted, har blitt så vellykket som den har. Det gjelder på alle plan, tror jeg. Jeg tror Sosialistisk Venstreparti og Inge Myrvoll er fornøyd med dette i hvert fall, slik vi andre er.

Jernbanesatsing har det ikke vært, syns jeg, på mange år, før denne regjeringen tiltrådte for et års tid siden. Jernbane har kanskje på en måte vært neglisjert, ikke minst fordi det kreves ganske store investeringer hele tiden for å opprettholde en jernbane av god kvalitet. Det ønsker vi alle sammen å gjøre noe med nå, kanskje bortsett fra Fremskrittspartiet, vi ønsker, ikke minst sammen med Sosialistisk Venstreparti, å gjøre noe med denne satsingen. Og det er det vi prøver å gjøre nå. Vi har prøvd også i år, og har fått uttelling for dette ved å satse på vedlikehold av jernbanen. For det er viktig for den neste satsingen som nå kommer, nemlig krengetogsatsingen, som har fått betydelige investeringer til nå, og som også er på budsjettet for neste år. Og den satsingen ønsker vi skal være på det sporet som det er redegjort for i innstillingen. Det regner vi med at også Sosialistisk Venstreparti og Inge Myrvoll vil være med på. Jernbane er et meget godt miljømessig transportmiddel.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Lostenesta er tema i budsjettet, og i tillegg har komiteen hatt til handsaming ei eiga sak om tilleggs løyving for lostenesta. Som saksordfører for området lostenesta i budsjettet og også saka om tilleggs løyving, St.prp. nr. 5, vil eg starte innlegget mitt med saka om losplikt.

Losplikt for fartøy over ein viss storleik er innført for å ta vare på tryggleiken i skipstrafikken langs kysten og for å redusere risikoen for forureining som fylgje av forlis. Prinsippet for losbudsjettet er at utgiftene skal vere finansierte av tilsvarande inntekter frå gebyr for brukarane. Dette prinsippet er det stor semje om i komiteen.

Inneverande år ser det ut til at det blir overskridingar på 27,5 mill. kr på losgebyra. Årsaka er auka bruk av overtid på grunn av vekst i losingsaktiviteten og at større del av oppdraga er kortlosing, noko som har ført til at inntektene pr. losoppdrag har vorte mindre enn venta. Dessutan har det vore mangelfull budsjettstyring ved at budsjettanslaga ikkje har hatt med etterbetaling av arbeidsgjevaravgift og eit etterslep for 1997 på kompensasjon i samband med ny særavtale for lostenesta.

Det er grunn til å stille spørsmål ved økonomistyringa i lostenesta, men som eg alt har nemnt, er det gjort greie for årsakene til overskridingane i proposisjonen, og med bakgrunn i desse forklaringane har eit fleirtal i komiteen, Arbeidarpartiet, sentrumspartia og Sosialistisk Venstreparti, slutta seg til forslaget om å auke losgebyra med 14

pst. og dekkje inn overskridingane over tre år – med andre ord at inntektene frå losgebyra og utgiftene ved lostenesta for perioden 1998 – 2001 samla sett skal gå i balanse, slik det kjem til uttrykk i II i innstillinga.

Samtidig har dei nemnde partia streka under at det er viktig at det blir arbeidd vidare med tiltak som kan effektivisere lostenesta. Komiteen er klar over og er positiv til at det alt er sett i gang tiltak som skal gje ei betre økonomistyring, men det er òg nødvendig å fylgje nøye med i utviklinga vidare. Utvalet som er foreslått oppretta, der brukarane og losane skal vere med i arbeidet for å vurdele ulike sider ved lostenesta og losgebyra, er eit tiltak som kan vere med på å få ei betre styring innanfor denne tenesta.

Om ikkje lenge vil komiteen få meldinga om lostenesta til handsaming. I tillegg skal Kystverket snart leggje fram si innstilling. Dette vil gje grunnlag for ein grundig gjennomgang av organiseringa og drifta av Kystverket medrekna lostenesta.

Eg vil så bruke resten av innlegget mitt til å kome innom enkelte område innanfor samferdselsbudsjettet. Det er eit svært stramt budsjett. Men skulle ein få til eit stramt statsbudsjett, som eg har inntrykk av at alle partia var samde om var nødvendig, måtte òg samferdselssektoren ta sin del av innstramma. Innanfor dette stramme budsjettet er eg glad for at det er funne rom for å auke midlane til rassikring. Fare for ras skapar utrygge situasjonar. Rassikring er difor svært viktig for dei som må passere rasutsette område. Ved at ein opprettar ein eigen post for rassikring, som vart vedteken i budsjettdebatten i fjor, og ein fekk ei ekstra løyving, er det i større grad enn før fokusert på rassikringsproblematikken.

Eg har òg lyst til å trekkje fram ein annan post på vegbudsjettet, nemleg vedlikehaldsposten. Dei små budsjettpostane som har vore til vedlikehald i fleire år, har ført til at vegkapitalen har vorte redusert. Dårleg vegvedlikehald blir òg fort merkbar for trafikantane, og det er eit dårleg tilbod for næringslivet. Dette er inga god utvikling, og det er positivt at det på neste års budsjett er auka løyving til vegvedlikehald.

Innanfor dette stramme budsjettet har ein òg greidd å få til ei brukbar satsing for tilrettelegging av krengetog. Skal tog vere eit attraktivt alternativ, må komfort og reisetid vere akseptabelt for brukarane. Krengetogsatsinga er nettopp ei tilrettelegging for å gjere tog meir attraktivt.

Til slutt nokre få ord om luftfart. Innanfor luftfartsområdet er det både positive og negative ting å trekkje fram i budsjettet for 1999. Det positive er at det har vorte betra kapasitet for dei distrikta i kortbanenettet som hadde låg kapasitetsutnytting. Då tenkjer eg på Helgeland og Vestlandet. Det negative er at fleirtalet ikkje har funne rom for vidareføring av tilskotet til ruteflyging på Leirin innanfor luftfartsdelen av budsjettet. Eg er lei for at dette ikkje har lukkast, men det er eit positivt element i det, nemleg at fleirtalet har sagt klart frå at trass i bortfallet av tilskotet til rutedrift skal flyplassen haldast oppe.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Gunn Olsen (A): Nå kom ikke representanten Jorunn Ringstad inn på de mest kontroversielle sakene innenfor samferdselskapitlet i sitt innlegg. Og vi liker det faktisk ikke så veldig godt heller at det er representanten Jorunn Ringstad som må svare for alle løftebruddene i Senterpartiet. Men vi registrerer at Senterpartiet i den ene hjertesaken etter den andre må gi etter for å beholde sin plass i Regjeringen, ikke minst gjelder dette innenfor samferdselskapitlet. Jeg kan bl.a. nevne postpolitikken og fylkesveier, som begge er svært viktige saker for distriktene. Ingen har unngått å få med seg de signaler som er kommet fra Regjeringens samarbeidspartnere i forhold til å privatisere Telenor.

Mitt spørsmål blir da: Er Senterpartiet også villig til å privatisere Telenor for å fortsette samarbeidet med Høyre og Fremskrittspartiet?

Jorunn Ringstad (Sp): Eg reknar med at representanten Gunn Olsen har forståing for at det i løpet av eit innlegg på 5 minutt i ein samferdselsdebatt er umogeleg å kome innom alle område. Det hadde vore bruk for både ein halvtime og meir for å kommentere og kome med meiningar om alt som ligg i eit slikt budsjett.

Eg oppfatta det slik at det som Gunn Olsen stilte eit konkret spørsmål om, var privatisering av Telenor. Det som kan seiast frå Senterpartiet si side, er at for eit godt halvår sidan, var vi med på å løyve 2 milliardar kr til Telenor for at Telenor skulle få halde fram si utvikling. Samtidig har Telenor gjeve uttrykk for at det berre er begynninga på ei satsing som dei meiner er nødvendig. Då kan ein stille spørsmål ved kor stor den satsinga skal vere, kor mykje midlar det vil vere snakk om. Dersom Telenor skal få satse vidare slik som dei ynskjer, kan det vere snakk om mange gonger 2 milliardar kr av offentlege midlar. Difor har vi i den avtalen som er inngått mellom dei fem partia, laga ein skriftleg avtale når det gjeld overbyggingane av dette statsbudsjettet, og sagt at vi er villige til å vurdere ei delvis privatisering for at Telenor på den måten skal gjerast i stand til å setje i verk ei vidareutvikling og ei satsing. Det er ganske runde formuleringar det som står der, og vi får kome tilbake til kva eit eventuelt innhald i denne satsinga skal vere. Men vi ser òg at her kan det vere ein fordel å få inn annan kapital enn berre offentleg kapital om Telenor skal vere i stand til å setje i verk den satsinga dei ynskjer.

Annelise Høegh (H): Jeg kjenner Jorunn Ringstad som en sindig og reflektert kollega, og jeg ble derfor ganske forskrekket da jeg leste Nationen tidligere i høst, der hun gir et kraftig bidrag til å sette by og land opp mot hverandre. For i Nationen den 22. oktober sier hun:

«Hvis tettearbeidet i Romeriksporten ikke nytter må det stoppes.»

Og videre heter det:

«Hun forstår godt at folk ute i distriktene er oppgitte over millionene som flyter og flyter for å stoppe lek-kasjene i jernbanetunnelen under Østmarka i Oslo.»

Da må jeg spørre: Hva mener egentlig representanten Ringstad med dette? For det er jo ikke bare naturødeleg-

gelse som skjer der. Det er setningsskader i husene til flere hundre huseiere på Hellerud, på Godlia, på Ellingsrud. Flyplassen er jo ærlig talt ikke først og fremst et Oslo-tiltak, det er et nasjonalt anliggende, og det var ikke på Gardermoen mange av oss i Oslo, iallfall, opprinnelig ville hatt den.

Jeg har nå min egen idé om hva som er bakgrunnen for at man lar sin frustrasjon gå ut over uskyldige folk i en del av vår hovedstad. Kanskje er frustrasjonen over det samferdselsbudsjettet som Regjeringen har lagt frem, så sterk, at representanten Ringstad har latt den gå ut over uskyldige folk og deres hus og hjem på disse stedene i Oslo. Kan hun bekrefte at det ikke er noen grunn til å se mindre alvorlig på at folk er i ferd med å miste sine trygge hus og hjem på Hellerud, Godlia og Ellingsrud enn andre steder i landet?

Jorunn Ringstad (Sp): Eg synest representanten Høegh gjorde eit tappert forsøk på å vri eit oppslag i ei avis kraftig i ei retning som det slett ikkje er grunnlag for. Mitt utgangspunkt for det oppslaget i Nationen var at eg fekk spørsmål om kor lenge vi skal halde på med å tette dersom det ikkje gjev den minste effekt. Og eg reknar med at til og med Annelise Høegh og partiet Høyre er opptekne av at dei pengane vi investerer, anten det no gjeld tetting i Romeriksporten eller på annan måte, skal ha ein eller annan effekt. Anten må det vere investeringar som gjev forbetring på det aktuelle området, eller så må det gje den effekten som ein har tenkt at det skal ha.

På den tida då dette spørsmålet vart stilt til meg, kom det signal om at no har vi tetta i lengre tid, og det gjev ikkje effekt. Og mitt klare svar var at dersom det ikkje nyttar, er det liten vits i å bruke meir pengar.

Elles har eg lyst til å gje representanten Høegh det rådet at ein ikkje alltid skal tru på absolutt alt som står i media. Når eg les oppslag i avisene, tek eg eit visst atterhald om at det er vridd i ei bestemt retning. Og mitt utgangspunkt har ikkje vore å stille by og land opp imot kvarandre, men det har vore at dersom vi brukar midlar av statsbudsjettet, går det ut over noko anna, og det er ikkje eg som har trekt fram det at det går ut over distrikta. Men skal vi bruke midlar av statsbudsjettet, må ein prioritere, setje eit tiltak opp mot eit anna, og det treng ikkje vere innanfor same området.

Inge Myrvoll (SV): Representanten Ringstad sa at de formuleringene som var brukt om delprivatisering av Telenor, var «runde formuleringar». Senterpartiet var ikke mye rund i sine formuleringer om telepolitikk når man går et og et halvt år tilbake. Ja, så sent som i valgkampen i fjor høst sa daværende leder av samferdselskomiteen Magnus Stangeland, at han var livredd en delprivatisering av Telenor. Det syns sjøl jeg er å gå litt langt. Partiets leder Anne Enger Lahnstein gjorde det helt klart at dette skulle man ha samfunnsmessig styring over. Og nå inngår man et forlik i «runde formuleringar» med Høyre og Fremskrittspartiet om delprivatisering. I forrige periode ble faktisk vi i SV kritisert for at vi var for markedsorientert, og Senterpartiet stod sammen med RV i denne

sal. Jeg må si at sprangene begynner å bli litt store. Jeg greier ikke helt å holde følge i argumentasjonen, men kanskje Senterpartiet var litt for styringskåte i forrige periode. Men gå ikke nå til den motsatte ytterligheten og gi slipp på de mulighetene for samfunnsmessig styring av telepolitikken som en delprivatisering av Telenor kan innebære. Det vil være en overgang som er meget uheldig, ikke minst for Distrikts-Norge.

Når representanten Ringstad snakker om rassikring, tenker jeg på dette med løfter. Da vi skrinla Hardangerbrua – og det er jeg veldig glad for – kom det et løfte til Hardanger om 250 mill. kr i rassikring i denne fireårsperioden. Etter to år, hvis dette budsjettet blir gjennomført, ligger vi vel på en innfrielse på ca. 20-25 pst. Det er ikke mye å være stolt av. Det er et klart løftebrudd til en befolkning i et meget utsatt område. Og jeg hadde håpet at Senterpartiet skulle slåss litt mer for å få gjennomført dette løftet, som jeg syns er et meget viktig løfte.

Jorunn Ringstad (Sp): Når ein høyrer siste delen av representanten Myrvoll sitt innlegg, skulle ein tru at han er deltakar på alle Senterpartiet sine møte, både gruppemøte og andre møte, når han kan uttale seg om om ein har slåss eller ikkje. Men det skal eg la liggje.

Når det gjeld rassikring i Hardanger, kjenner eg òg til historia om det som skjedde då Hardangerbrua vart skrinlagd i Stortinget. Når ein ser på alle dei behova som finst, anten det gjeld rassikring, investeringar eller vedlikehald, er det klart at ein kunne ynskje meir pengar til samferdsel. Eg sa i innlegget mitt at eg har ei kjensle av at alle parti har vore opptekne av at vi skulle få eit stramt statsbudsjett for 1999. Då må alle sektorar finne seg i å vere med på ei slik innstramming. Dermed vart det ein sum til samferdsel og til vegbygging som eg trur dei fleste av oss skulle ynskt var større. Men innafor den summen må ein fordele på best mogleg måte. Vi har auka løyvingane til rassikring, men det er klart at ynsket om å få ein endå større sum, er så absolutt til stades både i Senterpartiet og i dei andre sentrumspartia. Men vi har fordelt og prøvd å bruke dei midlane som finst på samferdselsbudsjettet, på ein best mogleg måte, og slik at ein dekkjer dei viktige områda.

Når det gjeld rassikring, veit vi at det rundt om i fylka ligg planar og oversikter over alle dei prosjekta som dei gjerne skulle hatt midlar til. Og det ville jo nesten ha vorte eit samferdselsbudsjett åleine om det skulle dekkjast på eitt år.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Inge Myrvoll (SV): Det er mulig Senterpartiet har slåss, men jeg tror de har kommet i dårlig selskap. Og de er dømt til å tape de kampene. Hvis de ikke kommer seg ut av det dårlige selskapet, kommer de til å bli slått gule og blå, og de får ikke resultater ut av det, og det ville være ille.

Jeg har også lyst til å gi en liten kommentar til representanten Oddvard Nilsen, da han i sin svarreplikk til meg sa at SV har så mye mer penger enn Høyre. Når det

gjelder samferdsel, stemmer i alle fall ikke det, for i det opprinnelige budsjettet hadde Høyre mer penger enn SV til samferdsel, sjøl om vi hadde mye til jernbanen. Og i det budsjettet vi diskuterer i dag, har vi nøyaktig samme ramma, på øret, men vi har en annen prioritering enn Høyre. Vi må holde oss til rammer vi også.

I fjor unnskyldte sentrumsregjeringa seg med at de ikke fikk vist hva de dugde til, de hadde arvet et budsjett etter Jagland. Først nå i høst skulle de lage et budsjett på egen kjøp. Dersom erklæringa fra Voksenåsen er kartskissen av det forjettede land, da er de allerede kommet ut av kurs. De har overlatt rorkuln til Hagen og Petersen, og med flau høyrebris i seilene ser de sitt Voksenåsen-land forsvinne i horisonten – akterut.

Hvor var det de skulle i samferdselspolitikken? Det er dagens tema. Med kollektive løsninger i byer og sentrale strøk skulle de ut i distriktene med en infrastruktur som skulle legge til rette for næringsliv og bosetting. Distriktspolitikk og miljø var honnørordene.

Eller som de sa det i Voksenåserklæringa: Utbygging av infrastruktur er en hovedpilar for livskraftige lokalsamfunn som «skal bidra til å redusere avstandskostnadene og gjøre næringslivet i distriktene konkurransedyktig.»

Og hva opplever vi? Jeg har gått gjennom statsbudsjettene fra 1986 og fram til neste års. De to dårligste er 1998 – årets – og forslaget for 1999 for den landsdelen jeg kommer fra, Nord-Norge. Når det gjelder Nord-Norge, ligger jernbanen konstant på et promillenivå. Det kan vanskelig bli mindre. Men på vegsida har vi opplevd en nedtur som er dramatisk, fra at Nord-Norge i siste del av 1980-tallet hadde 25 pst. av veginvesteringsmidlene, er det gått gradvis nedoverbakke, og nå er andelen halvert til ca. 13 pst.

Nedturen startet under Arbeiderpartiet og fortsetter nedoverbakke med sentrumsregjeringa. Det var ikke det de sa i vegplanen, i valgkampen og i Voksenåserklæringa. Her skulle det komme et løft, men så var det løftene som falt.

I kommunaldebatten i går forsøkte regjeringspartiene å selge distriktspakka.

Ja, men når pakkene fram til distriktene når infrastrukturen ikke fungerer? Der ute er det vinterstengte veger, rasutsatte veger, veger med dårlig bæreevne, hvor vognogene ligger velta i grøfta fordi de må ut på kanten når de møter biler, og kanten holder ikke. Der ute i distriktene foregår det vareproduksjon – i fiskeriene, i treforedling og i industrien. De har avstandssulempene. Avstandene kan vi gjøre lite med, men framkommeligheten må vi gjøre noe med. For oss i SV er det viktig med en distriktsprofil i veginvesteringene. Derfor er det sørgelig at spesielt Nord-Norge er blitt den store taperen.

Både vårt primære budsjett og innfor de rammene vi er tildelt, har SV omfordelt vegpenger fra sentrale strøk til distriktene. Vi har likeledes fulgt opp våre løfter om satsing på rassikring, med prioritert på Hardanger og ytre Lofoten. Når vi beveger oss i distriktene, er det over lange avstander. Det betyr ofte at det ikke er noe annet alternativ enn fly, ja faktisk innafor eget fylke blir det nødven-

dig å bruke fly. For næringsliv, offentlig sektor og privatreisende betyr det store kostnader. De største kostnadene har de som må bruke både kortbanenettet og stamrutenettet. Det har vært bredt flertall i denne sal for å bruke offentlige kjøp for å få rimelige priser.

Men mener virkelig sentrumspartiene og Arbeiderpartiet at det er rimelige priser i dag? I så fall overrasker det meg. Neste år skal det regionale rutenettet legges ut på anbud. Det er et politisk spørsmål hva som skal ligge i anbudsgrunnlaget, bl.a. hvilket prisnivå det skal være. Men ingen andre partier enn SV vil mene noe om det. Og da må jeg spørre, for det har ikke vært tatt opp før, så kan jo de som tar replikk på meg, hvis de ikke har noe annet å ta opp, svare på spørsmålet: Mener Arbeiderpartiet det de sa om rimelige priser da vi behandlet statens engasjement i det regionale rutenettet, og er det rimelige priser nå? Jeg skjønner ikke at Arbeiderpartiet er så opptatt av denne seteavgifta som fordeles over hele landet. Egentlig blir det meste av den tatt inn mellom Oslo og Bergen og mellom Oslo og Trondheim – og ubetydelig i Distrikts-Norge. Mener man at det er så viktig? Der man har de store kostnadene, er der man har de lange avstandene og man må kombinere kortbanenettet og stamrutenettet. Der kunne man sette pengene målrettet inn i stedet for å kutte på seteavgifta.

Hva med sentrumspolitikkerne? Er man fornøyd med kostnadene som næringslivet og beboerne i distriktene har til flytransport? Hvorfor er man ikke med og legger premisser for anbudsrunderen? Hvorfor støtter man ikke SVs forslag som innebærer reduksjon i priser på kortbanenettet?

Og så en liten sak. Vi har fått et slags spleiselag. Det ble sagt av representanten Ringstad at hun var glad for den økte kapasiteten på kortbanenettet med de to flyene, men jeg kan ikke skjønne at det spleiselaget skulle være slik at brukerne av de flyene nå får en dobbel prisøkning. De får ikke bare det som ligger i det opprinnelige anbudsgrunnlaget, de får en ekstra prisøkning fordi de har fått økt kapasitet. Er det god distriktspolitikk? Jeg spurte representanten Nilsen fra Høyre om hva han syns om det. Han svarte ikke i replikken, men kanskje han kan svare senere. Syns han at det er riktig med dobbel prisøkning for folk i Sogn og Fjordane og Helgeland fordi de har fått den kapasiteten de trengte?

Men la meg nå forlate distriktene og ta toget inn mot sentrale strøk. Jeg er ikke imponert over togsatsinga til sentrumsregjeringa. I forrige stortingsperiode gikk sentrumspolitikkerne og jeg opp etter tur og kjeftet på Opseth – som forresten står bak i salen her – for manglende togsatsing. I innstillinga til jernbanepplanen er det harde ord fra sentrum om Arbeiderpartiets jernbanepolitikk. Nå er sentrum dårligere enn Arbeiderpartiet.

Et hovedsatsingsfelt var krengetogene. Her gjorde vi vedtak om å bruke 1,6 milliarder i løpet av fire år. Et vedtak er vel fortsatt en rimelig sterk forpliktelse i denne sal, vil jeg tru. Når voteringa i dag er over, er dette vedtaket oppfylt med ca. 35 pst., og da er vi midt i perioden. Hvordan skal man nå greie å skaffe resten av midlene i perioden slik at vi får disse togene skikkelig på sporet?

(Myrvoll)

NSB har bestilt mye nytt materiell som skal slynge seg fram på middelalderens spor og vente på kryssende tog. Burde ikke Gardermobanens suksess inspirere til et løft? I stedet blir Vestfoldbanen og Østfoldbanen liggende som evige anleggsområder med framdrift på sparebluss, mens nye firefelts motorveger konkurrerer om passasjerene.

I Voksenåserklæringa heter det:

«En sentrumsregjering vil gå inn for en sterkere satsning på og en effektivisering av jernbanen for å få en mer miljøvennlig transport. Det er viktig å legge til rette for at jernbanen kan bli mer konkurransedyktig.»

Ja, hvis en ønsker det, må en gjøre noe, da må en prioritere. Og da vil jeg si til representanten Kofoed-Larsen, som sa at Kristelig Folkeparti og SV sikkert var enige om jernbanen: Ja, vi er kanskje det, men hvis Kristelig Folkeparti ikke kommer seg ut av det selskapet de er i, blir det ingen satsing på jernbane. Da blir det kutt og kutt og kutt. Hvis Kristelig Folkeparti skal sitte og forhandle med Høyre og Fremskrittspartiet, blir det verken jernbane eller noe skikkelig storbytilskudd som gjør at man kan få løftet miljøet i storbyene. Dere er i dårlig selskap!

Etter et sentralt nattforlik og et kveldsforlik i komiteen kutter man jernbaneinnsatsen med 65 mill.kr. I tillegg fjerner man 20 mill. kr fra storbymidlene, midler som skulle brukes til å få et bedre bymiljø gjennom økt kollektivsatsing. Det som skulle være en økning, ble en reduksjon. Det å samarbeide med høyresida blir det verken distrikts- eller miljøpolitikk av, og det er klart at representanten Oddvard Nilsen har grunn til å smile.

Nå har samferdselsministeren presentert sitt budsjett som ei kollektivsatsing, men det er flere biter det har vært taust om. Den ene biten er disse 54 mill. kr som dras inn på rammetilskuddet med den begrunnelsen at bruk av anbud kan medføre innsparing. Hvorfor er sentrum nå for å inndra midler, mens de var mot det da Arbeiderpartiet regjerte? Og ville det ikke vært bedre om eventuelt innsparte midler kunne gi et bedre tilbud?

Enda mer forundret blir jeg når jeg ser hva som skjer med det som kalles full refusjon av autodieselavgift, og her vil jeg gjerne spørre de andre partiene: Dersom det viser seg at full refusjon ikke blir det, er man da villig til å si at da skal vi rette det opp når vi har det på bordet? For det har man ikke vært villig til i innstillinga fra komiteen. SV er for å styrke kollektivtrafikken, ikke strupe den, og hvis det vi har av tall nå, stemmer, kan det bli 70 mill. kr mindre enn det som er full refusjon. Og hvis man tar de 54 mill. kr på anbudssida til overføringer på rammen, er det over 120 mill. kr som man nå kutter på kollektivsatsing, og mesteparten er jo buss.

Neste års budsjett er elendig; dårlig distriktsprofil og skuffende miljøprofil. Ettersom sentrum inngår stadig flere bindende avtaler med høyresida, er det liten grunn til forhåpninger framover også. Med Petersens og Hagens grep om rorkulten ligger Voksenålandet fjernt i disen akterut.

Kirsti Kollé Grøndahl hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirin Faldet (A): Jeg har stor respekt for representanten Inge Myrvoll. Han er en ihuga togtilhenger, og ære være ham for det. Men jeg er også glad for noe Inge Myrvoll kom inn på her, nemlig dette med bruk av andre kollektivtransportmidler. For det er ikke slik at alle bor langs togsquinnene, og i den forbindelse mener faktisk Arbeiderpartiet at busstransport er et godt tilbud, ikke bare i distriktene. Syns ikke Inge Myrvoll at det derfor er viktig med investeringer også til store vegprosjekter, slik at buss med også fra distriktene kan kjøre problemfritt?

Inge Myrvoll er heller ikke særlig begeistret for fly, men han er begeistret for flyrutene som angår Nordland og Nord-Norge for øvrig. Når det gjelder billettprisene på Vestlandet og Helgeland, skal Myrvoll ha ros for sitt engasjement.

Men siden representanten Myrvoll står alene om merknaden om reduksjon av billettprisene på rutene på Vestlandet og Helgeland, kan mitt spørsmål gå i retning av om ikke representanten heller kunne ha vært med på Arbeiderpartiets forslag om å avvikle flyseteavgiften, noe som faktisk, selv om Inge Myrvoll betviler det, ville resultere i billigere flyreiser over hele landet.

Inge Myrvoll er også en distriktpolitisk talsmann. Hvorfor kunne ikke Inge Myrvoll være med Arbeiderpartiet på merknaden om Leirin, som er en liten flyplass som er nødvendig for distriktet?

Inge Myrvoll (SV): Alle transportmidler har sitt område hvor de har sin styrke. Med de avstandene vi har i dette landet, er det klart at det er en del strekninger hvor flyet er det eneste fornuftige framkomstmidlet, men det er jo ikke et miljøvennlig framkomstmiddel. Men det er klart at når man skal reise 60-70-100- 200 mil, er det ikke noe alternativ til flyet.

Jeg fikk spørsmål om hvorfor jeg ikke kunne gå inn på flyseteavgiften. Jeg skjønner ikke at Arbeiderpartiet er opptatt av det. Det er den minst målrettede måten å gå inn i luftfart på. Den blir egentlig innkrevd bare på noen hovedstrekninger, og så fordeler selskapene den på billettene utover. Det kan de gjøre uten at vi har noen innsikt i det. Men de sier det, for å skape opposisjon i distriktene. Men de pengene som der går tapt, kunne vært brukt målrettet på å gjøre det billigere for dem som har høye transportomkostninger. Hvis man har en tur-returbillett fra Finnmark til Oslo på 6 000-7 000 kr, betyr 20-30 kr i flyseteavgift – som er fordelt over hele landet, som ikke er innkrevd der oppe – ingenting. Men man kan sette inn målrettede tiltak på kortbanenettet og bruke de pengene på en bevisst måte. At Arbeiderpartiet er så opptatt av denne flyseteavgiften, gjør meg forvirret, og jeg lurar på: Hvorfor er det blitt en symbolsak, som har vært tatt opp av flere representanter her i dag?

Jeg syns busser er et utmerket transportmiddel, også kombinasjonen buss-jernbane, og mange steder i landet har vi ikke jernbanen som alternativ. Men jeg tror ikke det er for å slippe fram bussene at man har satt i gang mange av de store vegprosjektene. Jeg tror det er gal

måte å tenke på hvis man bygger firefelts motorveger parallelt med dobbeltsporede, raske, utrettede jernbaner, som man skal få. Man må se på hvor man skal bruke vegpengene. Det er kanskje bedre å bruke dem der bussen har problemer med å komme fram, hvor det både er ras, vinterstengt osv.

Presidenten: Taletiden er omme.

Christopher Stensaker (Frp): Når representanten Myrvoll hevder at Fremskrittspartiet og Høyre er dårlig selskap, vil jeg spørre om SV er så mye bedre. Eller råder selvgodheten der i gården? Av budsjettinnstillingen går det fram at SV har 1,4 milliarder kr i reduksjon på kap. 1320 Statens vegvesen i forhold til Fremskrittspartiets forslag. Det er 350 mill. kr mindre til drift og vedlikehold av våre riksveier, det er 1 084 mill. kr mindre på riksveinvesteringer, og det er 29,5 mill. kr mindre til fylkesveiformål. Synes representanten Inge Myrvoll at dette er god distriktssatsing? Jeg ser at SV satser mer på jernbane enn på vei, men representanten, som er fra en av våre nordlige landsdeler, burde vite at det som trengs mest, er vei og ikke jernbane. Har SV glemt våre distrikter når det gjelder veisektoren?

Når det gjelder jernbanen, har den gode egenskaper som lokaltog ved våre største byer og som transportør av tyngre gods på lengre strekninger. Men tror representanten Myrvoll at folk velger toget mellom Trondheim og Oslo når toget bruker ca. sju timer og er dyrere enn fly, som bruker tre kvarter? Til overmål er toget subsidiert, mens de store flyselskapene ikke er det og har seteavgift i tillegg til landingsavgiftene.

Inge Myrvoll (SV): Ja, så lenge sentrumspartiene og sentrumsregjeringa sier at de har distriktspolitik og miljø som satsingsområde, har de havnet i dårlig selskap. Det tillater jeg meg å si, og det kan jeg godt gjenta mange ganger. Dersom sentrumspartiene derimot har andre målsettinger, er det mulig at de er i det rette selskapet, men ikke ut fra de målsettingene.

Når en sammenlikner Fremskrittspartiets og SVs primære budsjettforslag, er det klart at det vil bli store avstander, ikke minst på vegsida. Det er jeg egentlig glad for. Men det vi har gjort, både i vårt primære forslag og innafor ramma, er at vi har prøvd å vri midlene fra sentrale større prosjekt til distriktene. Vi sier at sentralt satser vi på jernbane – det er her den har sin styrke, og det er her vi må starte investeringene. Jeg syns vi har fått en god profil. Vi satser på veger der veger er det eneste alternativet i tillegg til sjøen, og så satser vi på kollektive løsninger der hvor vi har store befolkningssentra. Men jernbanen har også sin nytte i distriktene, ikke minst med tanke på godstransport, og det er ofte ute i distriktene at den viktigste vareproduksjonen i landet foregår, så der har jernbanen sin forse.

Dessuten: Jeg tar gjerne nattoget fra Mo i Rana til Værnes. Den dagen toget tar ti timer fra Mo i Rana til Oslo og ikke 15, skal jeg ta nattoget til Oslo – jeg skal sove meg fram, helt utmerket. Men jeg tror også toget

får økt konkurransekraft når kjøretida går ned, for det å reise med fly, innebærer veldig mye dauidtid. Det er noe av den dårligste tidsbruken man kan ha, man skal transporteres til flyplass og sjekke inn – det er ingen struktur over tida, den er veldig unyttig. Så den dagen toget er litt raskere og tilbyr god kvalitet, tror jeg faktisk mange vil velge å bruke det.

Presidenten: Taletiden er for lengst omme.

Inge Myrvoll (SV): Jeg glemte å ta opp forslag. Jeg vil gjerne gjøre det – det er utmerkede forslag.

Presidenten: Inge Myrvoll har tatt opp de forslag han refererte til.

Jan Sahl (KrF): Jeg må innrømme at jeg av og til har litt problemer med å ta representanten Inge Myrvoll helt på alvor. Det har noe med at vi blir presentert for en elendighetsbeskrivelse som jeg ikke finner har rot i virkeligheten. Alt er ikke bare elendighet med sentrumsstyre, og det tror jeg representanten Inge Myrvoll også er enig i. Og når han i tillegg klarer å karakterisere distriktspakken som elendighet, lurer jeg på hvor distriktsvennlig representanten Inge Myrvoll egentlig er. Hans medrepresentant Kristin Halvorsen har tydelig gitt uttrykk for at et av de positive satsingsområder til denne regjeringen nettopp er distriktspakken og den distriktsprofilen som ligger i den.

Når jeg videre leser at representanten Inge Myrvoll ønsker å bruke 750 mill. kr på jernbanen, som vi vet i veldig stor grad er satsing på jernbanen i sentrale strøk – da må det understrekes at Kristelig Folkeparti også er enig i en satsing på jernbanen – og i tillegg skal bruke store summer til storbymidler og omprioritere midler til gang- og sykkelveger, som også i veldig stor grad er et behov i sentrale strøk, kan man sette spørsmålstejn ved den «store» distriktssatsingen som ligger i SVs alternative budsjettforslag.

Jeg vil utfordre representanten Inge Myrvoll til å gå litt nærmere inn på det budsjettforslaget han har lagt fram, og fortelle oss hva som egentlig er distriktssatsingen der.

Inge Myrvoll (SV): Jeg har det problemet at når jeg vil si veldig mye, snakker jeg fort, og da blir det utydelig. Det har tydeligvis blitt utydelig for representanten Sahl. Jeg sa ikke at det var noe galt med distriktspakken, men jeg sa at det hjelper så lite med en distriktspakke som ikke når fram til distriktene fordi andre ting ikke fungerer.

Det er utmerket å legge inn noen virkemidler, men når det kuttet ellers, er det jeg har sagt at spesielt vår landsdel nå blir hardt ramma på samferdselssida. Jeg tror ikke at vi etter krigen har hatt en så låg andel av investeringene. For tolv år siden lå vi på 25 pst. Nå ligger vi på 13 pst. Det går jamt nedover. Fortsetter det sånn, blir vi skyldig penger i 2005 eller noe sånt. Hvis den utviklinga fortsetter, må vi begynne å betale inn. Det er realiteten,

og de tallene har jeg lagt på bordet, og ingen har motsagt meg. Det har faktisk støtte i «Våre Veger» – de sier at jeg har helt rett.

Derimot sier jeg at da må jeg bruke vegmidlene med distriktsprofil, når det er det som er alternativene. I tillegg vil jeg gjerne satse på fiskerihavner i distriktene. Der har vi pluss på litt. Og så er jeg litt opptatt av luftfarten, fordi avstandene er så store. Det er faktisk sånn at i vårt fylke – det vet representanten Sahl – må en bruke fly internt i fylket. Det fører til store kostnader for næringsliv, privatreisende, det offentlige osv. Derfor sier jeg at la oss sette inn midler der.

Men når det gjelder jernbanesatsinga, tar jeg den der den får størst effekt. Så skal jeg heller komme tilbake til om det skal skje noe i distriktene en gang i neste årtusen. Det vil si: Krengetogsatsinga er også litt distriktssatsing, sjøl om den er veldig langt sør i landet. Men jeg må bare erkjenne at der må vi ta den vrien.

Jeg mener at vi har en politikk med en helhet, vi bruker de virkemidlene i distriktene, og det som er de fornuftige virkemidlene i sentrale strøk. Det skal jeg gjerne gå igjennom med representanten Sahl når jeg har mer enn en replikk. President, jeg skulle gjerne hatt 10 minutter til, jeg!

Presidenten: Det kan dessverre ikke presidenten gi representanten Myrvoll.

Da er replikkordskiftet omme.

May Britt Vihovde (V): Samferdselsbudsjettet som me skal vedta i dag, er redusert i forhold til budsjettet for inneverande år. Behovet for eit stramt budsjett for å få ned renta gjer at dette er resultatet.

Innanfor denne ramma har ein prioritert:

- auka satsing på vedlikehald
- auka løyvingar til rassikring med 152 pst.
- satsing på betre infrastruktur for kollektivtrafikken i storbyområda
- auka trafikktryggleik

Gjennom forhandlingane for å få eit fleirtal for Regjeringa sine prioriteringar er denne profilen framleis intakt.

Auka satsing på vedlikehald av veg og bane er heilt nødvendig. Det er god distriktpolitikk og god miljøpolitikk, og har vore neglisjert over lengre tid. Det er viktig at dei ressursane me har investert i samferdsel, blir forvalta på ein slik måte at trafikktryggleiksarbeidet blir vidareført, og at me kan halda oppe standarden på samferdselsnettet. Her må ein ikkje gløyma ferjene, som er ein svært viktig del av dette.

Det er gledeleg at heile komiteen er samd om at ein i eit stramt budsjett ikkje vil redusera Regjeringas forslag til krengetogsatsing. Me har sett i det siste at når togtilbodet er godt, vil folk gjerne ta toget. Dagsavisen kunne i går melda at det nå går føre seg ein «eventyrlig» vekst i talet på reisande med NSB i Sør-Noreg. I fjor var det i periodar fokusert på togforseinkingar og kaos. Regjeringa prioriterte i budsjettet for 1998 auka satsing på vedlikehald av jernbanenettet. At dette nå gir så gode resultat,

viser at vidare satsing på vedlikehald er nødvendig, og ein har auka denne posten med 133 mill. kr.

I same avisa kan ein lesa at fleire tar bussen enn før. Dette er lovande for framtidig kollektivsatsing. Derfor er det òg, som før sagt, viktig med eit godt vedlikehald, slik at god tryggleik og punktleghet kan haldast oppe.

Godt vedlikehald er heilt nødvendig om ein vil at bilistane skal køyra piggfritt. Eg tenkjer her på brøyting og strøing. Det er derfor heilt meningslaust at Arbeidarpartiet kan sjå for seg at 260 mill. kr kan fjernast frå vedlikehald og flyttast over til investeringar. Investerer ein i fleire nye vegar, blir òg behovet for vedlikehald større.

I budsjettet er det løyvt 380 mill. kr som kompensasjon for dei meirkostnadene som oppheving av avgiftsfritak for autodieselavgifta for bussar fører med seg. Dette skal gjelda frå 1. januar 1999 og blir gitt som øyremerkte midlar via fylkeskommunen.

Det er blitt reist spørsmål om busselskapa får full kompensasjon for desse kostnadene. Eit stort fleirtal i komiteen går inn for at bussar med ruteløyve, men utan rett til tilskot, òg skal få kompensert for bortfall av autodieselavgift. Det er eit faktum at bilar som går på autodiesel, slepp ut meir partiklar enn bilar som er drivne på bensin. Det er viktig at ein i framtida brukar dei løyvde pengane på ein slik måte at det stimulerer til effektiv og miljøvennleg drift i form av betre samansetjing av bussparken, bruk av ny teknologi og miljøvennleg drivstoff. Ved eventuell evaluering av utrekninga av kompensasjonen meiner Venstre at desse momenta må tilleggjast vekt. Ein må ikkje gløyma at det ein vil oppnå med å oppheva fritaket, er at ein skal få meir miljøvennlege transportformer.

Innanfor eit svært trøngt budsjett er Venstre tilfreds med at ein har klart å auka satsinga på vedlikehald og rassikring og å betra trafikktryggleiken og betra infrastrukturen for kollektivtrafikken. Når det gjeld Arbeidarpartiet sitt forslag, der ein har sendt ein del julekort-helsingar heim til mitt fylke, Hordaland, og fokusert på rassikring i Hardanger med ønske om meir midlar til det, vil eg seia at utan eit godt vedlikehalde vegnett i Hordaland kan ein godt akseptera utsetjing av ein del vegprosjekt. Men med redusert ferjetilbod og fokusering på trafikktryggleik vil det vera ein katastrofe å redusera vegvedlikehaldet. Eg la merke til at vegsjefen i Hordaland sa at Regjeringa sitt forslag til vedlikehaldsbudsjett kunne føra til fleire ulykker fordi det var litt for lite pengar til vedlikehald. Så vedlikehaldet av vegkapitalen er utruleg viktig for Distrikts-Noreg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjellaug Nakkim (H): Representanten Vihovde omtalte den eventyrlige veksten i antall togreisende i Sør-Noreg og la vekt på at et godt togtilbud blir benyttet av folk når det foreligger. Men for å få til en effektiv drift som også gir et godt togtilbud, har organiseringen av driften veldig mye å si. Nå har organiseringen av NSB gjennom hele 1990-årene vært gjenstand for debatt i Stortinget, men flertallet, med Venstre inkludert, har hele

tiden nærmest med ryggen mot veggen foretatt små endringer i denne organiseringen – det er noe de nærmest har vært tvunget til. Slik jeg ser det, har egentlig mellompartiene, og spesielt Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, hatt og har fortsatt et romantisk forhold til dette med jernbane.

Nå er det slik at statsråden denne gangen har gjort et lite grep og gått inn for å endre organiseringen av driften av jernbanen ved at han skiller Jernbaneverket og NSB BA. Men dette er egentlig et lite grep. Det er noe de nærmest er tvunget til for å få det til å fungere bedre. Jeg må spørre representanten: Hvorfor i all verden tar man ikke skrittet fullt ut og gjør NSB om til et eget selvstendig AS, slik at de kan ha den fleksibiliteten og stå for driften, noe som vil føre til at man kan få en bedre effekt ut av alle de pengene vi legger ned i NSB? Hvorfor er det slik at man bare må ta dette i små skritt? Vi har foreslått dette flere ganger, og jeg må si at jeg hadde håpet at Venstre i hvert fall hadde innsett hvor viktig det er at man gir en slik statsbedrift – nå som vi trenger å modernisere offentlig sektor – de midlene og de redskapene den trenger for å kunne få den effektive driften som man egentlig forlanger.

May Britt Vihovde (V): Eg er ikkje sikker på om det alltid er slik at når ein gjer eit selskap om til AS, blir det meir effektivitet, større fleksibilitet og større moglegheiter. Eg trur det er viktig å ta dei små stega. Ein har dei siste åra hatt ei stor omorganisering innan offentleg forvaltning både når det gjeld jernbane, veg og fly. Ein har tatt dei små stega, og det trur eg er nødvendig.

Eg trur at det ein har sett no, at fleire folk tar toget, det er større effektivitet, toga er meir punktlege, det er vilje hos stortingsfleirtalet til å satsa på NSB og på jernbanen, det vil kanskje på sikt opna for konkurranse. Ein har tatt det første steget ved å skilja ut Jernbaneverket. Osmund Ueland har sjølv uttalt at han ikkje fryktar konkurranse. Så på sikt kan ein kanskje opna for konkurranse dersom det er andre som ser lønsemda i å gå inn og konkurrera på dette området. Men eg meiner og står på for Venstre sin del at ein skal ta dei små stega og ikkje det store hoppet før ein har sett kva konsekvensane kan bli.

Inge Myrvoll (SV): I Bayern bruker delstatsregjeringa 6 milliarder norske kroner pr. år til å kjøpe tjenester av jernbanen. Det er ikke slik at jernbanen er en lukrativ sak, at sier man konkurranse, er det bare å kjøre selskapene på sporet – kaos på sporet. Poenget er at jernbanen er et samfunnsmessig godt instrument for å nå visse mål, og da er det faktisk slik at man kjøper tjenester. Jeg trur denne drømmen om konkurranse på høyresida er blitt en slags vimpel som ikke har noe med virkeligheten å gjøre.

Til representanten Vihovde vil jeg si at jeg ikke vil bruke ordet eventyrlig vekst. Jeg vil si en positiv trend. Og den må vi styrke gjennom at jernbanen får muligheter for å utvikle seg. Det betyr f.eks. at man må ha kapasitet. Jeg tror f.eks. at det å ha et utretta dobbeltspor i Østfold og Vestfold, å bli ferdig med anleggsarbeidene og få dette til å fungere, kan være en fantastisk inspirasjon til å

øke trafikken. Men da må det investeres. Så lenge man står der og venter på kryssende tog, og man på en måte får de problemene der, som også har med regularitet og kapasitet å gjøre, greier en ikke å få det løftet. Man kan få positive tendenser, men ikke det løftet som man trenger – ikke den eventyrlige veksten som man egentlig ønsker.

Så til dette med at flere tar bussen. Det jeg er litt redd for, er at vi drar inn for mye midler, slik at det neste blir prisøkninger og så reduserte tilbud. Jeg ville være enig om man kunne lage et system som motiverte til bedre ressursbruk, mindre bruk av drivstoff gjennom å variere bussparken, men det tar tid å lage et system som fungerer sånn. Det er ikke bare å si at full kompensasjon ikke betyr full kompensasjon, det betyr full kompensasjon minus så og så mange millioner og så blir det bra. Nei, resultatet av det kan bli at tilbudet blir dårligere. Så jeg tror det er viktig å ha en riktig modell – hvis ikke, må man gi full kompensasjon.

May Britt Vihovde (V): Eg er litt usikker på kva som var spørsmålet.

Eg har lyst til å fokusera litt på jernbane. Denne regjeringa la i 1998 opp til auka satsing på vedlikehald. I forslaget til budsjett for dette året har ein plussa på denne posten med 133 milliardar kr. Eg meiner at viljen til å satsa på vedlikehaldet så ikkje køyreleidningar fall ned, satsa på sviller og pukk – det har ikkje vore nemnt i debatten hittil – er viktig, og det har vore med på å sikra framkommelegheita, sikra at toga som kjem, er punktlege, og har gjort at fleire og fleire vel å ta tog. Og sjølv sagt gjer suksessen med flytoget til Gardermoen sitt.

Eg er glad for at det er eit fleirtal i denne salen som ønskjer å fokusera og satsa meir på infrastrukturen i jernbanen, slik at me kan få på plass ein del viktige brikker som manglar, bl.a. dobbeltspor på Skøyen, slik at dette fantastisk gode kollektivtilbodet til folk i det sentrale austlandsområdet, kan halda fram.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ola Røtvei (A): Når det gjelder veginvesteringer, er det et stort engasjement ute blant folk flest. Dette har komiteen til fulle fått erfare på sine reiser rundt om i fylkene. Ønskene og behovene er mange. Jeg forutsetter at statsråden møter det samme presset om mer penger til vegsektoren.

Lovnadene har vært og er mange innenfor vegsektoren. Stortinget har opp gjennom årene bidratt med sine. Statsråder har også bidratt med sine løfter. Dette er noe vi alle blir minnet om ved enhver korsveg. Oppfølging av lovnader har med politisk troverdighet å gjøre.

De største lovnadene jeg noen gang har opplevd i mine år i komiteen, er lovnadene som ble gitt våren 1997. Hele 5,3 milliarder kr mer til investeringer i vegsektoren i perioden 1998-2001 la de nåværende regjeringspartiene til grunn. Dette skapte enorme forventninger ute i fylkene og blant folk flest. Ja, det var rene julekveldestemningen. Flertallet triumferte framfor øynene

på det norske folk mens de strødde ut milliarder til veginvesteringer.

Hvor har det så blitt av det denne pengesekken?

Den var temmelig tom i fjor, og den er enda tommere i år. Jeg må få lov til å sitere litt fra budsjettdebatten i fjor. Representanten Kofoed-Larsen sa i et replikkordskifte:

«...vi tar sikte på at investeringene til både jernbanefor-
mål og vegformål skal opp på det nivået vi gikk inn for
ved behandlingen av Jernbaneplanen og Veg- og veg-
trafikkplanen i vår. Det håper jeg vi skal få til med et sam-
arbeid. Men jeg vil minne om at perioden er på fire år og
ikke bare ett år av gangen. Det er en fireårssatsing.»

Representanten Vihovde sa i et annet replikkordskifte
i den samme debatten:

«Me har som mål – og det er det fleire som har inn-
sett – å få opp løyvingane. Eg vil ikkje stå her og lova
kva ein vil koma fram til i budsjettet for 1999. Men
dess lenger denne Regjeringa får sitja, dess større sjan-
se er det for at det kjem meir pengar, og så får me håpa
på støtte frå Framstegspartiet ved seinere budsjettbe-
handlingar.»

Ja, nå har det gått to år av planperioden, og regjerin-
gen til representantene Vihovde og Kofoed-Larsen sitter
fortsatt og har fortsatt støtte fra Fremskrittspartiet. Men
mer penger til veginvesteringer har det ikke blitt, tvert
imot mindre enn i regjeringen Jaglands vegplanramme.

Jeg vil slutte meg til komitelederens sitat fra budsjett-
debatten i fjor da han siterte knappestøperen i «Peer
Gynt»:

«Vi treffes på siste korsveien, Peer; og så får vi se
om -; jeg sier ikke mer.»

Jeg tror regjeringspartiene nå gjør klokt i å si fra før
man kommer til den siste korsveg høsten 2000, at de
5,3 milliardene dessverre var en urealistisk lovnad. Hvis
man ikke sier fra nå, blir troverdigheten mindre og min-
dre for hvert år som går.

Regjeringen legger opp til ytterligere reduksjon i fram-
driften av igangsatte vegprosjekt. Regjeringen har selv
beregnet at for å drive igangsatte prosjekt rasjonelt, er det
behov for om lag 800 mill. kr. mer enn det er funnet rom
for i 1999. Forlenget byggetid fører til økte anleggskost-
nader. Et års forlengelse av byggeperioden for et gjen-
snittsanlegg vil føre til at anleggskostnadene øker
med 10-15 pst. For å kompensere for dette framskyndes
bompengeselskapenes tilførsel til prosjektene, og det fører
til at statens forpliktelser de kommende år øker.

Forskutteringssakene fra kommuner og fylker strøm-
mer på. Det fører til økte bindinger i tillegg til de statlige
forpliktelsene som allerede ligger der, og som pr.
1. januar 1999 utgjør godt over 1 milliard kr.

Komiteen tar fram føre var-skiltet og mener at for-
skuttering i hovedsak må knyttes til igangsatte prosjekter
som f.eks. stopper opp på grunn av manglende statlige
bevilgninger. I tillegg starter vi opp åtte nye vegprosjek-
ter i 1999. I sum fører dette selvsagt til betydelige be-
grensninger i handlingsprogrammet i årene framover.
Det er i lys av dette vi må se Arbeiderpartiets omdispo-
neringer.

Jeg skal være den første til å innrømme at å redusere
drifts- og vedlikeholdsposten på ingen måte er problem-
fritt. Men hvis man ser noe lenger framover enn 1999, vil
det helt sikkert være økonomisk riktig å øke invester-
ingsposten i forhold til Regjeringens opplegg. Når an-
leggskostnadene øker så mye med redusert framdrift, vil
det å øke drifts- og vedlikeholdsposten bare føre til at vi
springer rundt og biter oss selv i halen og betaler regnin-
gen i ettertid. Våre forslag innebærer at oppfyllelsen av
vegplanen blir mer lik for de to postene, og at begge pos-
tene kommer ut noe i underkant av samme nominelle
nivå som i 1998.

Jeg finner også grunn til å minne om at en enstemmig
komite legger til grunn at midlene som er til disposisjon,
må fordeles ut fra hva som totalt vil bedre framkomme-
ligheten på vegnettet. Dette betyr en fordeling av drifts-
og vedlikeholdsinnsatsen i forhold til fjerning av fysiske
restriksjoner og flaskehalser på vegnettet, standardforbe-
dringer, jevn standard på gjennomgående vegruter samt
utbedring og avlastning av vegsystemer i områder med
køproblemer.

Det er en økende interesse for bompengefinansiering
av riks- og stamvegprosjekt. I den sammenheng under-
streker flertallet at når det gjelder bompengefinansiering
av stamveger må det legges opp til en totalvurdering for
hele stamvegtruta og ikke bare foretas strekningsvise vur-
deringer. Det bør være såpass avstand mellom bommene
at vi kommer opp i fjerde gir før vi møter neste bom.
Dette blir en utfordring.

Fra Arbeiderpartiets side vil vi legge til grunn at i ho-
vedsak må bompengefinansiering være et spleiselag hvor
partene går inn med likeverdige forpliktelser. Jeg ser nå
en fare i at vi får bompengesaker hvor bompengandelen
settes lavt, bl.a. i den hensikt å få til en forsering av pro-
sjektet.

Vår konklusjon så langt er at eksisterende retningslin-
jer og praksis i forbindelse med fordeling av finansierin-
gen mellom stat og selskap og offentlig styring av selska-
pene fortsatt er den beste modellen.

Arbeiderpartiet motsetter seg heller ikke at vi skal
vurdere ulike modeller for økt fylkeskommunalt ansvar
på riksveg-, fylkesveg- og kollektivsektoren. Men vi har
som et grunnleggende fundament at det skal være en
overordnet statlig styring, ved at Stortinget fastsetter
rammer og retningslinjer, og at fagkompetansen fortsatt
blir statlig.

Det å få en mer samlet ramme for fylkessektoren vil
være ønskelig, slik at fylkeskommunene har en mulighet
for reell prioritering. Derfor er også Arbeiderpartiet imot
at vi skal opprette en egen post for rassikring. Den bør
fortsatt ligge under post 30 Riksveginvesteringer. Dette
er mer i tråd med det nye styringssystemet. Ellers risikerer
vi at den neste nye posten blir reinvestering i kyst-
bruer.

Dette fører meg over til fylkesvegbruene som flaske-
halser på fylkesvegnettet. Dette er en betydelig invester-
ing som vi må komme tilbake til i transportplanen.

Ellers er jeg tilfreds med at vi nå får en landsdekkende
standard for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet, noe

som Stortinget har etterlyst i mange sammenhenger. Komiteen forutsetter at en tilpasning til denne standarden skjer fra og med budsjettet for 2000.

Til slutt vil jeg be statsråden merke seg at en enstemmig komitee nok en gang forutsetter at dersom det legges opp til endringer innenfor den enkelte stamveggrute og mellom rutene, må dette legges fram for Stortinget. Dersom det ikke skjer, forutsetter komiteen at arbeidet med stamvegene skjer i tråd med Stortingets prioriteringer ved behandlingen av vegplanen for 98-2007. Dette er også slått fast i det nye styringssystemet.

Steinar Bastesen (TF): Jeg syntes jeg måtte ta ordet i denne debatten. Man diskuterer jo lostjenesten, både i forbindelse med Fiskeridepartementets budsjett og i forbindelse med samferdsel. Stort sett dreier det seg jo om tog, veier og fly. Når jeg har gått opp på talerstolen, har jeg alltid vært opptatt av sikkerheten og det som foregår på kysten, og det vil jeg fortsatt være.

Det er for meg uforståelig når losvesenet i brev av 5. august i år blir pålagt å gå til innsparinger ved å nekte overtidslosing av budsjettmessige årsaker. Båtene skal altså ligge og vente, de skal ikke få los, det skal loses bare på dagtid – hvis det ikke kan løses med dispensasjoner, losoldermannen kan gi dispensasjon til fartøyer slik at de kan seile videre.

Vi har en ordning med farledsbevis. De farledsbevisene er et kapittel for seg selv, så jeg trenger et eget innlegg på det. Men essensen når det gjelder farledsbevisene er at en ikke engang behøver å kunne snakke verken norsk eller skandinavisk for å ferdes på Norskekysten. Det er nok at en snakker engelsk. Det spørsmålet kommer vi tilbake til, for jeg har levert inn et forslag om det i dag.

Her snakkes det om milliardinvesteringer på land – i jernbane, i veier. Her snakkes nesten ingenting om hva som skal investeres for å tilrettelegge på sjøen. Her er overskridelse i år på 27,5 mill. kr på losbudsjettet. Vi har altså vedtatt en lov som går på at vi skal ha losplikt på kysten. Så investeres det 27,5 mill. kr for mye til den tjenesten som skal sikre skipsfarten. Er det noe å bære seg for? Det er jo småpenger sammenlignet med det øvrige som har vært diskutert her – selv om ordningen skal være selvfinansierende. Aktiviteten går opp, mer og mer skal loses. Det kan ikke være noen fordel at losingen på kysten skal løses med dispensasjoner og farledsbeviser til folk som knapt nok kan snakke engelsk. Mange som kommer for å få farledsbevis, stotrer fram et engelsk så det er så vidt de går gjennom testen. Og disse skal ferdes på Norskekysten og møte andre båter! Det er et paradoks for meg.

Jeg skal dra fram et spesielt eksempel. For noen få dager siden, den 2. desember, kvittet en båt los ved Lødingen losstasjon. De kunne ikke få ny los, for da ble det overtid. De fortsatte fra Lødingen og gikk på grunn ved Innmyken. Båten, som kom fra Alta, var lastet med skifer og hadde 130 m³ tungolje pluss 14 m³ diesololje om bord. Mannskapet ble evakuert med helikopter, skipperen ble igjen om bord. Han fikk båten av ved egen hjelp og kom seg til land med hjelp fra redningsskøyte, los og

diverse. Mannen visste ikke engang hvor han var da han tørnet ut om morgenen. Er det forsvarlig? Det var kun været som gjorde at det ikke ble en økologisk katastrofe ved Innmyken.

Jeg må nevne en ting til med det samme. Jeg vet ikke om det har akkurat med denne saken å gjøre, men jeg må få lov å si det. Det går på fiskeriene og det går på sikkerheten.

På Norne-feltet har Statoil et produksjonsfartøy som ligger rett utenfor Vestfjordkjeften der skreien gyter. De stoppet produksjonen i to måneder i fjor høst fordi de ikke hadde godt nok oljevernustyr. Så satte de i gang produksjonen, nå var alt i orden. Så søkte de om dispensasjon for å fjerne oljevernustyret som de har liggende der som sikkerhet. Men så var Statens forurensningstilsyn såpass våkne at de bad dem om at de måtte teste utstyret. Så slepte de ut lensene. Hva er det som skjer? Jo, de hadde en 22 fot Malo lettboat – jeg har et bilde av den her – og den sank i godvær! Den sank! Det var oljevernustyret som Statoil har på Norne! Jeg har grunn til å tro at beredskapen ikke er noe særlig likere på de andre oljefeltene. Jeg skal komme tilbake til dette spørsmålet senere.

Christopher Stensaker (Frp): Siden tidenes morgen har samferdsel og kommunikasjon mellom mennesker vært forutsetningen for at samfunn og nasjoner skulle kunne utvikle seg, på godt og vondt, og i vårt eget land har det skjedd store forandringer i de siste 150 år – på sjøen, på land og i luften. Dette har medført store utfordringer ettersom trafikken har økt, særlig på det sikkerhetsmessige området. Selv om det gjenstår mye før fremkommeligheten og sikkerheten er i tråd med brukernes behov, tror jeg det er få som ønsker seg tilbake til før år 1900. Særlig er det viktig med gode kommunikasjoner for vår industri og samhandel både innen Norge og i utlandet. I tillegg til de tradisjonelle kommunikasjonssystemene har også de elektroniske veiene hatt en rivende utvikling og forandret hverdagen i de tusen hjem der dataalderen har gjort sitt inntog. Vi er blitt avhengig av strøm og av vårt tastatur, noe som problemene vedrørende skiftet til år 2000 viser. Men samtidig har teknologien gjort tilværelsen lettere for folk flest. Maskiner og roboter har tatt over tunge og kjedelige arbeidsoppgaver, men samtidig stilt oss overfor nye utfordringer angående arbeid og fritid.

Samferdselsdebatten i dag bærer preg av gode ønsker. Men det er ikke nok når vi vet at det er et stort behov for bedre fremkommelighet og veivedlikehold, men mangler midler. Dette er særlig utpreget rundt våre store byer, men også i våre distrikter er det stort behov for bedre transportårer for våre bedrifter og vårt næringsliv. Høringene i forbindelse med samferdselsbudsjettet bærer også preg av stor frustrasjon blant brukerne av veinettet. Det er også stor frustrasjon blant bilistene som ikke forstår at så lite av det staten tar inn på bil og bilbruk, kommer tilbake i form av bedre veier og bedre fremkommelighet – og det forstår jeg så godt.

Hva kan så gjøres for å bedre situasjonen? Fremskrittspartiet mener at i tillegg til økt innsats på veisekto-

ren må man sette i gang rasjonalisering, effektivisering og gradvis reduksjon av veiadministrasjonen og omdanne de deler av Statens vegvesen som omfatter drifts- og vedlikeholdsoppgaver, til et aksjeselskap med sikte på et senere salg av aksjene.

Maskinparken hos Statens vegvesen bør trappes ned, samtidig som bruk av åpne anbud hos private entreprenører trappes opp. I denne forbindelse ser Fremskrittspartiet det som viktig at riksveimidler fra staten bare skal gå til veiformål, inkludert trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Forutsetningen må være at veiprosjekter har en tilfredsstillende kost-nytteeffekt, samtidig som man bedrer fremkommeligheten for å sikre næringslivets arbeidsplasser og øker trafiksikkerheten for alle brukere.

Fremskrittspartiet ser på privatbilen som det viktigste og mest nødvendige transportmiddel i Norge, særlig i distriktene. Uten tilgang til personlig transport til arbeid, skole, i forbindelse med fritid, innkjøp og sosial kontakt, vil Distrikts-Norge rammes og den norske befolknings levestandard forverres. Fremskrittspartiet vil derfor fortsette kampen for lavere bilavgifter og stimulere til at forbrukerne får råd til en miljøriktig, trafiksikker og energieffektiv bilpark.

Samferdselsbudsjettet denne gang bærer preg av det kompromiss som er inngått mellom de samarbeidende partier, og at det ikke er funnet plass til mange viktige veiprosjekter. Jeg vil også peke på at det er et økt behov for penger til drift og vedlikehold. Tar vi ikke hensyn til dette, vil kostnadene for samfunnet bli større senere. Her håper Fremskrittspartiet å komme sterkere igjen ved neste budsjett.

Over lengre strekninger er fly overlegent alle andre kommunikasjonsmidler. Derfor er det viktig at konkurranse på norsk innenriksluftfart og flyruter fra norske flyplasser til utlandet fortsetter. Fremskrittspartiet vil understreke behovet for videreføring av en ny taksebane på Trondheim lufthavn Værnes, nytt driftsbygg på Tromsø Lufthavn Langnes, nytt ekspedisjonsbygg og ny terminalradar på Stavanger lufthavn Sola og en utvidelse av bagasjehallen på Bergen lufthavn, Flesland.

Fremskrittspartiet ønsker også at norsk sjøtransport styrkes ved at næringen gjøres attraktiv for private interesser, og at havneanlegg kan ivaretas og drives av private i tråd med markedets behov. Fremskrittspartiet går også inn for å øke satsingen på elektroniske navigasjonshjelpemidler, med særlig vekt på elektroniske sjøkart for å bedre sikkerheten både til mennesker og gods. I denne forbindelse foreslo Fremskrittspartiet at det bevilges 3 mill. kr til sluttprosjektering av Stad skipstunnel.

Når det gjelder jernbanen, har denne gode egenskaper når det gjelder tyngre gods som skal fraktes over lange avstander, og som ikke er avhengig av tiden. Men når det gjelder persontransport, vil det etter min mening kun være intercitytogene som kan kjøre lønnsomt. Her vil jeg også trekke frem flytoget, som ut fra dagens situasjon gjør det meget bra, og det er en modell som vi bør tilstrebe også på andre strekninger.

Jeg vil peke på at jernbanen spiller en bagatellmessig rolle når det gjelder befordring av personer og gods i

Norge over lengre strekninger. Utgiftene til jernbanedrift og investeringer, i alt 4, 6 milliarder kr, er svært høye tatt i betraktning at jernbanen kun dekker ca. 4,2 pst. av persontrafikken i Norge og bare ca. 4,4 pst. av godstransporten. Det at NSB nå har skilt ut kjøreveien i et eget selskap, Jernbaneverket, ser Fremskrittspartiet som positivt, ved at det derigjennom kan skapes konkurranse i skinnegående transport. Jeg vil påpeke at de høye investeringskostnadene ved jernbanen gir svært marginale virkninger når det gjelder fremkommelighet, kapasitet og miljø. Slike virkninger blir betydelig større ved investeringer i mer miljøvennlige tiltak på veisiden, både for busstrafikk og bilbruk.

Fremskrittspartiet baserer seg på at bil- og veitrafikk også i fremtiden vil spille en dominerende rolle i norsk samferdsel. Fremskrittspartiet har vanskelig for å se hvordan Regjeringen har tenkt seg en omdisponering ved at bilbruk skal reduseres og kollektivtrafikk prioriteres i dette budsjettet. Riktignok er investeringstakten i stamveinettet redusert, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir et rent nedskjæringsbudsjett uten virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Statsråd Odd Einar Dørum: Regjeringens forslag til budsjett er tilpasset den økonomiske situasjonen med behov for en stram økonomisk politikk. Når vi ser den betydning som gode kommunikasjoner har for et land som Norge, kan vi alle ønske mer penger til samferdsel. Men også bevilgningene til samferdsel må tilpasses den økonomiske virkeligheten. Jeg er imidlertid tilfreds med at Regjeringen innenfor stramme økonomiske rammer har funnet rom for et høyt nivå på bevilgningene til viktige områder av særlig betydning for trafiksikkerhet, miljø og kollektivtrafikk, og i denne sammenheng spesielt jernbane.

Gjennom samferdselskomiteens behandling av budsjettet har regjeringspartienes medlemmer endret noe på Regjeringens opprinnelige prioriteringer, for på den måten å få sekundær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. På denne måten har det vært mulig å få flertall for et forslag som viderefører hovedprofilen i Regjeringens forslag. Komiteens forslag betyr noe lavere satsing på drift og vedlikehold enn det Regjeringen har foreslått. Budsjettet signaliserer imidlertid fortsatt at en ønsker å styrke vedlikeholdet av riksvegene og jernbanens kjøreveg, men jeg skulle gjerne sett at det var rom for en større satsing på vedlikehold, for det er ingen tvil om at selv med disse prioriteringene er etterslepet betydelig.

Komiteen har foretatt kutt i jernbanebudsjettet, men fortsatt innebærer budsjettet en økt satsing i forhold til 1998. Det er lagt til grunn at endringene i jernbanebudsjettet ikke skal berøre satsingen på krengetog. I forhold til arbeiderpartiregjeringens forslag til budsjett for 1998 vil krengetogsatsing i 1999 øke med 235 mill. kr.

En viktig milepæl innenfor samferdsel fant sted 8. oktober i år da den nye hovedflyplassen på Gardermoen som planlagt ble åpnet for ordinær trafikk. Samtidig ble Gardermobanen – utenom Romeriksporten – tatt i bruk.

Vegsystemet ble som kjent planlagt ferdigstilt og åpnet tidligere.

Åpningen av hovedflyplassen markerer en ny tid for luftfarten i Norge. Den nye flyplassen legger godt til rette for at flytilbudene mellom de øvrige landsdelene og hovedstaden kan utvikles best mulig i samsvar med publikums ønsker og behov.

Det jeg finner mest gledelig med Gardermoen-utbyggingen, er at satsingen på et helhetlig kollektivopplegg har vist seg så vellykket. Selv uten Romeriksporten har vi i dag en kollektivandel med tog og buss til Gardermoen som er klart høyere enn for noen annen sammenlignbar flyplass. Jeg er enig med komiteen i at det er særdeles viktig å få tatt i bruk Romeriksporten. Dette vil styrke trafikken med tog til Gardermoen, og ikke minst radikalt forbedre tilbudet og kvaliteten på togtrafikken i hele Oslo-området.

Når det gjelder setningsskader som følge av Romeriksporten, vil eierne av eiendommene bli holdt økonomisk skadesløse. Det arbeides med en erklæring hvor NSB skal holde huseierne økonomisk skadesløse for skader som skyldes Romeriksporten.

For de konsesjonsbelagte områder i Østmarka er søknaden fra NSB Gardermobanen AS om endrede konsesjonsvilkår nå til behandling etter vassdragsloven. Der som søknaden blir innvilget, kan de totale kostnadene bli lavere enn bevilgningsforslaget på 550 mill. kr.

Bortfallet av Fornebu innebærer at Luftfartsverket har mistet sin viktigste inntektskilde. Inntil Luftfartsverket kan få avkastning på kapitalen som er skutt inn i Oslo Lufthavn AS, står virksomheten derfor overfor store økonomiske utfordringer. Disse forsterkes ved at det er behov for teknisk og operativ oppgradering av de regionale lufthavnene som skal legge til rette for en levedyktig utvikling av denne samfunnsmessig viktige delen av luftfartssystemet. De bedriftsøkonomisk lønnsomme delene av Luftfartsverket må derfor vedlikeholdes og videreutvikles, slik at dets evne til å ivareta samfunnsoppgavene blir så god som mulig.

Før sommerferien 1998 ble det funnet en løsning på kapasitetsproblemene på anbudsflyrutene på Helgeland og Vestlandet. Gjennom avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Widerøe ble nye fly satt i trafikk fra begynnelsen av vintersesongen 1998-99, dvs. på det tidligste tidspunkt det var ledig fly- og lufthavnkapasitet. Jeg er overbevist om at det utvidede flytilbudet vil tjene regionene godt. Departementet er for øvrig godt i gang med å forberede nye anbuds vilkår for de flyrutene der staten tar et ansvar for transportstandarden. Jeg kan allerede nå varsle at det vil komme anbuds vilkår som skal ivareta eventuelle produksjonstilpasninger underveis i kontraktperioden.

I vegpolitikken stod departementet ved utformingen av 1999-budsjettet overfor store utfordringer knyttet til framkommelighet, miljø og trafikksikkerhet. Utfordringene i forhold til framkommelighet er bl.a. knyttet til fjerning av flaskehalser, utbedring av vegnettet for å fjerne kjøproblemer, innkorting av ruter og sikring av en minstestandard, og vil kreve betydelige investeringer

både i byene, på stamvegene og i distriktene. Samtidig er det viktig med en høy innsats på drift og vedlikehold av vegnettet. Kostnadene ved å utsette vedlikehold av utbygde anlegg er høye. I tillegg tilsier trafikkvekst og økte veglengder, sammen med flere tunneler og mer kompliserte veganlegg, større utgifter til drift og vedlikehold.

Trafikkulykkene er et stort samfunnsproblem. Det er derfor en stor utfordring å gjennomføre tiltak som bidrar til å redusere ulykkestallene. Trafikksikkerhetsarbeidet har til nå i stor grad vært konsentrert om gjennomføring av enkle, billige og effektive trafikksikkerhetstiltak på vegnettet. Slike muligheter vil en også nytte i årene framover, men potensialet er ikke like stort som tidligere. Det vil derfor kreves økte ressurser til investeringer og ikke minst til drift og vedlikehold for å oppnå færre ulykker, jf. Regjeringens profil i budsjettforslaget.

I tillegg er det store utfordringer knyttet til bindingene på investeringssiden. Bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte anlegg er usedvanlig store. Dette er et resultat av tidligere vedtak og prioriteringer. Med stramme budsjetter fører store bindinger til at en del anlegg får forlenget anleggsdrift og økte kostnader. Dette gjør seg særlig gjeldende på vegsektoren.

Av finanspolitiske grunner finner Regjeringen det nødvendig i sitt forslag å legge opp til en nedgang i riksveginvesteringene. Innenfor denne posten er en videreføring av satsingen på «mindre investeringstiltak» prioritert.

Den sterke satsingen på miljøtiltak er videreført i budsjettet. I forbindelse med budsjettet for 1999 ble det dessuten lagt fram en egen miljøhandlingsplan for samferdsel. I denne planen gis en samlet gjennomgang av tiltakene for å redusere miljøproblemene knyttet til samferdsel. Samferdselsdepartementet vil også om kort tid legge fram en nasjonal plan for rassikring. Det tas sikte på at planen skal gi en oversikt over aktuelle rassikringstiltak i perioden fram til 2007, men med hovedvekt på perioden 1998-2001.

Samferdselskomiteens omprioriteringer har ført til kutt i budsjettet til drift og vedlikehold og økte veginvesteringer i forhold til Regjeringens opplegg. Jeg har merket meg flertallets merknader med hensyn til hvordan ulike kutt bør gjennomføres. Når det gjelder økningen av rammen til investeringer, vil jeg gjennomføre en nærmere faglig vurdering av hvilke prosjekter det er viktigst med en raskere framdrift for, for å oppnå en raskere ferdigstillelse.

Komiteens flertall foreslår at ved oppheving av avgiftsfritaket på autodiesel skal kompensasjon også omfatte ubasiderte bussruter. Jeg vil påpeke at etablering av kompensasjonsordninger for ruter utenfor fylkeskommunenes tilskuddsordninger vil kreve administrative ressurser for kontroll og rapportering som oppfyller Stortingets generelle krav til slike overføringsordninger. Det vil ta noe tid å få etablert et slikt opplegg. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om organisering av denne ordningen.

Regjeringen har i sitt budsjettopplegg for jernbaneforvaltning lagt stor vekt på å styrke vedlikeholdet av jernbane-

infrastrukturen. Et godt vedlikehold av infrastrukturen er nødvendig for å forbedre driftsstabiliteten i togframføringen og opprettholde en tilfredsstillende standard på linjennettet. Regjeringens forslag til satsing på drift og vedlikehold innebærer en nominell vekst på om lag 150 mill. kr i forhold til opplegget i 1998. Satsingen på vedlikehold er i tråd med de prioriteringer som ble gjort i forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan 1998-2007, og de prioriteringer Jernbaneverket har lagt til grunn for sin behandling av budsjettet for 1999. Styrking av vedlikeholdet er også en forutsetning for å få best mulig effekt av de nye krengetogene som NSB vil sette i drift i løpet av 1999-2000. Komiteflertallets innstilling, som har ført til en liten reduksjon i forhold til Regjeringens forslag, innebærer likevel en vekst på godt over 100 mill. kr i forhold til 1998.

Jeg er tilfreds med at Regjeringen innenfor et stramt budsjettopplegg fant rom for å videreføre krengetogsrelaterte investeringstiltak på fjerntogstrekningene Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen. Redusert reisetid og økt frekvens i forbindelse med krengetogs-satsingen vil bidra til å styrke jernbanens konkurransevne i forhold til fly og veg på disse strekningene. Og la meg rydde enhver tvil av vegen: Produksjon og tiltak i 1998 i forhold til krengetog er i samsvar med bevilgningene.

Jeg gleder meg over den trafikkvekst NSB har hatt i høst. Siden jernbanens infrastruktur i dag har kapasitetsproblemer på de mest sentrale jernbanestrekningene, vil en fortsatt styrking av jernbanens infrastruktur legge forholdene til rette for ytterligere økte markedsandeler. Satsingen på flytoget til Gardermoen har også vist at det gir resultater dersom en tør å satse på jernbane. Regjeringen vil derfor også i framtiden satse ressurser på jernbanen der hvor den har sine fortrinn, for på den måten å styrke kollektivtransporten.

Behandlingen i komiteen har ført til at det resterende beløpet på 200 mill. kr som skal dekke Postens restruktureringsforpliktelse, er foreslått tatt ut av budsjettet for 1999. Det gjenstående beløpet vil bli tatt inn i budsjettforlaget for 2000.

Det er foreslått å ta ut 700 mill. kr i utbytte fra Telenor AS i 1999. Av finanspolitiske grunner er utbytteandelen av forventet overskudd i 1998 betydelig høyere enn gjeldende utbyttepolitikk skulle tilsi. Jeg viser samtidig til at Regjeringen vil komme tilbake med et forslag om delprivatisering og om børsnotering av Telenor AS i 1999. Debatten om selskapets eierform bør avvente dette forslaget, men jeg vil allerede nå forsikre om at Regjeringen ikke ville ha åpnet for en delprivatisering av Telenor AS dersom dette ville medføre at viktige samfunnshensyn ble satt til side. Behovet for samfunnsmessig styring av telesektoren ivaretas allerede i dag primært gjennom regelverket.

O d d b j ø r g A u s d a l S t a r r f e l t hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Ola Røtvei (A): Jeg vil tilbake til budsjettforliket og finansinnstillingen og et punkt som statsråden delvis berørte i innlegget sitt, nemlig det at en åpner for privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekt. Jeg har merket meg statsrådets tidligere uttalelser om at det ikke er mangel på offentlige kroner, men behovet for å kjøle ned økonomien som er en av hovedårsakene til at veginvesteringene er skåret ned. Ellers har jeg også merket meg at statsråden har poengtert at det tilligger det offentlige å ha ansvaret for infrastrukturen. Og jeg må si meg enig med statsråden. Dersom vi nå skulle åpne for privat finansiering, drift og vedlikehold, er det et nytt prinsipp som blir innført i forhold til vegbygging her i landet, nemlig at det skal legges opp til avkastning på kapitalen. For ingen skal komme og fortelle meg annet enn at dersom man går inn med privat kapital for å bygge ut, drive og vedlikeholde veger, skal det beregnes avkastning på kapitalen. Den regningen må vi enten ta over statsbudsjettet, eller den må belastes brukeren, f.eks. gjennom et bompengesystem.

Jeg skal ikke spørre om statsråden har endret syn, men jeg vil spørre statsråden om følgende, for jeg oppfatter det slik at han skal komme tilbake til Stortinget med nettopp denne utredningen: Vil statsråden da legge opp til en grundig utredning, slik at Stortinget på prinsipielt grunnlag gis anledning til å ta en debatt nettopp om dette spørsmålet, ikke gå vegen direkte om å legge fram et prøveprosjekt?

Statsråd Odd Einar Dørum: Avtaler er avtaler, og ord er ord. Det står i avtalen at vi skal fremme et forslag på grunnlag av våre vurderinger av mulige prøveprosjekter for privat finansiering, prosjektering og utbygging. Det vil vi gjøre. Jeg vil benytte anledningen til å si at vi i den sammenheng vil gå inn på et bredt anlagt opplegg for å se på veginvesteringene i Norge. Jeg ser rett og slett på dette forslaget som en meget god anledning til å få fram i et bredt spekter hvor svakt samferdselstiltak stiller i de fleste politiske kampsituasjoner i praksis, når det kommer til klingen. Jeg har også registrert, for å si det veldig tørt og enkelt, at når de fleste skulle telle opp sine kroner og ikke bare drive polemikk på valgloftene fra 1997, hadde de ikke så mange flere kroner til rådighet enn jeg hadde i mitt budsjettopplegg. Det skal jeg ikke drive polemikk med, jeg skal bare tørt konstatere at jeg i år har sagt at jeg ikke har andre penger enn de dere ser jeg har. Jeg kan konstatere at når det kommer til emningen, er det ikke så mange andre som har det heller. Da er det faktisk et ganske viktig opplegg som ligger i det initiativet som jeg tror bl.a. representanten Oddvard Nilsen står bak, som legger an til at vi faktisk på bredt grunnlag kan si at vi av finanspolitiske grunner foretar nærmest – tillat meg, president, å si – idiotiske framføringer av prosjekt. Vi må spare oss til fant på noen områder fordi vi skal bidra til å få ned renten, og fordi vi ikke kan skjære ned på vedlikeholdet.

Representanten Røtvei spør om vi skal sørge for at det blir grundig, og jeg skjønner hvorfor spørsmålet er formulert på den måten. Svaret mitt er et entydig ja. Det må

bli anledning til å få en bred og god debatt om disse livsviktige spørsmålene.

Presidenten: Presidenten tviler på at uttrykket «idiotisk» er parlamentarisk.

Thore Aksel Nistad (Frp): Det var en god og interessant gjennomgang samferdselsministeren hadde av hele samferdselsproblematikken. Det gikk fort, han leste vel like fort som vi får brukt pengene til Romeriksporten.

Samferdselsministeren er veldig opptatt av at kollektivtrafikken liksom skal løse alle transportproblemer i dette landet, men i virkelighetens verden er det jo veinettet som står for den store transporten, enten det er av folk eller gods. Det er realiteter vi bare må forholde oss til, enten vi liker det eller ikke. Veisektoren har lidd under en arbeiderpartiregjering, og det er nå nesten like ille under sentrumsregjeringen. Rett skal være rett, vi fikk omsider dratt ut 150 mill. kr ekstra, men de pengene satt jammen langt inne.

Jeg er opptatt av om samferdselsministeren vil forholde seg til det faktum at veikapitalen stadig forringes i landet, og at det er utrolig mange veiprojekter med god nytte-kostnadseffekt som ikke blir satt i gang og ikke blir bygd. Når er Regjeringen beredt til å ta et sterkt tiltrent løft i denne sektoren?

Så var du også så vidt inne på bruken av krengetog-pengene i fjor, og jeg så et innslag om det på nyhetene i dag. Det hadde vært interessant å få en liten redegjørelse av om det er riktig at krengetogpengene er brukt til drift og vedlikehold, eller om det er brukt på krengetog. Du var inne på det, men du var så rask da du leste opp dokumentet ditt, at jeg hang nesten en linje etter!

Presidenten: Det er tydeleg at fleire representantar er dus med samferdselsministeren, men i Stortinget skal all tale rettast til presidenten.

Statsråd Odd Einar Dørum: La meg først si at jeg har forståelse for presidentens reaksjon på mitt uttrykk, men jeg fant ikke noen kortere utgave for å beskrive det.

Jeg kan ta det nok en gang: Når det gjelder de 243 mill. kr som er bevilget for 1998 til krengetog, vil arbeidet og tiltakene bli utført i 1998, men fordi arbeidene til dels er kommet sent i gang, bl.a. fordi dette ble stortingsbehandlet i juni, vil noen av fakturaene bli gjort opp neste år. Men bevilgninger vil bli brukt, og tiltak vil bli gjennomført. Det er ingen grunn til å la det være noen tvil om det. Pengene er forutsatt brukt på strekninger på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Jeg regner med at NSB og Jernbaneverket vil sende ut informasjon til offentligheten om dette i dag, slik at det ikke er noen tvil om det.

Så til spørsmålet som ble reist av representanten om forringelsen av vegkapital. Ja, det er jeg veldig klar over. Det var noen i fjor som bl.a. etter noen av mine runder her ble veldig lei av at jeg snakket om vedlikehold på veg og vedlikehold på bane. Det var en prioritering. Og det er ingen tvil om at Arbeiderpartiet gjorde det samme i fjor

som de gjør i år, nemlig skraper vedlikeholdet for å bygge nye prosjekter. Det er helt klart at som følge av det samarbeidet vi har hatt med Høyre og Fremskrittspartiet i komiteen, har man tatt mye mindre av vedlikeholdsinn-satsen. Det var det selvfølgelig ikke noe problem å bli enig med de to partiene om, for man var enig om at vegkapitalen må vedlikeholdes. En vet at selvfølgelig vil et ansvarlig vegvesen sørge for vintervedlikehold. Men hvis en da utsetter vedlikeholdsbevilgningene – og her tar f.eks. Arbeiderpartiet 260 mill. kr – ja, så går det på jevnheten på veggen, det går på kanter, det går på kvaliteten av det hele. Mine prioriteringer har gjennom to budsjetter vært å styrke vedlikeholdssiden. Og satt på spissen: Det er bedre når en har lite penger, å vedlikeholde det en har, enn å bygge nytt. Da må det i noen tilfeller føre til at det kan gå sent med noen tiltak, og det beskrev jeg på en direkte måte i åpningsinnlegget mitt og i svaret på den forrige replikken.

Representanten Thore Aksel Nistad og jeg er helt enige om at på tross av disse prioriteringene er det et betydelig etterslep på vedlikehold.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A) (fra salen): Kan jeg få rette opp en åpenbar misforståelse?

Presidenten: Ja – under tvil.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Jeg må få lov til å gjøre statsråden oppmerksom på at Arbeiderpartiet ikke foreslår nye prosjekter. Det er snakk om å ha en mer rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter, slik at de ikke blir vesentlig mer kostnadskrevende, og slik at den samlede utnyttelsen av vegressursene blir bedre enn den ellers ville vært.

Statsråd Odd Einar Dørum (fra salen): Kan jeg få svare på den åpenbare misforståelsen?

Presidenten: Det kan statsråden få gjera.

Statsråd Odd Einar Dørum: Jeg er klar over dette. Men jeg har da faktisk forsøkt å rette søkelyset mot Arbeiderpartiets inndekning av denne omprioriteringen. Jeg synes at denne inndekningen nesten ikke har hatt oppmerksomhet her i dag i det hele tatt. Man salderer det ved å ta fatt på drift og vedlikehold, og det trenger man ikke å pakke inn. Jeg pleier aldri å pakke inn hva jeg står for, og det trenger heller ingen andre å gjøre. Dere vil ha mer penger for å unngå uøkonomisk framdrift, men dere salderer det ved å kaste dere over drift og vedlikehold, og det har sine konsekvenser. Men heldigvis vil brøytebilen gå over Domenfjellet fortsatt.

Presidenten: Då kan den politiske debatten – og replikkordskiftet – halda fram.

Oddvard Nilsen (H): Jeg er glad for at det eventuelt skal komme en melding fra Jernbaneverket om bruken av krengetogmidlene, men det kunne være interessant å få

bekreftet om følgende fremstilling fra statsråden er korrekt: Det ble i 1998 i St. prp. nr. 64 for 1997-98 sagt at på grunn av stram styring i Jernbaneverket kunne man overføre 96 mill. kr til 1998. Disse midlene skulle brukes til krengetogtiltak. I tillegg bevilget man i budsjettet for 1998, mener jeg å huske, ca. 75 mill. kr, og kommer tilbake igjen i revidert nasjonalbudsjett med ytterligere 72 mill. kr. Så kommer det siden fram, som det står i Dokument nr. 1 for 1998-99, at NSB hadde liggende ubetalte fakturaer fra 1997 på 352 mill. kr. Hvordan de da kan ha et overskudd på 95 mill. kr, er en gåte for meg, men la det ligge.

Det er også riktig at departementet i to brev i komiteen har svart at det er riktig at det var en samlet betalingsutsettelse for Jernbaneverket på 352 mill. kr fra 1997 til 1998. Det er svar fra departementet på spørsmål 1.

Det er også riktig at til spørsmål 6 skriver departementet følgende:

«Deler av vedtatt bevilgning for 1998 til krengetogtiltak vil dermed kunne nyttes til å dekke merforbruk i 1998 på post 23 Drift og vedlikehold.»

Er dette riktig? I så fall får jeg det ikke helt til å stemme. Da må det jo være brukt midler av krengetogbevilgningene til drift og vedlikehold i 1998.

Statsråd Odd Einar Dørum: For å ta det i rekkefølge: Det ble først foreslått bevilget i budsjettet for i år 75 mill. kr til krengetogtiltak, så ble det foreslått tilleggsbevilget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 168 mill. kr, som delvis var en overføring fra i fjor på 96 mill. kr, resten var da en ren tilleggsbevilgning. Så har vi i statsbudsjettet for i år og i nysalderingen for i år omtalt den såkalte overhengsutfordringen innenfor Jernbaneverket. Der har vi sagt at for å løse dette må vi få en overføring mellom postene drift, vedlikehold og investering for i år, og det vil da bli løst neste år. Så det er gjort rede for hvordan dette henger sammen, og det er blitt akseptert av Stortinget.

Hvis det skulle herske noen uklarhet, har jeg i dag sjekket med Jernbaneverket og fått som svar at de penger som er bevilget – 243 mill. kr for 1998 – vil i år bli brukt til arbeider og krengetogtiltak. Det har jeg måttet sjekke etter, og det har jeg fått bekreftet er det korrekte svaret. Men jeg tror at misforståelse kan oppstå ved at man ser på sider av hvordan overhengsspørsmålene blir løst, som komiteen har akseptert både i nysalderingen for i år – en av sakene i dag – og i forslaget til neste års budsjett. Men jeg kan bekrefte at de 243 mill. kr til krengetogtiltak blir brukt, og de vil altså bli brukt på arbeider og tiltak. Men ikke alle de pengene vil bli utbetalt i år, på grunn av at faktureringen skjer slik at den gjøres opp i en del tilfeller en måned etterpå, og mange av arbeidene blir utført i november og desember i år. Det er forklaringen på det som skjer når det gjelder krengetog og 243 mill. kr på budsjettet for 1998. Det var det jeg prøvde å si i en kort setning, og jeg prøvde å forklare hvordan sammenhengen i dette er. Det er to saker her. Det er krengetogpengene, og det er håndteringen av det såkalte overhengsproblemet, som går på kontantprinsippet i forhold til konstitu-

sjonskomiteen og en løsning budsjettmessig innenfor 1998- og 1999-budsjettet. Man får beskjed om at det er det bevilget penger til, det blir det brukt penger til, og man trenger disse to budsjettene for å ordne opp. Det har Stortinget fått en full framstilling av.

Sverre Myrli (A): Ved framleggelsen av statsbudsjettet tidligere i høst hadde samferdselsministeren det vi får kalle rimelig høy sigarføring ved presentasjonen av samferdselsinvesteringer og prosjekter for neste år. Særlig økningen på jernbanebudsjettet, og spesielt drifts- og vedlikeholdssida, ble framhevet.

Så har vi i løpet av høsten vært gjennom to forlik, først et forlik med de parlamentariske lederne i seine nattetimer, og så et forlik i komiteen, også i seine nattetimer. Resultatet har blitt at Jernbaneverket sitt budsjett har fått 65 mill. kr mindre enn det statsråden altså hadde høy sigarføring på i begynnelsen av oktober, samtidig som det er enighet om å kutte 20 mill. kr av de såkalte storbymidlene.

Nå vil sikkert Samferdselsministeren si at fortsatt er det over inneværende års nivå på jernbaneinvesteringene og på jernbanevedlikeholdet. Det er riktig. Men jeg vil likevel, ettersom dette ble presentert så rosende den 5. oktober ved framleggelsen av statsbudsjettet, stille spørsmålet: Hva er det de kuttene som vi nå har sett i løpet av høsten, 35 mill. kr til drift og vedlikehold, 30 mill. kr til investeringer på Jernbaneverket og 20 mill. kr. i storbymidler, konkret går ut over? Dessuten: Er samferdselsministeren nå fornøyd med den jernbane- og kollektivsatsingen vi ser etter to års behandlinger av statsbudsjett med sentrumsregjering? Og: Er samferdselsministeren fornøyd med forliket med Høyre og Fremskrittspartiet og med at det var Jernbaneverket som på samferdselssida måtte ta det største kuttet? Og til slutt: Ser vi nå, etter to statsbudsjettbehandlinger med sentrumsregjering, den nye kursen i samferdselspolitikken?

Statsråd Odd Einar Dørum: Jeg er fornøyd med at hovedinnretningen i Regjeringens budsjettforslag er inntakt etter samarbeidet med Høyre og Fremskrittspartiet. En rask hoderegning: I stedet for en økning av vedlikehold, drift og investeringer for jernbanen på ca. 8 pst., ble det 6 pst., og der det for veg i sum av drift, vedlikehold og nyinvesteringer var null, ble det 2 pst. Det ble altså en viss forskyvning, men hovedinnretningen er i behold.

Det er klart at det var meget trange rammer, og innenfor de rammene er det en realitet at de tre sentrumspartiene og de to høyrepartiene fant hverandre i en endring. Når det var forsvarlig, var det fordi alternativet med Arbeiderpartiets budsjett ville vært å ta 260 mill. kr av drift og vedlikehold på veg, som jeg etter min vurdering ville finne meget uansvarlig, på grunn av det betydelige etterslepet vi har når det gjelder vegkapital og konsekvensene for trafiksikkerhet og framkommelighet.

Når det gjelder kollektivsatsingen, er det helt rett at det er det nominelle tallet fra i fjor, 140 mill. kr, som blir videreført. Men jeg håper ved å se dette i sammenheng med andre tiltak som departementet har til rådighet, og

ikke minst på grunn av den økte satsingen vi har fått på jernbane, å kunne forsvare budsjettet.

Det må være slik at det er i sannhetens øyeblikk ved regjeringbordet man blir testet. Det var jo også slik at da arbeiderpartiregjeringens budsjett for i fjor lå på bordet, var det 75 mill. kr til krengetog. Når Arbeiderpartiet i stortingssalen fant grunn til å prioritere mer, var det fordi de tok for seg Bondevik-regjeringens påplussinger for i år på vedlikehold, jernbane og vei og flyttet det til krengetog.

I det helhetlige opplegget vårt kan jeg forsvare dette. Jeg kan forsvare innretningen på det og sammenhengene i det. Det er helt klart at stilt overfor det valg at man kunne risikert at 260 mill. kr av drifts- og vedlikeholdspenger til veg hadde blitt flyttet uten at man gjorde noe forsøk på å hindre det, ville det vært meget ansvarlig – meget uansvarlig og meget kortsiktig.

Inge Myrvoll (SV): Jeg finner det heller ikke så veldig ansvarlig å flytte penger fra jernbane og storbymidler til veg. Det er klart at det blir mindre sviller og pukk når vedlikeholdet ved jernbanen svekkes i forlikene.

Men jeg tenkte jeg skulle ta utgangspunkt i det statsråden sa om at man ikke skal pakke inn ordene, og at man ikke skal skjule det man står for. Han sa bl.a. nå at kapasiteten på det regionale rutenettet på Helgeland og i Sogn og Fjordane var blitt økt, og at det vil tjene regionene. Det er jeg enig i. Men da han sa det, kom jeg til å tenke på at det i juli gikk ut en pressemelding fra departementet hvor det stod at kostnadene for dette skulle være et spleiselag mellom staten og Widerøe. Det burde naturligvis ha ringt ei klokke hos meg, for det ble jo ikke noe spleiselag mellom staten og Widerøe, det ble et spleiselag mellom staten og brukerne av Widerøe, det var de som flyr, som måtte betale for dobbelt prisøkning. Der har man dette med å pakke inn ord og si noe annet enn det som er realiteten.

Jeg er også litt overrasket når jeg leser i budsjettet at man fortsetter med å dra inn penger fordi man har åpnet for anbud, og man mener det ligger en rasjonaliseringseffekt her. Nå var ikke Venstre i komiteen før, men sentrum har jo alltid vært imot å gjøre det. Man mente det var et galt virkemiddel, det var ikke sikkert det fikk den effekten, og dessuten, hvis man fikk en effektivisering, kunne det styrke kollektivtrafikken hvis man fikk beholde pengene.

Det samme gjelder dette med full kompensasjon for autodiesel. Jeg har alltid lurt på: Hva ligger i «full kompensasjon», hvis det viser seg at anslagene på 70 mill. kr eller 50 mill. kr underdekning blir en realitet? Så sier man: Det vil man ikke komme tilbake til. Hva ligger det i bruk av ord som «full kompensasjon», hvis det menes noe helt annet enn full kompensasjon? Dette har med retorikk å gjøre, det har med å pakke inn ting og på en måte framstille virkeligheten som noe annet enn det den er, og som statsråden sa han ikke ønsket å gjøre, og ikke brukte å gjøre.

Statsråd Odd Einar Dørum: Representanten Myrvoll ønsker egentlig at det skal stå noe annet enn det det

står. Han ønsker full refusjon, men det står «kompensasjon», og det er framstilt i forbindelse med statsbudsjettet at man ønsker noen incentiver til en fornuftig drift. Men kompensasjonsbeløpet skal legges til grunn for at det skal være slik, og beløpet er foreslått vedtatt her i dag.

Det jeg kan si, er at jeg vet at ruteselskapene er utsatt for mange omstillingsutfordringer, og jeg vil på et generelt grunnlag følge med i de omstillingsutfordringene for å være sikker på at trafikantene får nyte godt av resultatet. I representanten Myrvolls innlegg ligger det også et spørsmål om noe som ikke hører inn under mitt fagdepartement, men Regjeringen, nemlig rammetilskuddet til fylkene. Jeg vil ta initiativ til å få evaluert det som skjer, fordi jeg har registrert at i en årrekke har man forutsatt effektiviseringsgevinster. Og en må kunne reise spørsmålet om ikke belønningen skulle være slik som f.eks. det som nå skjer i Oslo, hvor man sier at hvis dere er flinke, får dere beholde noe av resultatet av at dere er flinke. Jeg vil ta initiativ til å reise den debatten.

Når det gjelder situasjonen på Helgeland, var det ment slik det stod i pressemeldingen i sommer, men det er blitt slik at selskapet tar igjen noe på pris. Det var det vi måtte gjøre for å få det resultatet vi har fått. Og representanten Myrvoll hadde jo helst ønsket at vi ikke skulle forholdt oss til EØS-reglene eller lignende regler. Det var vi nødt til å gjøre. Innenfor de rammene jobbet vi så raskt som mulig for å få på plass et tilbud. Og det har vi klart. Det kan vi glede oss over.

Når det gjelder de generelle retningslinjene for transportpolitikken i luften, er de kjent. Jeg forholder meg til noe jeg selv synes er rett, og som stortingsflertallet har støttet. Jeg gleder meg først og fremst over at vi fikk et godt tilbud. Vi fikk et utvidet Widerøe-tilbud på Helgeland og på Vestlandet, og det var resultatet av at vi jobbet intenst for å få det praktiske resultatet på bordet. Mange mente at vi ikke ville få det til, og mange mente til og med at vi ikke jobbet på det tidspunktet vi faktisk jobbet. Men vi gjorde det. Og det er jo ikke gjennom pressemeldinger man jobber, man jobber gjennom det praktiske håndverket, og så sender man ut pressemeldinger når man er i mål. Og det var det vi gjorde.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Eirin Faldet (A): Gode samferdselsløsninger er en betingelse for økt verdiskaping for næringslivet og dermed styrket bosetting i distriktene, og for å skape velfungerende by- og lokalsamfunn.

I 1997 var det ikke måte på hvor mye kritikk Arbeiderpartiet måtte tåle. Da var det bare å øke bevilgningene til alle gode formål, ikke minst til samferdsel. I de budsjettdebattene som har foregått i denne salen hittil i år, har inntil nå ingen statsråder fra Bondevik-regjeringen tatt ansvar for egen politikk. Det har vært Arbeiderpartiets skyld, uansett. Jeg håper og tror at samferdselsministeren blir et unntak, jeg har i grunnen fått et positivt inntrykk så langt.

Det er nødvendig å se investeringer i vei, kollektivtransport, luftfart og havner i en sammenheng. Trafikk-

og miljøproblemer i storbyer og distrikter er forskjellig. Selv kommer jeg fra et fylke der vi er helt avhengig av bil for å opprettholde bosetting og næringsvirksomhet. Jeg er derfor skuffet over at de borgerlige partiene ikke står sammen med Arbeiderpartiet når det gjelder å videreføre planlegging av eksempelvis Rv 2 i Hedmark. Den stod i Norsk veg- og vegtrafikkplan, og ble vedtatt. For øvrig når det gjelder Rv 2, ber jeg Høyre ta en prat med Høyre-representanten fra Hedmark, for det har ikke manglet på sterke uttalelser fra den kanten.

Tiltak som kan redusere bruken av bil, må først og fremst rettes inn mot områder av landet der kollektivtrafikken er et reelt alternativ. Arbeiderpartiet ønsker derfor å satse på både buss og jernbane. Jeg er derfor glad for at det ble et flertall for å gi full kompensasjon for autodieselavgiften for busser, også for ekspressbusser. Jeg er glad for at statsråden signaliserer tydelig at vi skal evaluere denne ordningen, og for egen del vil jeg si at vi eventuelt bør komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett dersom det skulle vise seg at refusjonsbeløpet må justeres.

Jernbaneinvesteringene må ta sikte på å øke sikkerheten, punktligheten og kapasiteten og redusere reisetiden. Det er særlig i de folkerike områdene jernbanen har potensial til å være et miljøvennlig alternativ. Når det skal satses på krengetog og midlene er knappe, er det viktig å gjøre noe skikkelig der hvor trafikken er størst. For Dovrebanelen vil det gi størst gevinst om en satser på krysningsspor mellom Eidsvoll og Hamar, nærmere bestemt i Stange.

Jeg er fornøyd med at Arbeiderpartiet fikk tilslutning til sine merknader om å satse på sikker transport for barn i buss til og fra skolen. En enstemmig komite har bedt departementet vurdere om det bør innføres krav til sitteplasser ved skolebarnkjøring, da dette betyr en sikkerhetsgevinst for de minste elevene.

Jeg vil i den sammenheng fra denne talerstol rose Norges Automobil-Forbund, NAF, som har hatt mange kampanjer i forbindelse med forebyggende trafikksikkerhet rettet mot barn på skoleveg. NAF har drevet med voksenopplæring blant sine 450 000 medlemmer for å gjøre trafikantene oppmerksom på at 6-åringer reagerer annerledes i trafikken enn større barn – ja til og med annerledes enn 7-åringer. NAF junior driver også en god opplæring av unge bilførere og ledsagere.

Statsråden kjenner mitt engasjement når det gjelder ungdom og motor. Et ledd i en nødvendig opplæringsprosess foregår ved Norsk Trafikksenter i Våler i Hedmark. Mitt engasjement dreier seg om å gi unge mennesker et naturlig forhold til bil, lære dem respekt for de hestekreftene de som 18-åringer skal ta eget ansvar for. Bilen er nemlig en veldig god venn, men et utrolig farlig leketøy. Derfor må ingenting være uprøvd for å redusere trafikkulykkene.

Jeg er klar over at det er mange som ikke liker motorsport. Men det skjer utrolig mange uhell, dessverre, også i andre idrettsgrener, så la i det minste ungdommen få utfolde seg også innen denne sportsgrenen under kontrollerte former.

Ellen Gjerpe Hansen (H): La meg innledningsvis slå fast at Høyres samferdselspolitiske målsetting er at alle deler av landet skal ha en moderne infrastruktur.

Vi må ha en utbygging som holder tritt med behovene, men kostnadene ved utbygging må stå i forhold til nytten. Det gjelder også for jernbanen. Det har skjedd en sterk vekst i ressurstilgangen til jernbanen siden 1990. Andelen til jernbaneføremål gikk opp fra 34 pst. til 40 pst. i 1997, mens markedsandelene i gods- og persontrafikk var henholdsvis +2 pst. og -1 pst. fra 1996 til 1997. Med dette som bakgrunn sier det seg selv at den sterke veksten ikke kan fortsette, og at det må legges større vekt på effektiv bruk av de midler som er til disposisjon.

Høyre er tilfreds med at det endelig er flertall for å foreta et organisatorisk skille mellom Jernbaneverket og NSB BA. Dette er som kjent en sak vi i Høyre har kjempet for helt siden omorganiseringen av NSB. En organisatorisk atskillelse vil gjøre det lettere å få etablert konkurranse innen jernbanetransport. Dette er viktig for å bedre kvalitet og service innen jernbanesektoren. Høyre forventer at Regjeringen i løpet av 1999 foretar de nødvendige forskriftsendringer som må til for å åpne det norske jernbanenettet for konkurranse.

Dessverre er det ikke flertall for å omdanne NSB til aksjeselskap. Ved en slik omorganisering ville NSB fått de betingelsene som selskapet trenger for å kunne operere effektivt og konkurransedyktig. Stortingsmeldingen om NSB, som Stortinget skal behandle i vårsesjonen, bekrefter dessverre det Høyre har påpekt, at dagens organisering av NSB ikke gjør det mulig å gjennomføre den nødvendige omstilling.

Høyre er ikke tilfreds med å måtte brevveksle med departementet for å få oversikt over Jernbaneverkets inntekter, og regner med å slippe det ved neste budsjettbehandling.

Høyre registrerer at Romeriksporten ennå ikke er ferdigstilt. Prosjektet har dessverre medført meget store kostnader både økonomisk og miljømessig, og Stortinget vil på et senere tidspunkt evaluere prosjektet og da trekke de nødvendige konklusjoner.

For Høyre er det viktig at setningsskadene i områdene rundt Hellerud, Godlia og Ellingsrud blir tatt på alvor. Her er det viktig å reparere konstaterede skader og forhindre at nye oppstår. Det tas som en selvfølge at de som har fått skader på sine eiendommer, blir holdt økonomisk skadesløse.

Det er gledelig at kapasitetsproblemene på Widerøes ruter på Vestlandet og Helgeland nå synes løst. Man kan trekke lærdom av problemene som behovet for økt kapasitet i dette tilfelle skapte, slik at man for kontrakter som inngås heretter, åpner for muligheten til å tilpasse rutetilbudet til behovsendringer.

Til slutt litt om Leirin. En samlet komite viser til at staten har påtatt seg ansvar for tilrettelegging av lufthavnen for den virksomheten som drives der, jf. utenlandsrutene til SAS, den store chartervirksomheten og Fagernes lufthavn som mulig alternativ lufthavn til Gardermoen.

Det er viktig å merke seg at flertallet i komiteen forutsetter at avvikling av tilskudd til flyruten Fagernes-Oslo-Bergen ikke påvirker driften av flyplassen.

Etter Høyres mening bør ikke Leirins fremtid være avhengig av en ulønnsom flyrute Fagernes-Oslo-Bergen. Staten har påtatt seg et ansvar for Fagernes Lufthavn, og det regner jeg med følges opp.

Sigrun Eng (A): Dagens debatt engasjerer alle. Samferdsel, kommunikasjon og tilrettelegging av det er svært nødvendig enten vi bor i by, i distrikt eller langs kysten. Målet å få knytt dei forskjellige distrikta nærare kvarandre ved å rydde vekk flaskehalsar og hindringar, må vere oppgåve nr. 1. Men korleis vi finn dei politiske løysingane, er noko anna.

Næringslivet har alltid stått på for betre kommunikasjon. Tida og vegen mellom produksjon og distribusjon har alltid vore under lupa. Slik er det ikkje minst i fiskerieringa. Men der er ein ikkje berre avhengig av vanlege vegar, nei, i tillegg har ein riksveg nr. 1, sjøvegen, med sine utfordringar. Eg nemner i fleng: Mangel på ajourførte sjøkart, manglande vedlikehald av fyr, manglande bøyer og farleimerkingar, manglande hamneutbyggingar, manglande vedlikehald av dei investeringane som allereie er gjorde i hamner, farleier og moloar, manglande oppfølging av og investeringar i prosjekt som har vorte førelagt Stortinget, og som skulle bli bygde. Arbeidarpartiet finn det derfor nødvendig å omdisponere 12 mill. kr utover den satsinga som Regjeringa har lagt opp til, for å få fleire midlar til utbyggingar innanfor området fiskerihamner og hamneutbetringar, og for å kome opp mot den investeringsramma som var lagd til grunn i denne fireårsperioden.

Vi tek utfordringane og skadene som vinterstormane har forårsaka, på alvor. Vi har i merknadene våre gitt uttrykk for at investeringspostar og driftspostar bør vere kvar for seg. Statsråden har gitt til kjenne at han ikkje meiner det, men Arbeidarpartiet trur likevel at ei slik budsjettmessig føring hadde vore å føretrakkje.

Arbeidarpartiet har òg merka seg manglande informasjon mellom departement og storting om dei udisponerte midlane. Likevel, når eg har sagt det eg har sagt, ligg det ikkje til grunn at eg berre vil kritisere fiskeriministeren, det er òg ei markering av kor stemoderleg samferdselsleddet mellom land og vatn er sett på i totalbildet.

Eg må peike på situasjonen innan lostenesta. Losing skal, som det har vore sagt før, vere sjølvfinansiert. Det er alle partia einige i. Likevel har det der vore store overskridingar det siste året. Ja, vi har faktisk kome i eit slikt uføre at alle skip nå i ein treårsperiode blir pålagde ei ekstra avgift for å kome à jour med overskridingane.

Vidare er Kystverket under lupa. Det er sett ned eit utval som snart skal legge fram si innstilling. Omorganisering og rasjonaliseringstiltak kan bli resultatet. Vi ser alle fram til den gjennomgangen.

Samanslåing av fleire etatar har ikkje gitt den gevinsten vi hadde forventa. Frustrasjonen blant arbeidsstokken er stor. Faren for kompetanseflukt er overhengande, og det er faktisk det Kystverket treng aller minst. Situa-

sjonen der er alvorleg. Riksrevisjonen har hatt kritiske merknader, så her får Stortinget ei skikkeleg nøtt å knekke. Men statsråden vil vel der kome med si tilråding?

Også losmeldinga er varsla i vårsesjonen. Her vil vi få anledning til å sjå sjøtrafikk og sikkerheit under eitt. Vi må berre ha med oss i balastsekken at avgifter og gebyr ikkje må bli så store at gods på skip blir landa, slik at det blir meir tungtrafikk på vegane.

I den nasjonale transportplanen som blir lagd fram i år 2000, bør ei av hovudoppgåvene vere å nyttiggjere seg den kunnskapen vi allereie har i fagmiljøa, i langt større grad enn i dag. Vi må kome vekk frå den båstenkinga der veg lever sitt liv, jernbane og sjøfarande sine. Truleg vil også departementa i tettare samarbeid kunne gi viktige innspel i eit mest mogleg rasjonelt arbeid.

Som vi skjønner, blir vi ikkje arbeidslause med det første i samferdselskomiteen. Ønska og behova står formeleg i kø. Problemet er berre at pengesekken ikkje strekk til. Det er mange rundt i landet som hadde stor tiltru til dei borgarlege i valkampen i 1997. Det hjelper berre så lite, for realitetane har nå gått opp for dei fleste. Det var noko anna å sitte i opposisjon og gi uttrykk for at ein hadde botnlaust med pengar til alt, også til samferdsel. Nå har det stilna.

Eg har òg lyst til å høyre fiskeriministerens tanke om bygging av Stad skipstunnel. Kan han seia om vurderingane hans går mot at det prosjektet må skrinleggast, eller kan bebuarane og sjøfarande bu seg på å få den nye farleia? I tilfelle, kva slags tidsperspektiv gir han? Eg veit kva som står i budsjettet. Kan vi forvente at Regjeringa kjem med det endelege forslaget sitt i revidert budsjett for 1999?

Som fylkesrepresentantar har vi alle våre fylkesvise kjepphestar, og slik er det òg med meg. Eg vil likevel seie at eg vanlegvis ikkje sender slike julehelsingar som desse to eksempla eg her vil kome inn på.

Det fyrste gjeld vegfyllinga i Steinsfjorden. Fjorårets budsjettbehandling sette denne vegpolitiske miljøbomba på kartet. Det utgreiingsarbeidet som blei sett i gang da, går mot slutten, og dei forvarsla som har kome derifrå, er riktig så ille. Giftalgekonsentrasjonen er urovekkjande. Gamle samferdselssynder må på sakskartet, eg er difor glad for at slike problem neppe vil oppstå nå lenger. Samarbeidet med Miljøverndepartementet og kommunane er langt betre i dag enn det har vore. Vi forventar ei orientering om dette på ein eigna måte når rapporten ligg føre. Eitt spørsmål bør bli: Kan tiltak som må gjerast der, bli gjorde saman med jernbaneforkortinga på Bergensbanen?

Eit anna regionalt problem er morgontoget frå Hallingdal – som eg bl.a. kjører med. Fylkeskommunen og staten held ved lag tilbodet ut 1999, slik statsråden har orientert om i svar til komiteen. Det er eit togtilbod for 20 000 – 24 000 personar vi snakkar om, det er deira høve til å reise kollektivt og kome til Oslo før klokka 2 om dagen. Når det likevel ikkje låg føre krav om økonomisk påfyll for at komiteen skulle slutte seg til dette, undrar det meg at vi ikkje fekk ein einstemmig komite med på ein merknad. Eg berre signaliserer alt no at Arbeidar-

partiet vil kome att neste år, og då ber vi om pengar. Det må vere viktig for oss alle å ta vare på kundegrunnlaget, slik at krengetoga har høve til å ta med seg folk som bur langsmed linja, når toget kjem på skjenene i 2000.

Til slutt vil eg få seie litt om ein vegstump til Kongsberg, som så langt har stoppa i ein grushaug – eg snakkar om Rv 134. Sjølv om det no ser ut til å vere ljøs i tunnelen, eller at saka snart er i boks, er lokket ikkje skrudd på ennå, men vi har iallfall klart å finne fram til praktiske løysingar i eit spleiselag, og vi klarer kanskje å få rydda opp i gamle samferdselslynder, gamle lovnader. Det finst nemleg enda nokre att, og eg reknar med ei meir realistisk samferdselsframtid i åra som kjem.

Statsråd Peter Angelsen: Kystforvaltningen er av vital betydning for samfunnene langs norskekysten og utgjør om lag halvparten av Fiskeridepartementets budsjett. Kystforvaltningen omfatter utbygging av havner og farleier, fyr- og merkevesen, elektroniske navigasjons-hjelpemidler og lostjenesten, og omfatter således all infrastruktur på kysten for fiskeflåten og skipsfarten. Samlede bevilgninger for neste år utgjør i overkant av 912 mill. kr.

Jeg har merket meg de kommentarene som er kommet fra komiteen vedrørende økonomistyringen i Kystdirektoratet. Som et ledd i arbeidet med å bedre økonomistyringen er det i år opprettet en egen økonomiavdeling i direktoratet. I budsjettet for 1999 foreslår Regjeringen bl.a. å øremerke deler av realøkningen på 4,4 mill. kr på kap. 1060 til styrking av plan- og økonomifunksjonen i direktoratet. Det er også satt av mer midler til planlegging og kompetanseoppbygging i havnetjenesten.

Rapporten fra Kystverktutvalget, som bl.a. skal gjennomgå hele organisasjonsstrukturen i Kystverket, vil også ta opp spørsmål knyttet til Kystverkets økonomiforvaltning. Rapporten vil ventelig foreligge før årsskiftet. På bakgrunn av denne vil departementet vurdere bl.a. kappittel- og poststrukturen og tilknytningsformen til Kystdirektoratet. Departementet tar sikte på en rask oppfølging, slik at det høsten 1999 kan legges fram forslag til tiltak som kan bedre styrings- og ressursutnyttelsen i Kystverket.

Bevilgningen på kap. 1064 Havnetjenesten er foreslått økt med 15 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett for i år. Dette er et ledd i Regjeringens satsing på utbygging, vedlikehold og modernisering av fiskerihavnene.

Stormene vinteren og høsten 1997 påførte moloene i Hasvik og Årviksand store skader. Det ble ansett som viktig å utbedre skadene så snart som mulig for å forhindre at skadene utviklet seg i omfang. Det er riktig som komiteen påpeker, at dette har medført at anlegg som var bebudet i budsjettframlegget for 1998, først kan iverksettes i 1999 eller senere. På det tidspunktet budsjettet legges fram, vil det ikke være mulig å ta høyde for større moloskader som oppstår i løpet av budsjettåret. Når slike skader oppstår, må det få konsekvenser for den øvrige virksomheten. Jeg har merket meg komiteens forslag om bl.a. å dele kap. 1064 post 30 Fiskerihavneanlegg i to poster, en for investeringer og en for drift- og vedlike-

hold. Departementet vil løpende vurdere alle tiltak som kan bidra til å gjøre havnetjenesten mer effektiv og rasjonell. I Kystverkets disponeringsplan for havnetjenesten for neste år er det satt av et større beløp enn tidligere til planlegging og til å dekke reparasjonskostnader som oppstår i løpet av budsjettåret.

Det er et betydelig behov for midler til vedlikehold når det gjelder fyrtenesten. Nødvendig vedlikeholdsarbeid består bl.a. av utbedring av storm- og uværsskader, skader ved påseilinger og andre havarier når det gjelder infrastruktur, og oppgradering av teknisk utstyr på fyrstasjoner – lykter og lanterner. Når Regjeringen har valgt ikke å foreslå et høyere bevilgningsnivå under kapittel 1065 Fyrtenesten, skyldes dette behovet for innstramminger i budsjettet. Det er satt av mer midler til større vedlikeholdsarbeid i 1999 enn i inneværende år, på bekostning av nye investeringer. Økningen vurderes som tilstrekkelig til å opprettholde sikkerheten i 1999.

Ved behandlingen av det nye losplikt- og losgebyrsystemet i Stortinget var det forutsatt at de økonomiske rammene for lostjenesten skulle holdes tilnærmet konstante i en overgangsperiode på to år, fra systemet var innført til det var evaluert. Som følge av bl.a. økt trafikk har imidlertid etterspørselen etter lostjenester økt. Økt etterspørsel har gjort det nødvendig å øke overtidsbruken, med den konsekvens at kostnadene har økt mer enn proporsjonalt med trafikkutviklingen. Dette og andre forhold har gjort det nødvendig å øke bevilgningene til lostjenesten.

Jeg er glad for at flertallet i komiteen har sluttet seg til den foreslåtte økningen i bevilgningen til lostjenesten. Inntektsrammen for losgebyrene er for 1999 satt høyere enn utgiftsrammen til lostjenesten, ettersom den ventede underdekningen på lostjenesten i 1998 er tenkt dekket over tre år, slik flertallet i komiteen har gitt tilslutning til.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Christopher Stensaker (Frp): Statsråd Peter Angelsen fikk på sine fem minutter ikke anledning til å svare på spørsmål angående Stad skipstunnel. Jeg vil derfor ta opp det nå, og spørre ham om hvordan han ser på fremtiden for en slik tunnel.

Bygging av Stad skipstunnel vil være viktig for sikkerheten i det værharde området rundt Stad. A/S Veidekke har tilbudt seg å utrede en biltunnel gjennom der hvor den påtenkte tunnelen skulle komme, og dermed se hvilken bergart som finnes der. De er også villig til å gi en fast pris og undersøke hva det ville koste.

Mitt spørsmål er: Kunne fiskeriministeren tenke seg å være med i et spleiselag? Nå er det jo allerede gjort en god del forundersøkelser på området, så det er bare litt som står igjen – det er da gjort på lokalt initiativ. Jeg vil spørre om det ikke er mulig for Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet sammen å gå inn på hva en tunnel vil koste, slik at det kunne bli et spleiselag. Det vil nemlig være behov for en biltunnel også. I og med at den veien som går over Stadlandet i dag, er av en så dårlig beskaffenhet, gjelder dette både båttrafikk og biltrafikk.

Statsråd Peter Angelsen: Da Regjeringen i fjor høst i forbindelse med budsjettet la fram forslag om en ny gjennomgang, en ny utredning, av byggingen av en skipstunnel innenfor Stadlandet, ble det forutsatt at den nye utredningen først skulle legges fram, og så skulle det vurderes hvorvidt det ville være tilrådelig å bygge en slik tunnel, spesielt med tanke på sikkerheten for passering av skip gjennom tunnelen. Bakgrunnen for at man ønsket en ny utredning var det at man i den tidligere utredning la opp til et veldig kostbart driftssystem for å ivareta sikkerheten. Fra Kystdirektoratets side ble det anslått at en fullstendig ny utredning ville komme på ca. 8 mill. kr. I den trange budsjettsituasjonen vi er inne i, kom vi i Fiskeridepartementet til at vi burde se på om man kunne gjennomføre en ny utredning på en langt rimeligere måte, bl.a. ved å gå gjennom det tidligere materialet og se hva som trengte å gjøres av nye utredninger. Og vi har forutsatt, slik det står i proposisjonen, at når budsjettet er behandlet i Stortinget, og hvis departementets forslag får tilslutning, vil vi ta kontakt med de berørte fylkeskommunene som tidligere har gått inn for å bygge tunnelen og som også gjerne vil bidra økonomisk til denne utredningen, og så kunne vi sammen gå gjennom det materialet vi har, og se på hva vi trengte å gjøre av nye utredninger. Og det vil bli gjort, siden jeg forstår at det er tilslutning til departementets forslag. Departementet vil jo ha ansvaret for driften av en slik tunnel, og det bør også være departementets ansvar å utrede hvorvidt og hvordan den eventuelt skal bygges.

Sverre J. Hoddevik (H): Eg viser til det statsråden nettopp sa om Stad skipstunnel. Komiteen brukar ei side på å omtale dette prosjektet, og Regjeringa har, som sagt, i Stortinget tidlegare fått tilslutning til eit forprosjekt.

Men iveren har nok avtatt ein smule etter at sentrumspartia kom i regjeringsposisjon, og vi minner høfleg om at dette er eit prosjekt som både Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti har marknadsført skråsikkert og programfesta.

Tilsvarande har vi andre politisk interesserte i prosjektet fått kritikk for ikkje å vere heilt konfirmerte i denne saka. I dag ser det ut til at Framstegspartiet vil prøve å framstå som mest rettruande på dette punktet. 3 mill. kr i deira framlegg kan ein ut frå ei tidlegare replikkveksling tolke som tilskot til eit privat selskap som ikkje har status for gjennomføring. Samtidig avstår Framstegspartiet frå å vere med på ein fleirtalsmerknad saman med Høgre og regjeringspartia som ville forplikte statsråden til å bruke tilsvarande beløp frå eksisterande budsjettpost etter eiga skisse, men til same føremålet. Mitt spørsmål er derfor: Kan statsråden stadfeste at han både vil og kan stille opp på høgd med Framstegspartiet sitt framlegg, men då i departementet sin regi, slik at vi får reell framdrift i prosjektet i komande år?

G u n n a r B r e i m o hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Peter Angelsen: Som jeg sa i mitt forrige svar, vil det være Fiskeridepartementet som må ta ansva-

ret for både drift, utredning og bygging av en slik tunnel. Om det skal skje i privat regi, blir en annen sak, men det vil i så fall skje i forhold til et anbudsdokument, at investeringene utlyses på anbud.

Det som jeg kan si er opplegget til departementet, er at vi i samarbeid med de berørte fylkeskommuner, som var nevnt, vil gå gjennom det materialet som foreligger. Ut fra våre beregninger skal vi kunne greie å gjennomføre dette innenfor de budsjetttrammene vi har i dag, med de utredningsmidlene som vi har satt av for bruk, og den reserve vi har innenfor havnebudsjettet.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Det er en rekke både viktige og kritiske merknader når det gjelder kystforvaltningen i innstillingen fra komiteen. Jeg tar det som en selvfølge at statsråden følger opp merknadene fra komiteen, og også den framdrift som komiteen forutsetter. Det vil bl.a. si at departementet ikke bare vurderer dette, men faktisk legger fram forslag om splitting av havneutbyggingskapitlet allerede til våren, og at oppfølgingen av Kystverktutvalget kommer høsten 1999. Jeg tar også som en selvfølge at statsråden følger opp den merknaden som et flertall i komiteen har, hvor de forutsetter at gjenstående arbeider i Svartnes havn startes opp i 1999.

Det jeg vil henlede oppmerksomheten på, er situasjonen innenfor fyrtenesten, hvor merknadene fra departementet i proposisjonen er relativt alvorlig. Komiteen har bedt om at departementet legger til rette for at det så snart som mulig blir foretatt en gjennomgang av kvaliteten i fyrtenesten, slik at også det kan bli lagt fram for Stortinget senest høsten 1999. I denne sammenheng har komiteen uttalt at man gjerne ser at det blir brukt eksterne fagmiljø, f.eks. kan man her tenke seg selskaper som driver kvalitetsvurdering og sertifisering.

Jeg legger til grunn at man ved å foreta en slik gjennomgang vil ha et bedre grunnlag for å vurdere tilstanden i tjenesten, og eventuelt vurdere bevilgningsbehovet for å rette opp eventuelle mangler, og jeg vil gjerne be statsråden om å gi uttrykk for om han har noen vurdering av hvordan en slik gjennomgang kan foretas.

Statsråd Peter Angelsen: Departementet vil selvfølgelig gå gjennom den innstilling som er lagt fram av komiteen, og se på de flertallsmerknader som ligger der.

Når det konkret gjelder splittelsen av bevilgningene til havneutbygging, som er på rundt 150 mill. kr, vil vi selvfølgelig foreta en vurdering av det og legge vår vurdering fram for komiteen. Men jeg kan umiddelbart ikke se at det kan føre til mer produksjon innenfor havnetjenesten. Tvert imot kan det være med på å låse midlene på en måte som kan føre til en urasjonell bruk av materiell og personell. Men vi vil komme tilbake til den saken.

Når det så gjelder utdypingen av Svartnes havn, har ikke departementet tatt den med blant de anleggene som skal startes opp til neste år på grunn av at vi ikke ser noe akutt behov for det, bl.a. fordi en ikke er kommet så langt når det gjelder investeringene i fiskeproduksjonsanlegget, slik at det neppe vil være i bruk neste år. Havna er

(Statsråd Angelsen)

fortsatt brukbar for den flåtetype det er snakk om, men vi vil selvfølgelig følge opp det som er sagt tidligere. Så snart fiskebruket er etablert og tatt i bruk, skal også havnearbeidene utføres. Dersom Karl Eirik Schjøtt-Pedersen mener at arbeidet skal startes opp neste år, må det nødvendigvis føre til at andre havneanlegg innenfor de bevilgningsforslag som foreligger, og som ser ut til å få flertall, skyves ut. Jeg synes i så fall det vil være beklagelig hvis departementet blir pålagt å ta ut andre havneanlegg og vi heller ikke får anledning til å gjennomføre vårt forsett om å fullføre alle havneanlegg som er under utbygging. Det er en feil strategi, etter mitt syn, at man skal stoppe igangværende anlegg for å starte opp nye.

Inge Myrvoll (SV): Som statsråden sa, har han 980 mill. kr innenfor sitt område som skal dekke mange formål av uvurderlig betydning for det verdiskapende Kyst-Norge. Det er bare halvparten av hva et vegprosjekt som Trekantsambandet nå er kommet opp i i pris, og det er hele hans budsjett. Hans investeringsbudsjett på havner og farleier ligger på under 200 mill. kr i året – for å få dimensjonene i dette! I fireårsplanen tok en sikte på 854 mill. kr, og i forhold til fireårsplanen ligger vi nå med ca. 60 mill. i etterslep, sjøl om rammene har vært små.

Jeg vet ikke hvor seriøst man skal ta det, men Senterpartiet hadde jo en egen ramme for havneplanen for fireårsperioden, hvor de økte fra 854 mill. kr til 1 200 mill. kr, og i forhold til den ligger vi med 230 mill. kr i etterslep. Men det skal vi kanskje ikke legge så stor vekt på.

Nettopp fordi disse rammene er rimelig begrenset og av uvurderlig betydning, ber jeg statsråden om å ha en viss skepsis overfor det presset han nå har når det gjelder Stad skipstunnel. Det skal neste år brukes 37 mill. kr på farleier, og Stad skipstunnel blir en sånn farlei. Det betyr kanskje at ti årsbudsjetter for farleier blir brukt på ett sånt prosjekt, eller hvis man tar fiskerihavner og farleier sammen, blir det to årsbudsjetter som kan gå med. Da tror jeg det vil være en gal prioritering, akkurat som jeg syns det har vært en gal prioritering å starte opp Svartnes havn, at man ikke har prioritert rett der, men det er det tidligere statsråder som må ta ansvaret for.

Mitt spørsmål er da: Er det stor sjanse for å ta igjen etterslepet på 60 mill. kr til investeringer i farleier og havner? Og er statsråden enig i at det kan være uansvarlig å bruke flere årsbudsjett på ett prosjekt, som Stad-tunnelen er?

Statsråd Peter Angelsen: Det er riktig at havneinvesteringene ligger betydelig under det nivået som Stortinget la opp til i forbindelse med stortingsmeldingen og langtidsinvesteringer i denne sektoren. Det er også riktig at Senterpartiet og Kristelig Folkeparti lå på et langt høyere nivå enn det som ble vedtatt av Stortinget, og at sentrumsregjeringen således burde ha et ansvar for å løfte investeringene. Jeg ser det helt klart, og tar det innover meg.

Vi foretok tross alt et løft i investeringene i fjor på 8 mill. kr, i inneværende år et løft på 5 mill. kr i forhold til fjorårets budsjett, og vi forsøker nå å øke bevilgningene

for neste år med 15 mill. kr i forhold til den opprinnelige bevilgningen i år. Regjeringen har innenfor stramme økonomiske rammer prioritert havneutbygginger. Dette er det behov for når man ser på alle de prosjektene som det er ønske om utbygging av, ikke minst når det gjelder farleiene.

Når det gjelder å sette det hele opp mot Stad skipstunnel, er det klart at Stad skipstunnel er en investering av en slik størrelse at den må ses i en totalsammenheng i statsbudsjettets investeringsbudsjett, og kan ikke ses alene innenfor de rammene vi har i dag til utbygging av fiskerihavner og farleier. Det er noe vi må komme tilbake til når utredningen som viser både nytten, driftsmuligheter og sikkerhet ved driften av en slik tunnel, foreligger. Jeg mener at det vil være en stor samfunnsmessig nytte for denne delen av landet, både for rutegående trafikk og mindre skipstrafikk, å kunne ha denne farleien, som vil skape en langt større sikkerhet for dem som ferdes på havet, ikke bare i et av de verste, men det aller verste, uværsonrådet vi har på norskekysten.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Etter at jeg kom inn i det politiske arbeid i samferdselssektoren, må jeg si det har gledet meg at samferdselsetatene er svært lydhøre overfor de signaler som gis fra Stortinget. Det illustreres også ved tilstedeværelsen under stortingsdebatten.

Jeg ble imidlertid noe uroet over statsråd Angelsen svar på mitt forrige spørsmål, rett og slett på grunn av at han på to punkter hvor det er flertall i komiteen, ikke umiddelbart anerkjente at det var et flertall i komiteen. Statsråden sa at han selvfølgelig burde vurdere fordelingen av kapitlet. Det er ikke det komiteens flertall ber om. Komiteen ber om at det blir lagt fram forslag om fordeling, ikke en vurdering av fordelingen, men forslag om fordeling av kapitlet. Grunnen til at man ber om at det blir gjort på den måten, er at man da mer detaljert vil kunne gå inn og se på hvor mye det bør være på hver post. Det er altså en realitetsavklaring som skjer i dag, at det skal være to poster, at det ikke lenger bare skal være én post.

Det andre var spørsmålet om Svartnes havn, hvor statsråden argumenterte mot det som Stortingets flertall uttaler i innstillingen. Jeg vil understreke at flertallet her uttaler:

«Flertallet forventar at resterande utbyggingsarbeid blir starta opp i 1999.»

Jeg forventer at statsråden følger opp de flertallsmerknader som ligger til grunn i denne innstillingen – jeg ikke bare forventer det, jeg tar det som en selvfølge. Det er iallfall et velment råd om at det bør gjøres.

Statsråd Peter Angelsen: Det er vel slik i alle sammenhenger, også mellom Stortinget og Regjeringen, at en statsråd har lov til å vurdere hva Stortinget skriver i en merknad, og komme tilbake til Stortinget med sin vurdering. Så får Stortinget gjøre et vedtak. Hvis representanten Schjøtt-Pedersen ønsker at det skal være et pålegg til statsråden, kan han jo fremme det som forslag og se om Stortinget vil gå direkte på det uten å få det vurdert. Jeg

syns det i så fall vil være å gå litt for langt, å gjøre vedtak uten å ha nøye vurdert konsekvensene av et slikt vedtak. Jeg håper ikke at det er meningen til representanten Schjøtt-Pedersen, som sjøl har vært fiskeriminister.

Når det gjelder havnebudsjettet, vil jeg si at den belastningen her og den kritikken som kommer spesielt fra Arbeiderpartiet og Schjøtt-Pedersen om at vi ikke følger de prioriteringene som ble lagt fram av ham i inneværende års budsjett, skyldes at Schjøtt-Pedersen som fiskeriminister ikke tok høyde for de moloskadene som oppstod i hans periode, og som nå viser seg å koste nesten 30 mill. kr. Er det slik å forstå at tidligere fiskeriminister Schjøtt-Pedersen mener at de moloskadene ikke skulle repareres, at det viktigste var å følge den prioritetslisten som han la fram for utbygging av nye havner, slik at vi skulle la havnene i Hasvik og i Årviksand forfalle og bli ødelagt?

Det viktigste for meg var at skadene ble reparert så fort som mulig, slik at de ikke utviklet seg videre slik det var fare for. Redegjørelse for stedene og prioriteringen av reparasjonene ble lagt fram for Stortinget i nysalderingsproposisjonen i fjor høst og i revidert budsjett i vår. Det ble da gitt en fullstendig beskrivelse av hva som hadde skjedd, og hvor store kostnadsanslagene var, og det var ingen anmerkning fra Stortinget til at det skulle gjøres noe annet enn det statsråden la fram.

Dette måtte nødvendigvis føre til utskyvning av de prioriterte anlegg, som Stortinget opprinnelig vedtok. Det er situasjonen, og vi legger opp til at vi skal få en så rasjonell drift som mulig, slik at vi skal få størst mulig produksjon innenfor rammesektoren, og få flest mulig havner ferdig.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A) (fra salen): En saksopplysning som kan være nyttig for den videre debatt.

Presidenten: Karl Eirik Schjøtt-Pedersen!

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Med hensyn til det statsråden sa, vil jeg vise til at når det gjelder fordeling av kapitlet, så foreligger det et forslag, og det forslaget kommer til å bli vedtatt her i dag. Det er altså ikke bare en merknad.

Gunn Olsen (A): Det politiske grunnlag for sentrumsregjeringa er svært tydelig, iallfall på ett punkt. Der står det:

«En svekket postservice kan ikke aksepteres.»

I Arbeiderpartiet føler vi oss ikke lenger helt trygge på det punktet heller. Isolert sett tror vi ikke at 10 mill. kr i reduksjon på kjøp av ulønnsomme tjenester er noen krise på kort sikt. Men vi er bekymret for at dette angir en retning, og vi frykter for fortsettelsen av denne retningen. Hovedgrunnen til denne frykten er at Regjeringa har valgt Fremskrittspartiet som sin nærmeste medarbeider og støttespiller, også i samferdsels spørsmål.

Fremskrittspartiet har ingen mål for postpolitikken i dette landet, for de sier i sine merknader at det nå er etablert så «mange nyttige og rimelige alternativer til postens tjenester». De anbefaler at flere posttjenester overtas av andre aktører i markedet. Fremskrittspartiet ser ikke behov for at staten kjøper ulønnsomme tjenester av Posten, og alle vet hvor de ulønnsomme tjenestene er: De er nemlig i Distrikts-Norge.

Også Høyre, som er den andre støttespilleren til Regjeringa, har i sine merknader understreket behovet for å oppheve Postens gjenværende monopol og vil sette ulønnsomme tjenester ut på anbud. Dette er en politisk kurs i postpolitikken som er stikk i strid med den politikk særlig Senterpartiet har stått for. Når dette ikke later til å stikke langt inn i hjerterøttene på sentrumspartiene, er det alvorlig grunn til å være bekymret for den dreiningen som kan skje i postpolitikken. Sentrumsregjeringa er ikke lenger blokkuaavhengig, men har valgt høyresida.

Det er til stadighet negativ fokusering på Posten. Derfor er det svært hyggelig å registrere at det på flere områder nå går bedre. Det har vært problemer med køer på postkontorene, særlig i byene, og det har vært vanskelig å rekruttere folk til budtjenesten. Vi har registrert at begge disse forholdene nå ser ut til å være i svært god bedring.

Dessuten er det svært hyggelig å registrere at til tross for den teknologiske utvikling, ikke minst når det gjelder e-post, sender vi brev med posten som aldri før, og i 1997 ble det sendt 625 millioner brev.

I Arbeiderpartiet er vi fornøyd med at vi nå i prinsippet er enige om at det skal gis full kompensasjon for dieselavgift på busser i rutetraffikk, og at dette også skal gjelde for ekspressbusser. Mange fylker har mange ekspressbusser, som igjen har mange passasjerer, og Arbeiderpartiets hovedmålsetting med disse bussene er å få personbiltrafikken ned. Det øker også sikkerheten på norske veier.

Det er svært gledelig at stortingsflertallet nå har gitt klarsignal for å planlegge Eidangertunnelen, ikke fordi den ligger i Telemark, men fordi det er et prosjekt på en strekning hvor det er viktig å satse på jernbane. Dette er ikke et lokalt prosjekt, men et nasjonalt prosjekt som er svært viktig både for Vestfoldbanen og for framtida til Sørlandsbanen.

Jan Sahl (KrF): Samferdsel til sjøs har rike tradisjoner og fortsatt stor betydning for Norge som kyststat. Med hovedtyngden av befolkningen og næringslivet lokalisert nær kysten er sjøtransporten svært viktig for effektiviteten i samferdselsnettet. Sjøtransporten har en dominerende rolle i utenrikstransport og står for ca. 95 pst. av transportarbeidet ved innførsel og utførsel av varer på norsk område. I tillegg til den kommersielle skipsfarten er det stor trafikk av fiskefartøy, særlig på Vestlandet og i Nord-Norge. Havnene er bindeleddet mellom sjøtrafikken og landtrafikken. Derfor er det for Kristelig Folkeparti viktig å understreke at vi nå i forbindelse med utredningen av en samlet transportplan ønsker å få til en tettere samordning mellom sjøtransport og transport over

land. Skal vi få dette til, er det avgjørende at de to departement som er representert her i dag, samarbeider tett, og også motiverer de aktuelle underliggende etater til å gjøre det samme. Det er gledelig å registrere at sentrumsregjeringen viser vilje til å satse på sjøtransport, og at det er en betydelig økning på budsjettet, både til kystadministrasjon og til havneutbygging.

På tross av store og omfattende moloreparasjoner på grunn av skade etter uvær skal tre nyanlegg få oppstart i 1999: Sirevåg, Geilevika og Sjøvik. For en nordlending er det også gledelig å registrere at Ramberg og Steinesjøen havneanlegg i Nordland skal fullføres i løpet av 1999. Begge er gode og aktive fiskerihavner, som er en forutsetning for verdiskapningen i de to små lokalsamfunnene. Sett i et miljøperspektiv har transport til sjøs store fordeler, og i tillegg er det svært god distriktspolitikk å tilrettelegge sjøveis infrastruktur for kystbefolkningen.

Kristelig Folkeparti registrerer at både Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet ønsker endringer i økonomisk struktur og organisering av Kystverket. Kristelig Folkeparti vil minne om at det nedsatte Kystverktutvalget i nær framtid vil legge fram sine vurderinger av de organisatoriske spørsmålene, og det er enighet blant sentrumspartiene om at vi ikke vil trekke noen konklusjoner før vi kjenner Kystverktutvalgets tilrådinger.

Kristelig Folkeparti har merket seg at det er et stort lokalt engasjement for Stad skipstunnel. Det er derfor gledelig at Fiskeridepartementet forbereder gjennomføring av forprosjektet i samarbeid med de aktuelle fylkeskommuner, og at departementet innenfor eget budsjett disponerer de nødvendige midlene til første del av forprosjektet.

Videre er det gledelig at Regjeringen fremmer nye kvalitetsmål for fyr- og merketjenesten. Det gjelder både økt tilgjengelighet til de ulike installasjonene, og det gjelder ikke minst målsettingen om at det ikke skal forekomme uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende fyr- og merketjeneste eller mangelfull navigeringsvarsling.

Skal en nå dette ambisiøse resultatmålet, må vedlikehold og oppjustering av fyr, fyrlymper, lanterner og elektroniske installasjoner prioriteres. Kristelig Folkeparti aksepterer derfor at dette forserte vedlikeholdet i første omgang går på bekostning av nyanskaffelser.

Kristelig Folkeparti har videre merket seg med bekymring de store overskridelser på utgiftssiden i losbudsjettet, og avventer den kommende losmeldingen og Kystverktutvalgets konklusjoner. På grunnlag av dette materialet må det foretas en gjennomgang av Kystverkets struktur og drift.

Kristelig Folkeparti tar til etterretning at økt aktivitet og mer kortlosing har bidratt til underskuddet i driftsresultatet på 27,5 mill. kr, og aksepterer departementets forslag til inndeckning. Det blir nå særlig viktig å få til en kontinuerlig vurdering av ulike sider ved lostjenesten og oppfølging av forholdet mellom utgifter og inntekter, slik at økonomistyringen kommer opp på et akseptabelt nivå.

Og så til slutt vil jeg ta en liten tur innom Karl Eirik Schjøtt-Pedersens innlegg tidligere i dag, der han under-

streket veldig sterkt at Arbeiderpartiet var imot for sterke bindinger i vegbudsjettet. Jeg kunne nesten ha lyst til å si velkommen etter, for det er jo nettopp disse bindingene som gjør at vi har et slikt stramt budsjett som vi har i dag. Og jeg vil minne om at sentrumsregjeringen ikke legger fram noen nye stamvegprosjekter nettopp for å få bukt med en del av bindingene.

Og samtidig vil jeg bare kort kommentere Gunn Olsens bekymring for Posten med å si at Arbeiderpartiet var med på å sette i gang den prosessen som vi nå er inne i når det gjelder poststrukturen.

Sverre Myrli (A): Ved framleggelsen av statsbudsjettet 5. oktober ble det som vanlig sendt ut pressemelding fra Samferdselsdepartementet, og der sies det:

«Bevilgningene til vedlikehold av jernbanenettet øker med 22 prosent i forhold til 1998. Dette er helt nødvendig for å opprettholde en tilfredsstillende standard på linjenettet og for å bedre regulariteten og punktligheten i togtrafikken.»

Samtidig kommer jeg godt i hug den debatten vi hadde om årets samferdselsbudsjett for ett år og fem dager siden. Samferdselsminister Dørum brukte harde ord i den debatten, ettersom Arbeiderpartiet foreslo større beløp til krengetoginvesteringer. Dette ville bl.a. ha medført noe mindre til drift og vedlikehold på jernbanebudsjettet.

Arbeiderpartiets prioriteringer er i praksis «en prioritering fra bane til bane», sa Dørum i debatten i fjor. I et svar på en replikk fra meg sa statsråden videre:

«Selvfølgelig er jeg klar over viktigheten av vedlikehold. Det er i særdeleshet understreket i Jagland-regjeringens budsjettframlegg, som Arbeiderpartiet i sin saldering har tatt 35 mill. kr av på vedlikeholdsposten for å flytte til driftsinvesteringer. Jeg har ikke villet tenke som Arbeiderpartiet har gjort i denne saken. Jeg har villet legge vedlikeholdet på plass.»

Arbeiderpartiets omdisponering på jernbanebudsjettet på 35 mill. kr medførte altså et voldsomt engasjement fra samferdselsministeren.

Så har vi sett hva årets budsjettforlik mellom de fem borgerlige partiene har medført for jernbanen. Først forsvant 15 mill. kr til drift og vedlikehold en sein nattetime mens de parlamentariske lederne forhandlet. Så forsvant ytterligere 20 mill. kr til drift og vedlikehold ei anna natt, mens de fem partiene i komiteen dreiv med forhandlinger. I forhold til Regjeringa sitt opprinnelige forslag, som altså ble så rosende omtalt i den før nevnte pressemeldinga, er det nå 35 mill. kr mindre til drift og vedlikehold av jernbanen – nøyaktig det samme beløpet som samferdselsministeren for ett år siden i harde ordelag, og med armer og bein i bevegelse, tok sterk avstand fra. I tillegg medfører budsjettkompromisset kutt i investeringer på jernbanen på 30 mill. kr. Vi snakker altså om 65 mill. kr mindre til jernbanen enn det som var foreslått i statsbudsjettet.

Arbeiderpartiet tar fra bane til bane, sa ministeren i fjor. Da vil jeg i år si: Sentrumspartiene tar fra bane og gir til Høyre og Fremskrittspartiet. Jeg er ikke i tvil om

hvilken av disse to prioriteringene jeg synes er mest fornuftig.

For ganske nøyaktig to år siden så nåværende organisering av jernbanen, med NSB BA og Jernbaneverket, dagens lys. Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og SV utgjorde flertallet som sørget for den nye organiseringa. En av forutsetningene som da ble lagt til grunn, var at de to selskapene skulle ha felles sjef og felles styre. Primært hadde Arbeiderpartiet sett at denne organiseringa hadde blitt videreført noe lenger, før en eventuelt hadde foretatt organisatoriske endringer. Vi tar imidlertid til etterretning at det nå er flertall for å foreta et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket, og vi vil subsidiært slutte oss til dette. Men det er under den klare forutsetning at de ansatte i Jernbaneverket, som i dag er representert i styret, også i framtida skal være sikret en sterk grad av medbestemmelsesrett i egen bedrift.

Jeg er særdeles glad for at komiteflertallet understreker viktigheten av å få etablert nytt togtilbud mellom Oslo og Stockholm. NSB og SJ har i fellesskap utarbeidet en rapport hvor det skisseres hvordan en med krengetog kan kjøre bedriftsøkonomisk lønnsomt på strekningen. Flertallet ber departementet medvirke positivt for å få iverksatt dette.

Så noen ord om Romeriksporten og Gardermobanen. Regjeringa har foreslått å gi NSB Gardermobanen et lån på 550 mill. kr til ettertetting av Romeriksporten. Dette kommer i tillegg til de 750 mill. kr Stortinget bevilget til tetting tidligere i år. Hvis NSB Gardermobanen får innvilget av Regjeringa søknaden sin om nye konsesjonsgrenser for de to sonene hvor det fortsatt er noe for høye innlekkasjer i forhold til gjeldende konsesjon, vil antakeligvis ikke hele dette beløpet gå med. Hvis søknaden derimot ikke blir innvilget, kan det bli snakk om ytterligere beløp til ettertetting.

Til slutt. Én ting bør vi nå enes om: Nå er det om å gjøre å få tatt Romeriksporten i bruk. Derfor går også flertallet inn for å gi NSB Gardermobanen BA nødvendige midler til å få slutført de igangsatte arbeidene.

Kirsti Kollle Grøndahl hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Jørn L. Stang (Frp): Forliket som nå er inngått med regjeringspartiene, gir lys i tunnelen for de områdene langs våre stamveger hvor prosjekter er igangsatt, men stoppet grunnet manglende midler og inndraging av midler. Det er en mulighet nå for å få slutført en del av disse prosjektene som allerede er igangsatt. Fremskrittspartiets primære forslag på over 1,3 milliarder kr hadde ført til en bedre infrastruktur for landet totalt sett, siden det ville ha vært satset langt mer på vegutbygging enn på jernbaneutbygging.

Som østfolding opplever man trøstesløse forhold med henblikk på vegstandarden gjennom fylket. Det gjelder med tanke på både E6 og E18. Dagens situasjon kontra Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007 er at man ikke engang har klart å etterleve den, fordi man mangler tilstrekkelige midler, jamfør politiske vedtak.

Planen inneholder at E6 gjøres ferdig som firefelts motorveg klasse A gjennom hele Akershus til Østfold grense i løpet av sommeren 1998. Men også her henger ferdigstillelse av planlagte prosjekter etter.

Planen inneholder videre at gjennom Østfold skal en tofelts motorveg klasse B gjøres ferdig i løpet av første halvår 1999. Men prosjektene er stoppet. Et av prosjektene er strekningen Lekevold i Sarpsborg til Åsgård i Råde, hvor det i dag er 50 km fartsgrense på visse deler av strekningen, og det er hovedvegen fra Norge til kontinentet vi her snakker om. Først i år 2002 starter man opp byggingen av firefelts motorveg klasse A fra Akershus til Østfold grense fram til avkjøringen ved Moss by. Utover dette skjer det ingen utbygging av E6 i planperioden på ti år.

Svenskene derimot, som ikke har de inntekter fra olje og gass og fiskeeksport som Norge har, er allerede i gang med å bygge ut strekningen fra Uddevalla til norskegrensen ved Svinesund som firefelts motorveg. Her i Norge får ikke Statens vegvesen engang mulighet til å regulere traseer til firefelts motorveg. Jeg vil gjøre oppmerksom på at også på dette området henger Norge etter, til tross for at vi er et av verdens rikeste land, som flere politikere ynder å hevde at vi er.

Det er en nødvendighet for landet, for næringslivet og for de vegfarende at det svake leddet som strekningen gjennom Østfold er, får en løsning som er i samsvar med de nordiske planer om det nordiske triangel. Det nordiske triangel går ut på at strekningen mellom Oslo – Stockholm – København – Oslo skal bygges ut til firefelts motorveg og skal stå ferdig i begynnelsen av det nye tusenåret vi står overfor. Sverige og Danmark er i gang for lengst. I Norge er planene ikke engang innbakt i Norsk veg- og vegtrafikkplan, selv om strekningen for Østfolds del utgjør kun 60 km. Min påstand er at dårlig vegnett fører til flere ulykker, men det ser ikke ut til å berøre alle politikere tilstrekkelig, dessverre. Altfor mange dødsulykker inntreffer fordi vegstandarden er slett og ikke står i forhold til den øvrige infrastruktur. At vi også i Norge etter hvert har fått biler av god teknisk standard, er det ikke tatt hensyn til ved utbyggingen av våre stamveger.

Samferdselsminister Odd Einar Dørum, som selv ikke er en stor bruker av bil, har vært en tur i Østfold sammen med de pårørende som har mistet sine nærmeste i dødsulykker på E6, og markert en stund til ettertanke for de omkomne. Jeg regner med at markeringen gjorde et inntrykk på samferdselsministeren. Trafikktettheten gjennom Østfold er så stor at det ikke er forsvarlig med en videreføring av tofelts motorveg. Tofelts motorveg klasse B hører ikke hjemme i et moderne samfunn. Man bør merke seg at en tofelts motorveg av standard klasse B ikke eksisterer i Europa, men det eksisterer i hvert fall på Bahamas.

Traseen fra Oslo til Svinesund er hovedvegen til kontinentet, hvor transporten av våre fiskeprodukter passerer, og som de fleste turister kommer via for å besøke landet. Av alt gods som går inn og ut av landet, går nærmere 50 pst. via Svinesund. Bare det alene burde uten diskusjoner føre til en firefelts motorveg. Slik er dess-

verre ikke situasjonen i landet hvor bilister flås til skinnen av avgifter som man tror blir kanalisert til vegutbygging.

Avslutningsvis vil jeg si at Fremskrittspartiets mål er å kanalisere midlene til veger og vegtrafikkisikkerhet, slik at infrastrukturen samsvarer med den tidsalder vi befinner oss i.

O d d b j ø r g A u s d a l S t a r r f e l t hadde her tatt over presidentplassen.

Gunnar Halvorsen (A): Samferdselspolitikk er viktig for folk, og velgerne hadde store forhåpninger til det første budsjettet som en sentrumsregjering skulle legge fram. Da Jagland-regjeringen presenterte sine budsjettplaner rett før valget i 1997, pluss Kristelig Folkeparti og Senterpartiet på 5 300 mill. kr mer til veginvesteringer i perioden 1998-2001 enn Arbeiderpartiet så som realistisk. Var det så rart at folk hadde forhåpninger?

Men hva er så forslaget til budsjett? Det er ingen økning til veg, tvert imot et kutt på 10 pst. fra 1998 til 1999. Selv etter forliket med Høyre og Fremskrittspartiet er det ikke noen tilnærming til løftene før valget.

Jeg vil gjerne prøve å overføre dette budsjettet som de borgerlige partiene nå vil vedta, til den virkningen det vil få i Aust-Agder. Arbeiderpartiet vil konkret bevilge 20 mill. kr til E18-parsellen Rannekleiv-Temse, som er økonomisk svært lønnsom. Det borgerlige flertallet bevilger ikke bare mindre til veg, men prioriterer heller ikke Rannekleiv-Temse, og gir departementet fullmakt til prioriteringer. Dermed må lokalpolitikkerne igjen inn til Oslo på tiggerferd.

Det er også dramatisk at det borgerlige flertallet kutter på fylkesvegbevilgningene. For tømmertransporten i Aust-Agder er det slik at en ofte kommer fra en privatveg over på en fylkesveg, deretter ut på riksvegen, og da må tillatt akseltrykk henge sammen, ellers blir utnyttelsen av lastebilen knyttet til fylkesvegnettet.

Når det gjelder seteavgiften på flyreiser, som rammer reisende fra Kjevik hardt og er konkurransevridende, vil Arbeiderpartiet innføre en passasjeravgift som utligner avgiftene på flyreiser over hele landet. At Arbeiderpartiet nå er pådriver for dette, er bra.

For Aust-Agder er det bra at Arbeiderpartiet har en post for «mindre investeringstiltak» på 70 mill. kr. Dette kunne ha gitt 4-5 mill. kr til rassikring i Valle, men også her er det nei fra de borgerlige.

Det er også viktig i et fylke som Aust-Agder at ekspressrutene til ATS og Setesdal Bilruter får mulighet for avgiftskompensasjon for dieselavgift, ellers ville et redusert tilbud blitt aktuelt.

Men det i samferdselskomiteens innstilling som allikevel fikk meg til å bli overrasket, var at Senterpartiet hadde vært med på å kutte 10 mill. kr til kjøp av posttjenester. Denne ordningen skal altså sikre postkontor i Utkant-Norge. Dette må være en hyggelig julehilsen til Utkant-Agder. Ja, hva sier senterpartifolk i Setesdal som har kjempet mot nedlegging av postkontor, hva sier alle med et nedleggingsstruet postkontor i Agder? Jeg vil tro de sier: Vi er skuffet over Senterpartiet. Fra 1. oktober

1997 til 9. desember 1998 er 284 postkontorer nedlagt, og med Senterpartiets politikk blir det sikkert flere.

Jernbanen kan bli viktig for Aust-Agder. Reisetiden fra Arendal til Oslo har på grunn av den nye flyplassen på Gardermoen blitt 30 minutter lengre med fly. Bil på den 25 mil lange strekningen langs E18 tar nå ca. 3,5 timer, samme tiden som med fly. Det er på denne bakgrunn at NSB har store muligheter: flere avganger fra Sørlandet, nye krengetog, Eidangertunnelen, sammenkobling Sørlandsbanen/Vestfoldbanen. Fremtidens transport for Sørlandet er tog.

Svein Ludvigsen (H): Distriktene er godt tjent med at sentrumsregjeringens forslag lir nederlag i samferdselsbudsjettet. Takket være Høyres standhaftighet kan folk og bedrifter i distriktene se fremtiden noe lysere i møte, fordi vi delvis fikk igjennom vår distriktpolitiske hjertesak, nemlig bedre veier og havner i distriktene.

Samferdselspolitikken spiller en svært viktig, kanskje den aller viktigste, rolle når det gjelder næringsutvikling og bosetting. Uten tilfredsstillende transport- og kommunikasjonsmuligheter vil det ikke være mulig å opprettholde næringsliv og bosetting som er i tråd med overordnede mål knyttet til distriktpolitikken og rettferdig fordeling.

Høyre vet, og bedriftene og folk i distriktene vet, at samferdsel, transport og kommunikasjoner er selve hovedblodåren i det verdiskapende Distrikts-Norge. Det er bare så synd at ikke alle innser det og følger opp det moralske ansvaret og løftene stortingsflertallet gav i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007.

I Troms fylke er f.eks. etterslepet fra inneværende vegplanperiode på 450 mill. kr. Når stortingsflertallet heller ikke følger opp sine egne vedtak om rammer for neste planperiode, er det en trussel mot bosettingsmønster, og det svekker næringslivets konkurransevne. Sånn er det i de fleste fylkene, og i høst ble flere riksveianlegg, f.eks. hovedinnsfartsåren til Tromsø, stanset på grunn av pengemangel. Regjeringen selv opplyser at det trengs 800 mill. kr i 1998 for å drive rasjonelt igangsatte veiprojekt.

Mens jeg er i min hjemby Tromsø: Der har vi to strekninger innenfor bykommunens grenser som trenger rassikring, nemlig Sørskaret og Isbergan. Sånn er det mange steder i Norge. Derfor foreslår også Høyre å øke bevilgningen til rassikring med 46,6 mill. kr. Vi som bor i distriktene, vet at grusveier og lavt akseltrykk er en trussel mot verdiskapingen i distriktene, og Høyre foreslår derfor økte bevilgninger til veisektoren.

Bare Høyre har holdt løftene til distriktene når det gjelder veibevilgningene. Det bør være en tung bøl for regjeringspartiene å bære, og jeg håper Distrikts-Norge legger seg på minne at bare Høyre er til å stole på når det gjelder bevilgninger til riks- og fylkesveier, til rassikring og trafikkisikring, slik stortingsflertallet lovet for to år siden.

Vi ser på gode kommunikasjoner som det viktigste midlet for å styrke verdiskapingen og dermed opprettholde bosettingen i hele landet. Det er en klar sammenheng

mellom gode kommunikasjoner og muligheten til å skape materiell velferd. Store avstander, spredt bosetting og en svært åpen økonomi og vareeksport gjør Norge spesielt avhengig av gode transportløsninger.

Ulike former for egenfinansiering av konkrete samferdselsprosjekter bør vurderes for å få en raskere realisering. Vi bør teste ut utradisjonelle finansieringsløsninger for raskere vei- eller tunnelutbygging til erstatning for ferger ved at staten f.eks. gir tillatelse til at bompengeselskapet får tilført fergesubsidiene over 15-20 år. Likeledes må eventuelle investeringer til nye ferger og fergeleier kunne tilføres et bompengeselskap. I Troms kan vi f.eks. bidra med Ryaforbindingen, som også er omtalt i Norsk veg- og vegtrafikkplan.

For å styrke næringslivet og bosettingen i distriktene må avgifter på veitransport reduseres og harmoniseres med EU-nivå. Høyre er tilfreds med at vi fikk til full – og jeg understreker full – kompensasjon for dieselavgiften for rutegående busser uavhengig av ruteløyve eller ikke. Regjeringens opprinnelige forslag var et anslag mot kollektivtrafikken, fordi uten kompensasjon ville kollektivtrafikken mistet konkurransekraft.

Høyre har de siste årene vært pådriver for økt satsing på havnesektoren. Også i år foreslår vi økte bevilgninger til fiskerihavner og farleier, og vi er vel tilfreds med at statsbudsjettet har et høyere nivå. Det er igjen et utslag av at vi i Høyre ønsker å satse på kysten og fiskerinæringen i det verdiskapende Distrikts-Norge.

Utbyggingen av havner må skje i et nært samarbeid mellom statlige og lokale/regionale myndigheter og brukerne. Men da må ikke staten svikte, slik vi har sett i altfor mange høve, hvor Havnevesenet forlater havnene før de er ferdige.

Statens havnevesen blir kritisert for at de ikke holder kontinuerlig utbygging i gang, og statsråden var selv inne på det i dag. Statsråden og undertegnede hadde en disputt gående senest i vår om havna på Sommarøy. Altfor mange anlegg står halvferdig fordi Havnevesenet velger å igangsette nye prosjekter, istedenfor å avslutte de pågående. Senest i sommer bekreftet kystdirektøren at når det gjelder fiskerihavneutbyggingen i 5. distrikt, klarer ikke Havnevesenet å følge opp sine prosjekter og gjennomføre dem i et tilstrekkelig tempo på grunn av mangel på kapasitet og kompetanse i 5. distrikts kontor i Hønningsvåg.

Det kan ikke være god distriktspolitikk å gjøre lokaliseringen av kontorer til en viktigere sak enn å bygge havner. For Høyre er dette imidlertid enda et argument for at mer av havneutbyggingen må gå ut på anbud, og vi foreslår derfor ekstra midler til havneutbygging som skal gjennomføres på anbud. Jeg ber statsråden om å bruke tid og krefter på denne etaten for å gjøre den mer effektiv, samtidig som etaten konkurranseutsettes.

Inger Lise Husøy (A): Arbeiderpartiet har en klar profil på samferdselsinvesteringene: De må vris fra veg til bane, havn og kollektivsatsing. Denne profilen er god for sentrale strøk, hvor trafikken fortsatt er et stort miljøproblem.

Komiteflertallet har også gode og framtidsrettede merknader for Bjørvika-området. Konsekvensutredningen for E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergtunnelen er nå ferdig. Det er en spennende utredning, som på en utmerket måte gir grunnlag for en storstilt byutvikling ved å etablere et godt transportsystem i området. I prosjektet er det lagt til rette for å gjenskape kontakten mellom byen og fjorden og forbindelsen mellom Gamle Oslo og resten av byen.

Hovedveisystemet blir mer effektivt. Ombyggingen åpner for 8 000 arbeidsplasser, 1 500 bosatte og områder for kultur og nytt operahus ved Oslos mest sentrale kollektivknutepunkt.

Satsingen i Bjørvika er en viktig sak ikke bare for Oslo. Det er en viktig sak for hele østlandsområdet og for alle som i framtida er på reise til landets hovedstad – med fly, båt eller jernbane.

Mange kreative krefter har vært engasjert i ulike utviklingsplaner for bydel Gamle Oslo. Stortinget har gått inn for bygging av tunnel gjennom Gamlebyen, og dette er nå konsekvensutredet. Gamlebyen beboerforening har gitt sin høringsuttalelse. Noen av innvendingene er at prisanslaget på 4-6 milliarder kr er sterkt misvisende, at Gamlebyprosjektet har konstruert et sammenligningsgrunnlag som får tunnelalternativene til å framstå som ekstremt kostbare, og at miljø- og helsemessige konsekvenser, tomteverdi og byutviklingspotensial ikke er tilstrekkelig vurdert. Det slås også fast at en del av alternativene er i strid med Stortingets vedtak.

Andre har foreslått at jernbanen kan legges i dyptunnel under hele Oslo sentrum. Denne ideen har også blitt konsekvensutredet, for deretter å bli lagt i en skuff.

Det er merkelig stille om Gamlebytunnelen nå. Jeg lurer på hvor de er alle de som for noen år siden deltok i gateløpet i Gamle Oslo med store og kostbare lovnader.

Det er heller ikke mange som reiser kritiske spørsmål ved Gamlebyprosjektets utredninger. Det har ikke minst statsråden et ansvar for å gjøre. Og jeg vil stille noen spørsmål til statsråd Dørum: Er det umulig med enklere og billigere løsninger enn det som er forutsatt i utredningen om Gamlebytunnelen? Godtar statsråden ukritisk de premisene som er lagt til grunn, og vil statsråden gå kritisk inn på de tallstørrelsene som utredningen konkluderer med? Vil statsråden sørge for at det iverksettes en ny utredning i tråd med de innvendingene som Gamlebyen beboerforening har reist?

Til slutt vil jeg nevne tilbudet – eller mangel på sådant – på en bestemt jernbanestrekning. Det overrasket meg at komiteleder Nilsen harselerte med Raumabanen i sitt hovedinnlegg i dag. Komitelederen burde være oppdatert i forhold til at både gods- og persontrafikken faktisk har økt kraftig.

For noen år siden ble forslaget om å legge ned natttoget på Raumabanen lagt til side i påvente av ferdigstillelsen av Gardermobanen og bruk av krengetog. Det var klokt. Tilhengerne håper at det vil hindre nedleggelse, men frykter at man står overfor en skjult styrt avvikling.

Tilbudet blir dårligere og dårligere. Blant annet er materiellet som brukes, helt elendig. Og tilbudet blir

mindre og mindre kjent for kundene. Det er faktisk slik at salgskontorene tror at strekningen allerede er nedlagt. Dette til tross ser vi som sagt en økning i trafikken. Godstrafikken er også svært viktig for Raumabanen, og jeg må få si at det er veldig merkelig at man setter inn så lette lokomotiver at de spinner oppover Romsdalen, om de i det hele tatt klarer å komme fram. Dette fremmer ikke akkurat konkurranseevnen for Raumabanen.

Jeg vil be statsråden se nærmere på denne saken og tilrettelegge for at nattotog på Raumabanen kan ta ut potensialet, både på personsiden og på godssiden, og for et seriøst og realistisk vurderingsgrunnlag i neste omgang.

Jeg må få gjenta at det forunder meg at komitelederen gir misvisende opplysninger om Raumabanen, og jeg viser bl.a. til brev som komiteen har fått fra Rauma næringsråd.

Ranveig Frøiland (A): Det er eitt bilete som for all tid, trur eg, er festa på netthinna mi, og det er ei TV-sending våren 1997 då transportplanen vart handsama her i huset. Magnus Stangeland frå Senterpartiet leidde Kristeleg Folkeparti over gata og fortalde at veginvesteringane skulle aukast med 5 milliardar kr utover Arbeidarpartiet sitt framlegg i perioden 1998-2001. Til dette TV-biletet burde det vore sett tone. Eg skal ikkje syngja, men den høyrst slik ut – «Vi lister oss så stilt på tå når vi drar ut og røver», for ein følte at det var på eit røveri dei var. Valkampen om hausten hugsar vi godt. Arbeidarpartiet var småleg, tenkte ikkje på arbeidsplassar og var ufølsam overfor distrikta.

Frå Arbeidarpartiet si side sa vi: Vel, dette er ein plan, og så får vi sjå når budsjettet kjem, om det vert oppfølging med pengar. Budsjettet kom i fjor haust – då var det berre første året av ein fireårsperiode – men utan påplussingar. Så fekk vi budsjettet no i haust, som er det andre i fireårsperioden, og for neste år er det eit kutt i riksveginvesteringar på 10 pst. frå 1998 til 1999.

Løftepolitikken er død på eitt år, og det er vel og bra at realismen no også har kome til erkjenning i sentrums-
partia.

Så er det nok somme som vil seia at Arbeidarpartiet heller ikkje har mykje meir midlar til riksveginvesteringar. Det er sant, men vi lovde heller ikkje noko, og det er det som er den store forskjellen. Det er viktig, dersom ein skal få tillit i politikken, å sjå til at det som ein lover, vert følgt opp med pengar. Det er det som er den store ulikskapen mellom sentrums-
partia og Arbeidarpartiet i den samanheng.

Samferdsel engasjerer i alle delar av landet og i alle miljø. Det er ikkje noko rart når vi ser kva det har å seia, både for distrikt og næringsliv, å ha ein god vegstandard. Slik er det også i mitt fylke. I Hordaland har vi mange store prosjekt som er sette i gang, og sjølv sagt også mange ulike prosjekt som ikkje er komne i gang. Då sentrumsregjeringa la fram sitt budsjett i haust, var det sjølv sagt knytt stor spenning til både ramme og til einskilde prosjekt. Samferdselskomiteen sin leiar frå Høgre lét stemma si bera høgt om at her var det for små summar på rammene, og for Hordaland skulle det i alle tilfelle koma meir pengar.

Eg kan berre konstatera at etter at forliket var ein realitet, der mellompartia og Framstegspartiet og Høgre vart samde, vart samferdsel redusert med 257 mill. kr. Då hjelper det ikkje mykje om Framstegspartiet og Høgre seier at dei er «meget skuffet». Det er faktisk desse to partia som i dag gjev støtte til den ramma som vert vedteken.

For mange av oss var det eit vonbrot at ikkje Stortinget i si tid vedtok å byggja Hardangerbrua. Men kven hugsar ikkje då alt som vart lovt, både av rassikring og betre vegar og ferjesamband? Eg forstår godt at folk i Hardanger no føler seg snytte. Statsrådar har vore på besøk, leiaren i finanskomiteen og andre samferdselspolitikkarar. Eg er glad for at Arbeidarpartiet i sitt framlegg hadde øymerkt 15 mill. kr til rassikring i Hardanger i tillegg til den posten som er til fordeling på rassikring. Eg hadde nok venta at representanten Oddvard Nilsen hadde gjort sitt for å få denne budsjettposten vedteken etter alt det han har sagt og lovt tidlegare i år. Eg vil òg minna representanten til Venstre, dersom det går an å gjera det, på alt det som har vore sagt i denne samanhengen om rassikring i Hardanger, i tillegg til at ein sjølv sagt har lovt rassikring i ulike delar av landet elles.

Arbeidarpartiet ville òg vera med og sikra det store anlegget i Hordaland vidare framdrift ved å løyva 20 mill. kr til Trekantsambandet og 10 mill. kr til Folgefonntunnelen. Med desse løyvingane kunne ein lagt opp til rasjonell drift av allereie igangsette prosjekt.

Så til slutt – det er mange underlege ting i dette budsjettet. Ein av dei er desse ulønsame postkontora som no skal få ein reduksjon på 10 mill. kr. Vi som har følgt med i debatten nokre år her i Stortinget, og høyrte om kor forferdeleg det vart for distrikta dersom postkontor vart lagde ned, ser no, når Senterpartiet sjølv er kome i regjering, kva dei eigentleg føreslår. Vel, det kan vera slik at det fungerer bra sjølv om postkontor er lagde ned. Det er berre å seia seg glad for at fleire kjem til den erkjenninga.

Presidenten: Presidenten trur det er fleire enn representanten Frøiland som synest det kunne vore greitt med litt tone til songen, men kanskje ein annan song.

Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil tre minutt.

Kjell Ivar Fossnes (A): Blant regjeringspartienes mange ordførere i Oppland kom meldingen om at flyruta på Leirin skulle avvikles, som lyn fra klar himmel. Ikke i sine mest pessimistiske fantasier hadde de trodd at en regjering utgått fra bl.a. Senterpartiet skulle være med på et slikt forslag.

Jeg ønsker i dag å minne politikerne fra budsjettkameratene om at da Fagernes lufthavn, Leirin åpnet for drøyt ti år siden, var dette et resultat av lang tids arbeid. Formålet var å bedre tilgjengeligheten på indre Østlandet. Et rutefly på Leirin skulle også gjøre det langt enklere å komme seg til Vestlandet og Trøndelag. I dag viser det seg at 70-80 pst. av passasjerene på Leirin-ruta kommer med fly fra andre steder i Norge enn Oslo og Bergen.

Statsstøtten til flyruta dreier seg om 8 mill. kr årlig. I forhold til flyplassens betydning er dette et lite beløp. Arbeiderpartiets fraksjon i samferdselskomiteen mener at Fagernes lufthavn må ses i en regional sammenheng, og at det må være galt å redusere tilskuddet til kjøp av flyrutetjenester nå.

Videre ber Arbeiderpartiet om at flyrutene Fagernes-Oslo/Bergen videreføres etter 1. januar 2000, slik at også disse flyturene kan tilpasses i det øvrige rutesystemet.

Partier som har distriktspolitikk som hovedområde, og selv påberoper seg å ha vært fødselshjelpere for flyplassen i sin tid, bør skamme seg. Det vil ikke være lett å prate om tiltro etter dette. At de samme politikerne heller ikke ser Leirins potensial, er direkte nedslående. Reiselivsnæringen i denne regionen har i tiltro til Stortingets tidligere vedtak om stamvegen E16 Oslo – Bergen og overtakelse av Fagernes lufthavn, Leirin 1. januar 1998, i de siste årene investert mellom 500 mill. kr og 700 mill. kr.

Til slutt: Når det først fra Regjeringen og senere fra budsjettkameratene hevdes at bortfall av tilskudd til rute-drift på Leirin ikke vil ha betydning for den videre drift av flyplassen, er dette en svært overraskende slutning.

Når det gjelder betydningen flyruten har for driften av Fagernes lufthavn, har rutetilbudet, tross kvaliteten, gjort flyplassen levende året gjennom. I årene 1991 – 1998 har Fagernes lufthavn sammen med Gardermoen også vært størst på incoming charter til Norge, og i to av disse årene har Fagernes lufthavn vært større enn Gardermoen.

De samfunnsmessige effekter av chartertrafikken har i disse årene hatt en beregnet næringsøkonomisk gevinst på ca. 100 mill. kr og en sysselsettingseffekt på 120 – 140 årsverk. Jeg er redd for at bortfallet av flyrutetilskuddet også vil skade chartertrafikken på sikt.

Marit Nybakk (A): I dag morges fikk jeg på bordet mitt konsekvensutredningen fra Statens vegvesen i Oslo om E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen, som det heter, dvs. forslag om hvordan trafikken i Bjørvika kan fjernes og legges i tunnel. Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i følgende hovedprinsipp: E18 bygges i ny trasé mellom Ekeberg tunnelen og Festningstunnelen, og det bygges en ny Nyland allé mellom Prinsens gate og Bispegata. De forslagene som ligger i konsekvensutredningen, betyr at bydelen Bjørvika kan frigjøres for byutvikling.

Jeg er svært glad for at komiteflertallet i innstillingen holder fast på det komiteen la til grunn ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan, at Bjørvika-prosjektet startes opp i perioden 1998-2001 med fullføring i perioden 2002-2007. I mellomtiden har også Oslo kommune bevilget 150 mill. kr som en del av kommunens bidrag.

Det haster altså med det videre arbeidet for å åpne Oslo øst mot sjøen i fjordbyen Oslo. Dette er også en viktig videreføring av storbymeldingen, med økt vekt på de østlige bydeler i Oslo. Til velferden i storbyen hører også at det produseres et ytre urbant miljø med høy kvalitet.

Bjørvika er bokstavelig talt blitt Norges ansikt utad. Det er et felles ansvar for stat og kommune å gjøre Bjørvika til Oslos perle nr. 1. Slik synliggjør vi også hovedstadens og Norges historiske røtter – her ligger nemlig Nordens største samling av middelalderruiner.

Kan jeg også i dette korte innlegget få minne om de store utfordringene som ligger i Groruddalen med hensyn til å løse fundamentale miljø- og samferdselsproblemer. Stikkord her er Oslopakke 2, Alna Miljøpark og vegutbedringer. Det handler om livskvalitet i det tettest befolkede dalføret i Norge, om trafikkskjerming, om økt tilgjengelighet på tvers av dalen og om sammenhengende grønne lunger i områder som i dag domineres av statlige samferdselsetater. Nå foreslår programkomiteen i Oslo Arbeiderparti for øvrig å opprette et plankontor for Groruddalen etter mønster fra Miljøbyen Gamle Oslo, som også var et felles statlig kommunalt prosjekt.

Kan jeg til slutt få nevne også i denne debatten de problemene som beboerne på Hellerud utsettes for som følge av lekkasjene i forbindelse med Romeriksporten. Selv om vi alle mener det er viktig at den åpnes, vil jeg likevel som Oslo-representant be statsråden ta hensyn til den usikkerheten og den faren som beboerne føler. Jeg nevner dette, også fordi NVEs konsesjonskrav vel blir lagt fram i nærmeste framtid.

Leif Lund (A): Regjeringen sier i budsjettproposisjonen at den i sin politikk legger stor vekt på å begrense de ulemper transport påfører samfunnet i form av forurensning og støy samt inngrep i natur- og kulturmiljøer. Videre viser Regjeringen til at økt satsing på kollektive transportmidler er ett av flere virkemidler for å redusere transportskapte miljøproblemer i de store byene. I tillegg til jernbanesatsingen prioriteres derfor satsing på storbymidler, kollektivforsøk og kollektivtiltak langs veinettet i budsjettproposisjonen for 1999.

Statens vegvesen er i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007 tillagt et større planansvar for kollektivtransport. I løpet av 1998 vil det være utarbeidet en handlingsplan for økt satsing på kollektivtransport, og kollektivtransporten blir således i større grad en integrert del av virksomheten i Statens vegvesen. I 1999 vil utviklingen av nytte-kostnadsmetodikk for kollektivtransport stå sentralt. Dette arbeidet utføres i nært samarbeid med fylkeskommunene.

Det vil ikke være unaturlig at en i forbindelse med en slik plan ser på bybanealternativet i Norges nest største by, Bergen. Utbygging av bybane er et hovedvirkemiddel i revitaliseringen av byer over hele verden. Fordelene ved bybanen er mange. Den er elektrisk og avgir ikke noen form for avgasser. Dagens teknologi har redusert støyen til et minimum. Det gjør at banen kan føres gjennom gater og byområder uten spesielle miljømessige ulemper. Bybanen kjører på egne traséer med forkjørrett i kryss og trange gater. På den måten oppnår bybanen høy hastighet i de ytre bysoner og tilstrekkelig grad av fremkommelighet gjennom de sentrale bydeler.

Bybanen i Bergen kan vanskelig realiseres uten statlige midler. Jeg mener at Samferdselsdepartementet bør

gi Vegdirektoratet i oppdrag, i samarbeid med Jernbanelinjen, å utarbeide et grunnlag for bybane i en handlingsplan, og da viser jeg til den økte satsingen på kollektivtransporten i storbyene som denne Regjeringen sier den ønsker. Skal Regjeringen følge dette opp, må det bevilges mer til kollektivtransport, ikke slik som nå, mindre.

Kjellaug Nakkim (H): I sin replikk til statsråden var representanten Røtvei opptatt av at hvis en brukte privat finansiering til bygging og drift av veiprosjekter, så lå det et krav om avkastning på kapitalen. Det representanten fullstendig overser, er at denne måten å bygge vei på kan være en mer effektiv måte å bygge på. Da vil man i hvert fall få bygd veien fortløpende og ikke være avhengig av Stortingets velvilje for å fullføre prosjektene på en effektiv og rasjonell måte. Jeg kan bruke et eksempel, og det finnes dessverre mange slike eksempler rundt om i Norges land.

På E6 i Østfold har man siden høsten 1993 bygd en tofelts riksvei med forbikjøringsfelt, dvs. trefelts vei med toplankryss, som er 11 km lang. Bare noen få kilometer av denne veien ble åpnet høsten 1996, resten vil stå ferdig i løpet av år 2000. 11 km på syv år! Slik utbygging er en skam. Og hvilken avkastning på kapitalen er det egentlig vi snakker om her? Dessuten snakker vi om en av hovedveiene ut av Norge. Det ligger som sagt død kapital for flerfoldige millioner. Andre land har forsøkt en slik utbygging med suksess. Og hvorfor ikke et prøveprosjekt også i Norge? Den ineffektive måten veibyggingen skjer på i dag, kan ikke fortsette. Utbyggingen av E6 og E18 egner seg for slike prøveprosjekt.

Det arbeides nå aktivt i Østfold for å forsere fram den såkalte Østfoldpakken, som innebærer en utbygging av E6 til firefelts motorvei og av E18. Fylkestinget vil behandle denne saken tidlig i februar 1999. Bompengeselskap blir opprettet i disse dager. Jeg vil da spørre statsråden om det er mulig å få behandlet denne saken så fort som mulig, slik at Stortinget kan ta standpunkt til dette før Stortinget går fra hverandre sommeren 1999. Det vil være av uvilkårlig stor betydning, spesielt for E6 som går gjennom hele fylket, og som, som sagt, er hovedveien ut av landet.

Til slutt vil jeg komme inn på det Stortinget vedtok i vår i forbindelse med grønne skatter, og mot Regjeringens vilje, nemlig at også ekspressbussene skulle få kompensasjon for bortfallet av avgiftsfritaket på diesel. Finanskomiteen fikk på forespørsel opplyst i brev fra finansministeren at denne kompensasjonen ville beløpe seg til 20 mill. kr. Motviljen mot å innføre ordningen var til stede ved at man tok i bruk argumentet om at dette blir så vanskelig å administrere, og man ville utsette hele ordningen. Jeg vil derfor spørre statsråden: Hvordan har statsråden tenkt at retningslinjene for denne kompensasjonsordningen skal utformes, og vil det med dette beløpet bli gitt full kompensasjon?

Gunnar Breimo (A): Jeg har bare lyst til å trekke fram ett enkelt prosjekt ved slutten av denne debatten, og det gjør jeg faktisk ikke primært for å sende en julehilsen

hjem. Jeg gjør det fordi det dreier seg om et prosjekt som kan ende opp som en skandale av dimensjoner, hvis ikke statsråden legger mer godvilje og gjennomslagskraft i arbeidet enn han har gjort hittil. Jeg snakker om Sundøybrua i Nordland, som Stortinget flere ganger har sagt skal bygges, og de partiene som nå danner regjering, har vært med på det. Stortinget har også sagt hvordan kostnadsdelingen mellom fylket og staten skal være. Det er nemlig snakk om et stort fylkesveianlegg.

Dessverre har vi siden regjeringsskiftet opplevd at prosjektet har blitt trenert av departementet. Jeg kan ikke se det på noen annen måte. Med den handlekraft vi er vant til fra tidligere politisk ledelse i dette departementet, hadde brua vært ferdig nå. På tross av klare signaler fra Stortinget driver departementet nå et utidig press mot fylkeskommunen om en annen kostnadsdeling enn forutsatt. Det var ikke en slik snuoperasjon velgerne på bl.a. Sundøya hadde forhåpninger om etter valgkampen i 1997. Sett på bakgrunn av milliardløftene er det direkte oppsiktsvekkende, ja helt utrolig, at Regjeringen ikke er i stand til å få fullført dette prosjektet til noen få titalls millioner. Jeg sier bevisst fullført, fordi veiframføringen til brustedet står ferdig, delvis finansiert av kommunen i tillegg til at de sentrale myndighetene ville stå ved sine løfter.

Denne saken handler imidlertid i dag om noe mer enn ei bru til et lite lokalsamfunn. Det handler om troverdigheten til hele det politiske miljøet, og det handler om å hindre at politikerforakten øker ved at vi direkte driver gjøn med folk. Regjeringspartiene fortsetter dessverre sin unnfalleshhet og legger opp til en fortsatt ørkenvandring som kan ende i et svarteperspill, med folket på Sundøya som de største taperne. Heldigvis sikret Arbeiderpartiet og Høyre fortsatt flertall for at løftene og forventningene skal innfris. Jeg håper inderlig at statsråden denne gangen vil følge opp det stortingsflertallet har sagt. I motsatt fall kan denne saken ende opp som en skamlett for oss alle. Nå vil sikkert byråkratiet – kanskje forhåpentligvis ikke statsråden – hevde at brua ikke er finansiert. Men det blir bare en unnskyldning – og en dårlig sådan. Fortsatt er fylkeskommunen villig til å inngå en forskutteringsavtale, slik Stortinget har gitt åpning for. Fullfinansiering kan da skje i år 2000. Jeg sier fritt etter salige Ibsen: Det er viljen som det gjelder, viljen frigjør eller feller.

Det er opp til dagens samferdselsminister å forhindre at tilførselsveiene til denne brua skal bli stående som monumenter over storsamfunnets svik overfor et lokalsamfunn som trodde på oss.

Hallgeir H. Langeland (SV): Me er inne i ei tid med lange tradisjonar. For ein del religiøse og for humanistar er dette ei ventetid – nokon ventar på julenissen, nokon på feiringa av Jesu fødsel, andre på at sola skal snu og at me kan gå lysare tider i møte, og andre igjen ventar på at Regjeringa skal gjennomføra vallovnadene sine og regjeringserklæringa si.

Eg sende ei helsing også i fjor på denne tida, og det vil bli ein tradisjon om ikkje Regjeringa nå følgjer opp sin eigen politikk på samferdselsområdet.

Eg vil minna sentrumsregjeringa om vallovnader og regjeringserklæringar når me i dag diskuterer Posten, vegar og jernbanen.

Det er eit par viktige ting eg hugsar spesielt. På Nord-Jæren, på Jærbanen, skulle me få to spor, og bybanen skulle prioriterast av Venstre, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti. Me er jo einige med SV i miljøpolitikken, sa dei. Det kan ikkje halda fram slik det gjer nå med Arbeidarpartiet, når dei samarbeider med Høgre og Framstegspartiet. Det blir ikkje mykje miljøpolitikk, sa dei til meg. Flott, tenkte eg og SV, då blir det satsing på miljøvenleg transport når me får ei ny regjering. Men kvar blir den satsinga av?

Og når det gjeld Posten: Magnhild Meltveit Kleppa og eg var heilt einige om at me måtte stoppa Arbeidarpartiet si rasering av posttilboda. Men kva skjer? Postkontor forsvinn og blir lagde ned i høgare tempo enn Arbeidarpartiet klarte. Og posttenestene i distrikta blir dårlegare eller forsvinn heilt.

Det var det motsette av det Senterpartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti sa i valkampen. Dei vallovnadene eg høyrde frå Gunnar Kvassheim, Magnhild Meltveit Kleppa og Einar Steensnæs om jernbane- og bybanesatsing, på rassikring og på Posten, er gløymde i dag.

Eg må derfor òg dette året helsa heim og seia til dei rogalendingane som trudde på vallovnadene, at òg i år må dei bruka jula til å fortelja sentrumskameratane om kva som står i deira eigne program. Dei hugsar det nemleg ikkje sjølve, så vidt eg kan sjå.

Juletida me er inne i, er som sagt ei ventetid. Men med denne regjeringa kan det verka som det er juletid heile året, kanskje i fire år.

Spørsmålet blir: Når skal me få sjå noko konkret til det evangeliet som står i Regjeringa si erklæring? Det blei ikkje i fjor, det blei ikkje dette året heller. Blir det nokon gong?

Statsråd Peter Angelsen: Vi har til behandling i dag en sak som gjelder overskridelser i lostjenesten. Representanten Steinar Bastesen tok spesielt opp i sitt innlegg et konkret eksempel på et fartøy som har grunnstøtt på norskekysten, og som ikke hadde fått den los det bad om.

Lostjenesten er en statlig serviceinstitusjon, kan man si, som arbeider i et marked hvor skipsfarten etterspør lostjenester. Dette markedet kan selvfølgelig variere i forhold til den skipstrafikk man totalt sett har over året. Etterspørselen varierer fra dag til dag, og varierer også fra region til region. Det er selvfølgelig ikke helt enkelt for Lostjenesten å ha en kapasitet som er tilpasset den daglige etterspørsel etter los, men lostjenestens hovedmål er at de skal være i stand til å gi tilbud om los når det fra fartøyet etterspørres los 24 timer før losen skal om bord. En større beredskap enn det vil selvfølgelig innebære en høyere kostnad, og dermed en høyere kostnad for skipsfarten gjennom gebyrene.

Vedkommende fartøy som Steinar Bastesen tok opp, var M/S «Rafnes», hvis det ikke er oppstått misforståelser, som gikk fra Leirpollen i Tana lastet med skifer. Fartøyet hadde los til Honningsvåg, hvor det gikk ut av los-

pliktig område. Det kom så inn ved Fugløya i Troms, og bad om – og fikk – los til Lødingen, hvor det skulle gå ut i farvann hvor det ikke er losplikt. Så ombestemte kapteinen seg og bad om los også fra Lødingen. Der hadde ikke lostjenesten los klar, så fartøyet ble bedt om å vente. Det hadde kapteinen ikke anledning til, så han valgte å gå videre uten los. Det som var forutsetningen, var at fartøyet da skulle seile utenfor norsk lospliktig område, men det valgte likevel å gå inne ved kysten. Kapteinen hadde ikke bedt om dispensasjon fra losplikten, og begikk dermed brudd på det regelverk vi har for losplikt. Jeg må derfor gi uttrykk for at Steinar Bastesens fremstilling av hendelsen, ikke er helt i overensstemmelse med den redegjørelse jeg har fått om saken.

Det er vel alltid slik at lostjenesten må vurdere ut fra de budsjettene de har å forholde seg til, hvor mye overtid som kan brukes. Og i dette spesielle tilfellet synes jeg ikke lostjenesten har opptrådt uakseptabelt. Det var fullt mulig for dette fartøyet å gå utenfor lospliktig område, så det er fartøyet som har gjort en feil i dette tilfellet.

Statsråd Odd Einar Dørum: Jeg skal kommentere enkelte spredte forhold fra debatten: Når det gjelder spørsmål tatt opp av representanten Nilsen, om krengetog, ser jeg at en setning i svar nr. 6 i forbindelse med St.prp. nr. 27 muligens kan misforstås, men ved hans spørsmål og mitt svar regner jeg saken som avklart.

Så er det tatt opp spørsmål om Posten. De 10 mill. kr som er kuttet i siste fase, gir ingen retning, like lite som at Arbeiderpartiet i fjor ikke kunne være med på regjeringens partienes påplussning på 30 mill. kr. Da var forslaget 550 mill. kr, det ble 580 mill. kr, så det gir ingen retning. Det gir kun den retning at vi i fellesskap, vi som står sammen om Regjeringens politikk, vil sikre de samfunnsplagte tjenestene og posttjenester i hele landet.

Jeg har fått enkelte spørsmål om Gamlebyen. Der er høringsfristen gått ut, og høringsuttalelsene kommer inn, og jeg vil holde meg orientert om dem og gjøre mitt til at det arbeidet som skjer, kvalitetssikres, slik at Stortinget får det faktagrunnlag som trengs.

Når det gjelder saken om Bjørvika, er det helt riktig at det pågår et veldig bra arbeid. Noe av det mest spennende er jo det som nå skjer mellom staten og Oslo kommune som grunneiere for å få fram verdier på dette området, gitt at man løfter i flokk. Det er antydnet beløp opp mot 1 milliard kr ved at man klarer å utnytte tomteområdene under en samordnet planlegging og i en helhetlig sammenheng. Det er løfterikt om dette kan skje, og jeg skjønner godt at representanten Nybakk og andre er opp-tatt av dette spørsmålet.

Flere har også vært innom kollektivtransporten. Når det gjelder bl.a. Groruddalen, som har vært et tema her og som er et av Norges mest trafikkbelastede dalfører, er jeg villig til å samarbeide med Oslo kommune for å finne fram til utradisjonelle spleiseordninger på bussruter på tvers av dalen for å avlaste det voldsomme trafikkpresset de har. Og etter budsjettbehandlingen i dag føler jeg at det er mulighet for å føre en slik dialog.

Representanten Nakkim stilte spørsmål om ekspressbussrutene og kompensasjon til dem. Det er tatt opp tidligere i debatten, og jeg finner ikke noe mer å tilføye om det.

Når det gjelder Østfold, har det aldri stått på Samferdselsdepartementet med hensyn til å få til et samarbeid om en Østfoldpakke. Der stiller vi opp og har gjennom hele det siste året hatt en dialog som vi holder tett og kraftig. Det skulle jo bare mangle når folk er konstruktive og prøver å finne løsninger!

Så til slutt om Sundøya: Jeg kan forstå hjertesukket, men det finnes mange prosjekter som er kommet i klemme mellom ulike epoker i vegpolitikken. Det som er mitt dilemma etter dagen i dag, er at det er bevilget 15 mill. kr, men ingen fullfinansiering. Men på bakgrunn av en eventuell reaksjon fra fylket og resten av komiteens merknader vil jeg jobbe for å se hvilken løsning vi kan finne.

Torny Pedersen (A): Litt om Posten og bekymringene når det gjelder den.

Posten sliter med servicen, og folk sliter med Posten. Fremdeles har vi en personalflukt fra etaten, og signalene om at man igjen låner omstillingsmidlene på 200 mill. kr, er dårlige signaler i en presset personalpolitikk.

Postkontoret som en viktig brikke i lokalmiljøet er borte, og omtalen som verdens beste postvesen er historie. Posten har vært gjennom kraftige omstruktureringer, og det er feil av Regjeringen å hevde at servicen er opprettholdt. Folk rundt omkring i det ganske land opplever daglig resultatet av Postens effektiviseringsprosesser, ikke minst med hensyn til det kjøret som har vært for at folk skal flytte postkassene til samlestativ, som folk må anskaffe selv – koste hva det koste vil. Vi vet at i årene 1995-97 ble to tredjedeler av landets postkontorer lagt ned, men dessverre stoppet det ikke der. I Nordland postdistrikt har de fått beskjed om en effektivisering som tilsvarer 53 færre stillinger i salgs- og distribusjonsnettet i 1999. Dette innebærer selvsagt ytterligere en forringelse av servicen. Her kan flere kontorer bli lagt ned, kontorer stengt på lørdager, post ikke omdelt på lørdager, åpningstider redusert, osv. Dette er resultatet av et effektiviseringskrav på 10 pst., som vil gjelde for hele landet.

Regjeringen har bedt om en totalvurdering av Posten Norge BA. Det kan bety at mens gresset gror, dør kua. Det tror jeg også vil skje når det gjelder servicekontorene. Skal man som man har håp om, få gjennomført dette med servicekontor, er tiden knapp. Snart har postnettet så store sprekker at Posten er uaktuell i et samarbeid med andre offentlige etater. Alt dette er et knusende nederlag for Distrikts-Norge, for da vil også de andre offentlige kontorene forsvinne fra distriktene.

Vi som er her, er eiere, og det er vi som kan gjøre noe med Postens tilhørighet i hele landet. Men med Høyre og Fremskrittspartiet i hovedsetet vil Posten gå mot en forvitring. Snart kan Posten bli gjort om til AS, og differensierte portoer bli en realitet. Dette må da være noe å tenke på for Senterpartiet, spesielt i Nordland. Der gikk

de ut og sa at de skulle åpne postkontorene igjen bare de fikk makta. Og for hele Regjeringen vil det også måtte være et distriktspolitisk nederlag.

Kirsti Kolle Grøndahl hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Sverre Myrli (A): I deler av Akershus og Hedmark er det – og har vært i lang tid – stor enighet om nødvendigheten av å få bygd ut en av landets stamvegruter, Rv 2 mellom E6 og svenskegrensa. Ikke minst har Høyres lokale representanter i sin kritikk av lokale arbeiderpartipolitikere etterlyst framdrift i saken. Det er derfor svært overraskende og skuffende at ikke engang Høyres medlemmer i samferdselskomiteen kunne bli med på det Arbeiderpartiet sier om å sørge for tilstrekkelig med planleggingsmidler til å videreføre planlegginga av Rv 2 i Nes, Sør-Odal og Kongsvinger, i tråd med opplegget i Norsk veg- og vegtrafikkplan.

At partier som hele tida har vært skeptiske, eller til og med vært mot vegutbygginga, ikke blir med på dette, er ingen overraskelse. Men som sagt: At det partiet som har etterlyst initiativ og framdrift fra andre partier, lokale representanter og sentrale representanter, ikke er med, er overraskende. Det er det allerede blitt lagt merke til lokalt. Det holder ikke med store ord i valgkampen og svulstige leserinnlegg og oppslag i lokalavisen. Det trengs også politisk vilje her i denne salen for å få gjennomført de prosjekter som en sjøl påpeker er viktig å få realisert.

Oddvard Nilsen (H): Til det siste innlegget vet jeg at det kommer et svar fra Høyre senere.

La meg først få lov til å uttrykke glede over det statsråden sa knyttet til krengetogsaken. Det var viktig for meg å få oppklart hva som lå i denne saken, og er det slik som det er fremstilt, har jeg ingen kommentarer til det. Det som er knyttet til overføringene fra 1997 til 1998, ligger i kontroll- og konstitusjonskomiteen, så det får sin behandling der.

Inge Myrvoll var innom meg i en replikk, og jeg fikk i grunnen ikke svart ham skikkelig. Det gikk på fordelingen når det gjelder flyprisen. Høyre har i gang et større arbeid knyttet til distriktspolitikk, og jeg kan love Inge Myrvoll at vi vil se på virkningen av midlene som er satt inn. Det kan utmerket godt tenkes, når vi på et senere tidspunkt kommer tilbake til dette og skal fordele dette med kjøp av tjenester og se på fordelingskostnader, at vi kanskje vil være enig med Inge Myrvoll i noe av det han var inne på.

Inger Lise Husøy var innom og sparket litt borti meg fordi jeg hadde sitert feil. Det har jeg ikke gjort. Hvis representanten Husøy ser etter og hører hva jeg sa, vil hun se at jeg kan stå inne for det. Det er faktisk et direkte sitat fra et brev fra departementet. Nå blir kanskje diskusjonen om prosenter på Raumabanens nattog litt bortkastet, for sannheten er at 10 pst. der muligens bare utgjør en håndfull passasjerer. I så måte er jeg enig i at det kanskje er litt misbruk av prosenter som sådanne.

Ranveig Frøiland var også innom og sparket i meg fordi jeg ikke stemte for en masse penger, i hvert fall 55 mill. kr, til Hordaland. Nei, jeg valgte, og det sa jeg i hovedinnlegget mitt, en annen vinkling på det. Jeg vet faktisk ikke hva disse 15 mill. kr til rassikring i Hardanger skulle gå til engang, for jeg tror at prosjektet koster ca. 40 mill. kr. Jeg er usikker på det, og mente faktisk og mener fortsatt at det var riktigere å gjøre det vi gjorde i komiteen, ta summen 150 mill. kr, legge den på statsrådens bord og si: Bruk disse pengene så fornuftig som du kan. Og det er jeg overbevist om også vil bli gjort. Dermed regner jeg med at man vil gjøre en totalvurdering og komme fram til hvordan man kan benytte pengene på en best mulig måte. Jeg vet at jeg derved ikke fikk sendt noen julehilsen hjem til Hordaland, men det får heller være. Som jeg sa i hovedinnlegget mitt: Kanskje Samferdsels-Norge har fått en større julepresang ved det.

Det er stort sett min oppsummering knyttet til det som har vært sagt. Det har vært en rimelig grei debatt. Et poeng som Arbeiderpartiet har forsøkt å selge, er at de har styrket samferdselssektoren knyttet til veisektoren med 260 mill. kr. Jeg påpeker at det har de ikke gjort. De har bare omprioritert penger innenfor samme sektor, og det blir det ingen styrking av. De eneste som har styrket veisektoren i denne saken, er faktisk de samarbeidende partier – sentrumspartiene sammen med Høyre og Fremskrittspartiet. Det er resultatet av det hele. Det er kommet en styrking når det gjelder investering på veisektoren. Det er jeg glad for, og det innkasserer jeg så gjerne – selv om summen var liten.

Inge Myrvoll (SV): Representanten Nilsen var inne på et poeng i sin avslutning: Arbeiderpartiet har bare om-disponert på vegsektoren. Det er derfor jeg subsidiært kan støtte deres forslag, for sentrum har, sammen med høyresida, svekket jernbanesektoren og storbyatsinga, som for meg er veldig viktig.

Men jeg er ikke helt fornøyd med representanten Nilsens svar til meg, for han sa han ville komme tilbake til dette etter å ha evaluert hvordan flytilbudene i distriktene fungerer. Poenget er jo at når anbudet går ut over nyttår, legges premissene for mange år framover. Hvis vi ikke i den anbudsutlysinga legger en premiss om reduserte priser, vil vi ikke få det. Derfor er det viktig nå å gi Regjeringa signal om at det ønskes som en premiss. Jeg ville vært villig til å diskutere om det skulle stått 30 pst., som er vårt forslag, eller en annen sats. Poenget er å få en retning som er riktig.

Jeg har heller ikke fått noe svar på hvorfor Høyre, som var sammen med oss om å kjempe for kapasitetsutvidelsen som nå kommer i Sogn og Fjordane og på Helgeland, aksepterer dobbel prisøkning for økt kapasitet – at ikke staten skal ta den regninga. Det er jeg meget misfornøyd med.

Jeg har også et spørsmål til Høyre – dette blir den rene spørretimen, bare at nå spør jeg stortingsrepresentanter og ikke statsråder – for det er litt uklart hva Høyre mener med full kompensasjon. Kan Høyre tenke seg å komme tilbake til denne saken dersom det viser seg at det som nå

ligger i bevilgningene, ikke er full kompensasjon når det gjelder autodieselavgift for rutebiler? Det vil jeg gjerne ha et svar på.

Da skal jeg gå videre til Venstre-representanten, som var inne på dette med rassikring og økninga der. Vi vet at når det gjelder Hardanger, som jeg syns er veldig spesielt, og hvor løftene har vært sterke, har man bare kommet med 20-25 pst. av de lovte midlene midt i perioden. Er Venstres representant fornøyd med det?

Så til representanten Sahl, hvis han er i salen. Nei, det er han ikke. Da går jeg videre.

Et spørsmål til sentrum: Nord-Norge har aldri fått så lite av vegmidlene, jeg tror etter krigen, som de får i år og neste år. Er dette distriktpolitikk? Er dere fornøyd med den profilen, eller kommer dette til å snu seg etter hvert? Der har vi ikke stort annet enn veiger, og det har gått rakt nedover. Arbeiderpartiet startet den prosessen, men dere har fortsatt den.

Så til Arbeiderpartiet og Senterpartiet: Hvorfor er ikke dere med på å se på prismekanismene på kortbanenettet? Det er jo ingen tvil om at de som har de største transportutgiftene i landet, er de som er nødt til å kombinere de to nettene. Det medfører enorme kostnader både for næringslivet, det offentlige og det private. Men dere vil ikke se på det i det hele tatt.

Presidenten: Presidenten vil gjerne bemerke at representanten Myrvoll burde være så rutinert i Stortinget at han visste at all tale skal rettes til presidenten.

Inge Myrvoll (SV): Ja, representanten Myrvoll er litt slurvete av og til. Beklager, president.

Bjørn Hernæs (H): Representanten Sverre Myrli er utstyrt med en eventyrlig freidighet. Riksvei 2 er en stamvei og en av landets aller viktigste mellomriksveier. Den har en standard som er enestående dårlig, uansett målestokk. Veien er så dårlig at den uten tvil er den viktigste enkeltfaktor når det gjelder å hindre vekst og utvikling i et næringsfattig distrikt.

Dette er langt på vei erkjent i Stortinget, og i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 har derfor veien fått en tilfredsstillende ramme. Stortinget sa imidlertid i innstillingen at veien skulle være et samarbeidsprosjekt mellom staten og brukerne, og foreskrev en kostnadsfordeling på 50 pst. på staten og 50 pst. på brukerne.

I meldingen står det:

«Departementet vil komme tilbake med bompengeproposisjon dersom det fattes nødvendige lokalpolitiske vedtak.»

Problemet er at de nødvendige lokalpolitiske vedtakene ikke fattes. Hele prosjektet treneres i prat, utredninger og ubeslutsomhet. Jeg er klar over at Stortinget forutsetter lokale vedtak, men hva gjør statsråden når arbeiderpartikommunene i regionen er handlingslammet i forhold til alt annet enn å snakke? Jeg håper statsråden vil klargjøre at han ikke kan sitte og se på en region som søker staten om omstillingsstatus, og med kommuner, arbeiderpartistyrte alle som en i tiår etter tiår, men med svak evne

til å stå på egne ben. Konferer dagens svartmaling av kommuneøkonomien i regionen. Vil statsråden vurdere en overstyring av en region som ikke oppfyller det kravet om lokale vedtak som vegmeldingen forutsatte, og som derfor ikke får realisert en helt nødvendig vei og derfor sakter akterut i samfunnsutviklingen og på det grunnlag ber staten om midler til støtte? Det vil jo være fullstendig meningsløst å bevilge mer planleggingsmidler til noe som er planlagt i 10 – med litt velvilje 15 år – og som kun roper etter én ting, nemlig at kommunene i regionen fastlegger: Hvor skal veien gå? Hvor skal bomstasjonen stå? Hvor mye skal det koste for brukerne? Man må få fattet disse vedtakene og sendt dem til Stortinget. Så står det i Stortingets egne dokumenter at da vil det komme en bompengeproposisjon, og da kan vi begynne å bygge. Det er ingen ting annet vi mangler i denne saken enn vedtak, først og fremst i Sør-Odal kommune og i Nes kommune. En av de kommunene har ikke engang begynt med de nødvendige lokale planleggingsarbeider. Og i Sverre Myrli's egen kommune har de lovt at planleggingsarbeidet skal være ferdig om et år eller to – og da blir det vel tre.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1 – 4.

(Votering, se side 983)

S a k n r . 5

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 – inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert (Innst. S. nr. 43 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:2 (1998-99))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre 10 minutter hver, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Tverrpolitisk Folkevalgte 5 minutter hver.

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

Eirin Faldet (A): Jeg kan glede presidenten og de andre medlemmene av Stortinget med at det skal gå relativt fort, for nå har jeg den glede å snakke særlig på vegne av Senterpartiet, men også på vegne av Venstre, Kristelig Folkeparti, Høyre og Arbeiderpartiet.

Det er fremsatt et Dokument nr. 8-forslag fra Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å bruke Fornebu som småflyplass, General Aviation-

trafikk, som det heter. Forslaget er nesten identisk med et tidligere forslag, Dokument nr. 8:21 for 1996-97, som også ble avvist.

Jeg har forståelsen for engasjementet, men vil vise til at det under debatten om den nye storflyplassen på Gardermoen ble understreket fra flertallet at det ikke var ønskelig med delt løsning mellom Fornebu og Gardermoen på bakgrunn av miljøaspektet – støy og forurensning. Der nest ble det pekt på at dersom det fremdeles skulle være flyplass på Fornebu etter at Gardermoen var tatt i bruk, ville det bety et samfunnsøkonomisk tap ved at deler av området ikke kunne tas i bruk til andre og mer samfunnsnyttige formål.

En småflyplass på Fornebu vil fortsatt få store konsekvenser i forhold til etterbruk, og medføre betydelige endringer så vel i overordnede planer som i detaljplaner.

Det kan selvsagt kritiseres at tilbudet til GA-trafikken og småflyeierne har tatt lang tid, men i dag har de aller fleste småflyeierne fått et tilbud.

Komiteen har mottatt et brev fra Samferdselsdepartementet der det bekreftes at Luftfartsverket har opplyst at etaten har løpende dialog med småflyeierne sine interesseorganisasjoner Norsk Aero Klubb og Norsk allmennflyforening, og at aktuelle nye tiltak på de enkelte flyplassene vil bli nærmere vurdert i samråd med disse.

Jeg har tillit til at dette ordner seg etter hvert, og det har også de øvrige partiene som jeg snakker på vegne av. Derfor vil jeg anbefale Stortinget å avvise forslaget.

Christopher Stensaker (Frp): Behovet for flyplass for allmennflyvirksomhet i Oslo-området har frem til i dag stort sett vært dekket med bruk av Fornebu, Gardermoen og Kjeller. Etter hvert som planene om ny hovedflyplass for Oslo har utviklet seg, har allmennflygingens behov hele tiden vært en del av planleggingen og lokalisert til Fornebu.

I forbindelse med fremleggelse av St.prp. nr. 90 for 1991-92 om utbygging av Gardermoen som hovedflyplass sier departementet at det er nødvendig å etablere en egen småflyplass for Oslo-området. Det settes av 50 mill. kr som ramme for statens engasjement.

Jeg kan med min beste vilje ikke se at dette er oppfylt. I den saken vi nå behandler om Fornebu, vil vi ved vår stemmegivning foreta en historisk avgjørelse, som når den er tatt, ikke lar seg omgjøre. Jeg er sikker på at hvis resultatet blir at rullebanen til milliarder av kroner på Fornebu blir ødelagt for all fremtid som småflyplass, vil våre etterkommere riste på hodet av de partier som medvirket til dette resultat. Hvis denne avgjørelse blir at Oslo mister sin småflyplass, vil dette ha like stor betydning som avgjørelsen om Gardermoen som hovedflyplass, bare med negativt fortegn overfor dem som har behov for en slik flyplass. Det vil være oppsiktsvekkende om Norge går motsatt vei i forhold til våre naboland som utbygger sine nærflyplasser og ikke legger dem ned. Jeg er overbevist om at småflytrafikk vil bli viktigere og viktigere i de kommende år, både når det gjelder tidsforbruk og uavhengighet av overbelastede veier, særlig for næringslivet. Oslo som landets hovedstad har behov for en flyplass i

kort avstand fra byen som kan benyttes av besøkende fly fra andre deler av landet og fra utlandet. I et moderne samfunn benyttes i stadig større grad småfly til egentransport ved tjenestereiser og i forbindelse med ferie og fritid.

Gardermoen kan ikke brukes som treningsflyplass og er heller ikke egnet til småflyplass, da rutetrafikken står fremst i køen ved tildeling av slot-tider. Småfly vil komme i annen rekke når det gjelder landing på Gardermoen, og i praksis betyr det at flyene blir sendt til venteposisjoner, benevnt som holding patterns, og med stor sannsynlighet blir liggende og vente i lang tid med påfølgende brennstoffforbruk. Man kan jo lure på om det er dette Luftfartsverket mener med akseptabel løsning – at man ligger så lang tid på venting over Gardermoen at man like gjerne kan lande på Notodden, for så å kjøre bil til Oslo. Om Rakkestad og Notodden føler seg bæret over å bli innlemmet i Oslo-området, vites ikke. Med den erfaring vi har etter åpningen av Gardermoen, har jeg ikke store forhåpninger om bedring for småflytrafikken. Det betyr at de som er brukere av småfly, mister både Fornebu og Gardermoen dersom ikke Fornebu kan brukes inn-til en akseptabel løsning er funnet.

Den løsning som Luftfartsverket skisserer, vil splitte det småflymiljøet som er opparbeidet gjennom år på Fornebu, og som er så viktig for rekrutteringen til flygeryrket. Det virker på meg som om Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet er under press fra de store flyselskapene, som er redd for en eventuell framtidig rute-trafikk på en fortsatt åpen flyplass på Fornebu og anser dette som en fare for deres eget trafikkgrunnlag på Gardermoen. Dette anser jeg som den eneste fornuftige grunnen til at sterke krefter så krampaktig holder på at Fornebu skal ødelegges som flyplass for all fremtid.

I vårt nærmeste naboland Sverige beholdt man Bromma da Arlanda ble bygd som hovedflyplass. Der foregår det nå følgende aktiviteter: skoleflyging, privatflyging, forretningsflyging, taxifyging og noe innenlands rute-flyging. Arlanda brukes til internasjonal trafikk og rutetrafikk. I løpet av de siste fire årene er det investert 100 mill. kr på Bromma. Dette viser hvor viktig man anser en GA-flyplass for å være i Sveriges hovedstad. For øvrig har taxi- og forretningsflygingen tatt seg kraftig opp den siste tiden, og ifølge det svenske luftfartsverket vil Bromma ikke stenge før det er bygd ny GA-flyplass i Stockholms umiddelbare nærhet. Hva som da er begrunnelsen for at en del av Fornebu ikke kan benyttes midlertidig av småfly, kan man bare spekulere over.

Det burde også være god distriktpolitikk at det er mulig for fly fra distriktene å ha tilfredsstillende landingsmuligheter i nærheten av landets hovedstad. Etter det jeg har erfart, er det brukt 12 mill. kr på Gardermoen av de 50 mill. kr som i sin tid ble avsatt til løsning av småflyproblemet, og 5 mill. kr på Notodden, uten at problemet er løst.

Dag Danielsen (Frp): Når Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og jeg har fremmet dette forslaget om å opprettholde en del av flyvirksomheten på Fornebu,

er det ut fra en erkjennelse av at det er behov for en GA-flyplass i Oslo-området. Det er behov for en flyplass med et samlet miljø, og det er behov for en GA-flyplass som har nærhet til byen. Dette mener Fremskrittspartiet er helt grunnleggende behov som det er nødvendig for Stortinget å ta hensyn til. Og vi vil da gjerne vise til flertallsmerknaden i innstillingen fra samferdselskomiteen til St.meld. nr. 38 for 1996-97 Norsk luftfartsplan 1998-2007, hvor man sa at man la vekt på at man skulle «tilby en akseptabel løsning for småflymiljøet i Oslo-området innen oktober 1998 da Fornebu flyplass legges ned».

Denne forutsetningen mener vi i Fremskrittspartiet ikke er fulgt opp. Det tilbudet som er lagt fram fra departementets side, hvor man splitter opp hele miljøet på en rekke flyplasser rundt om, kan på ingen måte sies å være en akseptabel løsning. Derfor mener vi det er nødvendig at man opprettholder allmennflygingen på Fornebu, slik at man har et politisk press for å sikre at man får et skikkelig tilbud for denne flygingen. Det kan vi ikke se at de andre partiene har vært med på på noen som helst måte, og de har således ikke vært med på å følge opp merknaden fra flertallet i samferdselskomiteen.

Jeg tar herved opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Dag Danielsen har tatt opp det forslag han har referert til.

Inge Myrvoll (SV): Spørsmålet om delt løsning er avgjort for mange år siden. Gardermoen er åpnet. Landingslysene på Fornebu er slokt. Jeg ser ingen grunn til å bruke mer tid på å bære havre til en død hest.

Statsråd Odd Einar Dørum: Jeg har i brev av 27. oktober 1998 til samferdselskomiteen uttalt meg om hva det ville innebære for utviklingen av hele Fornebu-området hvis en fortsatt skulle benytte deler av Fornebu som småflyplass.

Ved nærmere vurdering vil en flyplass på Fornebu gripe avgjørende inn i etterbruken av hele området. Det gjelder uansett om det dreier seg om en reserveflyplass som antydnet i forslaget i Dokument nr. 8:2, en flyplass som Fornebuaksjonen ser for seg med fortsatt bruk av hovedrullebanen og deler av ekspedisjonsbygget, eller en liten såkalt miljøsmåflyplass i en krok av Fornebu-området. Jeg er godt tilfreds med at et så stort flertall vil avvise forslaget om fortsatt flyaktivitet på Fornebu, og dermed har avvist et gjenoppstått Fornebu som flyplass i noen form.

I min uttalelse til samferdselskomiteen har jeg redegjort for situasjonen for småflybrukerne. Disse har hevdet at det ikke eksisterer noe tilfredsstillende alternativt tilbud til Fornebu, og rett nok har Fornebu for de småflyeiere som bor i nærheten, vært et godt tilbud som de har fått benytte svært rimelig. Videre har det vært hevdet at informasjonen og tilbudet om en såkalt GA-flyplass, General Aviation-flyplass, til erstatning for Fornebu og alternative baser for småfly, kom for sent. Tjenestene som tilbys, er hevdet å være for dyre.

Disse oppfatninger bør ikke få feste seg. Luftfartsverket har en offisiell kunngjøringstjeneste til store og små flyeiere, piloter og andre i fagmiljøet både nasjonalt og internasjonalt. Informasjon til fagmiljøet om stengning av Fornebu og åpning av Gardermoen har skjedd i felles meddelelser og til samme tidspunkt. Det har ikke vært noen forskjellsbehandling mellom store flyselskaper og småflyeiere med hensyn til informasjon om nedlegging av navigasjonsanlegg, ny luftromstruktur, slot-koordinering og åpning av en egen terminal for såkalt GA-trafikk i den gamle terminalen på vestsiden av lufthavnen på Gardermoen. Jeg nevner også samtidig utgivelse av kart for visuelle flyginger på Gardermoen for lette fly og for instrumentflyging. Den felles kunngjøring har vært nødvendig fordi småflytrafikken må inkluderes og ses i en større sammenheng flyoperativt.

Det er videre blitt hevdet at tilbudet om baseplass for småfly på andre eksisterende flyplasser enn Gardermoen kom sent. Først vil jeg nevne at det meg bekjent ikke noen gang etter at Stortinget behandlet St. prp. nr. 90 for 1991-92, fra ansvarlig politisk hold i departementet eller i Luftfartsverket har vært forespeilet småflyeierne at de skulle få bli værende på Fornebu. Alle større flyselskaper og operatører innså raskt realiteten i Stortingets vedtak og var selv deltakende i utviklingsprosessen.

Om tilbudet om baseplass på andre eksisterende flyplasser kom sent, skyldes ikke det manglende arbeid med saken – og i forhold til småflyeierne – fra Luftfartsverkets side, men kort og godt at det har vist seg uråd å finne en ny egnet flyplass med akseptable miljømessige virkninger innen Oslos umiddelbare nærhet. Og miljøproblemene var jo også en helt vesentlig grunn, ved siden av kapasitetsproblemene, til at flytrafikken måtte vekk fra Fornebu.

I arbeidet med å utvikle tilbudet på de eksisterende flyplasser, og i vurderingen av hva som er et akseptabelt tilbud, vil jeg som hittil forholde meg til Stortingets behandling av St. meld. nr. 38 for 1996-97 Norsk luftfartsplan 1998 – 2007. Det innebærer å tilrettelegge eksisterende fly- og landingsplasser. Hva som er akseptabelt og ikke akseptabelt, vil bli vurdert i forhold til planen.

Det er forutsatt at tiltak overfor småflytrafikken på Gardermoen og andre plasser skal finansieres innenfor rammen til Oslo Lufthavn AS med inntil 50 mill. 1992-kroner. Luftfartsverket har, som nevnt i min uttalelse til komiteen, opplyst at det til tiltakene hittil, inklusiv tiltakene på Gardermoen, er benyttet eller gitt tilsagn om 32 mill. kr. Selv om det er flytrafikanter på Gardermoen som således betaler disse tiltak, for å unngå at småflytrafikken legger beslag på viktig og kostbar kapasitet på hovedflyplassen for den vanlige flytrafikanter, vil jeg nevne at disse midler er samfunnets ressurser, og at de må prioriteres innenfor denne synsvinkel.

Jeg vil i det videre arbeid med tilretteleggingen for småflytrafikken følge nøye med i sjøflyaktiviteten i indre Oslofjord. Luftfartsverket har trukket den konklusjon at sjøflyene rundt Fornebu kan videreføre sin virksomhet inntil eventuelle reguleringsmessige endringer tilsier at flytting blir påkrevd. Det vil imidlertid bli forutsatt at

brukerne innhenter tillatelser og innretter seg etter de retningslinjer som til enhver tid gjelder i henhold til luftfartsloven.

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

Christopher Stensaker (Frp): Jeg merket meg det statsråden sa, men jeg er ikke fornøyd med innholdet, som han sikkert skjønner.

Jeg er klar over at de fleste ønsker seg en nærflyplass, men helst ikke der de bor, da er det bedre at den ligger hos naboen. Sånn er det, og sånn vil det alltid være. Men her er det den politiske styringen må komme inn. Man må se helheten og den samfunnsmessige nytten av en flyplass på Fornebu, og etter min mening vil den være større enn med millionærvillaer på flystripa. Jeg har ingen tro på at det legges ut tomter for vanlige lommebøker i området. Jeg vil også tro at økt bosetting i området vil skape økt trafikk på en allerede overbelastet veistrekning. Det er vel heller tvilsomt om det hadde blitt noen hovedflyplass på Gardermoen om kommunen og beboerne skulle hatt bestemmelsesrett, men plasseringen viser at det er mulig å legge en flyplass der man finner det best bare viljen er til stede. En vesentlig fordel med å opprettholde Fornebu for GA-trafikk er at den infrastrukturen som ikke allerede er ødelagt, finnes der, og at en slik trafikk vil kunne bli et positivt bidrag til fremtidige etableringer i tillegg til å gi rom for dagens og morgendagens GA-trafikk. Det må også påpekes viktigheten av en slik flyplass i en krisesituasjon, ved nødlanding og til taxi- og fotoflyging.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 1009)

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

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 14 forslag. Det er:

- forslag nr. 1, fra Karl Eirik Schjøtt-Pedersen på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 2 og 10, fra Thore Aksel Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3 og 11, fra Oddvard Nilsen på vegne av Høyre
- forslagene nr. 4, 12, 13 og 14, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 5, fra Karl Eirik Schjøtt-Pedersen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 6 – 9, fra Oddvard Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

Presidenten vil foreslå at det først votes over de mindretallsforslag som er uavhengig av budsjettammen, deretter over mindretallsforslagene nr. 2, 3 og 4 under rammeområde 18, så alternativt mellom innstillingens

rammeområde 18 og forslag nr. 1 fra Arbeiderpartiet og til slutt over innstillingens romertall IX.

Ingen innvendinger er kommet, og slik vil det bli gått fram.

Det åpnes for stemmeforklaring.

Inge Myrvoll (SV): Ut fra signaler jeg har fått i salen, ber jeg om at det blir votert separat over forslag nr. 12. Forslag nr. 13 og 14 kan tas sammen.

Når jeg først er her oppe, vil jeg be SVs gruppe selv sagt stemme for de forslag der vi er forslagsstiller. Men når vårt budsjettforslag faller, må jeg med litt tungt hjerte anbefale gruppa å stemme for Arbeiderpartiets forslag, for det er litt mindre dårlig enn det som er alternativet.

Presidenten: Da er vi klare for votering, og det vote- res først over forslag nr. 12, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med ny an- budsperiode for kjøp av flyrutetjenester at det skal ligge som premiss for anbyder en prisreduksjon på 30 pst. i tillegg til tilstrekkelig frekvens, setekapasitet etc.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 7 stem- mer ikke bifalt.

Presidenten: Det voterer så over forslagene nr. 13 og 14, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge til offentlig kjøp, og beregne kostnader for prisreduksjoner fra 10 pst. til 50 pst. ut fra dagens frekvens og kapasitet.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget forutsetter at NSB BA og Jernbanever- ket blir ledet av den samme administrerende direktør og at de samme personer sitter i styret for henholdsvis NSB BA og Jernbaneverket, slik som forutsatt av ko- miteen i Innst. S. nr. 31 (1996-97).»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Det voterer over forslag nr. 11, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om at riksvegferjene blir presentert som egen budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 90 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.09.18)

Presidenten: Det voterer over forslag nr. 10, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at all tilskuddsberettiget bussdrift settes ut på anbud.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.09.39)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 6 – 9, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for fri adgang til å etablere ekspressbuss.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å presentere veg- trafikktilsynet som egen resultatenhet og budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å omdanne NSB BA til aksjeselskap.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å endre de bestem- melsene som pålegger fylkeskommunene å innløse driftsmiddel for ruter som blir lagt ut på anbud.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 74 mot 30 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.09.57)

Presidenten: Forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering:

«Stortinget ber Regjeringen om i statsbudsjettet for 2000 å foreslå sluttbevilgning til tiltak for restrukture- ring i Posten Norge BA i tråd med forutsetningene fra flertallet i Stortingets samferdselskomité i Budsjett- innst. S. nr. 13 (1998-99).»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstre- parti ble med 60 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.10.16)

Presidenten: Vi går så til forslagene under rammeom- råde 18.

Det voterer først over forslag nr. 4, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

(Presidenten)

«I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	78 900 000	
47		Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
70		Tilskudd Redningselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	150 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
70		Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
72		Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
70		Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
71		Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	40 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60 v</i>	282 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., kan overføres, kan nyttes under post 30	5 270 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, kan overføres	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, kan overføres, kan nyttes under post 23	3 873 000 000	
	31	Tilskudd til rassikring, kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60	132 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, kan overføres	278 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser	20 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30	2 249 000 000	
	30	Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23	1 410 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., kan overføres	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, kan overføres	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	-44 000 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 725 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		1 901 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap 1060 post 01	Kap 4060, postene 01 og 07
	Kap 4064, post 07
	Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
- Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og

anlegg, begrenset til 100 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.

- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir driftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner

- utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
 3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
 4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og

- post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
 3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 3, fra Høyre. Forslaget lyder:

«I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	73 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningssekskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	136 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	43 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner ..	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	40 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	271 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> ..	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 420 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 078 100 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	118 500 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	237 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	400 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 214 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 299 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Betaling for persontransporttjenester	930 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	520 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-4 250 170 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
		6 Avskrivninger	2 595 600 000	
		7 Renter av statens kapital	41 100 000	
		8 Til investeringsformål	353 720 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 745 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	76 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		1 921 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap 1060 post 01	Kap 4060, postene 01 og 07
	Kap 4064, post 07
	Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - a) Avvike sitt driftsbudsjett.
 - b) Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
2. Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
3. Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
5. Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
6. Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riks-

vegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.10.43)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«I.
På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r			
1060	Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1 Driftsutgifter	69 900 000	
	47 Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70 Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064	Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30 Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	130 000 000	
	33 Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	40 000 000	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	18 000 000	
1065	Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1 Driftsutgifter	180 600 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066	Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1 Driftsutgifter	313 500 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067	Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1 Driftsutgifter	26 150 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070	Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1 Driftsutgifter	24 460 000	
	70 Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72 Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1 Driftsutgifter	77 700 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner ..	12 100 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301	Forskning og utvikling m.v.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	7 800 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	26 200 000	
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
1310	Flytransport		
	70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	263 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70....</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 620 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 957 500 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	307 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	120 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 964 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 199 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	860 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	400 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-4 250 170 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
		6 Avskrivninger	2 595 600 000	
		7 Renter av statens kapital	41 100 000	
		8 Til investeringsformål	353 720 000	-44 000 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 745 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	76 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		1 921 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap 1060 post 01	Kap 4060, postene 01 og 07 Kap 4064, post 07 Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
- Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill kroner. Tids-

punkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.

- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende mer-

inntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.

4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inn-

tekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.

3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.11.00)

Komiteen hadde innstillet:

A. Rammeområde 18

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	78 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	130 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Lorán C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner ..	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	35 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	271 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan over- føres, kan nyttes under kap. 1310 post 70....</i>	27 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 372 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 053 000 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	225 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser	20 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 229 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 319 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	570 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 725 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		1 901 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap 1060 post 01	Kap 4060, postene 01 og 07
	Kap 4064, post 07
	Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - a) Avvike sitt driftsbudsjett.
 - b) Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
2. Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
3. Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner ut over gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
5. Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
6. Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.

2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

Presidenten: Det vil bli votert alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, som lyder:

«I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	74 600 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	140 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	27 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	49 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	33 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	274 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 160 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 183 000 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	237 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	400 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 249 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 349 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	-44 000 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	646 200 000	
		Totale utgifter		17 725 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		1 901 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 mot tilsvarende

merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap 1060 post 01	Kap 4060, postene 01 og 07
	Kap 4064, post 07
	Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
- Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.

- Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Fly-

plassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.
Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.
Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.

3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.
Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

IX.

Økningen under kap. 1064 Havnetjenesten og kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer, fordeles i samsvar med Arbeiderpartiets merknader i innstillingen.»

Presidenten gjør oppmerksom på at romertall IX hører inn under rammeområdet i forslaget fra Arbeiderpartiet.

Fremskrittspartiet og Høyre har varslet at de støtter komiteens innstilling subsidiært. Sosialistisk Venstreparti vil støtte forslaget fra Arbeiderpartiet subsidiært.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet bifaltes innstillingen med 59 mot 45 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.11.52)

Videre var innstillet:

B. Andre forslag

IX.

Stortinget ber Regjeringen i revidert budsjett våren 1999 legge fram forslag om fordeling av kap. 1064 Havnetjenester post 30 Fiskerihavneanlegg, i to poster, én for investeringer og én for drift- og vedlikehold.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

I.

På statsbudsjettet for 1998 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
------	------	--------	--------

U t g i f t e r :

1066	01	Lostjenesten	
		Driftsutgifter, ø k e s med	34 000 000
		fra 276 520 000 kroner til 310 520 000 kroner	

Kap.	Post	Formål	Kroner
1067		Trafikksentraler	
	01	Driftsutgifter, r e d u s e r e s med	2 969 000
		fra 25 395 000 kroner til 22 426 000 kroner	
	21	Spesielle driftsutgifter, r e d u s e r e s med	2 471 000
		fra 2 615 000 kroner til 144 000 kroner	
I n n t e k t e r :			
4066		Lostjenesten	
	01	Losgebyr, ø k e s med	4 000 000
		fra 294 025 000 kroner til 298 025 000 kroner	
	07	Refusjoner, ø k e s med	2 500 000
		fra 10 000 kroner til 2 510 000 kroner	
4067		Trafikksentraler	
	04	Sikkerhetsavgift trafikksentral Oslofjorden, r e d u s e r e s med	5 440 000
		fra 5 440 000 kroner til 0 kroner	

II.

Stortinget samtykker i at losgebyret i 1998-2001 skal dekke 100 pst. av utgiftene ved lostjenesten.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

I.

På statsbudsjettet for 1998 vert gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
4065		Fyrtjenesten	
	02	Alminnelig kystgebyr, ø k e s m e d	1 000 000
		fra 57 483 000 kroner til 58 483 000 kroner	
4066		Lostjenesten	
	01	Losgebyr, ø k e s m e d	6 380 000
		fra 298 025 000 kroner til 304 405 000 kroner	
4067		Trafikksentraler	
	01	Sikkerhetsavgift Grenland, økes med	100 000
		fra 5 555 000 kroner til 5 655 000 kroner	
	02	Sikkerhetsavgift Sture/Mongstad, økes med	86 000
		fra 4 729 000 kroner til 4 815 000 kroner	

II.

Stortinget samtykker i at kap. 1064 post 24 Redskapsforvaltningen får tilføyd stikkordene *kan overføres, kan nyttes under postene 30, 33 og 60*. Videre at postene 30, 33 og 60 får tilføyd post 24 under stikkordet *kan nyttes under*.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet:

I.

På statsbudsjettet for 1998 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
1301		Forskning og utvikling m.v.	
	51	Transportforskning, blir a u k a med frå kr 13 900 000 til kr 18 900 000	5 000 000
	52	Telekommunikasjonsforskning, blir a u k a med frå kr 23 400 000 til kr 29 400 000	6 000 000
	70	Tilskot til rasjonell og miljøvenleg transport, <i>kan overførast</i> , blir r e d u s e r t med frå kr 27 200 000 til kr 22 200 000	5 000 000
1310		Flytransport	
	70	Godtgjersle for innanlandske flyruter, <i>kan nyttast under kap.</i> <i>1311 post 60</i> , blir a u k a med frå kr 246 800 000 til kr 249 100 000	2 300 000
1311		Tilskot til regionale flyplassar	
	70	Overføring til Luftfartsverket, blir r e d u s e r t med frå kr 99 100 000 til kr 96 800 000	2 300 000
1312		Oslo Lufthavn AS	
	90	Lån til Oslo Lufthavn AS blir r e d u s e r t med frå kr 2 420 000 000 til kr 2 000 000 000	420 000 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 30</i> , blir a u k a med frå kr 5 187 300 000 til kr 5 190 400 000	3 100 000
1350		Jernbaneanverket (jf. kap. 4350)	
	70 (ny)	Tilbakebetaling til Telenor AS blir l ø y v t med frå kr 208 000 000 til kr 208 000 000	208 000 000
I n n t e k t e r :			
4350		Jernbaneanverket (jf. kap. 1350)	
	04(ny)	Leigeinntekter blir l ø y v t med frå kr 27 000 000 til kr 27 000 000	27 000 000
5611		Renter av lån til NSB BA	
	80	Renter, blir r e d u s e r t med frå kr 98 400 000 til kr 95 557 000	2 843 000

II.

Stortinget samtykker i at:

- Skedsmo kommune får høve til å forskotere 22 mill. kroner til prosjektet rv 159 Knatten – Lørdagsrud – Vigernes x rv 22 i 1998 og 1999, mot refusjon av 15 mill. kroner i 1999 og 7 mill. kroner i 2002, utan kompensasjon for renter og prisstigning.
- Drammen kommune får høve til å forskotere 41,5 mill. kroner til rv 283, bygging av undergang under jernbanen på Grønland, mot refusjon, utan kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstidspunktet skal fastsetjast i samband med revisjon av Nasjonal transportplan 2002-2011 og påfølgjande handlingsprogram.
Fitjar kommune får høve til å forskotere 12 mill. kroner til utbetring og trafikksikring av rv 545 mellom Sandvikvåg og Svartasmoget, mot refusjon, utan kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstidspunktet skal fastsetjast i samband med revisjon av Nasjonal transportplan 2002-2011 og påfølgjande handlingsprogram.

- Stikkordet «kan nyttast under post 23» kan leggjast til kap. 1350, post 30 Investeringar i lina, kan overførast.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Dag Danielsen på vegne av Fremskrittspartiet satt fram det forslag som er inntatt i innstillingen. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass (GA-trafikk) inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert.»

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:2 (1998-99) – Forslag fra stortingsrepresentantene Christopher Stensaker, Thore Aksel Nistad og Dag Danielsen om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass

(General Aviation-trafikk) også etter 7. oktober 1998 kl. 2200 – inntil annen akseptabel løsning til småflyplass for Oslo-området er realisert – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes komiteens inn-

stilling med 84 mot 18 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 16.14.06)

S a k n r . 6

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 16.15.
