Møte tirsdag den 7. desember kl. 10

President: Jørgen Kosmo

Dagsorden (nr. 25):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2005, kapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet (rammeområde 18), og forslag frå stortingsrepresentantane Åslaug Haga og Jorunn Ringstad
   (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005) og Dokument nr. 8:1 (2004-2005))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Oddbjørg Ausdal Starrfelt, Sigrun Eng, Sylvia Brustad og Signe Øye om å opprettholde jernbanetilbudet Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København på nåværende nivå og å utrede forslag til varig drift i et samarbeid mellom Norge og Sverige
   (Innst. S. nr. 62 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:15 (2004-2005))
3. Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.m. for 2004 på Samferdselsdepartementets område
   (Innst. S. nr. 67 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 11 (2004-2005))
4. Innstilling frå samferdselskomiteen om endringar av løyvingar i 2004 på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område
   (Innst. S. nr. 68 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 28 (2004-2005) kap. 1062 og 4062)
5. Referat

Presidenten: Representanten Karin Andersen vil framsette et privat forslag.

Karin Andersen (SV) [10:01:13]: På vegne av representanten May Hansen og meg sjøl vil jeg sette fram forslag om dekning av utgifter til kommunale tjenester til kvinner på flukt fra tvangsekteskap og som oppholder seg på krisesenter i annen kommune enn oppholdskommunen.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2005, kapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet (rammeområde 18), og forslag frå stortingsrepresentantane Åslaug Haga og Jorunn Ringstad (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005) og Dokument nr. 8:1 (2004-2005))

Sak nr. 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Oddbjørg Ausdal Starrfelt, Sigrun Eng, Sylvia Brustad og Signe Øye om å opprettholde jernbanetilbudet Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København på nåværende nivå og å utrede forslag til varig drift i et samarbeid mellom Norge og Sverige (Innst. S. nr. 62 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:15 (2004-2005))

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

Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti 20 minutter hver, Senterpartiet 10 minutter, Venstre og Kystpartiet 5 minutter hver.

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

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

– Det anses vedtatt.

Petter Løvik (H) [10:03:46] (leiar i komiteen): Det budsjettet vi skal vedta seinare i dag, er det fjerde budsjettet i denne perioden. Det er ei mellombels avslutning av ein samferdselsrevolusjon som vi har gjennomført med dette budsjettet og dei tre føregåande budsjetta.

Sjølv i ein situasjon der vi har vore nøydde til å ha stramme statsbudsjett for å rette opp igjen økonomien i landet, for å gjere det mogleg å få til næringsutvikling og sikre arbeidsplassar, har vi funne rom for ein betydeleg auke i løyvingane til samferdsel i desse fire åra. Vi har m.a. tredobla løyvingane til Avinor, til støtte for dei regionale flyplassane. Vi har årleg kutta milliardbeløp når det gjeld den avgifta som staten tidlegare har teke av flypassasjerane, for å få ned flyprisane. Vi har auka løyvingane til riksvegar med godt over 20 pst., reelt sett, bortimot 2,5 milliardar kr i løpet av denne fireårsperioden, med svært sterk vekt på drift og vedlikehald, men det har òg vore ein sterk auke når det gjeld investeringar. Vi har auka løyvingane til norsk jernbane med bortimot 20 pst., vi har fått ein sterk auke når det gjeld kjøp av tenester frå NSB, men også drift, investeringar og vedlikehald på området til Jernbaneverket har fått ein kraftig auke.

Svært mange har sagt at dei vil auke løyvingane, at dei vil ta eit krafttak for norsk samferdsel. Denne regjeringa og dette regjeringsfleirtalet har vist at vi er villige til å gjere dette, og at vi klarer å få gjennomført det. Det er eg veldig stolt av som komiteleiar og som representant for regjeringspartia.

Men eg er endå meir stolt av den jobben vi no har gjort for å få ei heilt nødvendig omstilling i norsk samferdselssektor. Den jobben som vi begynte på, som vi vedtok rammene for hausten 2001, har vi no kome eit

svært langt stykke med. Vi har fått skilt ut forvaltingsdelen i Vegvesenet, altså dei som sit med ansvaret, og som har anledning til å styre arbeidet, frå den utførande delen, i eit eige selskap – Mesta. Vi har fått fristilt fleire andre bedrifter ved at dei er blitt AS, framleis under statleg kontroll. Dette er heilt nødvendig for å få meir ut av pengane, for å få meir samferdsel igjen for dei kronene vi nyttar på desse viktige områda.

Det som nok har skapt den største diskusjonen dei siste dagane, er det vi no gjennomfører på jernbanesektoren, som vi tidligare har gjort på vegsektoren og på andre område. Sidan det har vore ein god del desinformasjon og ein god del misforståingar når det gjeld kva dette vil bety, vil eg gå litt nærare inn på det.

Det vi no gjer på jernbanesektoren, er tre ting. Det eine, som eg var inne på tidlegare i innlegget, er å auke løyvingane, altså at vi no satsar betydeleg meir enn nokon gong før på jernbane, dersom vi ser bort frå akkurat det som skjedde under den ekstraordinære oppbygginga av Gardermobanen. Det er det eine. Det andre er ei heilt nødvendig styrking av staten si rolle som eigar, staten si rolle som kontrollør, som inspektør, som garantist for tryggleiken i norsk jernbane, ved å skilje ut den delen som har med ansvar, med forvaltning, med tryggleik, å gjere, frå den delen som går på den utførande produksjonen. Vi sikrar oss at dei som utfører arbeidet, blir kontrollerte av andre enn seg sjølve. Det tredje er den delen som går på at produksjonen, altså det som skjer av vanlig produksjon ute, blir konkurranseutsett for å prøve å få meir ut av dei midlane vi bruker.

Norsk jernbane har vore forsømt i fleire tiår, og det lyftet vi no tek med omsyn til både løyvingar og omorganisering, vil styrkje tryggleiken, det vil gi oss ei betre jernbane, og det vil gi kundane våre – dei som er passasjerar – eit betydeleg betre tilbod på sikt. Erfaringane frå land det er rimeleg å samanlikne med – Sverige og Danmark – viser også at det er gevinstar å hente, det er mogleg å få meir jernbane ut. Så det er ikkje, som det har blitt hevda frå enkelte hald, snakk om ein sparekampanje. Det er auka løyvingar kopla med omorganisering.

Så blir det frå jernbanehald, m.a. frå Norsk Jernbaneforbund, hevda at dei ikkje er redde for konkurranse. Nei, vi er ikkje redde for konkurranse, seier forbundssekretæren i dag i Politisk kvarter, men vi får ikkje lov til å vere med og konkurrere! Det er fullstendig feil. Heile poenget med den omstillinga vi no har, er at BaneService skal få lov til å konkurrere med andre, og BaneService skal sjølvsagt ta opp i seg dei delane av Jernbaneverket som har med den reine produksjonen å gjere. Sjølvsagt er det slik, som det er i Statens vegvesen, at Statens vegvesen ikkje kan gå ut og konkurrere med Mesta, og at heller ikkje Jernbaneverket kan gå ut og konkurrere med BaneService, men det er fullt mogleg, slik det tidlegare har vore i Jernbaneverket, å konkurrere med andre aktørar som kjem inn. Eg er sikker på at også denne omstillinga vil tene kundane, passasjerane, i det lange løp. Eg er sikker på at det er så mange gode krefter i Jernbaneverket og i BaneService i dag at vi vil få ei betre løysing. Eg er også nokså sikker på at skulle det bli eit regjeringsskifte – eg håper det aldri går slik, men det kan skje – trur eg ikkje nokon vil reversere dette, når vi har teke bråket med å omstille på dette området.

Lat meg til slutt nemne éin ting til. For svært mange av oss som bur på kysten, er ferjene ein veldig viktig del av riksvegsambandet. Det vi gjer i dag – eit historisk vedtak, som det dessverre ikkje er full semje om, men som det er eit klart fleirtal for – er at vi gjer kyststamvegen døgnopen ved at dei to strekningane som står igjen utan nattferje, får midlar til nattferje frå 1. januar 2005. For mange vil dette vere ein detalj, og det er ikkje dei heilt store pengane, men det betyr i praksis at delar av kysten vår no ikkje lenger har nattestengt. Vi får opningstider som både næringslivet og innbyggjarane i desse lokalsamfunna og langs heile kysten vil ha stor glede av. At vi dessutan set inn ressursar for å betre regulariteten for å hindre at det står igjen altfor mange bilar i to viktige ferjesamband i Rogaland, er med på å utfylle dette biletet. For oss er ikkje riksvegar berre vegane, men også dei ferjestrekningane som bind desse saman.

Alt i alt er dette eit historisk budsjett. Vi får fleirtal. Eg vil takke Framstegspartiet for konstruktiv støtte i dette arbeidet, og eg er overtydd om at det lyftet vi tek når det gjeld løyvingar, og dei omstillingane vi gjer, vil gagne norske innbyggjarar i mange, mange år framover.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [10:12:51]: Jeg syns kanskje regjeringspartiene er raskt ute med suksesshistoriene sine med hensyn til hva man har oppnådd gjennom disse omorganiseringene som har funnet sted. Nå kommer det jo etter hvert andre rapporter, som forteller om samfunnskostnader langt utover hva man mener man har spart ved selve omorganiseringen – kostnader som forteller om en brutalisering av arbeidslivet som jeg ville trodd ingen egentlig ville være interessert i å få i et velferdsland som Norge. Men jeg tar til orientering at regjeringspartiene ikke syns dette er et sentralt tema.

Mitt spørsmål går imidlertid på: Er det representanten Løviks oppfatning at det er en usunn kameraderikultur som står i veien for bedre økonomistyring og sikkerhetsarbeid innenfor Jernbaneverket?

Petter Løvik (H) [10:13:58]: Først til det med kostnader. Ja, det er kostnader med omstillinga, og dei tek vi svært alvorleg, også i regjeringspartia. Og vi er klar over at på kort sikt er kostnadene større enn innsparingane og forbetringane. Men i f.eks. Vegvesenet no, begynner vi allereie å sjå at innsparingane, forbetringane på vegnettet, er større enn kostnadene. Vi har betalt oss ut av dei problema vi har hatt med dei som ikkje har fått seg nytt arbeid, og eg er sikker på at vi på ein skikkeleg måte har klart å behandle dei som har vore tilsette, f.eks. i Vegvesenet, på ein god måte. Vi har vore svært opptekne av at det skal skje, fordi staten som arbeidsgivar har eit spesielt ansvar.

Når det gjeld dette som representanten kalla kameraderi, ser eg absolutt ingen grunn til å bruke slike ord, men det er mi klare oppfatning at det å skilje dei som be-

(Løvik)
stemmer, dei som kontrollerer, frå dei som gjer arbeidet, er veldig sunt.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:15:20]: Vi har et veinett i dette landet som fører til store ulykkesbelastninger for befolkningen, og som fører til forsinkelser for næringslivet. Vi har i tillegg sett at det har vært mange ras denne høsten som har ført til tragiske dødsfall. Vi har også sett at tunnelene i dette landet har for lav høyde, slik at mye av tungtransporten må kjøre omveier. Dette koster næringslivet store summer, og det koster selvfølgelig også befolkningen store summer

Heldigvis klarte Fremskrittspartiet i forhandlingene å få 350 mill. kr ekstra til dette arbeidet, noe som er med på å løse noen av problemene. Det er selvfølgelig altfor lite. Mitt spørsmål er om Løvik ser de utfordringene vi har i framtiden, og om han vil være med på å løfte bevilgningene videre.

Petter Løvik (H) [10:16:35]: Svaret er ja. Her er det enormt mykje større utfordringar enn dei vi har klart å løyse hittil, men vi er på veg. Ein svensk politikar sa ein gong om resultata av åra sine i regjering at «vi är stolta, men inte nöjda». Eg synest det karakteriserer litt av det som vi føler. Vi har klart å snu ein fallande trend, f.eks. i veginvesteringane, som har vart i ti år. Vi har snudd han og fått ein kraftig auke. Det står veldig mykje igjen før vi har fått fullført dette arbeidet. Det vil ta fleire tiår å rette opp dei forsømmingane som har skjedd over fleire tiår på norsk vegnett. Vi håper at vi også i neste periode kan vere i ein liknande situasjon, der Framstegspartiet kan støtte ei sentrum-høgre-regjering i å få auka desse løyvingane vidare. Det er den utfordringa vi har felles, og så får vi slåst om veljarane.

Heidi Sørensen (SV) [10:17:47]: La meg først si at jeg er litt overrasket over at komiteens leder omtaler BaneService AS som et selskap som står for drift og vedlikehold av norsk jernbane. Det er ikke tilfellet. Det står heller ingenting i de papirene vi har fått, om at det skal være den framtidige statlige drifts- og vedlikeholdsdivisjonen for jernbanen.

Men til spørsmålet: I høst har vi opplevd en situasjon i norsk luftfart som jeg tror ingen tør å være stolt av. Vi har store omstillingsproblemer i Avinor – og vi vet det kan gå på sikkerheten løs. Vi har økt konkurranse, og vi har store vanskeligheter i Luftfartstilsynet. Selv representanter fra regjeringspartiene har innrømmet at det har vært uheldig at alle disse omstillingene skjer samtidig. Nå vil Regjeringen gjenta suksessen, men denne gangen med jernbanen. Vi skal ha konkurranse om sporet og store omstillinger i Jernbaneverket samtidig. Kan komiteens leder forklare meg: Har han ikke lært noe av det som har skjedd i luftfarten i dag?

Petter Løvik (H) [10:19:05]: For å fortsetje med det som representanten Heidi Sørensen sa til slutt: Vi skal ikkje gå raskare fram enn det som er fullt forsvarleg, når det gjeld omstilling i norsk jernbane. Vi skal hugse at prinsippvedtaket om dette faktisk blei gjort hausten 2001, og det skal gjennomførast fullt ut frå 1. januar 2009. Det er altså gjennom ein sjuårsperiode denne omstillinga skal skje. Og viss ein ikkje klarer å få det til på ein forsvarleg måte, er det andre enn Stortinget som bør ha eit stort problem, nemleg dei som leiar desse prosessane. Det er det eine.

Det andre er at heile denne prosessen skal skje under tilsyn av Jernbanetilsynet, som er fullt ut sjølvstendig. Eg har full tillit til at dei vil sørgje for at dette skjer på ein skikkeleg måte.

Så snakka representanten Sørensen om Avinor. Ja, det er snakk om tunge prosessar, men på same måten har vi der eit tilsyn som seier frå den dagen ting ikkje skjer på ein skikkeleg måte. Det har dei gjort eit par gonger, og Avinor har følgt opp dette til punkt og prikke.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:20:34]: Eg har vore med på mange samferdsledebattar i denne salen, til dels ut i dei små timar. Denne perioden har eg vore med i alle debattane, og engasjementet stig i takt med innsikt i saksområdet og i takt med høgresida sin aukande iver etter å konkurranseutsetja og privatisera viktige samfunnsoppgåver.

Dei snakkar om rydding i roller, og det einaste dei peiker på, er konkurranseutsetjing og privatisering.

Dei snakkar om meir veg og jernbane for pengane, og det einaste dei peiker på, er konkurranseutsetjing og privatisering.

Dette tyder på dårleg fantasi. Det er mogleg både å rydda i roller og å få meir ut av pengane på andre måtar. Så langt er det i alle fall lite dokumentert at det som har skjedd av AS-ifisering, konkurranseutsetjing og privatisering, har gjeve oss, dvs. staten, meir for pengane. Vegen vert kanskje produsert noko billegare, vegvedlikehaldet vert kanskje billigare òg, men det er eg slett ikkje sikker på dersom me korrigerer for dei meirutgiftene som det nye systemet fører til når det gjeld tilrettelegging for anbod, tilsyn og kontroll. Truleg er det fyrst og fremst fleire byråkratar me får for pengane til vegsektoren, ikkje meir veg eller vegvedlikehald. Det var vel ikkje meininga.

Om me skulle sjå på samfunnsrekneskapen i eit breiare perspektiv, er nok reknestykket endå meir nedslåande. Folk får sluttpakkar frå dei er 45 år og førtidspensjonering frå dei er på min alder, og somme går ut i arbeidsløyse eller vert uføretrygda. Det er tøft for den einskilde, og det er dyrt for samfunnet. Dette pressar folk ut av arbeidslivet, noko som er det stikk motsette at det me vil. Me vil at folk skal arbeida lenger.

Iveren held likevel fram i god liberalistisk ånd – ikkje fordi det verkar, men fordi høgresida meiner det er rett. No har dei hastverk med å få gjort Kystverket og BaneService om til aksjeselskap og med å konkurranseutsetja verksemda til Jernbaneverket Drift. Det skal brukast 400 mill. kr for å få nær 1 000 til å slutta i Jernbaneverket dei komande åra. Dette representerer brorparten av

den kompetansen me har på jernbanedrift i Noreg, noko som no skal overlatast til ein privat marknad, som i beste fall er liten, i verste fall knapt eksisterer. Desse private skal no få oppgåver knytte til drift og vedlikehald, oppgåver som i stor grad handlar om tryggleik på jernbanen.

Dette er eit eksperiment verda har få døme på har lukkast, tvert imot. Dette er eit eksperiment som kan føra til oppsplitting av ansvar og forvitring av fagmiljø, heller enn det motsette. Dette er uansett altfor omfattande, og det er lagt opp til ein prosess som går altfor fort.

Det er feil, det representanten Løvik uttalte til TV 2 i dag. Jernbaneverket har ikkje sagt at dei har 400 tilsette for mykje, dei har sagt at dei kan redusera talet på tilsette med 400 over nokre år og konkurranseutsetja ein del av det arbeidet dei gjer. Som Heidi Sørensen sa: BaneService er ein prosjektorganisasjon for store prosjekt, og på ingen måte ein driftsorganisasjon for Jernbaneverket.

Andre talarar frå Arbeidarpartiet vil koma tilbake til dette. Eg vil berre seia til statsråden: at ho torer, og eg hadde nær sagt, no igjen – no som leiinga i Avinor AS har varsla time-out på ein liknande prosess for å gå i dialog med dei tilsette, no som til og med VG og Aftenposten på leiarplass tek til orde for at konkurranse ikkje eignar seg så godt der ein har oppgåver knytte til drift og tryggleik i samferdslesektoren!

At statsråden i radioen ein førjulssøndag nærast avset jernbanedirektøren og grunngjev omdanninga med påstandar om kameraderi og manglande oversikt over tryggleiken, gjer det heile endå verre. Dersom det er dette som ligg bak, meiner eg at statsråden i sin formelle argumentasjon har ført både leiinga, dei tilsette og Stortinget bak lyset.

Det kan godt vera at det er etter at planane har vorte konkretiserte, at Jernbanetilsynet må inn og vurdera forslaga reint formelt. Det ville likevel vore lurt, etter Arbeidarpartiet si vurdering, å gjera ein del av desse vurderingane *før* det vart fremja sak til Stortinget. Det ville nok òg vore lurt å bruka noko meir tid saman med leiinga og dei tilsette for å koma fram til felles løysingar.

Høgresida sin bodskap i dag er at nær 1 000 av dei tilsette i Jernbaneverket skal slutta eller seiast opp – ingen kjærleg julepresang til dei det gjeld, og deira familiar. Og det er i grunnen ikkje sikkert det vert noko av, skal ein tru det som stod i Dagsavisen i går. Det er mogleg statsråden tykkjer dette er ein god måte å koma på lag med dei tilsette på i ei krevjande omstilling. Eg tykkjer ikkje det.

Jernbaneforbundet har i dag ein politisk streik. Det har eg stor forståing for. Det er ikkje i Jernbaneforbundet høgresida finn dei eventuelt rabiate og omstillingsfiendtlege tillitsvalde som dei til tider snakkar om, til dels i denne sal – Jernbaneforbundet har delteke ansvarleg og konstruktivt i mange omstillingsprosessar. No er dei sinte – på forslaget, på argumenta og ikkje minst på statsråden sine påstandar om kameraderi. Dei har i dag den tredje politiske streiken på over 80 år. Mitt råd til statsråden er: Ta dei tilsette, og for den saks skuld leiinga i Jernbaneverket, på alvor før det er for seint.

Så til litt anna: Etter budsjettforliket ligg regjeringspartia snautt 3,5 milliardar kr under det dei lova i Nasjonal transportplan. Arbeidarpartiet lova 1,6 milliard kr mindre og har løyvd ca. 2 milliardar kr meir i våre alternative budsjett. Me har altså halde det me lova, og det kan me til og med lesa ut av Regjeringa sine eigne tal. Me har lova meir for neste periode. Det skal me òg halda.

I Arbeidarpartiet meiner me at me må byggja landet heile tida, og at me i dei komande ti åra står overfor store utfordringar. I 2005 vil me bruka 1 126 mill. kr meir enn Regjeringa. Av desse går 50 millionar til fiskerihamner, 520 mill. kr til vegføremål og 430 mill. kr til kollektivtransport. Eg må få retta opp eit tal på side 20 i innstillinga, der det står at me vil investera 35 mill. kr i jernbanelinja. Det skal vera 52, 2 mill. kr, og det skal gå til planovergangar og tryggingstiltak.

Eg skal ikkje gå mykje inn på konkrete vegprosjekt, men eg må, fordi det sit vener frå Hardanger her som er veldig glade for Jondalstunnelen, seie at i Arbeidarpartiet har me 50 mill. kr inne til dette prosjektet neste år, og eg er glad for at òg fleirtalet har funne ei ordning.

Regjeringa bryr seg ikkje om at eit fleirtal har vedteke å auka løyvingane til jernbaneinvesteringar frå 16 til 26 milliardar kr i neste periode, og har ikkje teke høgd for naudsynt auke til planleggingsmidlar. Arbeidarpartiet aukar desse løyvingane med 200 mill. kr, og me aukar løyvingane til offentlege kjøp med 100 millionar kr. Dette meiner me m.a. gjev rom for offentlege kjøp på utanlandstoget, fyrst og fremst Stockholmstoget, for Vøgne, og for at NSB AS framleis kan gje rabattar.

At fleirtalet i dag med opne auge reduserer togtilboda til utlandet, er meg komplett uforståeleg. Tilbodet vert nærast rasert frå nyttår. Det vert ikkje lett for nye interessentar å byggja opp tilbodet igjen. Så talentlaus som dette går det mest ikkje an å vera. Eg trur støynivået vil auka monaleg når dei som til no har brukt dette miljøvenlege og effektive tilbodet, oppdagar kva som har skjedd. Det var t.d. 185 000 passasjerar som reiste med Stockholmstoget i fjor.

Det neste som fullt ut skal liberaliserast er, ifølgje proposisjonen, taxinæringa. Saka kjem tilbake i form av eit lovframlegg. Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet er imot dette. Me trur heller det trengst meir styring, enn at det trengst meir fridom i ein bransje der folk snart må arbeida dobbelt for å ha ei anstendig inntekt. Me tykkjer òg at omlegging og til dels nedlegging av trafikkstasjonane går over stokk og stein, og støttar difor Senterpartiet sitt forslag om å stoppa omleggingа og konsekvensutgreia saka nærare. Heller ikkje det får fleirtal.

Dette er ein trist dag for togelskarar og for folk som er opptekne av tryggleik på jernbanen og til sjøs. Her vert det gjort nye vedtak som skal visa seg vanskelege å gjennomføra – både fordi forslaga er feil, og fordi prosessane har vore dårlege og ligg an til å halda fram slik. Eg var på vitjing i DSB sist måndag. Dei har òg omstilt, og dei har konkurranseutsett ein del. Dei har likevel ei anna forståing – dei bruker lang tid, og dei spelar på lag med dei tilsette.

Arbeidarpartiet vil stemma imot budsjettframlegget. Me stemmer dermed òg imot omdaninga av Kystverket og BaneService til aksjeselskap – det vil verta gjenteke i Odelstingsmøtet seinare i dag – og me stemmer imot å konkurranseutsetja oppgåvene til Jernbaneverket Drift. Me stemmer òg i mot å «strupa» Posten AS med eit utbyte på 74 pst. av overskot etter skatt ved å redusera utbytet med 126 mill. kr, og me stemmer imot å redusera løyvingane til omstrukturering i Mesta AS med 100 mill. kr i 2005.

Skal tru om ikkje valet i 2005 vert eit vegval – eit val om vilje til å satsa på samferdsle, men òg eit val mellom ein samferdslesektor under styring og kontroll og ein sektor som fyrst og fremst er til for private marknadsaktørar.

Til slutt vil eg ta opp dei forslaga me har fremja saman med SV og Senterpartiet.

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

Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:30:35]: Arbeiderpartiet har vært imot alle omstillinger og all konkurranse.

Hvis jeg ikke husker feil, var de imot at NRK skulle få konkurranse fra TV 2, imot Avinor AS, imot Mesta AS, imot omdanning av Jernbaneverket, og nå hører vi at de også er imot konkurranse innenfor taxinæringen. Sikkerhet har vært brukt konsekvent som argument fra den siden. England har vært trukket fram som et eksempel på det. I komiteen fikk vi opplyst fra Jernbanetilsynet at det faktisk hadde vært flere ulykker i Norge enn i England i den perioden det hadde vært konkurranse i England. Det er underlig at Arbeiderpartiet synes at konkurranse mellom Skanska og Veidekke på anleggssektoren er helt OK, at konkurranse mellom SAS Braathens og KLM og alle andre internasjonale flyselskaper som har ansvar for piloter, passasjerer og besetning, er helt OK, men altså ikke hvis det er offentlig ansatte.

Ser ikke Arbeiderpartiet noen positive tegn ved konkurranse, også for offentlig ansatte?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:31:51]: Det er nok utgangspunktet som er forskjellig, for me ser ikkje på konkurranse som eit mål, men som eit eventuelt verkemiddel. For oss ser det ut som om høgresida ser på dette som eit mål i seg sjølv, sjølv om det ikkje verkar.

Me har vore med på nokre konkurranseutsetjingar, t.d. på jernbane når det gjeld godstransport. Det er ikkje noko nytt at ein konkurrerer om produksjon av veg. Slik har det vore lenge, òg medan me hadde Vegvesenet. Då var det mange private aktørar som produserte veg. Det som er nytt, er at vegvedlikehaldet er ute på anbod. Me gjekk for ein divisjonsmodell når det gjaldt Vegvesenet. Men me trur at me ikkje kan ta det for gjeve at alt vert betre med ein gong det vert privat. Det me ser, er at me faktisk ikkje får meir veg for pengane. Me får mange fleire byråkratar. Eg synest det er underleg at Framstegspartiet går for omstillingar som fører folk vekk frå vegen og over til kontora.

Geir-Ketil Hansen (SV) [10:33:07]: Regjeringen har gitt tillatelse til at det kan startes drift av sivil flyplass på Rygge. Konsesjon er gitt for inntil 750 000 passasjerer.

Da Stortinget behandlet eiermeldingen om Avinor, lå det til grunn en rapport fra Samfunns- og næringslivsforskning som var helt klar på at denne flyplassen vil komme i direkte konkurranse med Gardermoen og svekke driftsgrunnlaget for både Gardermoen og hele Avinorsystemet. Rygge skal nemlig ikke betale avgift inn til felleskassen, det solidariske finansieringssystemet for luftfarten.

Arbeiderpartiet har støttet sivil flyplass på Rygge og at Rygge skal slippe å betale inn til felleskassen, og vil med det ikke være med på vår merknad som påpeker dette problemet. Ser ikke Arbeiderpartiet at dette kan bli en økonomisk trussel, både mot Avinor og hele det norske flyplassnettet?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:34:10]: Eg vil fyrst seia at eg er glad for at SV, Senterpartiet og Arbeidarpartiet er einige om dei viktige strukturspørsmåla på samferdslesektoren, så dette er eit lite unntak.

Men det me gjorde, i motsetnad til SV, som seier nei til Rygge, var å seia at dersom det vert etablert den typen private flyplassar – inkludert Torp, som allereie er etablert – burde dei betala ei konsesjonsavgift til felleskassa. Rygge representerer så pass mange moglegheiter for Østfold og austlandsområdet at dersom dei bidreg til felleskassa med konsesjonsavgift, synest me at me har funne ei veldig god løysing, som eg framleis inviterer SV til å vera med på.

At Regjeringa ikkje følgde opp det med konsesjonsavgift, kan ikkje Arbeidarpartiet ta ansvaret for.

Odd Holten (KrF) [10:35:12]: Opposisjonen – uten regjeringsansvar, slik SV har vært – har hatt en evne til å love det meste til alle formål. Men at Arbeiderpartiet, med sin lange erfaring, også er på lovnadstoppen, må jeg si forundrer meg. Det vi nå opplever, er jo at de også innenfor dette budsjettet har en tendens til å love det meste, mer til alt. I NTP var det ca. 2 milliarder kr. Her er det vanskelig, vil jeg tro, å få til et flertall. Det må da karakteriseres som et luftslott, når vi vet at SV vil ha minimalt til vei og Fremskrittspartiet vil ha mer til vei.

Er det da slik å forstå at det som nå ligger inne i forslaget fra Arbeiderpartiet, bare er luftslott?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:36:40]: Eg hadde håpt at representanten Holten hadde teke ein replikk om Jernbaneverket og konkurranseutsetjing, for det er eitt eksempel på dei mange hamskifta i Kristeleg Folkeparti etter Bondevik II. Før sa dei at dei måtte passa på at Arbeidarpartiet ikkje gjekk for langt, medan dei no seier at me *ikkje* går langt.

Me har i denne perioden halde det me lovde. Me lovde litt mindre enn Kristeleg Folkeparti for tre år sidan. Me

held det me lovde i denne perioden. Me har tenkt å gjera det framover. Me har erkjent at me ikkje kan halda fram med å løyva relativt mindre til samferdsle kvart år. Løyvingane gjekk ned frå ca. 8 pst. til under 3 pst. midt på 1980-talet. Sånn kan me ikkje halda på. Me må byggja landet heile tida, og då må me snu den trenden. At me har funne fleire løyvingar til samferdsle dei siste åra, tykkjer eg er eit eksempel på at me klarer det, sjølv innanfor dei rammene som ei anna regjering har sett. Og me har altså tenkt å følgja det opp, men då kan det vera at me må ha eit nytt fleirtal for å få det til.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:37:57]: Fremskrittspartiet vil i samferdselspolitikken arbeide for miljø, sikkerhet, transportøkonomi og framkommelighet. Transport av varer og passasjerer skal skje i fri konkurranse og med full markedsstyring.

Fremskrittspartiet mener at konkurranse mellom jernbanetransport, sjøtransport, lufttransport og veitransport må skje uten at noen av aktørene må betale en avgift for å finansiere andre transportformer. Det betyr at Fremskrittspartiet ikke vil bruke avgifter som er pålagt bilistene, for å finansiere drift og vedlikehold av jernbane eller andre typer transportformer. En slik kryssubsidiering fører til at transportørene velger en transportløsning som koster samfunnet større beløp enn hvis fri konkurranse mellom transportformene fikk virke. Det er av den største betydning å satse på de mest hensiktsmessige transportmidlene i forhold til de transportoppgaver som skal løses. Dette vil gi en mer kostnadseffektiv bruk av offentlige ressurser innenfor samferdsel og i tillegg føre til en mer rettferdig fordeling av kostnadene mellom de ulike transportformene.

Fremskrittspartiet legger i sine vurderinger av prosjekter til grunn at de skal være lønnsomme. Det betyr at de har høy kost-nytte-effekt. Ved beregning av nytte-kost legges det til grunn en kalkulasjonsrente. I Norge er denne renten særdeles høy og varierer mellom kollektivreiser, hvor den er 5 pst., og luftfart, hvor den er 10 pst. Det hevdes fra Regjeringen at denne renten er satt ut fra en faglig vurdering, noe Fremskrittspartiet finner lite troverdig.

Det er verdt å merke seg at mens renten varierer fra 5 til 10 pst. i Norge, er den 4 pst. i Sverige og 6 pst. i Danmark. Dette fører bl.a. til at byggingen av Svinesundsbrua, som er utfartsåren til Europa for Norge, er ulønnsom for Norge å bygge, mens den er lønnsom for Sverige. Dette er et klart eksempel på at kalkulasjonsrenten i Norge er feil og må senkes. Spesielt viktig er dette for veiprosjekter hvor den norske renten er på 8 pst. – den er altså dobbelt så høy som i Sverige, hvor den er 4 pst.

Fremskrittspartiet mener at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt om i landet. Samferdselsnettet må derfor ses som en helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetning, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringslivet skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyest. Muligheten for bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, er positivt, og bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, som hurtighet, fleksibilitet og, ikke minst, økonomi.

Fremskrittspartiet er bekymret for utviklingen når det gjelder samferdselssektorens stadig reduserte andeler av nasjonalbudsjettet. Fremskrittspartiet legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett at denne trenden snus, og at det i framtiden satses på utbygging av veinettet.

Konkurranse er et sunt virkemiddel for å få et best mulig produkt ut av minst mulige penger, både fordi det gir alle aktørene i markedet de samme mulighetene til å delta, og fordi det sparer skattebetalerne for unødvendige utgifter. Konkurranse egner seg meget godt innenfor området samferdsel. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å bruke konkurranse i størst mulig utstrekning. Kollektive transporttilbud skal utføres av private bedrifter etter markedsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene. I områder hvor det ikke er mulig å drive kollektivtransport med overskudd, og hvor det offentlige av spesielle grunner ønsker å opprettholde et tilbud, skal tilbudet basere seg på konkurranse mellom transportselskapene, basert på anbud.

Selv om det er kostbart å fly i Norge, har inntreden av nye flyselskaper på det norske markedet vist at konkurranse på det innenlandske markedet virker. Prisene er kraftig redusert, og rutetilbudet forbedres stadig. Også på det internasjonale markedet har opprettelsen av flere lavprisselskaper tvunget prisene ned.

Fremskrittspartiet ønsker å opprettholde et godt flytilbud rundt om i landet, men dette tilbudet må basere seg på konkurranse og til enhver tid være tilpasset det reelle behov for flytransport. Fremskrittspartiet mener at hvis ulønnsomme flyplasser skal opprettholdes, må dette gjøres ved bevilgninger over statsbudsjettet og ikke gjennom et system hvor andre flypassasjerer må betale en ekstra flyplassavgift, slik systemet er i dag.

Jernbane er lite egnet som en effektiv transportform i et land som Norge, hvor det er liten befolkningstetthet. Når det gjelder transport av personer, bør det legges opp til fri konkurranse mellom de forskjellige transportformer, uten noen form for kryssubsidiering.

I flere områder har etablering av ekspressbussruter vist seg å være en suksess, og de reisende går over fra å reise med tog til busstransport. Bakgrunnen for dette er selvfølgelig at nye busser er mer komfortable, i tillegg til at busser er langt mer fleksible enn tog. For Fremskrittspartiet er det ulogisk å satse på togtransport der kundene velger å reise med buss. I årets budsjett blir det brukt i overkant av 1,5 milliarder kr av skattebetalernes penger til å kjøpe tjenester fra NSB AS. I tillegg blir det brukt 4,2 milliarder kr av skattebetalernes penger for å investe-

re i og drive jernbanelinjene – dette til tross for at billettprisen for en bussreise normalt er langt lavere enn samme reise med tog, og i tillegg går med overskudd.

Varer som sendes med jernbane, blir fraktet til og fra jernbanevognene med lastebil, noe som fordyrer transporten betydelig. Når en så vet at transportstrekningene med tog er forholdsvis korte, fører dette til at veitransport kommer billigere ut. Selv om godstransport over store avstander med dagens subsidiering kan komme rimeligere ut for kunden, må en ha med seg subsidieelementet som ligger i kostnadene ved investering og drift av jernbanelinjene. Hvis de midler som i dag brukes til investeringer og drift når det gjelder jernbanelinjene, ble brukt til investeringer i veier, ville dette gitt store besparelser for skattebetalerne, samtidig som konkurranseevnen ville blitt betydelig styrket for næringslivet.

Norge har en lang kyst med mange og lange fjorder, derfor vil bruk av båt for å frakte både mennesker og varer være en effektiv løsning. Fremskrittspartiet ønsker at det blir full konkurranse om ferjedrift, og at besparelsene ved dette kommer kundene til gode gjennom lavere billettpriser.

Men konkurranse er også viktig når infrastrukturen skal bygges og vedlikeholdes. Erfaringene etter at Vegvesenets produksjonsavdeling ble omdannet til Mesta AS, viser at kostnadene er blitt kraftig redusert, noe som har ført til mer vei for pengene.

Når det gjelder konkurranse og konkurranseutsetting, har Arbeiderpartiet og SV nærmest et religiøst forhold til at offentlig ansatte ikke skal utsettes for den styggedommen som konkurranse tydeligvis er. Disse partiene har vært imot enhver omstilling og effektivisering som har skjedd på samferdselssektoren. Når Vegvesenets produksjonsvirksomhet ble omdannet til Mesta AS, var det ikke måte på hvor galt dette ville gå – i ettertid vil vel de fleste si at dette har vært vellykket, med store besparelser. I den prosessen var det tydeligvis helt ok at de ansatte i Veidekke eller Skanska skulle måtte konkurrere om oppdrag – mens de som var statlig ansatt, skulle vernes mot konkurranse. Vi ser akkurat det samme nå ved omdanningen av Jernbaneverket – alt er galt, sikkerheten blir dårligere, arbeidsforholdene blir dårligere, ja, det er ikke den ting som blir bedre. I alle saker hvor omstilling og konkurranseutsetting skjer, roper Arbeiderpartiet og SV at dette går på sikkerheten løs. Hvis de norske flyselskapene hadde vært statlige foretak og Fremskrittspartiet hadde foreslått omstilling eller konkurranse, kan jeg tenke meg at vi hadde fått hørt om hvilken sikkerhetsrisiko vi hadde utsatt passasjerene for. Nå er alle flyselskapene private aksjeselskap i full konkurranse, og det er vel ikke ett område hvor sikkerheten er så godt ivaretatt som i flyindustrien. Og hva sier de selv? Jeg har lyst til å komme med et sitat fra siste nummer av SAS Braathens-bladet «På Norske Vinger». Der skriver administrerende direktør Petter Jansen følgende:

> «Vi opplever en hverdag som i høyeste grad er preget av konkurranse, og det er bra. Konkurranse er positivt for deg som forbruker, og det er positivt for samfunnet som helhet. For oss som aktører i markedet betyr konkurranse at vi hele tiden må skjerpe oss og yte vårt beste.»

Jeg må bare si meg hjertens enig med en leder som styrer et av verdens sikreste selskaper og har ansvaret for flygere, besetning og passasjerer.

Jeg tror omlegging til mer konkurranse om vedlikeholdet på jernbanen er positivt. Det betyr ikke at jeg er fornøyd med alt. Jeg mener bl.a., som jeg også gjorde ved omdanningen til Mesta AS, at det er galskap å betale fullt arbeidsføre personer for å gå hjemme og heve lønn når det er bruk for dem til å bygge landet. Det burde derfor heller vært bevilget mer penger til anleggssektoren, slik at de som ble ledige i Jernbaneverket, fikk et meningsfylt arbeid å gå til. Dessverre må de passivt heve ventelønn framfor å løse samferdselsoppgaver som burde vært løst med større bevilgninger. Ut fra dette vil det være ønskelig i langt større utstrekning å satse på bygging og vedlikehold av veinettet, framfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB eller andre aktører. Vi ser daglig problemer for veibrukerne med stengte veier på grunn av ras eller tunneler som stenges på grunn av at de ikke er beregnet for dagens tungtransport. Fremskrittspartiet vil derfor satse på veivedlikehold, og øker den bevilgningen med 1 280 mill. kr. Videre foreslår vi å øke bevilgningen til veiinvesteringer med 4,8 milliarder kr.

Fremskrittspartiet er som kjent imot bompengeinnkreving. Derfor foreslår vi i vårt alternative budsjett at det brukes 2,9 milliarder kr, slik at ingen skal betale for å passere en bomstasjon. Dette vil skje ved at man optisk leser antall passeringer, og at staten deretter utbetaler pengene direkte til bomselskapet.

I mange områder er ferjetransport helt avgjørende for et eksportrettet næringsliv. Få avganger fører til at mange av disse bedriftene har problemer med å få produktene ut i markedet til rett tid og til rett pris. På denne bakgrunn har Fremskrittspartiet lagt inn 100 mill. kr, slik at det kan etableres flere avganger. Det er også viktig å få skiftet ut den gamle ferjeparken hvor flere av ferjene er over 40 år gamle. Det må derfor stilles krav når nye anbudsutlysninger skjer, slik at ferjeparken fornyes.

Mye av fylkesveinettet i Norge har fremdeles ikke fast dekke. Nå er jeg klar over at fylkesveiene er et fylkeskommunalt ansvar og ikke et statlig ansvar, men det hjelper bedriftene som er avhengige av veiene, særdeles lite. Fremskrittspartiet har derfor i sitt alternative forslag foreslått at det innføres en såkalt grusveipakke på 200 mill. kr, slik at det kan startes et arbeid for å legge fast dekke på alle veiene, og da spesielt der hvor næringslivet er avhengig av å bruke veiene.

Norge, som et land med lange avstander og spredt bebyggelse, burde for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til veiformål har gått reelt ned, samtidig som trafikkveksten har vært sterk og ulykkesfrekvensen negativ. For Fremskrittspartiet er det åpenbart at det er en klar sammenheng mellom mindre penger til veiformål på den ene si-

den og økt trafikk og flere ulykker på den andre siden. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å forsere utbyggingen av veinettet samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv, spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge. Fremskrittspartiet er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen veisektoren bompengefinansieres. I 1994 utgjorde bompenger 18,6 pst. av de samlede investeringene i riksveinettet, mens det i 2004 utgjorde over 33 pst. Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går Fremskrittspartiet på det sterkeste imot.

Budsjettet følger trenden fra foregående år, der samferdselssektoren har opplevd tilbakegang, med den følge at nødvendig vedlikehold ikke blir utført, igangsatte anlegg drives urasjonelt og nye anlegg ikke blir startet. Konsekvensen av en slik politikk er at det nå er flere ansatte i anleggsbransjen som enten «går på tomgang» eller er ledige. Fremskrittspartiet ønsker å sette disse i arbeid, slik at landet kan bygges videre. Heldigvis kom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene fram til enighet om budsjettet, som førte til 350 mill. kr ekstra til vei, nesten det dobbelte av hva Arbeiderpartiet oppnådde i fjor. Selv om dette er langt mer enn det Arbeiderpartiet oppnådde i fjor, er det dessverre altfor lite til å løse oppgaver som må komme for at vi skal hente igjen etterslepet, men det er et skritt i riktig retning. Spesielt glad er vi for at Jondalstunnelen nå ser ut til å bli et faktum. En sterkere satsing på vei kan kun komme hvis velgerne sier klart fra om det er det de ønsker, noe jeg håper at velgerne vil gjøre i kommende valg.

Til slutt vil jeg presisere noe som selvfølgelig skulle stått i budsjettet, men som dessverre er ramlet ut. Det gjelder taktsøkningen på Jæren-pakken, fra 10 kr til 13 kr. La det være klinkende klart at Fremskrittspartiet går imot enhver takstøkning, noe som også går fram av vårt alternative budsjett, der vi går over fra bompengeinnkreving til optisk lesing hvor staten betaler kostnadene.

Jeg tar her opp de forslagene som vi har fremmet.

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

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [10:51:17]: At Fremskrittspartiet er et parti som ikke er spesielt opptatt av jernbane, er ikke en stor overraskelse. Det har vi fått demonstrert fra denne talerstolen til fulle. Men at Fremskrittspartiet kan være med Regjeringen på konkurranseutsetting og sette sikkerheten for jernbanen på spill, det er drøyt.

Fremskrittspartiet påberoper seg å være partiet for folk flest. Da vil jeg spørre representanten Svendsen fra Fremskrittspartiet: Hvordan kan det ha seg at partiet for folk flest, nå sammen med Regjeringen, sender tusen personer inn i julen med klar beskjed om at kompetansen deres ikke er noe verdt, og lar dem gå en usikker framtid i møte? Slikt kan vel ikke et parti for folk flest være bekjent av? Ser ikke fremskrittspartirepresentanten noen faresignaler med det man er i ferd med å stelle i stand i dag?

Kenneth Svendsen (FrP) [10:52:24]: La det være klinkende klart: Folk flest kjører bil, ikke tog, og da er det slik at vi ønsker å satse på veisektoren. Derfor har vi lagt inn betydelige beløp for å øke sikkerheten på veiene, slik at næringslivet og befolkningen skal komme lettest mulig fram.

Når omdanningen av Jernbaneverket nå skjer, er det klart at det er en del utfordringer, spesielt på den sikkerhetsmessige siden. Men da har vi et jernbanetilsyn som skal gjøre disse vurderingene. Det er veldig vanskelig for legfolk, bl.a. for meg, å ta konkret stilling til sikkerhetsmessige tiltak på jernbanen –det er derfor vi har et jernbanetilsyn. Vi har et jernbaneverk som må utarbeide dette, og et tilsyn som skal godkjenne dette etter hvert. Da tror jeg at vi til slutt kommer til å havne opp med en sikker transport.

Petter Løvik (H) [10:53:32]: I debatten i dag har det i sterk grad vore tale om dette med å love ting, planleggje ting, kontra det å gjere ting. Vår regjering har gjort ting. Vi har følgt opp Sem-erklæringa når det gjeld det vi lovde til fly, vi har gjort det når det gjeld riksvegar, og vi har gjort det når det gjeld kollektivtrafikk. Lat det vere heilt klart.

Men så har det blitt snakka ein del om framtidige lovnader. Det skal vere ei stor jernbanesatsing, har det blitt sagt bl.a. frå Arbeidarpartiet. Det har blitt litt stille om dette i det siste. Det skulle vere eit fleirtal her for ei slik satsing, men når ein ser Framstegspartiets alternative budsjett, og når ein høyrer representanten Kenneth Svendsen bl.a. seie at jernbane er ei lite eigna transportform i Noreg, då lurer eg på kvar det fleirtalet blir av. Det kuttet i jernbaneløyvinga og meir satsing på veg er eit ærleg standpunkt, men kvar blir det av det store fleirtalet for den store jernbanesatsinga som bl.a. Arbeidarpartiet og SV har skrytt slik av? Det er mitt spørsmål til representanten Svendsen.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:54:52]: Fremskrittspartiet fremmer sine primære standpunkter ved valg. Det har vi gjort bestandig, og det gjør vi også i år. Men så er det slik at vi i dag kommer til å stemme for et samferdselsbudsjett som ikke er vårt primære forslag, det er vårt subsidiære. Det betyr at det er det som gir nest best resultat, og det er det samarbeidet vi har gått inn i med Arbeiderpartiet.

Hvis det kommer til en situasjon der Arbeiderpartiet gir mer penger til vei – og et ultimatum er da mer penger til jernbane også – vil vi støtte dette, for behovet for investeringer i vei er så stort at dette må gjøres.

For øvrig var jeg ikke fornøyd med forrige replikk fra representanten, som da inviterte oss til å bli et støtteparti til Regjeringen i neste runde. Vi hadde da heller håpet at han hadde invitert oss inn i Regjeringen.

Heidi Sørensen (SV) [10:56:04]: Denne lille replikkvekslingen mellom Høyre og Fremskrittspartiet har gjort det helt klart at skal det bli noen storsatsing på jernbane, må det være et annet flertall etter neste valg.

Fremskrittspartiet kutter ca. 2 milliarder kr til jernbanen i sitt alternative budsjett, og 400 mill. kr av dette er jernbaneinvesteringer. Jeg må si at selv Fremskrittspartiets representanter – i hvert fall lokalt, men også i denne salen – har støttet mange av disse. Jeg lurer på hvor man skal ta kuttene. Skal vi ikke ha fjernstyring på Nordlandsbanen, skal vi ikke ha dobbeltspor til Asker, eller skal vi ikke ha GSM-R? Jeg trodde Fremskrittspartiet var for alt dette, men er de det, har de ikke penger til det i sitt alternative budsjett.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:57:12]: Det representanten Sørensen tok opp nå, er egentlig et godt bevis på hvor stort behov det er for effektivisering i Jernbaneverket for å få mer penger til viktige oppgaver som skal gjøres. Derfor er Fremskrittspartiet med på en slik effektivisering.

Vi har, som representanten meget godt kjenner til, vært med og sørget for at GSM-R-satsingen på Jernbaneverket har vært vellykket, og vi setter sikkerhet i høysetet. Så er det selvfølgelig slik at når det gjelder de transportformene som folk ønsker å bruke, med de reelle kostnadene, er der man skal gjøre investeringene. Når man vet at nesten 50 milliarder kr betales inn av bilistene i avgifter for å bruke veiene, da må vi bruke mer penger til vei – og ett sted man kan ta pengene fra, er fra satsingen på jernbane.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Heidi Sørensen (SV) [10:58:29]: Jeg har valgt å ta med meg et historisk dokument til debatten i dag. Det er gitt ut av NSB, det er rutetabellen over utenlandstogene. Den har gyldighet fram til nyttår, og så går den ut, for da er den ikke aktuell lenger. Jeg har tatt den med fordi den er historisk. Jeg har tatt den med fordi at i år, i desember 2004, vil det være siste gang vi har anstendige utenlandsforbindelser med tog.

Det er utrolig mye interessant lesning i en slik tabell. Jeg kan f.eks. lese at hvis man setter seg på toget i Oslo om morgenen, kan man være i København kl. 15 og i Hamburg kl. 20. Over jul må vi bruke et døgn på den samme turen. Jeg kan lese at man kan sette seg på toget i Oslo kl. 06.30 om morgenen og være i Stockholm kl. 11, eller man kan sette seg på toget kl. 07.30 i Oslo og være i Göteborg kl. 11.30. Jeg skal ta vare på den som et minne om den gangen vi kunne kjøre utenlandstog også. Det er trist at dette har blitt et historisk dokument. Men det er en bevisst prioritering; det er ikke tilfeldig at det har blitt et historisk dokument. Det har skjedd fordi man har valgt å prioritere annerledes, man har valgt å prioritere andre ting enn det mest miljøvennlige framkomstmiddelet vi har, nemlig toget.

Skjebnens ironi er at vi neste år feirer hundreårsjubileet for unionsoppløsningen mellom Norge og Sverige. Den første markeringen vil være at vi slutter å kjøre daglige forbindelser til Stockholm. Det er en lite verdig markering. Høsten for hundre år siden hadde norske og svenske politikere store oppgaver og vanskelige problemer som skulle løses. Det klarte de. Høsten 2004 har ikke norske og svenske politikere klart å bli enige om å videreføre togforbindelsen mellom Norge og Sverige. Det er nærmest ufattelig.

Regjeringen har vist at man har prioritert annerledes, og budsjettpartner Fremskrittspartiet har ettertrykkelig bevist at man har prioritert annerledes. I forliket klarte man å spa opp 350 mill. kr ekstra til samferdselsformål. Ikke én krone gikk til jernbane, alt gikk til vei. Man har altså 22 mill. kr å bruke på å lage en 7,5 meter bred vei i Fauske sentrum, visstnok bare hvis man samtidig klarer å opprettholde det samme antall parkeringsplasser som man har i dag. Men man har ikke det tilsvarende beløpet – det er nemlig omtrent det samme det ville ha kostet – til å opprettholde en daglig, anstendig togforbindelse til Stockholm. Det blir vanskelig for dem som vil drive den togforbindelsen, hvis vi noen gang finner andre aktører, å bygge opp igjen det markedet.

Jernbanen er det mest miljøvennlige transportmidlet vi har. Jernbanen er det som det satses på i resten av Europa. Derfor er det også spesielt kjedelig at det er utenlandsforbindelsene det nå går ut over.

En bruker også generelt mindre på investeringer i årets budsjett enn det en gjorde i fjor. Hvis vi korrigerer for moms, brukes det i årets budsjett 160 mill. kr mindre på investeringer i jernbanen enn i fjorårets budsjett. Vi ønsker at det skal brukes mye mer, og vi ser at skal vi få til det, trenger vi et helt annet flertall etter neste valg enn det vi har i dag.

Vi fikk til et forlik, med subsidiær stemmegivning ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Det var ikke noe vi var fornøyd med, vi ville satse mer på jernbanen, men vi gjorde det fordi det skulle kunne utvikles handlingsplaner som gjorde det mulig å få til et løft raskest mulig hvis vi skulle vinne valget til høsten. Jeg er bekymret over de små midlene som går til Jernbaneverket. Man sier selv fra Jernbaneverkets side at man mangler 200 mill. kr for å kunne komme raskt nok i gang med planleggingsprosessen. Jeg synes det er opp til Regjeringen å følge opp de vedtak Stortinget gjør.

Jeg har bare lyst til å si én ting knyttet til den omstillingen som nå foregår i Jernbaneverket. Komiteens leder påpekte at det var tre år siden man fattet et slags prinsippvedtak her i denne salen, også etter en runde med Fremskrittspartiet. Da tenker jeg: Hvis dette har vært klart i tre år, hvorfor har man da ikke brukt de tre årene til å legge fram en risikoanalyse, legge fram en konsekvensanalyse, som gir en helhetlig vurdering av om dette vil gå ut over sikkerheten eller ikke? Det eksisterer ikke i dag, vi får bare høre at man hele tiden skal følge med. Hvis vi lærte én ting av Åsta-ulykken, var det at sikkerheten avhenger av helheten i organisasjonen. Da må man også risikovurdere og konsekvensutrede når man gjør store grep. Jeg synes det er trist at Regjeringen ikke har gjort det. Vi vil stemme mot den omorganiseringen som foregår.

Så vil jeg si noen ord om andre punkter i budsjettet. Det skrytes fra Regjeringen voldsomt av denne store satsingen på belønningsordningen for kollektivtrafikken. Ja, den blir økt med ca. 30 mill. kr, fra 85 til 116 mill. kr. Det er, med respekt å melde, ikke et veldig stort beløp, og det er nok for lite til at det kan fungere som et reelt incentiv, en reell belønning, i de byene der dette er aktuelt. Ta f.eks. Oslo, som prøver å være en by der kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet. Der bruker man i underkant av 1 milliard kr i året på drift av kollektivtrafikken. En andel av belønningsordningen på 20–30 mill. kr kan knapt kalles et incentiv i denne sammenhengen. Vi foreslår å øke denne potten kraftig, fordi norske byer har fortjent en langt bedre kollektivtransport enn de har i dag.

Vi savner også tiltak for å få mer av godset over på kjøl. Vi ser at det er en vanskelig avgifts- og gebyrsituasjon, ikke minst knyttet til sikkerheten. Sammen med Arbeiderpartiet og Senterpartiet har vi fremmet forslag om en gjennomgang av avgifts- og gebyrstrukturen med tanke på at vi skal fremme en overgang av gods over på kjøl. Jeg registrerer at Fremskrittspartiet ikke vil være med på det, noe som jeg synes er litt merkelig.

Jeg er glad for at vi har flertallsmerknader knyttet til den bekymringen mange av oss har når det gjelder ras og rassikring, spesielt etter det vi har sett på Vestlandet i høst. Vi står overfor klimaendringer, forteller forskerne våre, som gjør at disse områdene vil bli mer rasutsatte. Regionale klimamodeller forteller oss at det vil regne 20 pst. mer på Vestlandet. For noen høres det kanskje ikke så dramatisk ut, men det er det, 20 pst. mer vann er veldig dramatisk. Det betyr at vi vil få ras på steder hvor det ikke har vært ras tidligere. Vi trenger mer forskning for å klare å finne ut hvor vi skal sette inn innsatsen for å være med og forebygge det som vi nå ser er i ferd med å skje.

Jeg er også glad for at et flertall i komiteen støtter opp under en satsing på biodrivstoff, og også for at vi skal legge til rette for en økt introduksjon av mer miljøvennlige biler, slik som hybridbilen. Det er viktig at vi prøver å få ned utslippene fra den biltrafikken som alle partiene i salen innser at vi er nødt til å ha også i Norge. Det er ikke slik at vi skal være miljøvennlige i byene og kjøre kollektivt, og så skal man kjøre med de verst tenkelige forurensende bilene på bygda. Vi skal også bidra til å utvikle teknologi som gjør at vi kan drive en mer miljøvennlig samferdsel i Distrikts-Norge.

Helt til slutt: Jeg er glad for at Regjeringen sier at de har satt i gang arbeid med økt likestilling i transportsektoren, og at de beskriver dette arbeidet i sin omtale av statsbudsjettet. Jeg kunne ikke fri meg fra å kaste et skrått blikk bort på diplomatlosjen i dag, og jeg må kanskje få lov til å si at det er et sterkt behov for å få flere kvinner representert i samferdselssektoren i framtiden.

Jeg vil ta opp de forslag som vi står sammen med andre om, og som er tatt inn i innstillingen.

Presidenten: Representanten Heidi Sørensen har tatt opp de forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [11:08:58]: Først vil jeg si at jeg er glad for de fellesmerknadene som SV og Arbeiderpartiet har i dette budsjettforslaget. Det viser at vi forsøker å nærme oss hverandre på viktige områder innenfor samferdselssektoren. Men jeg er fortsatt i den situasjonen at jeg ikke slutter å la meg forundre over at SV synes å tro at de viktigste utfordringene når det gjelder samferdsel, ligger på sykkelsti og kollektivtrafikk alene. Som en følge av denne fokuseringen tar Oslo-representanten Sørensen 250 mill. kr fra veiprosjekter rundt Oslo som skal være med på å finansiere ulike sykkelstisatsinger og veier i bygdene, framfor å løse det som er en del av samferdselsoppgaven i Oslo-området.

Mitt konkrete spørsmål er: Kan samferdselsproblemet i Oslo-området bare løses med sykkelsti og kollektivtrafikk?

Heidi Sørensen (SV) [11:10:13]: Jeg takker Oslo-representanten Froyn for spørsmålet, og som han utmerket godt vet, kan sykkel være svaret på utrolig mange spørsmål i Oslo. Vi som sykler i Oslo, vet at vi trenger hver krone til sykkelveier, og derfor øker vi også potten til investeringer på sykkelstier i vårt budsjett. Det er tross alt det eneste framkomstmidlet som gjør at du bedrer miljøet og helsa, og så blir du penere i tillegg.

Selvfølgelig trenger vi også jernbanesatsing rundt de store byene. Vi trenger trikken, og vi trenger T-banen. Så mener vi at når vi skal prioritere, får vi prioritere sykkel, og vi får prioritere trikk, bane og tog rundt de store byene, og så får vi klare oss. Da tror jeg også at vi får bedre framkommelighet på det veinettet vi har. Og så får vi sørge for at de bilene som *må* kjøre, slipper ut så lite forurensning som mulig, slik at luften i denne byen, og i andre byer, blir bedre enn den vi puster inn i dag.

Sverre J. Hoddevik (H) [11:11:33]: SV er det eneste opposisjonspartiet som i dagens innstilling prioriterer samferdselsmidler innenfor Stortingets ramme. For så vidt er det prisverdig, men her oppvises det omprioriteringer fra veg til bane i halvmilliardklassen – flere hundre millioner i kutt på veg, noe som SV blir alene om her i dag.

Spørsmålet blir om dette er en profil som SV også neste år ønsker å stå alene om, eller om det er en profil å forlate. Ifølge innstillingen i forbindelse med NTP, som tidligere har vært nevnt i dag, skal SV stemme sammen med Fremskrittspartiet når det gjelder 2006, og de går i en helt annen retning, både prinsipalt og subsidiært. Jeg vil også tro at Fremskrittspartiet har synspunkter på forrige replikkveksling.

Heidi Sørensen (SV) [11:12:51]: Alle replikker fra Høyre i dag illustrerer det faktum at skal vi få til en jernbanesatsing etter valget, er vi helt nødt til å ha et flertall som gjør at Fremskrittspartiet og Høyre ikke lenger har makt i samferdselspolitikken. Det jobber vi for hver eneste dag, for vi *står* for våre prioriteringer. Ja, vi synes det er jernbanens tur. Som komiteens leder så malende har talt i dag – han har sagt at jernbanen har vært forsømt

i tiår. Det er jeg helt enig i. Nå er det jernbanens tur. Det skal vi jobbe for hver eneste dag fram til valget, og så skal vi sørge for at de som ikke liker jernbanen, ikke skal få lov til å ha den avgjørende innflytelsen over den jernbanepolitikken vi skal jobbe for i framtiden.

Thore A. Nistad (FrP) [11:14:05]: Representanten Sørensen brukte veldig lang tid på sitt historiske dokument, og det historiske dokumentet var togtidene til Sverige. Hvis SV ikke har andre historiske dokumenter å vise til, må jeg si det står dårlig til der i gården.

Andre aktører har jo allerede meldt seg til å kjøre tog til Sverige. På Gjøvik-banen skal vi ha anbud. Der har det meldt seg hele sju aktører som vil kjøre. Hvorfor vil da SV kaste penger etter NSB og Linx? Vil de ikke heller prøve å effektivisere, få andre til å kjøre rimeligere, slik at pengene kan benyttes bedre innenfor både NSB og Jernbaneverket? Det er det Fremskrittspartiet står for, og det er derfor vi i dag vil ha denne konkurranseutsettingen.

Heidi Sørensen (SV) [11:15:10]: Jeg tok med dette historiske dokumentet fordi det eneste som er historisk med dagens debatt, er at vi ikke lenger skal ha daglige tog til Sverige fra neste år av.

La meg si det at ingen ting ville glede meg mer enn om det kom noen som ville kjøre. Men alle som har litt greie på tilbud og etterspørsel, og alle som har prøvd å sette opp et eller annet tilbud en eller annen gang, vet at hvis du først legger ned kollektivtrafikk og lar det ligge nede en stund, koster det dobbelt så mye og er det dobbelt så vanskelig å få bygd den samme trafikken opp igjen.

Det forslaget som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og vi står sammen om, er at vi skal kjøpe tjenester for togstrekningen til Stockholm, slik at vi sikrer en kontinuerlig drift innen vi kommer til et varig tilbud. Det Fremskrittspartiet er med på i dag, er faktisk å gjøre det vanskeligere for private aktører å komme til når det gjelder toget til Stockholm – og det forbauser meg.

Presidenten: Replikkordskiftet er avsluttet.

Odd Holten (KrF) [11:16:38]: Kristelig Folkeparti er svært godt fornøyd med at Sem-erklæringens mål om en økning for kollektivtransporten på mellom 1,5 milliarder kr og 2 milliarder kr i løpet av fireårsperioden er oppnådd. De totale bevilgninger er økt med rundt 4 milliarder kr i årene 2002–2005.

Regjeringen går inn for at det neste år skal brukes nær 9,4 milliarder kr til kollektivtransporttiltak. Det er en økning på 225 mill. kr fra et rekordhøyt nivå i 2004, da kollektivtransporten fikk et løft på nesten 1 milliard kr.

Et positivt tiltak som Regjeringen foreslår, og som vi har fått gjennomslag for i Stortinget, er 115 mill. kr til belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de fem største byene. Kollektivtransporten viser vekst i antall passasjerer og reduserte takster for alle storbyene. NSB, Flytoget og ekspressbusselskapene viser også gode trafikktall.

Når det gjelder bevilgninger til jernbaneformål, vil Kristelig Folkeparti understreke at regjeringspartiene i denne stortingsperioden har bevilget mer enn noen regjering før oss, med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen. Budsjettet for neste år gir bevilgninger på om lag 5,8 milliarder kr. Disse bevilgninger skal brukes til jernbaneinvesteringer, de skal bl.a. nyttes til dobbeltspor Sandvika–Asker, som kan fullføres i 2005, og utbyggingen av en sikrere togradio, GSM-R, fortsetter. Utover dette vil en rekke prosjekter bli satt i gang.

Midlene til drift og vedlikehold på jernbanen øker med 7,7 pst., noe som gir mer driftssikre toglinjer og pålitelig trafikk. Det brukes hele 1,5 milliarder kr til kjøp av persontransporttjenester med tog, en økning på 6,1 pst. sammenliknet med 2004. Nattogene er sikret også for 2005. 40 mill. kr brukes til tiltak for bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Veiinvesteringene i perioden 2002–2005 er styrket med over 1 milliard kr i forhold til Arbeiderpartiets forslag til Nasjonal transportplan. Inkludert OPS-prosjektene er Sem-erklæringens mål for veiinvesteringer om lag oppfylt. Regjeringspartiene bevilger 13,1 milliarder kr til veiformål på budsjettet for 2005. Disse midlene gjør at det i 2005 kan settes i gang hele ti nye, store prosjekter. I tillegg legges det til rette for oppstart av om lag 15 mindre prosjekter.

På investeringsbudsjettet prioriteres rasjonell framdrift for prosjekter som alt er satt i gang, og det gis høy prioritet til prosjekter som fører til tryggere trafikk, som fjerner flaskehalser, og som bedrer næringslivets framkommelighet og trafikksikkerheten. Vi bevilger ca. en halv milliard kroner til trafikksikkerhet og over 300 mill. kr til gang- og sykkelveier.

Kristelig Folkeparti vil understreke det viktige arbeidet som utføres når det gjelder rassikring. I budsjettavtalen med Fremskrittspartiet om budsjettet for 2005 ble vi enige om å prioritere ytterligere nye rassikringsprosjekter, noe som er svært viktig. Når vi nå setter av hele 490 mill. kr i gjennomsnitt til rassikring hvert år i inneværende stortingsperiode – dette utgjør en økning på over 30 pst. i forhold til forrige stortingsperiode – så er det fordi vi mener at rasfaren utgjør et stort trygghetsproblem mange steder i landet.

For drift og vedlikehold er de totale bevilgninger i perioden 2002–2005 større enn det som ble vedtatt i handlingsplanen i forbindelse med gjeldende NTP.

La meg også uttrykke tilfredshet med at Kristelig Folkeparti endelig har fått gjennomslag for sitt engasjement for Stad skipstunnel. Det sterke lokale engasjementet for denne tunnelen og det iherdige arbeidet med ordfører Jan Helgøy i spissen gir nå resultater. Vi setter av 5 mill. kr til Kystverkets videre arbeid med Stad skipstunnel med sikte på å klarlegge grunnlag for anbudsinnhenting. Dette arbeidet må gi teknisk og økonomisk planverk som kan utgjøre grunnlag for å fatte beslutning om det videre arbeid med skipstunnelprosjektet.

Kristelig Folkeparti vil presisere at vi forutsetter at Oslo havn fortsatt må være en containerhavn. Men i den grad Oslo havn ikke klarer å dekke de behov som finnes, må alternative havner rustes opp. Med det som utgangspunkt har vi i merknadene våre i innstillingen framhevet at eventuelle kapasitetsproblemer i Oslo havn bør kunne håndteres av havnene i Drammen og Borg. Borg Havn bør altså gis mulighet til å få en naturlig utvikling sammen med Oslo Havn for å få mer gods over fra vei til sjø.

Når det gjelder Mossetunnelen, er Kristelig Folkeparti opptatt av at det arbeides aktivt for å få fram Jernbaneverkets nye, oppdaterte økonomiske og tekniske beregninger på alternativ 2B i Moss. På denne måten kan denne utbyggingen eventuelt innpasses i denne NTP-perioden.

Jeg vil også uttrykke min glede over at Rygge Sivile Lufthavn endelig skal få trafikk. Det er en nødvendig beslutning for et tett befolket fylke med en industri som er svært eksportrettet. Østfold knyttes på denne måten til Luftfarts-Norge.

Dette er den siste budsjettbehandling i denne perioden, og i løpet av perioden har mye arbeid blitt utført i form av veiutbygging i Østfold. Østfoldveiene er satt på kartet. Behovet for å utbedre E6 i Østfold er stort. Ulykkene har vært mange og stygge. Strekningen er av de mest belastede i Norge. Både person- og godstrafikk er omfattende. E6 i Østfold ble kalt dødsveien fordi så mange ble drept eller skadet i ulykker på denne vegen.

Vi ser allerede nå at antall ulykker og dødsfall er kraftig redusert på de deler av E6 i Østfold som er åpnet. I 2005 skal vi åpne den nye Svinesund bru, ei bru som utgjør et viktig knutepunkt mellom Norge og Europa. Hele E6 gjennom Østfold skal etter planen stå ferdig utbygd i 2008, noe vi gleder oss over.

På E18 har den første parsellen ved Askim kommet i gang. Arbeidet på E18 i Østfold stoppet ikke opp i 2004. Ny parsell Momarken–Sekkelsten åpnes i 2005. Jeg er naturligvis svært glad for at vi fikk på plass 25 mill. kr til oppstart av denne parsellen i avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet.

Vi har i tillegg fått avklart at overskytende midler fra pågående anleggsarbeid ved Askim kan overføres til den nye parsellen fra Momarken til Sekkelsten. Dermed kan ca. 50 mill. kr gå til denne parsellen i 2005.

Kristelig Folkeparti er svært glad for denne forseringen. Samferdselssektoren har under denne regjeringen fått en god utvikling med bedre og tryggere framkommelighet når det gjelder både vei og jernbane.

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

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A) [11:26:17]: I mine snart åtte år i samferdselskomiteen har eg opplevd to sider av Kristeleg Folkeparti sin jernbanepolitikk.

I førre periode gav dei optimistisk og positiv omtale og signal om jernbanen si betyding. No hørest det meir ut som om fleirtalet nær sagt ser på det som å ha eit sugerør ned i statskassa, derfor må jernbanen òg bli privatisert. Vi skal ha meir jernbane for pengane.

Meiner Kristeleg Folkeparti at private vil gi oss meir jernbane for pengane? Eller vil det bli slik at dei som er i Jernbaneverket i dag, får betalt for å slutte? Private skal utføre jobben, og vi må ha eit byråkrati som veks, for å rekne tilbod og kontrollere – altså får vi ei lønnsutbetaling som er to–tre gonger større. Meiner Kristeleg Folkeparti at vi får meir jernbane for dette i framtida?

Odd Holten (KrF) [11:27:31]: Jeg kan forsikre representanten Eng om at for Kristelig Folkeparti er det svært viktig fortsatt å ha en aktiv og effektiv jernbanetjeneste. Men vi må altså innse at det er behov for, som et flertall nå legger til rette for, å få mer igjen for de pengene som settes inn også i denne tjenesten. Ut fra det er det klart at den reformen som blir vedtatt her i dag, er med på nettopp å gjøre dette til en sannhet, nemlig at vi får mer igjen for pengene hva gjelder jernbanen. Kristelig Folkeparti prioriterer altså jernbane fullt og helt. Det skal det ikke være tvil om.

Heidi Sørensen (SV) [11:28:38]: Representanten Holten nevnte en del banestrekninger som skulle få investeringsmidler neste år, det var Sandvika–Asker. Han nevnte GSM-R. Det er også snakk om godsterminal på Ganddal. Vi vet at det kommer fjernstyring på Nordlandsbanen. Så sa han at man i tillegg skulle starte opp en rekke andre prosjekter. Da ble jeg sittende som et stort spørsmålstegn: Hvilke prosjekter er det, og hvorfor står ikke disse omtalt i proposisjonen?

Så har jeg lyst til å stille et spørsmål til representanten Holten – han som også representerer et fylke som grenser til Sverige, og som man skulle tro var spesielt opptatt av at vi skulle ha gode utenlandsforbindelser. Synes han at det er greit at vi 100 år etter unionsoppløsningen slutter å kjøre daglige tog til Stockholm?

Odd Holten (KrF) [11:30:01]: Jeg kan forsikre om at jeg bor i et område med grenseoverskridende interesser. I den forbindelse er det klart at jeg fullt ut slutter meg til det representanten Nistad var inne på i sitt innlegg, at vi nå med glede kan konstatere at det faktisk er selskap som er interessert i å komme inn og være med på å opprettholde og videreutvikle et tilbud ikke bare til Stockholm, men også til København. Jeg tror at det tilbudet vi kan få der, vil være med på å dekke behovene for togtjenester mellom Oslo og utlandet på en tilfredsstillende måte.

Når det gjelder andre anlegg, er det generelle uttalelser. Det er mange småanlegg i jernbanesektoren som også vil kunne tas i kommende periode.

Thore A. Nistad (FrP) [11:31:28]: Kristelig Folkeparti har i denne perioden vært med på stor konkurranse-

utsetting innenfor samferdsel. Dette fortjener Kristelig Folkeparti honnør for.

En annen av Fremskrittspartiets hjertesaker i tillegg til konkurranseutsetting er veibygging. Her har også Kristelig Folkeparti vært bra pådrivere og støttespillere, særlig i forbindelse med framskyndingen av E6 fra Oslo gjennom Østfold til Svinesund.

I budsjettforliket fikk vi igjennom at det skulle utredes flere OPS-prosjekter. Et par som spesielt ligger meg på hjertet, er E6 fra Gardermoen videre til Otta og utbyggingen av E18 Oslo–Sverige. Vil Kristelig Folkeparti og representanten Holten være like konstruktive når det gjelder opprusting av disse viktige hovedveiene i Norge, som de var i forbindelse med E6 gjennom Østfold?

Odd Holten (KrF) [11:32:47]: Når det gjelder konkurranseutsetting, er vi inne i en prosess. Vi har gjennomført noen tiltak, og det vil bli fattet ytterligere vedtak i den saken i dag. Det er ikke tvil om at dette er et utslag av at vi erkjenner at for hver krone vi investerer i ulike formål, må vi ha mer tilbake.

Hva angår veiutbygging, er det også helt på rene at det som vi nå har startet opp med når det gjelder OPS-prosjekter, er positivt. Men før vi går videre med ytterligere nye prosjekter, er det slik at i hvert fall vi for vår del ønsker å høste erfaring fra dem som allerede er satt i gang, slik at vi nå ikke gjør noe som kanskje ikke har den effekten som vi er ute etter. Men vi ønsker å utprøve saken, og så får vi komme tilbake.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:34:14]: Det mest positive som kan seiast om samferdslebudsjettet for 2005, er at det er eit budsjett på det jamne. Det er det uttrykket som veldig mange har brukt om dette budsjettet.

Går vi inn i tala i budsjettet, ser vi at det langt frå kan kallast eit offensivt budsjett. Sidan dette er siste året i fireårsperioden, kan vi slå fast at denne regjeringa avsluttar fireårsperioden med eit etterslep i høve til NTP 2001–2011. Det gjeld både veg og bane. Dette er lite positive signal til norsk næringsliv, som eintydig og klart har sagt at auka satsing på samferdsle er eit av dei viktigaste, kanskje *det* viktigaste, tiltaket.

Auka satsing på samferdsle er avgjerande for gode og levande samfunn i heile landet, også for å halde ved lag og vidareutvikle den verdiskapinga som skjer i distrikta. God og trygg infrastruktur er avgjerande og viktig for å halde oppe livskvaliteten for einskildmennesket.

Senterpartiet har ofte peika på at mange av naturressursane finst i distrikta, og at mykje av verdiskapinga føregår der. Difor må vi berre slå fast at skal vi kunne ta heile landet i bruk og utnytte dei fordelane vi har med dei store naturressursane, må vi sikre eit vegnett som er godt bygt ut i heile landet. Dei seinare åra har det vore sterk fokusering på stamvegane og korridorane gjennom landet. Dette er viktig, men vi må ikkje nedprioritere andre riksvegar. Senterpartiet har difor lagt inn meir midlar til andre riksvegar i det alternative budsjettet sitt. Med få unntak overlèt Senterpartiet til fylka å fordele midlane på konkrete prosjekt.

Denne hausten har vi på nytt blitt minna om den store faren for ras som store delar av landet er utsette for. I haust var det først og fremst i Sogn og Fjordane og i Møre og Romsdal vi fekk dei mange og store rasa. Det rasa der vi veit det ofte, gjerne årleg, går ras. Men denne gongen gjorde vêrtilhøva at det òg rasa mange andre stader. Dette er ei sterk påminning om at rassikring må vere eit viktig område i samferdslepolitikken. Denne gongen omkom ein person, men det var berre flaks at ikkje mange fleire mista livet. Slike hendingar gjer noko med dei som blir direkte eller indirekte råka. Berre dei som lever i rasutsette område, kan fullt ut forstå korleis det er å leve år etter år med slik utryggleik. Det er naturkreftene som er årsaka til at vi har denne situasjonen. Difor er det mange som blir opprørde når sentrale politikarar set investeringar til rassikring opp mot bygging av firefelts vegar, bygging av midtdelarar og andre utbetringar på vegnettet andre stader i landet. I eit av verdas rikaste land må vi ha råd til begge delar.

Senterpartiet meiner det bør satsast meir på rassikring, og har difor lagt inn 200 mill. kr. ekstra til det. Der naturen og naturkreftene forårsakar problem, må vi satse ekstra for å gjere situasjonen tryggare.

I budsjettproposisjonen slår Regjeringa fast at riksvegferjene er å sjå på som ein integrert del av det statlege vegnettet. Å vere avhengig av ferjer blir opplevt som å vere på ein veg med kolonnekøyring, og på mange strekningar er ferjene nattestengde. Det er difor viktig at det er høg frekvens i ferjesambanda, og at nattferjer finst på flest moglege strekningar. Kapasitet er eit anna stikkord som avgjer om ferjesambanda skal kunne seiast å vere gode nok. Sidan det å vere avhengig av ferjer er ein meirkostnad for fastbuande og næringsliv i ferjeområde, er det avgjerande at også billettkostnaden blir redusert. Noreg bør på sikt få gratis ferjer, slik Sverige og Finland har.

Heller ikkje for jernbana er det dei store lyfta i 2005-budsjettet. Vi veit at også for jernbana er det store etterslep i investeringar og vedlikehald.

Posten for kjøp av tenester frå NSB har ei påplussing. Dette er eit lite lyspunkt i neste års budsjett. Frå andre halvår 2003 har det vore ein auke i talet på passasjerar på tog som blir omfatta av statlege kjøp. Ein auke på posten for kjøp av tenester kan gi rom for tilpassingar i togtilbodet i høve til utviklinga i etterspurnad.

Eit negativt trekk i persontransporttilbodet med tog er nedlegginga av daglege ruter for toget mellom Oslo og Stockholm frå 1. januar 2005. At tilbodet skal haldast oppe i helgene og om sommaren, hjelper litt, men utan tvil vil bortfallet av dei daglege turane elles i året føre til sterkt fall i passasjertalet. Ei så stor endring i tilbodet vil gjere det vanskelegare å byggje opp att tilbodet seinare. Senterpartiet legg difor inn 25 mill. kr som strakstiltak til kjøp av tenester på denne strekninga. Dette er den summen som er nødvendig for å halde oppe daglege turar i 2005.

Senterpartiet meiner at kjøp av persontransporttenester på tog generelt ikkje skal brukast på internasjonale ruter, men vi ser på dette som eit nødvendig strakstiltak for å finne ei løysing på kort sikt. Diverre blir det ikkje fleirtal for å gå inn med kjøp av tenester for å halde oppe daglege turar som ei kortsiktig løysing. Det gjer det endå meir nødvendig å intensivere arbeidet med langsiktige løysingar. Det blir difor avgjerande at statsråden engasjerer seg sterkt for å finne gode løysingar for framtida.

Det mest dramatiske som gjeld jernbana i budsjettproposisjonen for 2005, er omstruktureringa av Jernbaneverket si produksjonseining, slik ho er omtala i Tillegg nr. 2 til budsjettet. Etter forslaget skal all infrastrukturretta produksjonsverksemd i Jernbaneverket konkurranseutsetjast i perioden 2005–2009. Det inneber ei omfattande omstrukturering. BaneService, som har vore konkurranseutsett, skal bli AS og konkurrere om alle oppdrag. Jernbaneverket Drift, som ikkje har vore konkurranseutsett, skal kraftig nedbemannast. Berre enkelte vedlikehaldsoppdrag skal vere igjen i Jernbaneverket.

Konsekvensane av dette er at nærare 1 000 tilsette blir overtalige i produksjonsdelen. Jernbaneverket må difor bli kvitt mange dyktige fagfolk på produksjonssida, samtidig som Jernbaneverket må styrkje eigen kompetanse som byggherre og bestillar.

Omstillinga kostar både for det offentlege og for dei som blir arbeidslause. Regjeringa føreslår å ta 35 mill. kr av investeringar i linja for å dekkje inn omstillingskostnadene for 2005. Dette meiner Senterpartiet er uakseptabelt. Løyvingane til investeringar er låge som dei er, og toler ikkje reduksjon.

Når det gjeld omdanning av BaneService til AS vil eg komme litt tilbake til det i saka som skal opp i Odelstinget seinare i dag.

Samtidig med budsjetthandsaminga har òg komiteen handsama Dokument nr. 8:1 for 2004-2005 frå Åslaug Haga og meg sjølv om å stoppe opp og føreta ei konsekvensutgreiing før ein går til det steget å leggje ned trafikkstasjonar. Frå i sommar og utover heile hausten har det komme mange brev, e-postar og telefonar frå delar av næringslivet som er sterkt uroa over konsekvensane for si verksemd dersom trafikkstasjonar blir nedlagde. Eg meiner det hadde vore rett å ta denne delen av næringslivet på alvor og sjå nærare på konsekvensane før endringar blir gjorde.

I brev frå departementet og i svar på spørsmål frå komiteen blir det peika på den omleggingа som skal skje, og at mange – ja i eitt brev stod det alle – tenester skal leggjast ut på nett. Nettet kan vere eit godt alternativ for mange av dei tenestene som er aktuelle for privatpersonar, t.d. søknader, skjema osv. Men det er langt frå alle tenestene som næringslivet treng som kan løysast på denne måten – vising av bilar kan f.eks. vanskeleg gjerast over nettet.

Eg har merka meg at statsråden i siste svaret til komiteen viser til at tenestene skal organiserast og lokaliserast på ein slik måte at det er lett å gjere endringar når det er nødvendig. Dei tilsette skal vere meir mobile fordi tenestene i større grad skal utførast der brukarane er, skriv statsråden. Om dette blir gjennomført, og korleis dette vil bli gjennomført, ja det står att å sjå. Det som står fast, er at mange næringsdrivande er usikre på framtida og stiller spørsmål ved om deira verksemd er liv laga når dei må bere ekstrakostnadene når det offentlege skal spare pengar.

Heilt til slutt skal eg få seie nokre få ord om utbyttepolitikken til denne regjeringa. Lat meg ta Posten som eksempel. Det er fastlagt at utbyttet frå Posten Norge AS skal vere 30 pst. Men kvart år i budsjettet er det varierande forslag til utbytte. For 2005 er forslaget nesten 75 pst. Dette skaper ein uoversiktleg situasjon for statlege selskap. Først når budsjettet blir lagt fram, veit selskapet sikkert kor stort utbyttet blir. Når variasjonane blir så store som det vi har sett dei seinare åra, blir det vanskeleg å takle dette. Dette gjeld ikkje berre Posten, men òg andre statlege selskap. Det bør difor vurderast om ein ikkje for selskapa sin del skal vere meir konsekvent når det gjeld utbyttepolitikken, slik at han blir meir i tråd med det som er fastlagt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [11:44:41]: No er det slik at Arbeidarpartiet og Senterpartiet er samde om det meste i denne innstillinga også, som me har vore særleg når det gjeld strukturspørsmål i denne perioden. Det gjeld aksjeselskapsdaning, konkurranseutsetjing og privatisering. I dag gjeld det BaneService, som skal verta aksjeselskap, Kystverket Produksjon, som skal verta aksjeselskap, og konkurranseutsetjing og privatisering av Jernbaneverket Drift. Eg er glad for denne semja. I tillegg seier me i hop med Senterpartiet og SV at me er imot liberalisering av taxinæringa.

Det som er ulikt for Arbeidarpartiet og Senterpartiet, er det som representanten nemnde no sist, ikkje korleis me ser på pengar til omstilling og utbyte, men når det gjeld Mesta si omstilling til aksjeselskap, har me lagt inn igjen dei 100 mill. kr fleirtalspartia har teke vekk. Det har ikkje Senterpartiet. Det har dei heller ikkje gjort når det gjeld utbyte i Posten, så Senterpartiet er altså med på eit utbyte i Posten på 74 pst. Eg vil gjerne ha ein kommentar frå representanten til dette.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:45:59]: Det er heilt rett som representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt slo fast, at Senterpartiet og Arbeidarpartiet står saman om veldig mange av dei viktige strukturspørsmåla innafor samferdslepolitikken. Det viser seg i den innstillinga vi har lagt fram, og som vi behandlar no, og det har vore det same i tidlegare innstillingar.

Så til Mesta og dei omstillingsmidlane som Arbeidarpartiet har lagt inn igjen i budsjettet: Senterpartiet har ikkje gjort det, men i vår merknad har vi vist til at vi ser på dette som ei forskyving av midlane og forventar at midlane vil komme. Det er grunnen til at vi ikkje har lagt dei inn der.

Når det gjeld utbytte, var eg inne på det i innlegget mitt. Vi har ikkje lagt inn midlar, vi har akseptert det for

2005, men det er viktig at vi får ein gjennomgang slik at vi får ein meir oversiktleg situasjon, slik at det blir, med eit ord som ikkje er så godt på nynorsk, «forutsigbart» for desse selskapa i åra framover.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:47:21]: Representanten Ringstad var innom et felt som ikke har vært noe særlig berørt i dag, og det er trafikkstasjoner. Vi har fått et brev fra statsråden som jeg føler er betryggende, for vi var også litt skeptiske etter å ha mottatt en del brev fra næringslivet. I det brevet presiseres det at det skal være en ambulerende tjeneste for kontroll av importerte biler som ikke har typegodkjenning, at man skal opprette servicesentre rundt omkring i kommunene, og at man ikke skal legge ned tilbudene før alternative tilbud er opprettet. Det høres for meg ut som et langt bedre tilbud enn i dag. Man når brukerne nærmere der de er, og man når brukerne mellom de forskjellige trafikkstasjonene på en bedre måte. Er ikke representanten Ringstad opptatt av at man skal nå brukerne nærmest mulig der de bor?

Jorunn Ringstad (Sp) [11:48:36]: I løpet av sommaren og hausten merka eg meg at veldig mange av Framstegspartiet sine lokalpolitikarar, men også Kenneth Svendsen, var ute og var veldig skeptiske til den omlegginga som skulle skje når det gjeld trafikkstasjonane. Ambulerande teneste var nemnt i eit brev frå statsråden, det var òg sagt at ein kunne leggje tenester til servicesenter, men staten opprettar jo ikkje servicesenter rundt om, så det vil seie at det må vere kommunane som opprettar desse sentra, og at ein kan leggje ein del tenester der. Men eg har snakka med fleire i næringslivet som er opptekne av dette spørsmålet, og dei er ikkje tilfredse med at det her kanskje kan bli ambulerande teneste, for dei veit ingenting. Det er ikkje sagt noko nærmare om korleis dette skal fungere. Det er heller ikkje gitt at det blir servicesenter over alt, slik at tenester kan leggjast dit. Difor sa eg i innlegget mitt at *om* det blir gjennomført og *korleis*, er framleis eit stort spørsmål.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:50:03]: SV har foreslått at det skal opprettes en ny post på samferdselsbudsjettet øremerket støtte til oppgradering av fylkesveinettet, en stimuleringsordning slik at fylkeskommunene får mulighet til å ruste opp fylkesveinettet raskere enn de har mulighet til i dag, og vi foreslår en femårig handlingsplan for oppgradering av fylkesveier. Dette vil komme distriktene til gode og ikke minst legge forholdene bedre til rette for næringsutvikling i distriktene, fordi fylkesveiene utgjør betydelige flaskehalser. Det forbauser meg at Senterpartiet ikke kunne støtte dette forslaget, og spørsmålet til Ringstad er: Ser ikke Senterpartiet at det vil være veldig god distriktspolitikk å legge til rette for rask oppgradering av fylkesveinettet?

Jorunn Ringstad (Sp) [11:51:01]: Bak i budsjettproposisjonen har vi ei oversikt over situasjonen for fylkesvegane rundt om i alle fylke i landet. Det har vi fått i tidlegare budsjettproposisjonar òg. Det er klart at enkelte fylke har gjort ein stor innsats på fylkesvegane, andre har ikkje fått til det same lyftet. Dette er eit ansvar for fylkeskommunane, og eg meiner at det som SV og Framstegspartiet har lagt fram, er ei grusvegpakke – det gjeld ikkje ei opprusting av heile fylkesvegnettet, men ei opprusting av grusvegane, altså ei grusvegpakke. Det vil seie at dei fylka som har prioritert litt annleis og kanskje nedprioritert andre oppgåver og lagt prioriteringar på fylkesvegar, dei skal ikkje få av desse midlane, fordi dei har gjort jobben sjølve. Dersom ein no skal prioritere og premiere dei som ikkje har gjort jobben før, meiner eg det blir feil.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Torild Skogsholm [11:52:27]: Venstre og Samarbeidsregjeringen har i hele denne stortingsperioden prioritert miljø og sikkerhet fremst i samferdselspolitikken. En kraftig opptrapping av satsingen på kollektivtransport, utbygging av sikker togradiokommunikasjon, rassikringstiltak og trafikksikkerhetstiltak på vegnettet er eksempler på dette.

Regjeringen har også prioritert en raskere og mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet i alle deler av landet og en forsert utbygging av firefelts motorveger. Dette har stor betydning for trafikksikkerheten og bedrer framkommeligheten både for næringslivet og for befolkningen for øvrig.

I likhet med budsjettet for de foregående årene inneholder også budsjettet som vedtas i dag, en sterk satsing på kollektivtransport. Kollektivtrafikken fikk et kjempeløft i 2004 med en vekst på nesten 1 milliard kr. Dette høye nivået styrkes nå ytterligere. I alt vil det brukes over 9 milliarder kr til kollektivtransport i 2005. Som Venstre-statsråd er jeg spesielt glad for dette løftet for kollektivtransporten. Sem-erklæringens mål om en økning på 1,5–2 milliarder kr er mer enn oppnådd. Det er et budsjett med et betydelig miljøstempel, et klart Venstre-stempel og et stempel fra denne regjeringen.

Tall fra første kvartal i 2004 viser at denne sterke satsingen på kollektivtrafikken gir resultater. Det er vekst i antall reisende og/eller reduserte takster for alle storbyene. NSB, Flytoget og ekspressbussene kan også vise til en betydelig passasjerøkning. Med bakgrunn i disse positive resultatene øker belønningsordningen for bedre kollektivtransport i storbyområdene med mer enn 50 pst. På vegbudsjettet er det satt av betydelige midler til kollektivfelt, terminaler, holdeplasser, signalprioritering og til T-baneringen i Oslo.

Men selv om mye bra er gjort på området kollektivtransport, er det ingen grunn til å stoppe her. Venstre og Regjeringen vil fortsette jobben for å gjøre kollektivtrafikken enda bedre.

Jernbanebudsjettet har fått et kraftig løft i denne stortingsperioden. Det brukes nå over 6 milliarder kr årlig på jernbanen, og med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen har det aldri vært bevilget mer til jernbane enn under denne regjeringen.

Det er også for 2005 en solid jernbanesatsing, med bl.a. følgende store prosjekter:

– dobbeltsporutbyggingen mellom Asker og Sandvika sluttføres
– utbyggingen av GSM-R togradio fortsetter
– fjernstyring av Nordlandsbanen
– ny godsterminal på Ganddal i Rogaland

I tillegg kommer planlegging av en rekke nye prosjekter:

– dobbeltsporutbygging Sandnes–Stavanger
– nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika
– Lysaker stasjon
– dobbeltspor mellom Bergen og Fløen

Midlene til bedre sikkerhet, reiseinformasjon, merking og bedre tilgjengelighet for alle øker kraftig.

Det er bra at NSB og SJ opprettholder togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm med direkte tog i helgene og daglig togforbindelse i sommermånedene, selv om det ideelt sett hadde vært ønskelig med fortsatt daglige avganger. Samferdselsdepartementet ser sammen med det svenske næringsdepartementet på mulighetene for å kunne gjenopprette en togforbindelse med daglige togavganger hele året. Vi vurderer også mulighetene for at nye aktører kan komme inn på dette markedet.

Det er min plikt å sørge for at vi får mest mulig ut av ressursene og dermed en sikrere og mer driftsstabil jernbane og et bedre jernbanetilbud for befolkningen. Konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet og etablering av BaneService er viktig i arbeidet med å effektivisere driften og vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen.

Konkurranseutsettingen vil skje gradvis fram til 2009. Den skal gjennomføres på en slik måte at sikkerheten blir minst like god som tidligere. Staten skal fortsatt eie infrastrukturen, og Jernbaneverket skal fortsatt ha ansvaret for sikkerheten på det norske jernbanenettet. Jernbaneverkets rolle som infrastrukturforvalter styrkes med dette. Sikkerhetsfunksjoner som går på inspeksjoner, kontroll og visitasjoner av jernbanenettet, skal være igjen i Jernbaneverket, og vi får et klart skille mellom produksjon og forvaltning. Jernbanetilsynet har fått i oppgave å overvåke og vurdere sikkerhetsmessige konsekvenser av reformarbeidet. Den høye sikkerheten som kjennetegner jernbanen, skal opprettholdes.

Stamvegene er ryggraden i vegsystemet. Det er derfor viktig med et godt utbygd stamvegnett hvor vi ser lengre strekninger i sammenheng. Eksempler er E6 gjennom Østfold til svenskegrensen, E18 til Kristiansand og E6 nordover til Lillehammer. Utbedring av det sekundære riksvegnettet og ferjetilbudet er viktig for å styrke bosetting og næringsliv i hele landet.

Foreslåtte endringer innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, bl.a. trafikkstasjonene, er en oppfølging av den vedtatte omorganiseringen av Statens vegvesen. Effektiviseringen gir et bedre og mer desentralisert tilbud til brukerne. Tiltakene gjør bl.a. at personell kan frigjøres til andre og mer prioriterte oppgaver, som f.eks. kontrolloppgaver ute på vegene. Samlet vil befolkningen få et minst like godt tilbud som i dag.

Jeg legger opp til at flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø skal skje med minst mulig avbrudd av tilsynsvirksomheten. Det høye sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal opprettholdes og videreutvikles også i flytteperioden. Det har som kjent vist seg vanskelig å rekruttere og beholde nødvendig kompetanse i Luftfartstilsynet. Tiltak for å hindre personellavgang og styrke rekrutteringen til tilsynet i flytteperioden blir vurdert.

Transport står for en fjerdedel av de norske klimagassutslippene. Det er derfor positivt at flertallet i komiteen støtter opp om den sterke satsingen i budsjettet på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, bl.a. biodrivstoff, brenselceller og hydrogen. Bevilgningene til dette mer enn fordobles i 2005.

Jeg er glad for støtten i Stortinget i denne fireårsperioden for et samferdselsbudsjett med en klar miljø- og kollektivprofil. Budsjettene har blitt vedtatt med ulike flertall i Stortinget. Årets budsjettavtale med Fremskrittspartiet har gjort at vi har sikret Regjeringens prioriteringer uten endringer, samtidig med økte bevilgninger til prosjekter som særlig styrker rassikring og transporttilbudet i distriktene. Jeg vil gi Fremskrittspartiet ros for deres konstruktive opptreden i budsjettarbeidet.

Samfunnsutviklingen krever endringer også på samferdselsområdet. Jeg er opptatt av å ligge i forkant og gjennomføre nødvendige reformer, slik at vi får mer igjen for samferdselsmidlene og et bedre transporttilbud til innbyggerne. Samtidig må hensynet til sikkerheten ligge til grunn for alt vi foretar oss, slik at det er sikkert å ferdes på våre veger, til sjøs og for dem som velger å ta fly eller bruke jernbanen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:01:31]: Venstre-stempel – mest mogleg og fortast mogleg privatisering mot dei tilsette sine råd og ønske!

Eg har lyst til å konfrontera statsråden med søndagsavisa. Der sa statsråden at omdaninga av Jernbaneverket Drift var for å få bukt med kameraderi og få kontroll over tryggleiken. Er det dette som er argumenta for omdaninga, eller er det det som står i proposisjonen? Når omdaninga av driftsorganisasjonen t.d. er grunngjeve med rydding i roller, som det står i proposisjonen, kvifor får ikkje Jernbaneverket Drift verta eit AS som kan konkurrera slik som andre bedrifter gjer, t.d. Mesta AS? Kva er årsaka? Er det dette kameraderiet som ein no skal få splitta opp ein gong for alle, og så skal ein seia opp folk og senda dei ut i arbeidsløyse?

Statsråd Torild Skogsholm [12:02:34]: Jeg har gitt sterkt uttrykk for at begrepet kameraderi står jeg ikke ved. Det var lagt i min munn i det intervjuet, og jeg burde der og da ha sagt at det tar jeg avstand fra.

Så må jeg også si at jeg er litt forundret over den harde kritikken som kommer her fra representanten Ausdal Starrfelt. Jeg registrerte for ikke så lang tid siden at denne representanten ville foreslå at hele Jernbaneverket skulle etableres som et selskap. Jeg leser også i budsjettinnstillingen at «denne politikken» – hvor man viser til denne type selskapsdannelser – «medfører svekket folke-

valgt styring og økt markedsorientert styring». Vi valgte å ikke gå så langt. Vi synes det er meget viktig at staten har et ansvar for infrastrukturen på jernbanen. Jeg vil ikke gå for privatisering av infrastrukturen, og jeg vil heller ikke være med på begrepsbruken at vi «privatiserer» jernbanen.

Thore A. Nistad (FrP) [12:04:00]: Jeg vil først og fremst si at jeg er glad for at Fremskrittspartiets program er blitt atskillige sider slankere i denne perioden og i den foregående. Statsråden og hennes stab skal ha ros for at de har gjort en formidabel jobb med å omdanne tunge offentlige instanser. Nå har de konkurranseutsatt Telenor. Posten er nesten helt konkurranseutsatt. Ferjer blir det. Buss blir det. Det gjelder Vegvesenet. Flytrafikken har fått konkurranse i lufta. NSB er på vei til å starte opp med anbud, og vi har fått mange på Gjøvikbanen. Og nå i dag går Jernbaneverket. Så vi er fornøyd med at store deler av vårt program nå bare kan rives ut, for de er gjennomført.

Så vil jeg spørre statsråden, som har gjort denne gode jobben – og da antar jeg at hun vil fortsette – men det står igjen en del mindre områder som man trenger å konkurranseutsette: Vil statsråden fortsette i den gode gjenge som hun er i nå?

Statsråd Torild Skogsholm [12:05:22]: Når vi velger å bruke mer konkurranseutsetting, gjør vi det der vi ser det er en gevinst å hente. Hvis det er områder vi foreløpig ikke har kommet så langt med, er det enten fordi det er vurderinger som bør gjøres, eller fordi tiden så langt ikke har vært inne for det. Jeg er opptatt av at når vi først velger det, skal det være en årsak til det.

Jeg har ikke en filosofi om at vi skal kjøre konkurranseutsetting for konkurranseutsettingens skyld, men i den grad det er en gevinst å hente, så gjør vi det. Ikke minst har vi som politikere et ansvar for de pengene vi forvalter på vegne av alle innbyggerne i dette landet. Det betyr at vi til enhver tid må spørre oss om vi forvalter disse pengene riktig. Det er det vi mener vi gjør nå ved å legge fram dette forslaget knyttet til konkurranseutsetting av oppgaver som ligger innunder Jernbaneverket.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:06:46]: Regjeringens forslag til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold av jernbanen er lagt fram i strid med Jernbaneverket. De har uttalt at dette går langt utover det de kan gå god for og har foreslått, og det er foreslått i strid med de ansatte ved jernbanen, som går til streik i dag.

Jernbanetilsynet har heller ikke behandlet saken, og kan ikke gå god for at forslaget kan gjennomføres.

Den 18. desember 2003 ble dette diskutert i Stortinget. Da uttalte statsråden:

> «Derfor vil jeg også i fortsettelsen at vi skal lytte til hva Jernbaneverket, både ledelse og ansatte, mener» ... «I dette arbeidet vil, som jeg har sagt tidligere, også de ansatte bli trukket med, fordi jeg tror de har viktige innspill.»

Mitt spørsmål til statsråden er: Hvordan har hun trukket inn Jernbaneverket og de ansatte i utarbeidelsen av forslaget, slik hun garanterte i Stortinget 18. desember 2003? Og: Jernbanetilsynet uttalte til Dagsavisen i går at de ikke kan garantere at forslaget kan gjennomføres, verken i omfang eller i tid. Spørsmålet er: Kan statsråden garantere at det forslaget som nå legges fram, kan gjennomføres både i omfang og i tid?

Statsråd Torild Skogsholm [12:08:05]: La meg begynne med det siste spørsmålet først. Det at vi har Statens jernbanetilsyn som kan føre tilsyn med at vi gjør dette riktig, og at vi tar hensyn til sikkerheten, er viktig. Det er en viktig premiss for det vi gjør. Derfor har vi nå lagt en plan for hva vi skal gjøre. Jernbaneverket og departementet skal sammen lage en mer konkretisert plan for hva som skal skje videre. I dette arbeidet er det viktig at man foretar en analyse av sikkerheten. I forhold til om jeg har lyttet til Jernbaneverket, la meg sitere det som jeg og jernbanedirektør Steinar Killi bl.a. snakket om i går:

> «Jernbanen er og skal være et svært sikkert framkomstmiddel. Konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal ikke svekke sikkerheten på jernbanen.»

Det er vi helt enige om.

> «Regjeringens forslag vil stille strenge krav til skriftlig dokumentasjon, noe som isolert sett vil bedre sikkerheten i jernbanesektoren.»

Dette er vi enige om.

Jorunn Ringstad (Sp) [12:09:28]: For ikkje så lenge sidan hadde vi her i salen ein interpellasjonsdebatt om ferjer. I den debatten streka statsråden under at summen til kjøp av ferjetenester hadde auka kraftig. Men, som statsråden også opplyste i interpellasjonsdebatten, har mykje av auken gått til å oppfylle nye krav til tryggleik og andre ting som ligg meir på den administrative sida, og utbetringar. Det har ikkje vore den store produksjonsauken i sjølve ferjesambanda.

Budsjettforliket i år har gitt konkrete forbetringar på enkelte strekningar, noko som er positivt. Men mitt spørsmål til statsråden blir: Er statsråden tilfreds med den satsinga som har vore på ferjeområdet? Då kan det òg vere grunn til å leggje til at vi har ein ferjeflåte med svært høg gjennomsnittsalder.

Statsråd Torild Skogsholm [12:10:36]: Som det ble sagt: I den interpellasjonen viste jeg til den solide satsingen fra statens side med bidrag i kjøp av ferjetjenester som har skjedd de senere år, uten at tjenestene nødvendigvis har økt. Det er helt riktig. Årsaken til at vi har valgt å gå så tungt inn fra statens side, er at det er fellesskapet som i hovedsak bærer kostnadene som er knyttet til strengere sikkerhetskrav. Det har vi ment har vært riktig av hensyn til dem som bor rundt om i landet. Jeg vil si at det er en solid satsing fra statens side. Jeg er fornøyd med at det har blitt rom for enda mer satsing på ferjer gjennom dette budsjettforliket her på Stortinget. Men jeg vil også understreke at staten bidrar i betydelig grad i for-

hold til ferjer. Det er viktig ut fra den geografien vi har her i landet. Staten og fellesskapet har tatt på seg kostnader knyttet til høyere standardkrav.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:11:57]: Eg er glad for at statsråden tek avstand frå påstandar om kameraderi. Eg høyrde på det programmet, og ho svarte ja, etter sjølv å ha snakka om at kompisar kontrollerte kvarandre. Så det var ikkje heilt ufortent.

Arbeidarpartiet trur på ein forvaltningsmodell i Jernbaneverket, eventuelt eit statleg føretak. Så prøver me faktisk å ha to tankar i hovudet samtidig. Me seier at me prinsipielt er imot denne konkurranseutsetjinga og privatiseringa. Det er f.eks. ganske stor uvisse om det er ein marknad, eller om ein kan etablera seg i marknaden på dette feltet, eller om det me gjer, berre fører til ei forvitring av den kompetansen me har.

Når fleirtalet vil konkurranseutsetja, spør me: Kvifor kan ikkje dei som arbeider i Jernbaneverket Drift, få vera med på å konkurrera? Det gjer dei faktisk allereie, i svært avgrensa grad, men sjølv det skal visst ta slutt. Kva er det som gjer at statsråden ikkje har tillit til at dei som jobbar i Jernbaneverket Drift, kan vera med og konkurrera om oppdraga, når ho no vil rydda i rollene?

Statsråd Torild Skogsholm [12:13:12]: Dette skillet i rollene som ligger inne i dette forslaget, går nettopp på at man skal skille mellom rollene til de som utfører jobben, og de som skal kontrollere. Det ligger i bunnen for det intervjuet som er gitt, og som det har vært sitert fra her flere ganger. Det det handler om, er at vi har et jernbaneverk som har forvalteransvaret i forhold til infrastrukturen. Vi har en meget positiv erfaring fra vegsiden med å innføre dette skillet.

Til spørsmålet om hvorfor ikke de som er ansatt i Jernbaneverket Drift, kan få lov til å være med i konkurransen: Hvis de går over til BaneService eller andre virksomheter som er med i konkurransen, er det helt fritt og opp til dem å være med på det. Men Jernbaneverket vil som sådant være en forvaltningsenhet som ikke kan delta i konkurransen om de oppgavene som her skal utføres, for da vil vi igjen ha litt problemer med å skille kontrolloppgavene fra utøverrollen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Sigrun Eng (A) [12:14:41]: I dagens budsjettdebatt om samferdselskapitla kan følgjande bibelsitat brukast: Det er fullbrakt.

Denne regjeringa, med støtte frå Framstegspartiet, vil i inneverande stortingsperiode få fleirtal for å konkurranseutsetje og privatisere alle delar av infrastrukturen.

I dag ryk Kystverket og Jernbaneverket. Tilbake sit vi i Arbeidarpartiet nær sagt med ein vemmeleg klump i magen. Kva er det vi har fått? Kva er det vi vil få? Og kven går det ut over? Vi byrjar å sjå resultata: I Vegdirektoratet må dei tilsetje fleire byråkratar for å leggje til rette for anbod og fleire som skal kontrollere, medan folk får tilbod om sluttpakke og førtidspensjon. Samfunnet bruker altså hundretals millionar kroner på å kvitte seg med arbeidsfolk, og løyvingane til veg blir ikkje brukte opp. Dette er visst Regjeringa sin måte å bruke skattebetalarane sine pengar på og Regjeringa sin måte å praktisere eit inkluderande arbeidsliv på. Forstå det den som vil.

Når det gjeld Jernbaneverket, skal dei i framtida ikkje få vere med og konkurrere. Statsråden har ikkje tiltru til dei dyktige folka ho snakka om på radioen på søndag. Tvert imot snakka statsråden om at miljøet dekkjer over rapporteringa tilbake til leiinga, og at departementet ikkje har full nok og god nok oversikt.

Arbeidarpartiet støttar sjølvsagt statsråden i at omstilling treng vi heile tida. I Jernbaneverket har det òg skjedd – ikkje i ekspressfart, nettopp grunna kompetansen i det vesle fagmiljøet vi har der, og at dei skal ta vare på sikkerheita. No blir julegåva til 1 000 tilsette i Jernbaneverket: Vi treng ikkje kunnskapen og arbeidskrafta dykkar lenger. Private kan overta, men Jernbaneverket skal ha ansvaret. Eg forstår ikkje korleis det kan gi auka sikkerheit.

Statsråden anslo på radioen den økonomiske gevinsten til mellom 6 og 15 pst., eller fleire hundre millionar kroner. Statsråden ville ikkje fortelje kva det kostar å kvitte seg med dei tilsette – om lag 400 mill. kr står det i proposisjonen, av investeringsbudsjettet. Truleg kan det talet doblast før heile prosessen er over, pengar jernbanen sårt treng til investering og drift.

I høve jernbanen si 150-årsmarkering har Regjeringa gått ut og sagt at dei skal satse stort på jernbane, både no i år og i åra som kjem. Men handlingsplanen for denne perioden er på langt nær oppfylt, ei heller investeringsplanen som Regjeringa sjølv gav føringar for. Det er altså ikkje kompetente og dyktige folk som går rundt, som er årsaka til at vi ikkje får nok jernbane for pengane. Tvert imot er det pengestraumen som ikkje står til truande.

På side 6 i tilleggsproposisjonen står det at Jernbaneverket i framtida ikkje skal utføre jobbar for andre, slik dei gjer i dag. Det gir inntekter på mellom 60 og 80 mill. kr. Vil statsråden kompensere for dette inntektsbortfallet, eller blir det òg eit kutt i løyvingane til drift og vedlikehald?

I tilleggsproposisjonen står det at overtallige i BaneService skal få tilbod om avgang ved fylte 60 år. Kvifor gjeld ikkje det same tilbodet dei som er tilsette i Jernbaneverket? Kva er forskjellen når alle tilhøyrer Jernbaneverket? Alle er statstilsette.

Arbeidarpartiet er oppriktig bekymra for jernbanen si framtid. Vi synest det blir gambla med alle dei positive resultata Jernbaneverket og NSB AS har gitt oss reisande i det siste. Vi er inne på eit godt spor.

Dersom desse annonserte omkalfatringane ikkje skal gå på sikkerheita laus, kvar vil statsråden da ta pengane frå? Er det frå tilgjengelegheita på stasjonsområda og informasjon til dei reisande – altså den femte dimensjonen i NTP – eller kva er det? Samfunnsøkonomisk vil vi sitje fattigare att. Om vi hadde samanlikna likt med likt ville reknestykket sett annleis ut. Men det er ideologiske forskjellar på høgresida og venstresida som her slår til. Det er

(Eng)
høgresida som har klokketru på at private og konkurranse er den einaste løysinga, om det er fornuft eller ikkje. Målet heilagar midlet. Og med støtte frå Framstegspartiet vil dei lykkast.

Dette er ein dårleg dag for alle som er opptekne av jernbane, både som kollektivtransportør og som godstransportør. Det er tempoet som bekymrar mest. Det blir vist til mange land som har lykkast, både Danmark og Sverige. Ja, og dei har brukt god tid. Men det er mange land som ikkje har lykkast, og det er farten der Noreg legg opp til.

Elles har både ECON og Jernbaneverket sagt at dei er villige til å sjå på bemanninga, og redusere ho. Men i det omfanget og det tempoet som Regjeringa no legg opp til, går det over stokk og stein.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [12:20:11]: Regjeringspartiene eier et samferdselsprosjekt. Regjeringstrioen tar hele samfunnet i bruk.

På spørsmål om den bærende idé er privatisering eller offentlig styring, sier Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre: Ja takk, begge deler.

Ingen i dette land skal la solen gå ned over sin vel markedsførte misforståelse, det at fellesskapet mister kontroll når trekløveret i Regjeringen bygger et nytt Samferdsels-Norge. Vi knesetter offentlig eierskap med hensyn til infrastruktur. Vi fastslår udelelig offentlig ansvar for trafikk, for sikkerhet og for kontroll. Vi forlanger kompetanse for bestilling av varer og tjenester. Det er med dette som utgangspunkt trekløveret omorganiserer samferdselens ofte tunge organisasjoner. Vi skiller produksjonsavdelingene fra forvaltningsorganer, som vi har gjort, eller er i ferd med å gjøre, med Vegvesenet, Jernbaneverket og Kystverket. Dernest rendyrker vi selskapsformer som gir selskapene større handlingsfrihet, administrativt og finansielt. Den økte frihet vil gi ansatte en mer inspirerende arbeidsdag og vil utfordre til økt kompetansebygging.

For meg er det åpenbart at organisasjoner som er middel- og regelstyrte, er mindre interessante å arbeide i enn der arbeidet først og fremst er organisert etter måloppnåelse. Derfor vil vi organisere de nevnte produksjonsselskapene, Mesta, BaneService og Kystverket Produksjon, som frittstående statlige selskaper. Det samme omstillingstiltak har vi gjort med Posten, NSB og Avinor. Gjennom de to nevnte grep, opprettelse av produksjonsselskaper og bruk av aksjeselskapsformen, har denne regjeringen også lagt til rette for konkurranse. Det kommer den enkelte til gode.

Omorganiseringen har ett eneste siktemål. Det er å gi alle som er avhengige av transport, et førsteklasses, sikkert og oppdatert tilbud. Bedre veier, økt pålitelighet, flere avganger, høyere komfort, mindre tidsbruk og rimeligere priser på våre kommunikasjonsmidler berører alle oss i hverdagen. Det gir bedre verdiskaping og sikrere arbeidsplasser, kortere arbeidsuke og mindre slitne – og kanskje bitte lite grann lykkeligere – mennesker.

På bred front har Regjeringen satset på buss, jernbane og annen skinnegående kollektivtransport. Nyorganiserings- og bevilgningsnivå er større enn i noen stortingsperiode i moderne tid, og det har preget det kollektive transportbildet i Norge. Bare byggingen av Gardermobanen overstiger nåværende bevilgningsnivå.

Særlig har det vært stor oppmerksomhet omkring omorganiseringen av Jernbaneverket, der produksjonsavdelingen BaneService skilles ut som eget aksjeselskap. Fortsatt ligger eierskapet til skinnegangen hos Jernbaneverket. Myndighetsutøvelse og ansvar for trafikkavvikling og sikkerhet blir fortsatt i Jernbaneverket. Bestillerkompetansen for kjøp av varer og tjenester forutsetter større fokusering på kvalifikasjonskrav, standarder og spesifikasjoner med sikkerhetsmessige aspekter. Det er derfor naturlig at sikkerheten må øke som følge av denne omleggingen. Filosofien bak omorganiseringen er å fristille iboende vekstkraft og utløse kompetansepotensialet i jernbaneorganisasjonene.

Omstruktureringen av jernbanen er ledd i arbeidet med fornyelse og effektivisering av jernbanens organisasjoner. BaneService må etter dette konkurrere med private selskaper om kontrakter. Selskapenes fristilling åpner for nytenkning og rasjonell forretningsdrift. Slik kan aksjeselskapet få mulighet til å utvikle seg til å bli en slagkraftig organisasjon og utnytte sine sterke sider.

Vi mener at samspillet mellom et statseid aksjeselskap og private aktører vil føre til bedre utnyttelse av knappe ressurser – menneskelig, økonomisk og økologisk. Det vil komme passasjerer og andre som trenger transporttilbud, til gode. Vi vil peke på at eventuelle omstillingskostnader i forbindelse med et nytt aksjeselskap, som Arbeiderpartiet har vært så opptatt av i denne debatten, er en helt nødvendig investering for en konkurransedyktig og fremtidsrettet jernbane i Norge.

Jernbanen er en viktig del av regjeringstrioens miljøpolitikk. Regjeringen har satset sterkt der jernbanen har naturlige fortrinn i forhold til passasjergrunnlag, forurensning og arealknapphet: rundt og mellom de største byene samt trekanten Lillehammer, Oslo, Halden og Grenland.

Økt konkurranse virker også befordrende på et godt miljø. Konkurranse og nyorganisering vil gi jernbanen ny dynamikk, gjøre den mer interessant og samfunnsøkonomisk mer lønnsom og øke miljøforspranget til andre befordringsmidler. Organisasjonsdynamikk og økt bevilgningsnivå gjør det lettere å nå Regjeringens mål om miljøriktig og sikker transport. Konkurranse er gunstig for ressursbruk. De som har best teknologisk, økonomisk og ressursmessig styring, bør få kontraktene. Det er meget god miljøpolitikk.

I alt er det foreslått 5,8 milliarder kr til jernbaneformål. Det skal brukes 760 mill. kr på dobbeltspor Sandvika–Asker, og det skal bygges ny godsterminal på Ganddal. Det skal foretas grunnarbeid og prosjektering for dobbeltspor Sandnes–Stavanger, Bergen–Fløen og Sandvika–Lysaker samt Lysaker stasjon og modernisering av Alnabru terminal.

Som vi opplever en nybrottstid for jernbanen, er det også spennende tider for luftfarten. Vi skal kjøpe flyruter for 440 mill. kr, opp 5,6 pst. Tilskuddet til Avinors regionale flyplasser øker i reelle tall, med 10 pst. Med så store økninger er det fortjenestefullt og nødvendig at Avinor holder fast ved målet om årlige resultatforbedringer på 400 mill. kr fra 2006, selv om ledelsen og tillitsvalgte har blitt enige om å fryse gjennomføringen av enkelte tiltak i «Take-off-05» frem til mars 2005. Det kan ikke være et mål at subsidieandelen i norsk lufttransport skal økes ytterligere. Lykkes ikke Avinor med effektiviseringstiltakene, vil det medføre dyrere eller dårligere tilbud til publikum. Det påligger partene i diskusjonen om «Take-off-05» et stort ansvar for å komme frem til en løsning som ligger innenfor de økonomiske rammer Stortinget kan godta.

Norske passasjerer har et fantastisk flytilbud – et finforgrenet nett av 28 regionale flyplasser og 18 stamflyplasser som bidrar til å dempe avstandsulempen det er å bo så langt vekk fra store befolkningskonsentrasjoner. Slik vil vi ha det i dette lange, rare og ujevne landet vårt. I et slikt land, med et slikt unikt nett av flyplasser, spiller flyselskapene en viktig rolle.

Regjeringens luftfartspolitikk har vært et drømmespill av en suksess. Da SAS kjøpte Braathens i oktober 2001, nådde flybillettprisene sitt høyeste nivå, nesten 50 pst. opp siden Color Air innstilte. Med Norwegian på markedet faller prisene med ca. 40 pst. Fallet i billettpriser skyldes forbudet mot bonusordninger og effektiv konkurransepolitikk. Regjeringen vil fortsette å bekjempe bonussystemer nasjonalt og internasjonalt. Utnyttelse av dominerende markedsmakt – rovprising, storkundeavtaler, progressive rabatter og tilgiftsordninger – bidrar til rovkapitalisme og svekket forbrukermakt. Brukerne har tjent stort på konkurranse i luften. Denne regjeringen har vist at den er villig til å bruke sterke virkemidler for å få dette til.

Denne regjeringen eier et samferdselsprosjekt. Det handler om å gi makten og pengene tilbake til brukerne, organisere samferdselsressursene slik at de blir rettet inn mot førstelinjen, vekk fra bakrommene. Vi ønsker flere gravemaskiner. Vi ønsker flere lastebiler og færre kontorpulter og møter. De som leverer de fleste og beste kommunikasjonsmidler for den samme penge, får jobben. Det er økonomisk, det er bærekraftig, det er miljøpolitisk riktig. Jeg kaller det ressursmodellen.

Monopol er det motsatte av konkurranse. Det fremmer likegladhet og selvtilfredshet – og av og til maktbrynde. Det blir ikke utfordret, det blir ikke satt på prøve. Det virker ikke befordrende på nysgjerrighet, analyse, definisjon og presisering. Som alle stillesittende gestalter har det en evne til å legge på seg. Demokrati krever flere aktører. Monopolet har bare seg selv. Det er forunderlig at monopolets tilhengere fremdeles er så oppegående og så mange, også i denne sal.

Thore A. Nistad (FrP) [12:30:21]: Fremskrittspartiet mener at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal fungere godt. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet. Det framlagte budsjett vil på ingen måte nå et slikt mål, selv om en god økning til riksveiene kom til slutt.

Samferdselsnettet må ses i en helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringslivet skal fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyest.

Etterslepet knyttet til veiinvesteringer er blitt ytterligere forsterket. I tillegg har etterslepet på veivedlikehold også bygd seg opp betydelig over flere år. Dette er ikke akseptabelt. Fremskrittspartiet viser til sitt prinsipale forslag om å satse på veivedlikehold ved å øke denne bevilgningen med 1 280 mill. kr. Videre ønsker Fremskrittspartiet å øke bevilgningene til veiinvesteringer med 4 800 mill. kr.

Fremskrittspartiet ønsker også at alle midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner, skal brukes til veiinvesteringer og ikke til kollektivløsninger, og at disse midlene brukes i de områdene hvor de er innkrevd.

Fremskrittspartiets satsing er først og fremst på vei. Vi mener at Norge, som er et land med lange avstander og spredt bebyggelse, burde, for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet i dag.

Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til veiformål har gjennom flere år gått reelt ned. Samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen har dessverre vært negativ. For Fremskrittspartiet er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden og mindre penger til veiformål på den andre. Der hvor vi har satset, slik som på E18 i Vestfold og på E6 i Akershus/Østfold, har det vært en betydelig reduksjon i antallet hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveier, er i dag de sikreste veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene er økt fra 70 km/t til 100 km/t. Det viser at den beste måten å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye veier med midtdelere.

Det er beklagelig at til tross for en bra økning på 350 mill. kr i budsjettforliket for neste år står hele 600 mill. kr igjen på budsjettet for i år som ikke er brukt. Det er helt utrolig – tro det eller ei – men hele 600 mill. kr står ubrukt, i en tid da mange ansatte i anleggsbransjen går på tomgang eller er ledige. Departementet og Vegvesenet skylder på at de ikke har planlagt eller ikke har prosjekter de kan sette i gang. Jeg er helt sikker på at når treminuttersinnleggene kommer til slutt her i dag, har de fleste i denne salen god kjennskap til veier som kan igangsettes i deres hjemfylker. Jeg skulle gjerne ha tatt imot samtlige av disse midlene til prosjekter i Oppland.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:34:27]: Alle tog i Norge – og Oslo Sporveier – står i dag mellom kl. 12 og kl. 15. Jernbanefolkene har all grunn til å stoppe togene, for norsk jernbanepolitikk er i ferd med å spore av.

Dette er julegaven fra Regjeringen til norsk jernbane: full konkurranseutsetting av drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur. 1 000 ansatte må forlate arbeidsplassene sine etter hvert som Jernbaneverkets drift og vedlikehold settes ut på anbud. SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet står sammen om å avvise denne privatiseringen. Den er mildt sagt tynt begrunnet. Det som gjør SV – ja hele opposisjonen – aller mest betenkt, er at dette handler om grunnleggende sikkerhet.

Åsta-ulykken i 2000, der 19 mennesker omkom, viser hvor viktig det er å prioritere sikkerheten. Åsta-ulykken ble gransket, og den gav oss bl.a. kravforskriften – en forskrift som stiller krav til analyser ved alle omleggінger som kan påvirke trafikksikkerheten, i forkant. Hva slags dokumentasjon har Regjeringen lagt fram for å begrunne en så stor omlegging? Organisatorisk er den kanskje den mest dramatiske i jernbanens 150-årige historie. Regjeringens saksframlegg består av 24 sider. 24 sider skal danne grunnlaget for denne omleggingen. Det er beslutningsgrunnlaget. Det aller viktigste, en risikovurdering av om omleggingen vil få konsekvenser for sikkerheten, mangler. Her bryter Regjeringen, som jeg har sagt, med sentrale forskrifter i jernbaneloven.

Dette er å skape historie med negative fortegn.

Jernbaneverkets egne moderniseringsplaner er det satt en strek over. De har gjennomført sikkerhetsanalyser, i motsetning til Samferdselsdepartementet. Like fullt hevder statsråden at Jernbaneverket ikke har oversikt over sikkerheten. Litt av en tillit til egen organisasjon, egen fagetat! Er det rart at konklusjonene blir slik de blir, og i strid med alle internasjonale erfaringer? Det er Høyres Hus som har tatt over styringen av norsk jernbane. Med støtte fra Fremskrittspartiet blir dette selvsagt vedtatt. Dette er høyreideologi – privatisering for privatiseringens egen skyld.

Dette er dramatisk, fordi drift og vedlikehold av jernbanenettet handler om sikkerhet. Vi frykter at den foreslåtte nedbyggingen av Jernbaneverket vil fjerne den kanskje aller viktigste kunnskapen når det gjelder sikkerhet, nemlig lokalkunnskapen, som bare fins blant Jernbaneverkets egne ansatte. Det norske markedet for jernbanevedlikehold er både lite og langstrakt og totalt uegnet for slike eksperimenter i full skala.

Jernbaneverket skal ikke selv få delta i konkurransen om vedlikeholdet av nettet. Jernbaneverket Drift skal fjernes, og resten av Jernbaneverket blir et administrativt apparat. Konsekvensen av forslaget kan bli at det statlige svenske Baneverket eller andre utenlandske aktører overtar ansvaret for drift og vedlikehold av 4 000 km jernbanespor i fire landsdeler. Sverige har nemlig ikke bygd ned sitt baneverk. Derfor bygger dette forslaget iallfall ikke på internasjonale erfaringer.

I Storbritannia tok jernbaneverket tilbake det privatiserte vedlikeholdet og ansatte i fjor 18 500 vedlikeholdsarbeidere. «Det hadde vært økende kritikk mot privatisering. Vedlikeholdet hadde vært ineffektivt og gikk på bekostning av sikkerheten,» uttalte styreformannen i Network Rail til BBC. Nå er stortingsflertallet i ferd med å gjøre den samme feilen som britene gjorde tidlig på 1990-tallet.

Den spanske jernbanen trekkes fram som den mest kostnadseffektive i Europa. De er midt oppe i et 330 milliarder kroners investeringsprogram. For å avlaste egen organisasjon er en del av oppgavene satt bort til private, og på ti år har de konkurranseutsatt 30 pst. Det er noe helt annet enn å redusere staben med 80 pst., slik Regjeringen vil gjøre med Jernbaneverket på kort tid.

Og hva med svenskene? Svenskene investerer for 107 milliarder kr, og det statlige Banverket utfører det aller meste av drift og vedlikehold selv. Hvordan kan så det tjene som et eksempel? Forslaget fra Regjeringen er uansvarlig i forhold til sikkerhet, og det som foreslås, savner sidestykke i Europa. Det vil også måtte bli stoppet, om vi får et nytt flertall etter stortingsvalget i 2005.

Så over til et litt annet område, samferdsel i distriktene. SV står for miljø og distriktsutbygging i samferdselspolitikken. SVs alternative forslag til samferdselsbudsjett for 2005 følger de samme linjer som vårt forslag i Nasjonal transportplan: økt innsats for kollektivtransport i storbyene og pressområdene, økt satsing på jernbane, mer gods fra vei til sjø og jernbane og økt satsing på samferdsel i distriktene.

Samlet foreslår SV en økning på 530 mill. kr til samferdsel i distriktene. Vi øker fylkesvise riksveimidler med 120 mill. kr. Deler av det beløpet skal gå til Jondalstunnelen og Namdalsprosjektet. Vi øker rassikring med 110 mill. kr, grusveipott og fylkesveier med 100 mill. kr, riksveiferjedrift med 50 mill. kr og Kystverket – farleder, fiskerihavner – med 150 mill. kr.

Det er viktig å redusere avstandsulempene og knytte distrikter og landsdeler tettere sammen til én nasjon.

Veiene i store deler av Distrikts-Norge har fortsatt altfor dårlig standard. Flaskehalsene er mange og til dels trange, og aksellastbegrensninger hindrer godstransport og næringsutvikling. En rekke ferjestrekninger har for få avganger, og på flere samband er kapasiteten for liten.

Fiskerihavnene er en viktig del av den norske infrastrukturen for samferdsel. SV har tro på en framtid for norske fiskerier. Et nødvendig ledd for å få fram fersk fisk og foredlet fisk er gode fiskerihavner. Dessverre er bevilgningene til oppgradering av våre fiskerihavner og farleder altfor lave i forhold til behovene. Det vil ta flere tiår å oppgradere havnene til et framtidsrettet nivå med dagens budsjettnivå.

SV har også foreslått å øke de direkte øremerkede pengene til rassikring med 110 mill. kr i 2005, fra 186 mill. til 290 mill. kr.

Representanter for regjeringspartiene og Fremskrittspartiet kappes nå om å vise hvor mye forliket har gitt deres distrikter. Faktum er at Regjeringen foreslo å redusere posten rassikring fra 200 mill. til 186 mill. kr. I budsjettforliket med Fremskrittpartiet ble rammene til riksveier økt med 350 mill. kr, men bare 25 mill. kr har gått til rassikring. Det er bare 7 pst. av beløpet. Det dokumen-

terer med all tydelighet at rassikring ikke blir prioritert. Det forundrer oss, når vi ser hvordan ekstreme værforhold langs kysten har sperret lokalsamfunn, lammet trafikken og tatt menneskeliv.

SV vil legge mer grus under asfalt. Vi vil ta et tak for å asfaltere fylkesveiene, som utgjør 30 pst. av det offentlige veinettet og er den delen av det offentlige veinettet som har dårligst standard. Over 20 pst. av fylkesveinettet mangler fast dekke. Det er store forskjeller mellom fylkene. I en rekke fylker er andelen som mangler fast dekke, 40 pst. Bare 53 pst. av fylkesveiene har 10 tonn tillatt aksellast.

Vi foreslår en ny post øremerket fylkesveinettet. Den nye ordningen skal fungere som en stimuleringsordning og et spleiselag mellom staten og fylkeskommunene. Vi foreslår i tillegg at det skal utarbeides et handlingsprogram for fast dekke på fylkesveinettet i løpet av en femårsperiode. Det er skuffende at det bare er Fremskrittspartiet som vil støtte forslaget.

Avinor gjennomfører omfattende bemanningskutt, i et tempo som flere her i salen er bekymret for skal kunne gå ut over sikkerheten. Reduserte inntekter som følge av nedgang i flytrafikken over tid har vært en del av årsaken til behovet for kostnadsreduksjoner. Nå ser det ut til at pendelen er i ferd med å snu; inntektene øker. Da forbauser det oss at et stort flertall med åpne øyne går inn for å etablere en ny sivil flyplass nær Gardermoen, på Rygge, som får konsesjon for 750 000 passasjerer årlig. Flyplassen skal også slippe å betale inn til felleskassa etter den solidariske finansieringsordningen for flyplassnettet i Norge, slik de andre flyplassene gjør. Rapporten fra Samfunns- og næringslivsforskning AS, som lå til grunn for behandlingen av St.meld. nr. 36 for 2003-2004, eiermeldingen, framhever spesielt at en sivil lufthavn på Rygge vil komme i konkurranse med Oslo Lufthavn Gardermoen. En slik konkurranse vil svekke det økonomiske grunnlaget for Gardermoen og Avinor. En betydelig økonomisk trussel mot Avinor og hele flyplassnettet i Norge er denne beslutningen. Konsekvensene kan bli enten nedlegging av flyplasser eller økte kostnader for staten for å opprettholde hele nettet.

Til slutt: Regjeringen og Fremskrittspartiets behandling av Jernbaneverket er rimelig unik i norsk samferdselshistorie. Det er grunn til å spørre Fremskrittspartiet om de synes det er en god måte å bruke 400 mill. kr av skattebetalernes penger på, å bygge ned en helt fagetat, å fjerne 1 000 arbeidsplasser, med aktivitet over hele landet, og å pålegge Jernbaneverket å kjøre med doble kostnader mens de setter alt som er mulig, ut i markedet.

Og til Venstre: De Venstre-velgerne som trodde de stemte på et liberalt parti i 2001, må tro om igjen. For dette er ikke liberalt, det er markedsliberalisme. Det å være liberal betyr at man setter samfunnsansvaret foran konkurransepolitikken. At Venstre kan markedsføre seg som et liberalt parti, mens det gjennomføres liberalistisk politikk på felt etter felt i samferdselssektoren, burde få grasrota i Venstre til å sende statsråden en ordbok og lære henne forskjellen. Ingen andre land i Europa gjennomfører en slik konkurranseutsetting i et så stort omfang og på så kort tid. Dette er resirkulering av høyreideologien fra 1980-tallet.

SV går, sammen med Senterpartiet og Arbeiderpartiet, inn for å avvise hele forslaget om Jernbaneverket. Regjeringen har ikke foretatt en vurdering av om dette vil true sikkerheten. Det skal gjøres etter at vedtaket er fattet. Det er et brudd på sentrale forskrifter i jernbaneloven.

Forslaget er derfor både økonomisk, sikkerhetsmessig og jernbanefaglig totalt uakseptabelt.

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

Jan Sahl (KrF) [12:44:57]: Kristelig Folkeparti er opptatt av sjøtransportens viktige rolle. Sjøtransporten er dominerende i godstransporten til og fra utlandet. Det er positivt at det legges til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter med god tilknytning til det landbaserte transportnettet. Arbeidet med farledene i Svelvikstrømmen, Drøbaksundet og Tjeldsundet er prioritert i budsjettet. I tillegg er arbeidet for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning også høyt prioritert. Jeg vil i denne sammenheng framheve Kystvaktens og Redningsselskapets bokstavelig talt livsviktige oppgaver og den prisverdige måten de utfører sitt arbeid på.

Kristelig Folkeparti vil arbeide for at sjøtransporten kan styrke sin rolle i det norske transportsystemet. Vi synes derfor det er positivt at Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av hele gebyrstrukturen under Kystverkets område, med sikte på å holde kostnadene på et lavest mulig nivå.

Kristelig Folkeparti er glade for at vi fant rom i budsjettforliket for utvidet støtte til riksvegferjene. Boknafjordsambandet og Tausambandet har fått midler til kapasitetsutvidelse, og fra 1. januar er det nå mulig med nattferjetrafikk på strekningene Volda–Folkestad og Halsa–Kanestraum. I Utkant-Norge er mange av innbyggerne avhengige av ferjene, og vi vil understreke hvor avgjørende det er at vi nå får økt kapasitet, økt frekvens og utvidede åpningstider på flere ferjestrekninger.

Hurtigrutemuseet på Stokmarknes har vært et hjertebarn for Kristelig Folkeparti i mange år. Det er svært viktig å ta vare på Hurtigrutas 110-årige historie som et svært viktig transport- og kommunikasjonsmiddel for kystens befolkning. Hurtigruta er også en viktig del av kystens kulturhistorie, som det er et statlig ansvar å bidra til å ta vare på. Hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken», som er tatt i land på Stokmarknes, står i fare for å forfalle. Skipet må bygges inn.

Kristelig Folkeparti har hele tiden ment at finansieringen av et slikt overbygg måtte skje i et spleiselag mellom offentlige og private interesser. Forsøket på å legge hele ansvaret over på Samferdselsdepartementet var etter vårt syn et feilspor, som nå er lagt dødt. Kristelig Folkeparti er derfor svært fornøyd med at det i forliket med Fremskrittspartiet er blitt enighet om at det legges inn 5 mill. kr i støtte til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle

Finnmarken for 2005 for å berge båten inntil finansieringen av overbygg er på plass.

Nordland fylkeskommune får, som regional utviklingsaktør, et ansvar for å sette ned et utvalg bestående av representanter fra Nordland fylkeskommune, Kulturdepartementet, Samferdselsdepartementet, Hadsel kommune og Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken. Utvalget får den viktige oppgaven å finne gode løsninger for hvordan Hurtigrutas historie og «Gamle Finnmarken» kan tas vare på.

Som saksordfører for St.meld. nr. 16 for 2003-2004 Om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes – for perioden 2005–2012 – vil jeg gjerne få uttrykke glede over det resultat vi i dag sluttbehandler. Saken har vært omstridt i dette hus, og det har vært et stort engasjement fra kystbefolkningen. Det er derfor gledelig at et enstemmig storting nå i to omganger har lagt på plass et driftsgrunnlag for Hurtigruta for åtte år framover. Samfunnsøkonomisk er jeg overbevist om at Hurtigrutas betydning for Norge langt overstiger det beløpet vi kjøper transporttjenester for i perioden. Nå blir det selskapenes ansvar å sørge for en økonomisk bærekraftig drift for Hurtigruta i framtiden, slik at vi unngår nye runder tilsvarende den vi har hatt i år.

Samferdselsbudsjettet for 2005 er svært godt for mitt eget hjemfylke, Nordland. Det skal brukes over 800 mill. kr i fylket til ulike samferdselstiltak. Store vegprosjekt fullføres, og nye settes i gang. Særlig gledelig er det at Nordlandsbanen får en skikkelig oppgradering med automatisering, togradio og nye krysningsspor.

Avslutningsvis vil jeg gi Kristelig Folkepartis fulle støtte til den prioritering av sikkerhet i luftfarten som samferdselsministeren vektlegger så sterkt. Det er ingen tvil om at omstillingsprosessen som norsk luftfart er i ferd med å gjennomføre, er omfattende. Den omstillingsprosessen skal gå sin gang. Men ingen skal noensinne være i tvil om at sikkerheten har førsteprioritet. Jeg er glad for at det er bred enighet mellom storting og departement om at ingenting er viktigere enn at sikkerheten i lufta ivaretas. Samtidig må det være helt klart at den omstillingsprosessen som er på gang, er nødvendig og vil fortsette, selv om tempoet settes noe ned.

La det videre være klart at Kristelig Folkeparti fortsatt vil flytte hele Luftfartstilsynet til Bodø.

Bjørgulv Froyn (A) [12:50:18]: Om ikke så altfor lenge vil noen hundre mennesker stå her ute og demonstrere. Det er folk fra Jernbaneverket, som kommer til å forsøke å si fra om sine bekymringer. De vil ikke stå der ute fordi de vil fortelle representanten Kjæstad at dette er en maktdemonstrasjon av tillitsvalgte. De vil stå der ute og fortelle at de er bekymret for sin egen arbeidsplass, og de er bekymret for tryggheten for dem som bruker tog i Norge. Det er bildet av situasjonen: Vi har fått en økende trygghet. I løpet av kort tid er utryggheten til stede i lufta, nå kommer den på banen, og vi vil se den også langs kysten.

Dette er den egentlige utfordringen som vi står overfor i denne samferdselsdebatten. Det virker som om Regjeringens representanter her i salen gjør hva de kan for å vike unna det som er hovedproblemet, og forteller nærmest litterære fiksjoner fordi virkeligheten ikke er den man vil skrive eller snakke om. Det er en bekymring, og det er et problem.

I denne budsjettinnstillingen fra flertallet dukker det opp noe som dukket opp forrige gang vi hadde et forlik med Fremskrittspartiet, noe som ingen visste om på forhånd: et veikryss i Fauske. Først trodde man at det var feilskrift, men det viste seg at det var sant. Det ble jo litt humoristisk håndtert. Men nå dukker Fauske opp igjen, og ikke bare dukker det opp igjen, men det dukker opp med en bevilgning på 22 mill. kr – til et ikke-prosjektert tiltak. Så usikker er man på det tiltaket at man sier: Hvis det ikke blir 7,5 meter vei, og hvis parkeringsplassene ikke forsvinner, kan det ikke gjennomføres. Da må man finne på noe annet å bruke 22 mill. kr til.

Hvis jeg gjør om dette regnestykket til pr. innbygger og plasserer det i Oslo, skylder staten Oslo-området minst 3 milliarder kr til veiprosjekter *for 2005*. I Groruddalen bor det 130 000 mennesker i et av landets mest forurensede områder. 250 mill. kr står de og venter på, etter Fauske-modellen. Nå burde det naturligvis vært Fremskrittspartiet som skulle gått i spissen for det, for å vise at de har interesse for det som er de store utfordringene. For det er ingen tvil om at dersom Groruddalen hadde fått 250 mill. kr, skal jeg love at vi hadde hatt prosjekter ferdige til å kunne bruke disse pengene på. Og jeg tror vi hadde vært så pass romslige at vi hadde sagt at om dere tar noen parkeringsplasser, er det helt OK, og om dere ikke klarer å få 7,5 m bredde på alle veiene, er det helt OK, for dette skal vi klare å bruke for å løse de politiske utfordringene. Det man demonstrerer for her ute i dag, er en alvorlig måte å håndtere samferdselsutfordringene på. Da er spørsmålet: Gir denne salen svaret? Jeg er etter den debatten som har vært hittil i dag, meget usikker på det.

Mitt utgangspunkt for innlegget i dag var et helt annet. Det betyr at jeg da ofrer noen merknader på enkelte kapitler i budsjettinnstillingen som jeg ellers ville ha konsentrert meg om. Men la meg si noe som er et poeng: Omorganiseringen i Kystverket er et tiltak som bransjen selv undrer seg litt over, fordi her konstruerer man en idé om et marked som ingen vet hvor er. Kystdirektoratet, som ble bedt om å utrede dette temaet, sier selv at dette er et risikoprosjekt, fordi markedet er så lite, og de sier at som en mulighet kan man kanskje finne strategiske allianser, et større entreprenørselskap, f.eks. Mesta, så kan man kanskje etablere det. Men nei: Fra 1. januar 2005 skal dette gjennomføres, og i tråd med alle andre omorganiseringer skal det være med et tempo som er enormt.

Jeg opplever et visst ubehag, og jeg opplever at det foregår en brutalisering av arbeidslivet. Jeg føler at det foregår en trakassering av offentlig ansatte.

Statsråd Svein Ludvigsen [12:55:30]: Av Fiskeri- og kystdepartementets budsjett på ca. 2,5 milliarder kr går nærmere 40 pst. til kystforvaltningen – los, sikkerhet,

havner og fyr. Det gjenspeiler også at Regjeringen prioriterer et rent og rikt hav. Forutsetningen for det er en sikker og miljøvennlig sjøtransport. Resultatet av en slik politikk gir grunnlag for verdiskaping og bosetting langsmed kysten.

Jeg er tilfreds med at Stortingets flertall i dag gir sin tilslutning til Regjeringens forslag. I tillegg tilføres min sektor 5 mill. kr til videre arbeid med Stadtunnelen. Jeg vil selvsagt følge opp Stortingets intensjoner i budsjettmerknaden, og vil i samsvar med det Regjeringen sa i Nasjonal transportplan, invitere lokale og regionale myndigheter og andre interessenter til et samarbeid med sikte på å få klarlagt grunnlaget for en eventuell anbudsinnhentelse.

En betydelig del av Kystverkets virksomhet er brukerfinansiert. Dette er et anerkjent prinsipp, og det er selvsagt en utfordring for både Kystverket og havnene å drive så kostnadseffektivt som mulig for å begrense sjøtransportens kostnadsnivå, som igjen er en viktig konkurransefaktor når brukerne velger transportform.

Los- og trafikksentraltjenestene og 34 pst. av utgiftene knyttet til fyr og merker er brukerfinansiert i 2005-budsjettet. Kystgebyret økes i samsvar med den målsettingen. Regjeringen arbeider for øvrig, som tidligere varslet i Nasjonal transportplan, med en gjennomgang av gebyr- og avgiftsstrukturen i kystforvaltningen og i en samlet transportsektor.

Som et ledd i effektiviseringen av offentlig sektor har Regjeringen foreslått å omdanne produksjonen i Kystverket til et statlig aksjeselskap fra 1. januar 2005, slik bl.a. siste taler var inne på. Dermed får vi et ønsket skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomhet. Samtidig kan vi videreføre og videreutvikle den høye kompetansen Kystverkets ansatte har når det gjelder utbygging og vedlikehold av større havner, større navigasjonsinstallasjoner og farleder.

Resultatet av en ny organisering og konkurranseutsetting vil gi mer havner og mer vedlikehold for de pengene Stortinget til enhver tid bevilger til formålet. Og fordi behovet for utvidelse og nyinvesteringer i bl.a. fiskerihavnene er stort, er mer produksjon for hver krone også en god investering.

I det siste har det vært en debatt om norsk tilstedeværelse på Jan Mayen etter at Loran C fases ut. Meteorologisk institutt har varslet at de vurderer sin virksomhet på øya. Når Loran C fases ut den 1. januar 2006 på grunn av manglende interesse for systemet, vil jeg i budsjettet for 2006 komme tilbake til spørsmålet om infrastruktur og bemanning på Jan Mayen. Jeg viser også til at Regjeringen for kort tid siden tok beslutningen om å gå inn i utviklingen av satellittnavigasjonssystemet Galileo sammen med EU, og det vil være naturlig å se også dette i forhold til Jan Mayen.

Når det gjelder forhold komiteen har berørt hva gjelder oljevernberedskapen og sikkerheten for øvrig, viser jeg til at vi skal legge fram en stortingsmelding om kort tid. Der vil disse temaene få en bred og grundig behandling, og Stortinget vil dermed få anledning til å gi sitt besyv med, i sin fulle bredde.

Jeg vil likevel her understreke at budsjettet for 2005 er en satsing på sikker sjøtransport og beredskap. Ved inngangen av 2005 er automatisk identifikasjonssystem for skip, såkalt AIS, etablert langs hele kysten og vil bli benyttet i trafikkovervåkingen fra Kystverkets trafikksentraler. Arbeidet med ny trafikksentral i Vardø går etter planen, og den skal være ferdig innen 2007.

Samarbeidet med Kystvakten og Redningsselskapet er godt, og jeg gir begge honnør for den måten de fyller sine oppgaver på. Regjeringen har prioritert Redningsselskapet i alle de budsjettene vi har lagt fram, og i år brytes 60-millionerkronersgrensen for tilskudd. Det er også en anerkjennelse til den frivillige innsatsen som gjøres i Redningsselskapets vide organisasjon landet rundt.

Budsjettet for beredskap mot akutt forurensing for 2005 innebærer en videreføring av satsingen for 2004. Endret kostnadsfordeling mellom Kystvakten og Kystverket når det gjelder slepebåtkapasiteten i 2005, innebærer en teknisk reduksjon i budsjettet for Kystverket, samtidig som innsatsen fra Kystvakten økes innenfor Forsvarsdepartementets budsjett. Det er derfor ikke riktig, som framholdt i mindretallets merknad, at budsjettet for beredskap er svekket. Etableringen av den statlige slepebåtkapasiteten fra og med 2004 innebærer en betydelig økt satsing på beredskap mot akutt forurensning, og vi kommer som sagt tilbake til hele bredden i disse problemstillingene i den stortingsmeldingen som skal legges fram om kort tid.

La meg bare avslutte med å si at Regjeringen viderefører satsingen på tiltak for framkommelighet og sikkerhet i farledene. I 2005 vil vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner bli prioritert. Vi har lagt an til at man skal få fullført utbedringen av farledene i Tjeldsundet, i Svelvikstrømmen og i Drøbaksundet.

Det er en prioritering fra Kystverket at vi skal sluttføre flest mulige prosjekter før vi går i gang med nye. Det har vært en tendens til at man har begynt med så mange prosjekter at man ikke har klart å avslutte dem, enten det gjelder havner eller annet. Men de prioriteringene vi har gjort, vil bety en betydelig forbedring av seilingssikkerheten og framkommeligheten i høyt trafikkerte farleder.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [13:00:58]: Jeg var i mitt hovedinnlegg inne på spørsmålet om å gjøre Kystverkets produksjonsvirksomhet om til et AS, og jeg viste til den utredning som var foretatt av Kystdirektoratet, hvor man var veldig skeptisk til nettopp dette prosjektet, fordi det var såpass risikofylt på grunn av det lille markedet man skulle konkurrere i. Man anbefalte at man forsøkte å søke en strategisk allianse med et større entreprenørselskap.

Har dette vært helt uinteressant for departementet før de nå legger fram sitt eget forslag, som er en direkte overgang til et AS?

Og punkt to: Er det ikke bekymringsfullt at man i innstillingen også annonserer at minst 40 av de 103 som er

ansatt der i dag, vil bli omfattet av en nedskjæring som skal skje så raskt som mulig?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:02:09]: Omdanningen av Kystverkets produksjonsvirksomhet til et statlig aksjeselskap er et ledd i det arbeidet Regjeringen gjør for å effektivisere offentlig sektor. Men det er også en tillitserklæring til de ansatte i Kystverkets produksjonsvirksomhet, den kompetanse de står for, og for å kunne møte en åpen konkurranse.

Det er riktig at det er et begrenset marked. Men det er også en nisjeproduksjon som krever spesiell kompetanse. Regjeringen har vurdert alle former for organisering, også de forhold som spørreren tok opp i sitt innlegg, bl.a. når det gjelder allianser. Vi er kommet til at en organisering som et statlig aksjeselskap vil gi best resultat på sikt. Men vi undervurderer ikke de utfordringer som bl.a. de ansatte står overfor, og det å få til en nedbemanning i forhold til oppdragsmengden i markedet.

Heidi Sørensen (SV) [13:03:21]: Da beredskapen mot akuttforurensning ble flyttet fra Statens forurensningstilsyn til Kystverket, ble det med en liten avdeling som tar vare på og sørger for at det ikke blir forurensning fra de mange vrak som ligger langs norskekysten.

I 1997 foretok Statens forurensningstilsyn en gjennomgang, den såkalte vrakrapporten, hvor man prioriterte 15 vrak som man mente måtte sikres med henblikk på å unngå oljeforurensning. Et av de topprioriterte vrakene ligger ved utløpet av det som i ettertid har blitt en laksefjord, nemlig ved utløpet av Namsen.

På spørsmål om det ikke bør gjøres noe for å sikre HMS «Bitten», som ligger ved utløpet av Namsen, svarer statsråden at man vil ha en ny gjennomgang i 2005, antakeligvis lik den man foretok i 1997. Er det ikke snart på tide at vi får gjort noe med disse vrakene? Og vet vi ikke egentlig ganske godt hvordan stoda er?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:04:46]: Det er en del av virkeligheten langs kysten at et betydelig antall vrak befinner seg der. Det er også slik at Kystverket kontinuerlig overvåker de vrak som må kunne anses å ha et potensial som forurensningsfare.

Kystverket gjør dette kontinuerlig, og på den måten vil vi også være godt beredt hvis det må gripes inn i forhold til enkeltvrak. Situasjonen, slik den er vurdert fra fagmyndighetene nå, er at det ikke er grunnlag for å gjøre noe mer. Dette er også problemstillinger som vi vil ta opp i forbindelse med stortingsmeldingen, og det vil da være god anledning til å utdype synspunktene.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:05:45]: I budsjettproposisjonen går det fram at løyvingane til Kystverket er nesten uendra frå år til år. Ja, saldert budsjett for 2004 er lågare enn rekneskapen for 2003. 2005-budsjettet ligg omtrent på 2003-nivået, dersom vi held trafikksentralen i Nord-Noreg utafor.

Samtidig veit vi at Kystverket har mange og store uløyste oppgåver. Det er mange oppgåver som ventar både når det gjeld hamnesida, merking av leia osv. Er statsråden tilfreds med den utviklinga som har vore i løyvingane til Kystverket?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:06:44]: Kystverket har store oppgaver langs kysten knyttet til havner, knyttet til sikkerhet og knyttet til farleder og navigasjon. Det vil alltid være et spørsmål om prioriteringer. I de siste årene har Regjeringen valgt å prioritere sikkerheten, ikke minst på bakgrunn av den risiko som økt trafikk har medført. Da kan man ikke, som representanten Ringstad, plukke ut enkeltelementer i den satsingen og si at det blir lite igjen til resten. Ikke minst har vi prioritert å bygge opp en slepebåtkapasitet langs kysten. Vi har valgt å prioritere utbyggingen av trafikksentraler i nordområdene, nettopp for å ha en sikker kyst og bidra til at havet er rent. Vi kunne nok fra tid til annen ha ønsket at vi hadde ytterligere midler. Men i den prioriteringen som Regjeringen har gjort, er jeg tilfreds med at vi har fått en vektlegging av enkelte områder innenfor Kystverkets ansvarsområde, i tillegg til at vi har bygd opp en fornyet tillit med Redningsselskapet ved at vi hvert år har økt deres bevilginger, og at vi har et særdeles godt samarbeid med Kystvakten. Man må se disse tingene i sammenheng og ikke regne på den måten som Jorunn Ringstad feilaktig gjør.

Bjørgulv Froyn (A) [13:08:24]: Det er riktig, som statsråden sier, at Kystverket Produksjon vil bedrive sin aktivitet i et nisjemarked. Det var litt av mitt poeng også, at det var et nisjemarked det dreier seg om. Men Kystverket Produksjon har et handikap i dette nisjemarkedet, de har ikke utstyr til mudring. Når de går ut i en konkurranse, er det en del av dette nisjemarkedet, altså en nisje i nisjen, som ikke Kystverket Produksjon har forutsetning for å kunne bedrive dersom de ikke får det nødvendige utstyret. Spørsmålet blir da: Vil statsråden sørge for at dette framtidige Kystverket Produksjon som AS-selskap får de økonomiske mulighetene til å investere i den type utstyr?

Så vil jeg bare si én ting som ikke berører statsråden, i og for seg. På side 40 i innstillingen fra komiteen er det en formulering vedrørende Loran C-systemet som går på at det vil bli lagt ned med virkning fra 1. januar 2006. Det er korrekt for Norges del. Det finnes andre deler av Europa hvor de fortsatt vil ha et operativt Loran C-system. Så i den grad det er skapt tvil rundt den formuleringen fra komiteens side, har jeg herved rettet det opp.

Presidenten: Da er det Heidi Sørensen, som får siste replikk.

Nei, først skal statsråden vitterlig få svare. Det er kanskje noe av poenget med denne spørretimen.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:09:49]: Et alternativ var at representanten Froyn og jeg tok en samtale i vandrehallen, men det kan vel være greit å svare fra Stortingets talerstol.

Det er riktig, som representanten sier, at det er et nisjemarked. Det betyr jo ikke at Kystverket Produksjon

som aksjeselskap er nødt til å begrense seg til det de har kompetanse på i dag. Mudring har de for så vidt begrenset utstyr for, men de har kompetanse på havneutbygging. Jeg vil avvente styrets og administrasjonens forslag angående det å ekspandere i markedet, hvis de finner det interessant.

Jeg vil ta sterkt avstand fra representanten Froyns karakteristikk i hans hovedinnlegg, at det foregår en trakassering av statlig ansatte, underforstått også i Kystverket Produksjon. Det er ikke riktig. Vi har stor tillit til at Kystverket Produksjons ansatte skal kunne møte konkurransen offensivt. Det er de signalene vi har fått så langt. Ellers ville det ikke vært mulig å omdanne det til et aksjeselskap. Jeg har tillit til dette selskapet. Jeg har tro på at de skal vinne konkurransen i tiden framover.

Heidi Sørensen (SV) [13:11:20]: Jeg ble ikke helt klok på det svaret jeg fikk fra statsråden i stad.

Det svaret vi fikk fra departementet i forbindelse med arbeidet med budsjettinnstillingen, var at det skulle foretas en ny full gjennomgang i 2005 av situasjonen for alle vrak. For meg ser det ut som om det er omtrent det samme som man gjorde i 1997. I 1997 konkluderte man med at det var en rekke vrak hvor man trengte å iverksette tiltak. Jeg er litt redd for at det som er i ferd med å skje her, er at vi har flyttet en enhet fra ett departement og over i et annet departement, at man ikke tar med seg de faglige vurderingene, og at man gjør alt på nytt. Resultatet av det er at nødvendige tiltak blir utsatt. Det foregår overvåkning av seks vrak. Fra det vraket som ligger ved utløpet av Namsen, har man observert at det pipler olje. Da burde vel tiden være kommet til å trekke den konklusjonen som man allerede trakk i 1997, at man bør sette i verk tiltak.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:12:39]: Hvis representanten med sitt spørsmål antyder at Kystverket ikke skulle kunne ha kompetanse eller ikke skulle ta med seg informasjon fra andre etater, har man fulgt dårlig med på hva Kystverket står for. Dette er utvilsomt vårt fremste organ med kompetanse på det som foregår på kysten, som med sin tilstedeværelse, så også når det gjelder overvåkning av vrak, gjennomgår tilstanden for dem som er der, og har en beredskap når og hvis det er nødvendig å gripe inn med tiltak. Når man har en full gjennomgang, og når man har en kontinuerlig overvåkning, er man også beredt til, både i departementet og i Kystverket, å gripe inn når og hvis det vurderes som nødvendig. Kystverket er ikke en ny operatør på kysten. Jeg vil ta sterkt avstand fra at man antyder at Kystverket ikke tar dette på alvor.

Presidenten: Presidenten kom i skade for å kalle dette en spørretime, og det har sin årsak i at det var gode spørsmål og gode svar.

Replikkordskiftet er da omme.

Tor-Arne Strøm (A) [13:14:12]: God og rettferdig fordeling er et viktig mål for Arbeiderpartiets politikk. Cirka 100 000 mennesker er i dag arbeidsledig i en økonomi som går ganske bra. Dette må være et uttrykk for at kampen mot arbeidsledigheten ikke er høyt nok prioritert fra Regjeringens side.

Arbeiderpartiet har i sitt alternative budsjett over 1 milliard kr mer til samferdsel enn Regjeringen. Dette er et viktig bidrag til økt sysselsetting, til bedre tilbud i strøk med spredt bosetting og ikke minst rammebetingelser for næringslivet.

Denne Regjeringen elsker privatisering og kutt i faglige rettigheter. Dette har for dem blitt en egen øvelse – jeg vil snart sammenlikne dette med England og Margaret Thatchers metoder for å ta knekken på arbeiderbevegelsens verk. Det skal ikke denne Regjeringen klare. Det er valg til neste høst, og jeg skjønner at Regjeringen har det veldig travelt.

Det finnes ikke god nok dokumentasjon for at privatisering av offentlige tjenester og oppgaver lønner seg, tvert imot. Det kan dokumenteres at privatisering ofte gir dyrere og dårligere tilbud enn det det offentlige kan framskaffe.

Regjeringen angriper de ansattes lønns- og ansettelsesvilkår gjennom sitt stormløp for privatisering. Alt kan visstnok privatiseres. Denne rene Høyre-politikken er som ren galskap, og dette er Kristelig Folkeparti med på å gjennomføre.

I Sem-erklæringen heter det bl.a.:

> «Samarbeidsregjeringen vil utvide bruken av konkurranseutsetting i offentlig sektor.»

Det er mange folk ute som sitter og frykter for neste anbudsrunde, fordi det bare er de ansattes lønns- og arbeidsvilkår det monner å kutte i for å oppnå Regjeringens ideologiske mål.

Den Høyre-dominerte regjeringen driver en usosial fordelingspolitikk med en sterk privatiseringsiver.

Arbeiderpartiet mener Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett er ambisjonsløst med tanke på de utfordringer Norge har innenfor samferdselssektoren. I tillegg tar ikke Regjeringen på alvor Stortingets vedtak i forbindelse med vårens behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015 om at det skal brukes mer penger på samferdsel de neste ti årene.

Arbeiderpartiet vil påpeke at Norge er et land med betydelige utfordringer og store muligheter innen samferdselssektoren. Vi må fortsette å bygge landet. Det er et stort behov for å vedlikeholde, ruste opp og bygge nye veier. Det samme gjelder jernbanenettet.

Dessverre holdt regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ett av sine løfter ved årets budsjett. Det var løftet om mer privatisering og aksjeselskap. Regjeringen og Fremskrittspartiet har, sist med dette budsjettet, til sammen i denne stortingsperioden sørget for at samfunnet har gitt fra seg viktige styringsmuligheter over veier, jernbane, post, luftfart og havner.

Ideologien har seiret over fornuften. Regjeringen har til nå ikke klart å legge fram et eneste tall som viser at deres politikk har gitt mer vei, jernbane eller posttjenester for pengene. Vi i Arbeiderpartiet er redd for at denne politikken kommer til å koste langt mer enn gevinsten noen gang vil bli. At Jernbaneverket, som har ansvaret

for selve sikkerheten på jernbanesporet, egner seg for privatisering, virker temmelig uforståelig. Hvilke norske eller utenlandske selskaper sitter med den innsikt og lokalkunnskap som kan gjøre jernbanenettet like trygt som Jernbaneverket kan gjøre det? Det er sikkert potensial for effektivisering også innenfor Jernbaneverket, men det bør kunne nås på andre måter enn ved privatiseringsframstøt, som skaper bare uro og usikkerhet.

Når det gjelder post, har Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett lagt inn mer penger for å redusere utbyttekravet i Posten Norge AS. Regjeringen har dessverre i sitt budsjett økt utbyttekravet for neste år, til tross for at stortingsflertallet i starten av året vedtok et betydelig lavere nivå. Arbeiderpartiet mener Regjeringens utbyttepolitikk er farlig, for det vil kunne føre til ytterligere krav om effektivisering og nedbemanning i en allerede presset bedrift. Vi i Arbeiderpartiet vil også uttrykke vår sterke bekymring for at Posten Norge AS som viktig norsk infrastruktur også står i fare for å svekkes som følge av en ytterligere liberalisering av postmarkedet.

Arbeiderpartiet går i forbindelse med budsjettet inn for å stoppe omleggingen av trafikkstasjonene. Vi ber om at dette må komme tilbake til Stortinget etter at saken er utredet bedre med tanke på hensynet til brukerne av tjenestene.

Regjeringen går også inn for en liberalisering av taxinæringen. Det går også Arbeiderpartiet imot. Arbeiderpartiet vet at de som skal ha en lønn å leve av, må jobbe dobbelt skift. En full liberalisering av taxinæringen vil antakeligvis føre til tøffere arbeidsvilkår og redusert trygghet. Det er heller ikke uten grunn at Regjeringen møter stor motstand mot forslaget ute i distriktene.

Arbeiderpartiet krever også i forbindelse med budsjettbehandlingen at Regjeringen får orden på kompensasjonsordningen for den differensierte arbeidsgiveravgiften. Arbeiderpartiet mener at Regjeringen må følge opp kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift, for oppfyllingsgraden er for lav. Det er viktig at de prosjektene som var tenkt gjennomført med kompensasjonsmidler, blir fulgt opp som planlagt. Dette er viktige prosjekter, spesielt for næringslivet i distriktene.

Til slutt vil jeg gi uttrykk for at det er bra at det nå finnes en løsning på saken når det gjelder Hurtigrutemuseet i Stokmarknes.

Anne Berit Andersen (H) [13:19:58]: Jeg er stolt over det statsbudsjettet Regjeringen har lagt fram for 2005.

Også i år er det en sterk satsing på samferdsel, både når det gjelder mer penger og nye omstillingstiltak, som igjen vil gi mer samferdsel for pengene. Ser vi denne fireårsperioden under ett, har det vært stor aktivitet når det gjelder veiutbygging over hele landet. Til sammen 44 veiprosjekter med kostnadsoverslag høyere enn 200 mill. kr er startet opp eller sluttført.

Stamveiene er og blir ryggraden i vårt transportsystem, og blir av den grunn nødt til å holde en gjennomgående god standard.

Det er også nødvendig å se lengre strekninger i sammenheng, viktige stamveiruter som E6 i Østfold, E18 Oslo–Kristiansand, E39 Kristiansand–Stavanger og E6 nordover til Lillehammer. På nevnte strekninger, og på mange andre, har Regjeringen forsert utbyggingen i forhold til vedtatte handlingsplaner. Dette står det respekt av.

Samtidig har vi også stor satsing på det sekundære riksveinettet og rasutsatte områder. Dette er viktig for å kunne beholde den spredte bosettingen vi har i landet, samt å kunne styrke og bedre framkommeligheten for vårt næringsliv.

I 2005 skal ca. 490 mill. kr brukes til prosjekt og tiltak som er med på å sikre mot ras på veinettet. Trygghet og godt transporttilbud i hverdagen er avgjørende for oss alle.

Trafikksikkerhet og forebygging er viktig for å nå vårt mål: null-visjonen – ingen døde eller skadde i trafikken. Vi satser mye på dette feltet, 470 mill. kr i 2005 til særskilte tiltak for trafikksikring på veinettet. Det er 70 mill. kr mer enn i 2004. Inkluderes her bompenger, blir det ca. 540 mill. kr.

De tiltak som iverksettes, er rettet mot de mest ulykkesbelastede strekninger vi har, bl.a. ved utbygging av firefelts veier, bygging av fysiske skiller mellom kjøreretningene, mer veibelysning, kryssutbedring, bedring av førerkortopplæringen og flere kontroller.

Regjeringen fortsetter også storsatsingen på kollektivtransport. Bedre kollektivtransport og mer miljøvennlig bytransport er viktig. Økende biltrafikk skaper ofte køproblemer, spesielt i og rundt våre storbyer. Dette skaper framkommelighetsproblemer for næringslivet og vanskeligheter ved av- og pålessing av varer. Derfor styrker vi bl.a. belønningsordningen med 40 mill. kr, til 115 mill. kr i 2005, for å bedre kollektivtransporten og redusere bilbruken. Dette vil gi rom for bedre kollektivtilbud og reduserte kollektivsatser.

Økt konkurranse, omstilling og effektivisering har vært og er viktig for Høyre. Vi er stolte av det som til nå er igangsatt eller foreslått fra Regjeringens side. Vårt mål er hele tiden å fokusere på å gi et best mulig tilbud til transportbrukerne, og denne politikken vil vi fortsette å føre, i motsetning til det vi har hørt fra sosialistisk side i dag. De tør ikke forandre én tøddel for å gjøre det bedre for våre passasjerer og brukere.

Jeg ser med glede fram til 2005 for Agders del. Her vil aktivitetsnivået øke innenfor både kollektivtransport, veiutbygging, rassikring og trafikksikkerhetstiltak, som midtdeler på ulykkesbelastede veistrekninger.

Til slutt vil jeg si litt om Dokument nr. 8-forslaget, det gjelder trafikkstasjoner. Vi ønsker å vedlegge dette protokollen. Det som skjer av endring av tjenestestrukturen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, er en oppfølging av Stortingets behandling av omorganiseringen av Statens vegvesen. Formålet er å skape et bedre og mer desentralisert tjenestetilbud i hele landet, og tjenestene skal i størst mulig grad utføres der brukerne er. Det er også i tråd med Regjeringens ønske om en mer effektiv og moderne statsforvaltning.

Ranveig Frøiland (A) [13:24:53]: Arbeidarpartiet har i sitt alternative budsjett brukt 1 milliard kr meir enn Regjeringa på samferdsel, for å betra framkomelegheita for næringslivet, for å betra transportmoglegheitene for folk flest og for å leggja til rette for at folk skal kunna bu og arbeida i heile Noreg.

Etter Arbeidarpartiet si meining er det naudsynt å investera i både vegar og jernbane. Auka utbygging av jernbanenettet er ein effektiv måte å redusera trafikkorkar rundt dei store byane, betra trafikktryggleiken og redusera miljøproblema på.

Regjeringspartia har ikkje halde det dei lovde for inneverande NTP-periode. Dette syner Regjeringa sine eigne tal, mangelen er på 3 800 mill. kr. Dette skjer trass i at det aldri har vore brukt så mange oljekroner i norsk økonomi som under denne regjeringa. Men det er til skattelette pengane er brukte, difor lir både samferdsels- og næringspolitikken.

Men det er eitt løfte Regjeringa har halde, og det er løftet om konkurranseutsetjing, les: privatisering. Dette råkøyret som Høgre har lagt opp til når det gjeld Jernbaneverket Drift, som til alles overrasking får ei heilhjarta støtte frå Kristeleg Folkeparti, og sjølvsagt frå Framstegspartiet, kan bety at nær 1 000 menneske med høg kompetanse på dette området misser jobbane sine.

Sist sundag gav statsråd Skogsholm uttrykk for at denne omdanninga måtte skje grunna kameraderi og manglande oversikt over tryggleiken. No har eg høyrt i dag at ho sjølv tek avstand frå denne ordbruken, og det er bra. Men eg har ikkje høyrt noko som tilseier at det er naudsynt for tryggleiken å gjera dette grepet som statsråden gjer. Rydding av roller har ingenting med konkurranseutsetjing å gjera. Dersom det er naudsynt, må statsråden sjølvsagt ta tak i dette, slik at rollene er klåre og tryggleiken vert ivareteken.

Det eine etter det andre av regjeringspartia har i debatten i dag nærast overgått kvarandre i å skryta over kor mykje pengar som har vorte løyvt til samferdselssektoren. Samanlikna med kva? spør eg. Det er meiningslaust å koma med desse tala når ein unnlet å seia at det i dei tre siste åra, under Bondevik II-regjeringa, er brukt 196 milliardar oljekroner, medan det til samanlikning vart brukt 10 milliardar oljekroner dei to åra Stoltenberg-regjeringa laga budsjettet. Det er brukt meir pengar til alt i desse tre siste åra, men det som er prioritert høgast frå Regjeringa si side, er skattelette, og dei har altså ikkje klart å halda sine eigne planar når det gjeld løfte til samferdselssektoren. Arbeidarpartiet har halde dei økonomiske rammene som vi lovde, og i vårt alternative budsjett ville vi bruka meir pengar enn det Regjeringa la opp til.

Hordaland er eit fylke med mange og store bompengeprosjekt, noko som betyr at kvar hordalending betaler mange tusen kroner kvart år for å køyra på vegane våre. Likevel er folk viljuge til å betala meir dersom dei får noko att. Eit stort fylkesvegprosjekt i Hordaland er Jondalstunnelen. Finansieringsplanen kjem vi attende til seinare, men ein av føresetnadene var at staten skulle delta med 50 mill. kr. Det var skuffelse i Hardanger då Regjeringa sitt statsbudsjett vart lagt fram, men Stortinget har heldigvis ordna opp. Arbeidarpartiet har lagt inn dei 50 mill. kr som vart føresett frå staten si side. Dette burde òg regjeringspartia og Framstegspartiet ha gjort. Men eg vonar likevel at Hordaland fylkeskommune klarer å laga ein truverdig finansieringsplan med dei 30 mill. kr som fleirtalet i dag løyver. Det er viktig for Hardanger og Jondal kommune at kommunane kan knytast saman når det gjeld infrastruktur. Då kan ein òg sjå på kommunegrensene.

Konkurranseutsetjing har vorte eit mantra her i dag. Ingen nemner samfunnsrekneskapen når dei ulike sektorane vert konkurranseutsette/privatiserte. Folk får sluttpakkar frå dei er i 40-årsalderen og førtidspensjonering i løpet av 50-åra. Mange går ut i arbeidsløyse, og mange vert uføretrygda. Dette er uverdig for den einskilde og uverdig og dyrt for samfunnet.

Etter Arbeidarpartiet si meining er den viktigaste oppgåva no å få ledige i arbeid og inkludera fleire i arbeidslivet. Denne konkurranseutsetjinga går i motsett retning. Arbeidarpartiet tør det som er naudsynt, men det er heilt forkasteleg å gjera det som regjeringspartia og Framstegspartiet gjer i dag. Og når Framstegspartiet i dag seier at dei har fått gjennomslag for heile sitt program når det gjeld privatisering, i lag med Kristeleg Folkeparti, Venstre og Høgre, taler det sitt tydelege språk.

Sverre J. Hoddevik (H) [11:14:09]: Vi går inn i det siste budsjettåret i en fireårsperiode med fantastiske omstillinger i samferdselssektoren. Det vitner om manglende forståelse for moderniseringa når motstanderne av endringsprosessene skaper nye, men lite dekkende begrep som «AS-ifisering», eller, enda mer misvisende, «privatisering». Det er selvfølgelig ikke det det handler om.

For Kystverkets del dreier det seg ikke bare om konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon. Det handler også om å hente ut synergieffekten etter integrering av statens beredskap mot akuttforurensning, det handler om kostnads- og inntektskontroll i los- og trafikksentralvirksomheten, og det handler om å utvikle Kystverket som havneetat. Her er det viktig å legge til rette for intermodalitet, for bl.a. å oppnå mest mulig overgang av last fra veg til kjøl. Av samme grunn er det viktig å få en gjennomgang av hele gebyrsituasjonen under Kystverkets område, med sikte på å holde kostnadene på et lavest mulig nivå. Denne gjennomgangen vil også ta for seg flere spørsmål, herunder kostnadsorienteringa i gebyrstrukturen. Det er også nødvendig å gjøre et arbeid for å belyse grensesnittet mellom transport til sjøs og transport på veg, og hvor stor overgang det med rimelige virkemidler er mulig å få til.

For Kystverkets del har budsjettet også fokus på slepebåtkapasiteten i Nord-Norge og oljevern for øvrig. Trafikksentralen i Vardø skal avsluttes etter tempoplanen. Utbygginga av Automatisk Identifikasjonssystem blir, som statsråden var inne på, avsluttet i 2004.

Forliket viser at det skal bevilges 5 mill. kr til å utrede grunnlaget for anbudsinnhenting for Stad skipstunnel. Det er en viktig sak. I innstillinga blir det sitert fra Nasjo-

nal transportplan, der det står at dette prosjektet «bør vurderes i sammenheng med den framtidige samlede transportstrukturen i regionen». Det blir lagt opp til et samarbeid med lokale og regionale myndigheter, samt med rederier og private aktører, for å finne en løsning for å komme videre med dette prosjektet.

Det er grunn til å minne om at Stortinget tidligere også har bevilget penger til Stad skipstunnel. Det dreier seg om 6–8 milliarder kr til et forprosjekt – sammen med de to mest berørte fylkeskommunene. I tråd med regelverket for tiltak over 500 mill. kr har dette forprosjektet vært ute til ekstern kvalitetssikring med hovedstempelet «godkjent». Vi er kjent med at Kystverket allerede har dialog med lokale parter, noe som er i tråd med St.meld. nr. 24 for 2003-2004.

Det er kanskje grunn til å minne om at på tross av enkelte tildragelser med hurtigruta på Stad, har St.meld. nr. 24 ekskludert hurtigruta fra Stad skipstunnel på grunn av størrelsen, selvfølgelig. Det er likevel viktig at Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket får bekreftet at det planlagte tverrsnittet på 980 m^2 er omforent med de lokale partene, slik at anbudsplanleggingа har et entydig grunnlag.

Til finansieringa er det det å si at det ikke har vært noen verdensmestere i dette stortinget fra de debatterende fraksjoner, det ligger foreløpig ikke finansiering i Nasjonal transportplan når det gjelder dette prosjektet. En representant fra regjeringspartiene har nevnt budsjettet i 2006 som den første rundingsbøye, og det kan helt sikkert tiltres, på samme måte som en listekanditat fra Senterpartiet har ansett at om det skulle være 700–800 mill. kr, ble det kanskje et for høyt opptrinn i revidert nasjonalbudsjett å få fullfinansiert dette prosjektet. Ikke desto mindre er det opp til fiskeriministeren, departementet og Kystverket å harmonisere anbudsutlysning med finansiering, slik som det også er nevnt i den eksterne kvalitetssikringa som ligger i Nasjonal transportplan.

Signe Øye (A) [13:35:31]: Samferdselsbudsjettet er et av de budsjettene som engasjerer mest utenfor dette huset. Vei, bane, fly, kollektivtrafikk osv. er folk flest opptatt av, fordi det berører folk i hverdagen.

Derfor er det også viktig at de løftene som gis, holdes. Men det skjer ikke. Arbeiderpartiet holder de løftene vi gav i Nasjonal transportplan for 2002–2005. I et ellers trangt budsjett der mange gode formål skulle prioriteres, klarte vi også å prioritere innenfor samferdsel. Arbeiderpartier holder det vi lover.

Vi vil i vårt alternative budsjett bruke 1 100 mill. kr mer enn Regjeringen til samferdselsformål i 2005.

Regjeringspartiene bryter løftene. De holder ikke det de har lovet. Regjeringens egne tall viser at de mangler 3 800 mill. kr. Fremskrittspartiet har nå pyntet litt på disse tallene i budsjettforliket for neste år. Men 350 mill. kr var alt det Fremskrittspartiet fikk til, og det blir puslete sammenlignet med alle de veiprosjektene Fremskrittspartiet har fremmet i denne salen: firefelts E6 fra nord til sør, ny og bedre E18 fra a til å, osv. – vi husker alle forslagene. Det er det bare å ta til etterretning, og det er greit å ha med seg i den forestående valgkampen.

Men på ett område er jeg glad for at Fremskrittspartiet satte foten ned, for Arbeiderpartiet bevilget i sitt alternative budsjett 25 mill. kr til E18 i Østfold, slik at utbyggingen ikke skulle stoppe opp til neste år, men kunne fortsette med en ny parsell. Det var nødvendig. Da Fremskrittspartiet skjønte at det bare var de, som forhandlingspartner til Regjeringen, som kunne få disse pengene på plass – Regjeringen hadde jo ikke bevilget en eneste krone – ble det aktivitet lokalt. Lokalt skjønte de at nå hjalp det ikke lenger å bruke det kjente argumentet fra Fremskrittspartiet om at de er imot bompenger, og komme unna med det. Bommene står der og trafikantene betaler gjerne, men stopp i anleggsarbeidene aksepteres ikke. Nå blir det ny parsellstart i 2005, og alle er fornøyd.

I dag står togene stille i tre timer. Det samme skjer med trikker og T-baner i Oslo i én time. De ansatte protesterer mot Regjeringens og Fremskrittspartiets privatisering av landets jernbanedrift. Arbeiderpartiet har stor forståelse for at dette skjer. På dette området holder Regjeringen løftene sine! Konkurranseutsetting og privatisering har blitt denne regjeringens varemerke.

Nå er det Jernbaneverket Drift som skal bort. 1000 mennesker mister jobben, og Jernbaneverket står stort sett igjen med byggherrefunksjoner. BaneService, de som har utført drift og vedlikehold på linja, blir aksjeselskap.

Dette skjer ikke fordi det er nødvendig, men fordi det er forankret i ideologi. At Høyre og Fremskrittspartiet mener dette, er kjent. Og vi hørte representanten Hoddevik, som kalte det «fantastiske omstillinger i samferdselssektoren». Men hvor er Kristelig Folkeparti og Venstre, som også sitter med samferdselsministeren, oppi dette? Det er uforståelig.

Om det vil gi mer penger til samferdsel, er veldig tvilsomt. Så langt er heller ikke det synliggjort, snarere det motsatte. Men resultatet kjenner vi: mindre samfunnsstyring, større risiko og at mange føres ut i arbeidsledighet. Det beklager Arbeiderpartiet.

Til slutt litt om Mossetunnelen. Arbeiderpartiet mener at utbygging av jernbanen med dobbeltspor gjennom Østfold må skje fra nord og sørover. Ingen annen rekkefølge er logisk. Areal for utbygging er kjøpt opp av Moss kommune, Peterson i Moss har investert 1 milliard kr i bedriften og Elkem 300 mill. kr. Deres høyeste ønske er at jernbanen skal overta mer av transporten for disse bedriftene. Det er miljøvennlig, og det burde vi alle bestrebe oss på å være. Peterson må nå kjøre 100 000 tonn gods til Alnabru, fordi det er eneste måten å nå jernbanen på. Pengene ligger inne i første del av fireårsperioden, men Regjeringen mener at pengene først skal brukes til parsellen Haug–Onsøy. Det videre arbeidet med planer og handlingsplaner er nå stoppet opp mer eller mindre. Jeg ber samferdselsministeren om at man nå får fortgang på planleggingen av jernbanen gjennom Moss.

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

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [13:40:59]: Samferdsle er eit viktig politisk område med tanke på å ta heile landet i bruk, både i forhold til busetnad og ikkje minst i forhold til lokal næringsutvikling.

Den største hovudutfordringa i dag er den dårlege vegstandarden i store delar av landet, og ikkje minst gjeld det i Telemark. Budsjettforliket mellom Framstegspartiet og regjeringspartia gav litt meir pengar til opprusting og vedlikehald av vegane, men det er langt frå nok. Regjeringspartia er milevis frå det dei lova i Nasjonal transportplan for 2002–2005.

Manglande løyving for å forbetre det eksisterande vegdekket er, som sagt, hovudutfordringa i mitt fylke – eit fylke som komiteen og fleire statsrådar har besøkt fleire gonger, slik at dei ved sjølvsyn har kunna registrert den dårlege standarden.

Det kan dokumenterast at Telemark har kome heilt i bakleksa. Om lag 40 pst. av riksvegnettet i Telemark har ikkje den standarden Statens vegvesen sjølv har sett som standardmål.

Telemark har gjennom fleire år fått altfor lite midlar, både til investering og til vedlikehald av vegnettet, og målingar som er gjorde, viser at standarden på vegdekket i Telemark, og særskilt i Distrikts-Telemark, er verst i heile landet. Det skal ikkje mykje fantasi til for å forstå at transportnæringa slit, og at befolkninga blir veldig frustrert når forholda er som dei er.

Dersom landet og næringslivet skal lykkast i sine ambisjonar om å vidareutvikle og styrkje evna til innovasjon og nyskaping til fordel for Noreg som industrinasjon, er ein heilt avhengig av å få til større løyvingar til samferdsle enn dagens regjering maktar å få til. Dette bør den politiske leiinga i departementet ta innover seg.

E134 har status som stamveg og nasjonal transportkorridor. Den er sjølve hovudstamma i eit stort og samanhengande transportsystem sør for Hardangervidda. Eit moderne samfunn er prega av god og høg mobilitet. I ein skjerpa konkurranse om arbeidskraft, jobbar og marknad er gode transportvilkår avgjerande for suksess. Derfor er denne vegstrekninga så viktig for store delar av Sør-, Aust- og Vestlandet.

Stortinget er kjent med at Statens vegvesen no handhevar strengare gjeldande høgdeskilting for E134, Haukelitunnelane. Det er sjølvsagt viktig å ivareta trafikktryggleiken og handheve dette strengt, men det er litt underleg at det ser ut som at det berre er denne strekninga som er utsett for ei strengare handheving av trafikktryggleik.

Denne saka må løysast straks, elles vil godstransporten mellom aust og vest bli heilt lamma. Eg forstår det slik at det no er på gang ein god dialog om å få på plass mellombelse straksløysingar, og det er bra, men her må det også gjerast tiltak på permanent basis.

Politikk handlar om å prioritere. Det er god distriktspolitikk, god næringspolitikk og god helsepolitikk å satse meir på å betre vegstandarden i Noreg. Eg sa under debatten i fjor at det no kanskje var på tide å gå inn for ei samferdslereform. Eg tek opp att dette spørsmålet no, for det ser ut som det er det som skal til for å setje samferdsle på den politiske dagsordenen.

Til slutt vil eg ta opp spørsmålet knytt til konkurranseutsetjing og privatisering, noko som fleire andre òg har vore inne på her. I dag er det ei kraftig politisk markering ute som viser at stortingsfleirtalet ikkje er på bølgjelengd med store delar av befolkninga i dette spørsmålet. Jernbaneverket Drift skal leggjast ned og vil i løpet av ein femårsperiode seie opp 1000 tilsette. Dette er menneske som vil gå ei svært usikker framtid i møte, dette er menneske som ein vil møte igjen i køen hos Aetat, på lista over dei som blir uføre eller yrkeshemma. Dette er ein ideologi som samfunnet taper økonomisk på, og som gjev mennesket ein svekt livskvalitet. Spora etter omlegging i andre offentlege etatar dei siste åra bør få nokon kvar til å tenkje seg om ein gong til.

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

Arne Sortevik (FrP) [13:46:16]: I budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet for 2004 var utbyttet på veisektoren 200 mill. kr. Av dette gikk 14 mill. kr til veibygging i Hordaland.

Budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet om statsbudsjettet for 2005 har som resultat gitt 350 mill. kr mer til vei, en utvikling som langt fra er puslete. Veipartiet Fremskrittspartiet har satt sitt tydelige stempel på budsjettavtalen. Av dette byttet på 350 mill. kr mer til vei går 30 mill. kr til Hordaland gjennom statlig bevilgning til Jondalstunnelen. Dette er mangedobbelt gledelig. Det er gledelig fordi Jondalstunnelen er et viktig samferdselsprosjekt i region Indre Hardanger, en region der infrastrukturen for samferdsel er dårlig og trenger opprusting.

Denne regionen har store utfordringer innenfor omstilling av tradisjonelt næringsliv og i arbeidet med å skape nye arbeidsplasser. Jondalstunnelen sikrer mobilitet for næringsliv, for arbeidstakere og ellers for folk flest. Det er gledelig fordi Jondalstunnelen, sammen med den eksisterende Folgefonntunnelen som ble tatt i bruk midt i 2001, vil skape en effektivt samarbeidende region av store deler av Hardanger og Kvinnherad. Det er gledelig fordi Jondalstunnelen er et prosjekt som gir effektiv rassikring mellom Odda og Bergen. Det er gledelig fordi Jondalstunnelen vil gi raskere samband vestover mot Bergen og østover mot E134 Haukeli.

Med de statlige midlene til Jondalstunnelen utløses en samlet finansieringspakke på ca. 500 mill. kr. Staten får mye vei for pengene. Prosjektet er et av de få gjenværende store fylkesveiprosjekter som Stortinget tidligere har sagt skulle finne sin finansieringsløsning ved hjelp av en statlig overgangsordning. Nå er de statlige pengene på plass; det medfører at også resten er på plass, og derved er bygging av Jondalstunnelen nå sikret. Resten er det Hordaland fylkeskommune, kommunene Jondal, Kvam og Odda, næringslivet i regionen og trafikantene som skal betale. Blant de mange aktive parter som har arbei-

det for prosjektet, er det grunn til å nevne næringslivet i regionen, som også tar finansielt løft.

Jeg vil for min egen del minne om at Fremskrittspartiet har arbeidet for prosjektet fra ensomt mindretall i 1997 til dagens brede oppslutning i Hordaland fylkesting.

Jeg understreker også – med henvisning til avtalens merknadstekst om Jondalstunnelen på side 17 i innstillingen – at når finansieringsplan og bompengesøknad endelig er godkjent her i Stortinget, er også pengene å anse som bundet og brukt på prosjektet.

Jeg understreker også på Fremskrittspartiets vegne at det selvsagt forutsettes at Hordaland Vegkontor setter full fart på arbeidet frem mot byggestart etter den tidsplan som Vegkontoret hele tiden har lagt til grunn, nemlig byggestart høsten 2005.

Berit Brørby (A) [13:49:39]: Det er uten tvil Arbeiderpartiets budsjett for hele samferdselssektoren som ville gitt næringslivet bedre rammebetingelser og bedret sysselsettingen, for det er altfor mange i anleggsbransjen som er uten arbeid. Vårt budsjett ville ha bedret miljøet, og vi ville ha bygd ut en helt nødvendig infrastruktur i distriktene. Vårt opplegg er rett og slett å bygge landet.

Jeg ser av det de borgerlige partiene mener, at det ligger føringer om et storstilt opphørssalg av fellesskapets verdier. Det nye moteordet er «konkurranse», og den nye vekstbransjen er styreverv. Hvor er perspektivene for samfunnssikkerheten? Hvem skal til slutt settes inn om all infrastruktur blir privatisert? Hvem skal stå klar i en beredskapssituasjon uten å ta seg betalt for det?

Privatisering har derfor flere sider. Jeg har tatt opp et viktig spørsmål med komiteens medlemmer, og det er varsling for hørselshemmede på de ulike transportmidlene. For eksempel nå som Hurtigruta får et tresifret millionbeløp, burde statsråden sette som konsesjonsvilkår at det er tilfredsstillende varsling i en krisesituasjon, og at det også er tilgjengelig for hørselshemmede.

Heldigvis har Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet påpekt dette i innstillingen, og jeg ber statsråden merke seg dette som en viktig oppfølging av konsesjonsvilkårene for Hurtigruta.

Arbeiderpartiet har også lagt inn et forslag om at ferje over Randsfjorden blir finansiert over statsbudsjettet, dvs. at ferjen med det får riksveistatus. Det er riksvei på begge sider av Randsfjorden, og ferjen går som sagt tvers over Randsfjorden. Dette er småpenger for staten – brutto er det 2,5 mill. kr – men det er mye penger for slunkne kommunekasser og fylkeskommunekasser. Det synes jeg også statsråden bør se nærmere på.

I tillegg er veibevilgningene og samferdselsbevilgningene til Oppland altfor små. E6 trenger mer – utbedringer og flaskehalser gjenstår. Arbeidet med rv. 4 gjennom Raufoss må ikke stoppe opp, slik at man ikke får gått videre gjennom Gran og Lunner i en sammenhengende strekning, slik at man ikke gjør samme feil på rv. 4 som man har gjort på rv. 35, stamveien gjennom Jevnaker. Der gjenstår det ganske mye, og det bør også finne sin løsning de nærmeste årene. Ikke minst har E16 gjennom Valdres ventet lenge nok nå på en endelig veiløsning mot Lærdalstunnelen.

Men det som kanskje er aller mest bekymringsfullt i hele det opplegget som den borgerlige regjeringen har lagt fram, med støtte av Fremskrittspartiet, er de signalene som ligger om opphørssalget av en rekke av fellesskapets verdier.

Bent Høie (H) [13:52:50]: Jeg er svært glad for at Boknafjord-sambandet og Tau-sambandet får flere ferjeavganger etter budsjettforliket mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene. Det er avsatt 4 mill. kr ekstra til Boknafjord-sambandet og 5 mill. kr ekstra til Tausambandet. Dette vil innebære en ekstra ferje til Tausambandet, og at det blir ekstra avganger med eksisterende ferjer i Boknafjord-sambandet.

Bilistene i Rogaland står tidvis timevis i kø på ferjekaiene i de to sambandene, og vi sitter over både en og to og tre ferjer. Dette har ført til et sterkt engasjement for å få endret denne situasjonen. Både enkeltmennesker og næringslivet har vært sterkt berørt av et altfor dårlig tilbud. Derfor er dette budsjettet mottatt med glede blant alle dem som er avhengige av disse to viktige sambandene.

Jeg vil imidlertid understreke at den langsiktige løsningen på disse to hovedproblemene er Ryfast og Rogfast. Men i en interpellasjonsdebatt om ferjetilbudet den 18. november i år trakk jeg fram viktigheten av også å finne en fleksibel løsning i forhold til Hjelmelands-sambandet. I dette sambandet er det behov for små justeringer for å sikre at en nøkkelbedrift som lakseslakteriet får et samband som bedre er i samsvar med deres drift. Her er det snakk om svært viktige arbeidsplasser i distriktet. Fylkeskommune og kommune har forsøkt å få med seg Vegvesenet på et spleiselag for å få sikret den nødvendige justeringen av frekvensen, men har møtt liten fleksibilitet. Her er det snakk om noen få hundre tusen kroner som skal til.

I budsjettforliket er de to store ferjesambandene i regionen sikret en betydelig bedre frekvens. Dette har også vært høyeste prioritet fra de lokale myndighetene. Men jeg vil be om at samferdselsministeren åpner for at man fleksibelt kan benytte noen av disse midlene til Hjelmelands-sambandet hvis løsningen på de to andre sambandene blir noe rimeligere enn antatt. Da må det selvsagt ligge til grunn at tilbudet i disse sambandene ikke blir dårligere enn det som er forutsatt. Men det er grunn til å tro at kanskje løsningen for Boknafjord-sambandet kan koste noe mindre enn 4 mill. kr.

Sigrun Eng (A) [13:55:28]: Årets fleirtalsinnstilling frå samferdselskomiteen fortel om store, dramatiske endringar som har skjedd, og som skal skje. Eg håper det er denne Regjeringas postludium. Kjenslene mine fortel at ideologien går fyrst – fleire steg framføre det å ta vare på arbeidstakarar og rettar som er forhandla fram.

I mitt førre liv var eg òg arbeidsgivar. Der var den uskrivne regelen at om alle spelte på lag, fekk ein ut det beste og maksimale av kvarandre. Måten denne regjerin-

ga tek vare på sine tilsette på, er stikk motsett. Jo meir usikre og utrygge dei er i høve til arbeidssituasjonen sin, jo betre. Nokon snakkar til og med om at mellombels tilsetjing skal vere eit gode, men for kven? Derfor går mange i demonstrasjonstog i dag. Arbeidarpartiet har ei heilt anna tilnærming til tilsette, heldigvis.

Arbeidarpartiet har 1 mill. kr meir til samferdselsformål – mest til veg, naturlegvis. Men for å stimulere distriktspolitiske verkemiddel meiner vi at køyrevegsavgifta for vogntransport på jernbane må bort. Marginane i skogbruksnæringa er svært små. Det fekk vi beskjed om på høyringa. I realpolitikk er det naturleg for oss å foreslå at den avgifta skal vekk.

Diskusjonen har gått mellom NSB AS og departementet om kor mykje momskompensasjonen vil utgjere for NSB. I komiteen har det vore stilt fleire spørsmål i den leia, fleire spørsmål utan at vi har fått nokon gode svar.

Arbeidarpartiet finn seg i at det ikkje er så enkelt å få fasiten fram på noverande tidspunkt, men har i merknads form gitt uttrykk for at om NSB har rett i at det skil om lag 50 mill. kr., må departementet komme tilbake med den løyvinga i revidert budsjett til våren, elles kan vi ikkje rekne med å få den togproduksjonen som vi har meint å skulle få. Vi kan altså ikkje få ein større togproduksjon enn det vi er med på å finansiere. Eg håper statsråden kan gi eit svar på om ho er villig til å sjå på det i revidert.

Så ein liten visitt til statsråden om Vøgne, som no skal fjernast. I Hallingdal har vi ikkje noko godt busstilbod slik det er no. Det er ein buss om dagen, som kanskje òg blir borte, og da blir bilen alternativet. Der blir det kamp. Toget vil vi ha!

Det er gledeleg at Framstegspartiet, etter år med motstand om viktigheita av rv. 50 Hol–Aurland, verkeleg har teke spanderbuksa på seg og løyvt 1 mill. kr. No blir det ikkje lenger nattestenging eller stenging som heng over fjellbygdene. Gleda er stor. Eg er glad for at års kamp frå Arbeidarpartiet har lykkast. No vil det ikkje bli som tredjekandidaten frå Høge sa, at Øvre Hallingdal blir ei attsnøa bakevje.

Gunn Olsen (A) [13:58:53]: Denne Regjeringen satser på miljø og sikkerhet, sa statsråden. Ja vel, statsråd! Alle de som har hatt forhåpninger om at den sittende regjering med en samferdselsminister fra Venstre skal satse på jernbane, er skuffet i dag. Jeg kjenner ikke miljøpartiet Venstre igjen fra den gang jeg satt i samferdselskomiteen. Nå har Høyre og Fremskrittspartiet spist opp hele Venstre. Det er bare ett svar på alt: Privatisering og konkurranseutsetting. Aldri har det vært større grunn til bekymring for norsk jernbanepolitikk. Og ikke kan jeg lese ut av dette budsjettet eller av odelstingsproposisjonen noen god grunn eller noen god økonomi i konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Det virker ganske uforståelig at man virkelig tar penger fra investeringene til jernbanen for å betale konkurranseutsetting. Folk som virkelig kan jernbane i Norge, får sparken. Vel 1 000 årsverk skal vekk. I Arbeiderpartiet er vi svært bekymret for den rovdrift Regjeringen nå driver på folk i statlige etater. I sosialkomiteen følger vi nøye utviklingen når det gjelder antall mennesker som blir sykmeldte, går på attføring eller blir uføretrygdet. I den rekken er det altfor mange som kommer fra statlige bedrifter. Det kommer til å bli flere. Konkurranseutsetting kan kanskje gi gevinst på ett område, men det fører i hvert fall til store utgifter på trygdebudsjettet. Jeg er glad for at mitt parti går imot dette. Man sier opp fagfolkene i Jernbaneverket, og så argumenteres det med at jernbanen skal bli sikrere enn noen gang. Ja, vet du hva! Det tror jeg ikke på.

I stedet for å satse på en moderne jernbane i Norge og ta et krafttak for jernbanen velger altså Regjeringen dette. I stedet for å øke bevilgningene til jernbanen, slik flertallet i Stortinget har gitt rom for, senker altså Regjeringen bevilgningene, med støtte fra Fremskrittspartiet.

I Telemark har vi vært svært fornøyd med at flertallet i NTP vedtok 10 milliarder kr mer til jernbanen i planperioden. Det vil gi rom for bygging av bl.a. Eidangertunnel i planperioden. Vi regner derfor med at planleggingen av denne tunnelen fortsetter. Hvis man i det hele tatt skal satse på jernbane i Norge, er dette et lønnsomt nasjonalt prosjekt. Det er ganske uforståelig at 100 000 mennesker i Grenlandsområdet ikke skal ha en moderne, miljøvennlig jernbane.

Komiteens flertall har tidligere bedt Regjeringen vurdere å gi flere fergestrekninger i landet riksvegstatus, bl.a. fergesambandet i Kragerø-skjærgården, rv. 38, og så komme tilbake til Stortinget med det. Det har ikke skjedd. I en merknad fra Arbeiderpartiet til årets budsjett er dette tatt opp igjen. Jeg beklager at vi ikke har fått flertall for denne merknaden, men jeg håper likevel at statsråden vil se på dette.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:02:16]: Hurtigrutemuseet «har vært et hjertebarn for Kristelig Folkeparti i mange år», uttalte Jan Sahl tidligere i dag. Og forsøket med å gjøre museet i Stokmarknes til et nasjonalt hurtigrutemuseum var en blindvei, sa han videre. Han tenker da på Dokument nr. 8-forslaget fra undertegnede og en del representanter fra Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet som er omtalt i budsjettet.

Jeg vet ikke hvor mange debatter jeg har deltatt i med Jan Sahl det siste året hvor han har forsikret oss om at Hurtigrutemuseet skulle bli et nasjonalt museum, bare saken fikk den nødvendige behandling og forankring i Samferdselsdepartementet. Da får vi en lykkelig løsning, sa Jan Sahl til NRK Nordland for ett år siden.

Vi har fått forslaget fra departementet i samferdselsbudsjettet. Statsråden går imot at Hurtigrutemuseet skal bli nasjonalt, sånn som Jan Sahl gjentatte ganger har forsikret oss om at det skulle bli. Begrunnelsen er verd å merke seg: Fordi Hurtigruta gjennom årene har vært drevet privat, ikke statlig, kan det ikke bli et nasjonalt museum. Med andre ord: Om staten hadde eid OVDS, TFDS, Nordenfjeldske og Bergenske, hadde det vært naturlig å etablere et nasjonalt hurtigrutemuseum.

Det som statsråden ikke tar med, er at staten helt og fullt har vært den økonomisk ansvarlige, og har også bestemt rutemønsteret. Hurtigruta er kystens riksveg nr. 1

og har hatt en uvurderlig betydning for kystens historie. Da blir det en nedvurdering og en nedprioritering av Hurtigrutas historie når stortingsflertallet ikke vil ta et nasjonalt ansvar, sånn som staten gjør med jernbanehistorien, med veghistorien, med luftfartshistorien, med posthistorien, med telehistorien.

Jan Sahl sa tidligere i dag at forslaget nå er parkert. Det kan jeg love representanten at det ikke er. SV vil forfølge dette forslaget videre. Saken skal nå til en ny utredning i Nordland fylkeskommune, og da vil forslaget bli reist på nytt. Jeg er ganske sikker på at når det blir en bredere debatt om denne saken, og når man blir oppmerksom på begrunnelsen for å gå imot å gjøre museet på Stokmarknes nasjonalt, vil forslaget komme tilbake til Stortinget med økt styrke.

Bjørgulv Froyn (A) [14:04:39]: En del av innstillingen fra komiteen omfatter også et Dokument nr. 8-forslag vedrørende planene om nedleggelse av ulike trafikkstasjoner rundt om i landet. Flertallet i komiteen mener at et forslag om denne typen nedleggelse er et godt forslag, og går inn for at dette Dokument nr. 8-forslaget ikke blir behandlet utover at det blir vedlagt protokollen. Mindretallet, som omfatter Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ber Regjeringen om å stoppe Vegdirektoratets planer om nedleggelse av trafikkstasjonene.

Bakgrunnen for dette er ulik, men jeg legger vekt på at disse veistasjonenes funksjon ikke alene er at dette er stasjoner som tilfeldigvis er plassert rundt omkring i landet og uten forankring i lokalmiljøet. Tvert imot, forutsetningen for at disse stasjonene skal fungere effektivt og rasjonelt, er at de forvalter en lokal erfaring og har en lokal forankring, og dermed lettere og bedre kan bidra til et trafikksikkerhetsarbeid på ulike områder som samfunnet totalt sett vil være en del av. I den sammenheng legger jeg også vekt på at nettopp slike lokale veistasjoner kan ha en aktiv rolle i forhold til barnehager og skoler som ledd i trafikkopplæring av unge mennesker.

Så er spørsmålet: Er det en betydelig økonomisk besparelse om man går inn på en slik nedleggelse som Vegdirektoratet har foreslått? Vi er i tvil om det. I alle fall syns vi at det vi i dag har fått tilført av kunnskap omkring dette forslaget, ikke gir noen som helst form for sikkerhet for at det er økonomisk besparende om man gjennomfører det i 2005. Derfor er andre punkt i vårt forslag til Stortinget i dag at det foretas

> «en konsekvensutredning av nedleggelsesplanene, med henblikk på å klargjøre konsekvensene for både enkeltpersoner, næringsliv, lokalsamfunn og trafikksikkerhet».

Det var mitt håp at det skulle bli et vedtak rundt dette. Det ser ikke ut som om det blir det. Det eneste jeg da kan si, og som er et poeng i et forsøk på å fange Fremskrittspartiets oppmerksomhet, er: Dersom det ligger ulike former for økonomi i dette, må det være at jeg som forbruker av disse tjenestene ved en slik omorganisering vil bli nødt til å betale mer enn det jeg betaler i dag, i tillegg til at jeg får en betydelig forlenget reise for å få tak i de tjenestene som nå tilbys gjennom disse trafikkstasjonene.

Svein Roald Hansen (A) [14:07:56]: Komiteens leder, representanten Petter Løvik, var ikke snau i sin beskrivelse av det denne regjeringen har gjennomført på samferdselsområdet. En samferdselspolitisk revolusjon, beskrev han det som, en revolusjon som attpåtil var gjennomført innenfor statsbudsjetter som han hevdet har vært stramme for å rette opp norsk økonomi. Ja, slik kan man altså se det, når Regjeringen i denne perioden har forsynt seg med rundt 100 milliarder kr mer fra oljefondet enn det en forsvarlig innfasing det var enighet om for fire år siden, skulle tilsi. Til tross for denne svært romslige bruk av oljeinntekter har bevilgningene til samferdselsformål blitt 3,5 milliarder kr lavere i denne perioden enn det regjeringspartiene mente var nødvendig før denne perioden startet og man altså fikk ansvaret i fanget. Det nivået som langt fra var nok våren 2001, er altså blitt til et «krafttak» – det var det uttrykket Løvik brukte – fire år senere. Enten er representanten Løvik blitt beskjeden med årene, eller så er kraftuttrykkene et forsøk på å tåkelegge realitetene.

Omstillinger og omorganiseringer er ofte nødvendige. Men de må ha en klar hensikt og en god begrunnelse, og de må gjennomføres på en god måte. Et eksempel i så måte er det Posten Norge har gjennomgått. Vi har fått et postvesen som leverer bedre tjenester enn tidligere, er mer tilgjengelig enn før, og som nå også synes å ha fått et trygt økonomisk fundament for drift og framtidig utvikling. Det burde belønnes av eieren med godt eierskap. I stedet krever Regjeringen et utbytte som er mer enn dobbelt så høyt som det burde være, og som undergraver Postens mulighet til å utvikle bedriften som planlagt. Dette er spor som burde skremme andre produksjonsetater som nå skal bli AS-er og konkurrere i et marked. Skal de også bli melkekyr for en regjering som trenger noen ekstra hundretalls millioner for å få budsjettet til å gå i hop?

Jeg er glad for at det er et flertall, riktignok på litt ulike måter, men likevel et flertall, som i innstillingen signaliserer at man ved utbyggingen av dobbeltsporet jernbane gjennom Østfold skal bygge sporet gjennom Moss sentrum først. Det er viktig, og det er en oppfølging av de forutsetninger som lå til grunn for Østfoldpakke 1.

Etter denne perioden er det behov for betydelig høyere bevilgninger til både vei og, spesielt, bane. Hvis jernbanen skal bli et alternativ for flere, må flaskehalsene inn til og gjennom Oslo fjernes. Det er i denne regionen jernbanen har sitt store fortrinn, og det er her den kan bli det beste alternativet for det voksende antall mennesker som reiser gjennom hovedstadsområdet både to og flere ganger om dagen.

Det er et «Venstre-stempel» på dette budsjettet, sa statsråden, men det er «ingen grunn til å stoppe her». Nei, det er behov for en enda sterkere satsing i neste periode, og det har Arbeiderpartiet tenkt å følge opp.

Rune J. Skjælaaen (Sp) [14:11:12]: Senterpartiet har i mange år arbeidet for bevilgninger til Jondalstunnelen. Vi er glad for at den nå blir en realitet gjennom budsjettforliket.

Jondalstunnelen er et spleiselag mellom kommuner, næringsliv, fylke, staten og bilister, der staten bidrar med om lag 10 pst. Jondalstunnelen åpner for felles utdannings- og arbeidsmuligheter i en region på om lag 30 000 mennesker. Jondalstunnelen vil binde sammen Folgefonnhalvøya, som har mange ulike og spennende kvaliteter i reiselivssammenheng. Den bedrer konkurranseevnen for næringslivet ved å redusere avstandsulemper. Den gir en bortimot rassikker vei Odda–Bergen, en viktig sidegrein for å knytte Bergen nærmere E134 Haukeli, og den reduserer reisetiden fra Jondal til lokalsykehuset i Odda med ca. en time. Jondalstunnelen vil skape en ny tid i regionen og for Jondal.

Så til en annen sak: Jeg vil vise til merknaden fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet på side 71 i innstillingen, om drosjenæringen, der disse partiene går imot Regjeringens intensjon om å liberalisere drosjenæringen ytterligere. Det er allerede i dag stor konkurranse i næringen. Flere selskaper konkurrerer i de store byene, og spørsmålet som er betimelig å stille, er hva ytterligere deregulering vil føre til. Inntjeningen i drosjenæringen er svak, forholdene både for drosjeeiere og sjåfører er forverret. Regjeringen ønsker ytterligere konkurranse. Jeg må spørre statsråden om de vet hva de gjør når de vil fjerne dagens behovsprøving, dvs. løyvetildeling, i en næring der inntjeningen er så svak som den er. Sjåfører må kjøre så lenge at det er uforsvarlig, for å tjene en brukbar månedslønn. Jeg opplevde forleden dag at drosjesjåføren sovnet på en tur fra Flesland og hjem til Landås. Jeg blir jo litt urolig når sånt skjer, og jeg viser til en artikkel i Bergens Tidende 6. desember med overskriften «Anarki i drosjenæringen», der det går fram at en drosjesjåfør må arbeide to årsverk for å ha en lønn tilsvarende en industriarbeider. Jeg vil mene at en næring som er så presset allerede, heller bør gjennomgås på bred basis med tanke på at vi skal kunne gjøre den sikrere, heve kvaliteten og slik skape grunnlag for en politikk som gir næringen forutsigbarhet, legge til rette for seriøse aktører og kvalifiserte sjåfører. Det er faktisk persontransport vi snakker om. Regjeringens svar på dette er altså ønske om fri etablering. Jeg vil be statsråden tenke seg om en gang til før hun setter i gang med en ytterligere liberalisering, som vil undergrave seriøse aktører.

Jorunn Ringstad (Sp)[14:14:27]: I dette innlegget må eg fyrst ein visitt innom noko Odd Holten sa i sitt innlegg. Han sa at det no var gjennomslag for Stad skipstunnel. Eg har merka meg at i Sunnmørsposten av 25. november 2004 seier Holten det same. «Klarsignal frå statsministeren», står det òg i same nummer av Sunnmørsposten. Holten seier òg i intervjuet: «Vi må se på Stad skipstunnel som et tungt riksanlegg.»

Kristeleg Folkeparti-ordføraren i Vanylven har òg ei utsegn i same nummer av Sunnmørsposten, og eg siterer:

«Anbudsklarering er det samme som å starte bygging.»

Ut frå dette skulle vi tru at det no berre er å setje spaden i jorda når ein har fått utarbeidd anbodsdokumenta.

Desse utsegnene frå Kristeleg Folkeparti-hald blir interessante når vi så les merknadene som Kristeleg Folkeparti står bak i innstillinga i dag. Der står det ingenting om Stad skipstunnel som riksanlegg, tvert imot blir det snakka om eit regionalt prosjekt. Vidare er det sagt at dei avsette midlane skal brukast til å klarleggje grunnlaget for anbodsinnhenting. For å seie det forsiktig er det ikkje her berre snakk om nyanseforskjellar, her er det realitetsforskjellar. Tusenkronersspørsmålet i denne saka blir jo om Kristeleg Folkeparti meiner det Kristeleg Folkeparti-representantane seier i media, eller det dei skriv i merknadene i innstillinga.

I det fyrste innlegget mitt var eg innom omstillingane i Jernbaneverket, men også i Kystverket skal det skje strukturendringar. Produksjonsdelen skal skiljast ut som eit aksjeselskap, og alle oppdrag skal ut på anbod.

Det litt spesielle i denne saka med Kystverket er at ein ekstern marknads- og forretningsanalyse viser at det er eit forretningsmessig grunnlag for å etablere selskapet, men risikoen er stor. Difor vil det i den samanhengen bli lagt inn ein ekstra stor eigenkapital for at selskapet skal kunne ha midlar i ein overgangsperiode. Men det er klart at her vil det vere mykje usikkerheit for det selskapet som skal etablerast, i framtida.

Som i andre omstruktureringssaker blir det også i Kystverket Produksjon overtalige som må bort. Talet på tilsette som blir overtalige i Kystverket, blir i overkant av 40 personar. Vi får akkurat den same situasjonen her som vi har hatt i dei andre sakene om omstrukturering, overtalige som går ei meir usikker framtid i møte.

Senterpartiet er negativ til omdanning av Kystverket Produksjon til aksjeselskap. Vi trur ikkje at det vil gi dei store gevinstane, slik fleirtalet framstiller det.

Per Roar Bredvold (FrP) [14:17:50]: Hedmark er et fylke helt basert på landtransport, og vegtransport er utslagsgivende for utvikling av næringsliv og bosetting. Vi har landets høyeste kjøretetthet, med like mange registrerte kjøretøy som innbyggere. Vi har et betydelig transittvolum med gods og passasjerer nord, sør, øst og vest, og vi har landets desidert mest omfattende vegnett når vi tar med ca. 12 000 km private veger. Men vi har dessverre i en årrekke ligget i et nasjonalt bunnsjikt hva angår tildeling av samferdselsmidler til tross for årlig økende vegtrafikk. Dette er tragisk, men dessverre en realitet, og en av de verst stilte veger er rv. 3. Derfor er det svært gledelig at forliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet resulterte i en pott på 40 mill. kr til nettopp rv. 3.

Cirka 370 lastebiler/vogntog kjører Østerdalen hvert døgn. Hver femte bil på rv. 3 er et tyngre kjøretøy. Så godt som all godstransport foregår her. Vegen er en av regionens største arbeidsplasser. Vedlikehold og vegstandard er viktig for helse, miljø og sikkerhet for yrkessjåførene og selvfølgelig også for andre sjåfører. Rundt 90 pst. av vogntogene velger Østerdalen framfor Gudbrandsdalen fordi den er kortere og dermed mer lønnsom, både økonomisk og miljømessig.

Rv 3 er av Stortinget utpekt som stamveg, men bare 9 pst. av rv. 3 holder i dag vedtatt stamvegnorm, altså 8,5 m

(Bredvold)

bredde. Vegdekket er ujevnt og slitt. Den smale og dårlige vegen fører til altfor mange ulykker. Fra 1990 til 2000 omkom 38 mennesker på rv. 3. Myke trafikanter er dårlig sikret langs den trange vegen.

Det er spesielt yrkessjåførene, som kjører gjennom hele Østerdalen, som er misfornøyde. Klagene øker med mørkets frambrudd, og det er selvfølgelig verst midt på natten. I november var det varierende værforhold og ofte problemer. Det blir ventetid og forsinkelser på grunn av en del trafikkuhell.

Vintervedlikeholdet av rv. 3 er ofte dårlig. I fjor vinter, dvs. i slutten av oktober, falt det så mye snø at enkelte tolket vegsjefen i Hedmark slik at hun antydet stenging av rv. 3 på grunn av store snømengder. Dette går ikke an. Vegvesenet må være positivt føre var og mer offensivt. Det må ikke stå på penger når det gjelder vintervedlikehold på nettopp denne vegen, og andre veger for den saks skyld.

I helgen som var, var det igjen skøytebane på rv. 3, med det resultat at mange vogntog, busser og biler skled av vegen, med de utgifter og den frustrasjon dette medførte. Folk ble anmodet om å holde seg hjemme. Man kan da spørre seg hvor vegsaltet eller sanden var, slik at en stamveg kan brukes. Jeg tror at Vegvesenet gjorde en så god jobb som mulig med de ressurser de har. Spørsmålet er om ressursene til slikt arbeid står i forhold til de utfordringer kong Vinter gir oss.

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

Søren Fredrik Voie (H) [14:21:15]: Jeg har med interesse fulgt samferdselsdebatten i dag. Svært mange av hovedtalerne har brukt det meste av sin taletid til å fortelle om hva som blir gjort, og, for manges del, hva som ikke blir gjort, innenfor vegtransport, lufttransport og jernbane. Kystens utfordringer og muligheter innenfor samferdsel og transport er mer sporadisk berørt og har fått langt mindre oppmerksomhet enn hva denne viktige transportåren og samferdselssektoren fortjener.

Utfordringene på kysten er mange. Fartøyene blir større, og kravene til effektivitet, logistikk og samhandling mellom ulike transportformer øker. Dette betinger at også utbygging av transport og fiskerihavner må få større oppmerksomhet i årene som kommer. I denne sammenheng synes det lite kreativt av Arbeiderpartiets representanter, med god støtte av sine rød-grønne kamerater, å kritisere nærmest enhver form for effektivisering. Fra mitt ståsted synes jeg det som skjer med Kystverkets produksjon, er udelt positivt. Det frigjør ressurser, slik at vi kan få produsert flere resultater og få mer igjen for pengene. Det er også positivt for de ansatte. De kan ikke minst bidra til å øke sin egen både selvforståelse og selvtillit ved at de kan delta i konkurransen og vinne anbudskonkurranser nasjonalt og internasjonalt.

Så tilbake til i sommer da vi behandlet revidert nasjonalbudsjett. Kanskje det mest betente temaet som var oppe da, var en islandsk tråler ved navn «Gudrun Gisladottir», som forliste i Lofoten for 2 1/2 år siden. I proposisjonen har denne båten fått en interessant vri og beskrivelse. Den er blitt omtalt som et mulig interessant forskningsprosjekt både for miljøovervåking og for å skape proaktive fiskehus. Dette har perspektiver langt utover dette ene vraket. Blir dette forskningsprosjektet gjennomført, har det overføringsverdi til andre av våre mer enn 2000 skipsvrak langs kysten og ikke minst når det gjelder destruksjon av oljeplattformene, som har tjent oss i 30–35 år, og som nå står foran en destruksjonsfase. Et problem kan bli en mulighet.

Dette forskningsprosjektet må komme i gang. Vi har allerede brukt over 30 mill. kr på dette ene skipsvraket uten å få resultater. Disse pengene trenger ikke å være bortkastet, med den beskrivelsen som dette forskningsprosjektet nå har fått så langt i proposisjonen, som et lokalt initiativ og i samarbeid med Havforskningsinstituttet. Jeg ser med spenning fram til den tilbakemelding som komiteen har bedt statsråden komme til Stortinget med, om fortsettelsen av forskningsprosjektet og hvordan dette kan realiseres, og ikke minst til de resultatene vi da håper å oppnå.

Odd Holten (KrF) [14:24:44]: Flere av arbeiderpartirepresentantene har i dag fortalt oss om de store rammene de har og har hatt tidligere til samferdsel. Det jeg har opplevd, er imidlertid at Østfold ikke tidligere har blitt satt på kartet på den måten som vi nå har opplevd under denne regjeringen og med nåværende samferdselsminister Skogsholm.

Men hva har skjedd i Østfold når Arbeiderpartiet har vært i regjering – nå sist under Stoltenberg og Moe Gustavsens ledelse? Jeg tror jeg kan si at det skjedde ingen ting i Østfold på det tidspunkt. Det er den riktige historiebeskrivelse.

Nå har Østfold på rekordtid fått ryddet opp og er i full fart med å få avklart og bygd ferdig E6 og E18. De får et sivilt luftfartstilbud, som kommer på Rygge, og det skjer ting knyttet til utbyggingen av NSBs prosjekt i Moss. Det var avgjørende for meg under behandlingen av NTP å sikre de 942 mill. kr til utbygging av jernbaneformål i første periode. Det klarte vi. Beklageligvis var det ikke mulig å få Mosseprosjektet innpasset på grunn av kostnadsrammene. Det vi nå tar sikte på, er å få til en avklaring, økonomisk og teknisk, fra Jernbaneverket, slik at Mosseprosjektet om mulig kan framskyndes og erstattes i forhold til prosjektet Haug–Onsøy. Vi er avventende, og jeg håper at vi får en anleggsstart i Moss etter en ny utredning, en utredning som må føre til en betydelig forbedring for dette bysamfunnet.

May Britt Vihovde (V) [14:27:07]: Som medlem i samferdselskomiteen i førre periode var eg med og handsama den første nasjonale transportplanen. Det gler meg å sjå at vi har fått gjennomslag i Samarbeidsregjeringa for Venstre sine prioriteringar frå den handsaminga.

Eg registrerer at representanten Gunn Olsen ikkje kjenner igjen Venstre, men eg kjenner veldig godt igjen

det som Regjeringa har lagt fram. Det er god Venstre-politikk.

Vi ville ha auka kollektivsatsing. Det var det beste for miljøet. Vi ville at tryggleik alltid skulle vera førsteprioritet, og det har vi også fått. Vi meinte at moglegheita for å omdanna ulike statlege etatar til AS og la dei konkurrera om oppdrag, ville gi brukarane betre tenester. Det har også skjedd.

I løpet av denne stortingsperioden er løyvingane til kollektivtiltak auka med om lag 4 milliardar kr. Dette har gitt betre kvalitet, betre rutetilbod, billigare billettar, og talet på brukarar som reiser kollektivt, har auka.

For Venstre er tryggleiken det viktigaste. Innan alle våre samferdslegreiner er det auka løyvingar til tryggingstiltak. Dette gjeld auka løyvingar til sikringstiltak langs sjøleia, det gjeld auka løyvingar til rassikring og utbetring av våre mest ulykkesbelasta vegar, det gjeld auka løyvingar til sikringstiltak ved våre flyplassar, og det gjeld ikkje minst løyvingar til fjerning av farlege planovergangar og nytt togradiosamband.

Så til spørsmålet om konkurranseutsetjing. Er dette farleg? Utviklinga av vårt velferdssamfunn handlar om å sjå på nye måtar å løysa våre velferdsoppgåver på. I samband med utvikling av t.d. ny teknologi må også det offentlege gjennomføra reformer som gir meir igjen av dei ressursane vi brukar. Det er brukarane vi først og fremst må tenkja på, og kva tenestetilbod dei skal få.

Det undrar meg at Sosialistisk Venstreparti, som ønskjer å marknadsføra seg som eit radikalt parti, så til dei gradar i slike spørsmål er erkekonservative.

Arbeidarpartiet snakkar om at dei har lagt inn mykje meir pengar i forslaget sitt til budsjett og i forslaget til Nasjonal transportplan. Då har eg lyst til å minna om at ved siste behandlinga av Nasjonal transportplan, då Arbeidarpartiet la fram sitt første statsbudsjett, var det mindre i det enn det dei hadde lagt opp til i Nasjonal transportplan, og mykje mindre enn det som Arbeidarpartiet i denne salen la opp til.

Sosialistisk Venstreparti klarte å få eit kjempeutspel i media om kvifor regjeringspartia og Framstegspartiet ikkje prioriterte å bruka budsjettforliket til å satsa på nattog til Stockholm. Då kan vi berre minna om kva som står i Framstegspartiet sitt budsjett. Eg er glad for at vi her har fått auka løyvingar til vegprosjekt.

Så til slutt: Som hordalandsrepresentant har eg lyst til å trekkja fram prosjektet Jondalstunnelen. Det er eit prosjekt som Venstre har slåst for sidan tilskott til store fylkesvegprosjekt blei innlemma i den store potten – eit fantastisk prosjekt, som bind Hardanger betre saman med Midt-Hordaland samt gir kortare veg til Bergen for alle som bur i den søre delen av Hardanger. Det har opna for ein ny bustad- og arbeidsmarknad i denne regionen. Med statens bidrag er det første bidraget gitt, og eg vonar at resten kjem til neste år.

Kenneth Svendsen (FrP) [14:30:32]: Det som fikk meg til å ta ordet, var representanten Bjørgulv Froyns tirade om den vakre plassen Fauske, som presidenten kjenner godt til.

E6 går fra Svinesund til Kirkenes. Denne strekningen er i stor grad lagt utenfor sentrum eller sikret ved gjennomkjøring gjennom sentrum på plasser som har 10 000 innbyggere eller mer. Det er grunnen til at Fremskrittspartiet har lagt fram et Dokument nr. 8-forslag om å sikre en firefelts vei fra Svinesund til Trondheim og tofelts motorvei videre fra Trondheim til Kirkenes. Hvis representanten Froyn hadde tatt seg tid til å utforske dette langstrakte landet og f.eks. kjørt E6 fra Svinesund til Kirkenes, ville han oppdaget at en av de første plassene man ville komme til der det ikke var bygd vei utenfor sentrum eller sikret gjennom sentrum, ville være akkurat den plassen som vi har fremmet forslag om løsning for. Det har antakelig representanten ikke fått med seg, så han ville antakelig ha fremmet det samme forslaget som vi har gjort. Jeg håper at han kunne ha gjort det med støtte fra representanten Torny Pedersen.

Fremskrittspartiet ønsker å løse alle problemene som den sterkt trafikkerte E6 fører med seg, gjennom hele dette landet. Vi ønsker å sette en stopper for alle de ulykkene som er her, og gi et løft i forhold til byrdene som næringslivet betaler for ved en dårlig vegstandard. Dessverre er ikke Froyn så veldig interessert i det.

Så klager representanten Froyn over at Oslo ikke får sitt. Jeg forstår av regnestykket han la fram, at Oslo har fått 3 milliarder kr for lite. Jeg er enig med representanten Froyn i at Oslo har fått for lite. De har fått altfor lite statlige bevilgninger. Men hvorfor er det slik? Jo, det er nettopp fordi representanten Froyn har stemt imot ethvert forslag om å gi mer penger til Oslo. At han da går opp på talerstolen og klager over at man ikke har fått penger, er for meg uforståelig.

Det er mulig at representanten Froyn ikke bryr seg så mye om de trafikale problemene som er utenfor sentrum av Oslo. Det gjør Fremskrittspartiet. Vi ønsker å løse problemene for hele dette langstrakte landet. Hvis representanten Froyn har et ønske om å løse problemene i Oslo, må han stemme for forslagene i Stortinget om å løse disse problemene. Det har representanten Froyn konsekvent ikke gjort. Da får man heller ikke en løsning på dem. Representanten Froyn har heller ikke lagt fram forslag om å løse de trafikale problemene som Oslo har. Den dagen representanten Froyn gjør det, skal Fremskrittspartiet stemme for det forslaget.

Martin Engeset (H) [14:33:48]: Jeg finner det nokså oppsiktsvekkende at det i denne debatten har vært så mye negativitet og svartmaling fra Arbeiderpartiets talere. Også i disse førjulstider synes de å være ute av stand til å glede seg over alt det som er positivt. Ikke minst gjelder dette to av mine kolleger på østfoldbenken, representantene Signe Øye og Svein Roald Hansen.

Det er nemlig mye å glede seg over. Firefelts E6 gjennom Østfold vil være ferdig i 2008. Det er åpnet for sivil flytrafikk fra Rygge, og det er lagt opp til et høyere tempo på utbyggingen av E18. Har representantene Signe Øye og Svein Roald Hansen totalt glemt at Stoltenberg-regjeringen, som fikk sparken av velgerne i 2001, ikke greide å få på plass et bedre vedtak enn at firefelts E6

gjennom Østfold skulle være ferdig tidligst i 2016 eller 2017? Jeg må bare spørre.

Så et par ord om den videre jernbaneutbyggingen gjennom Østfold. Det ligger i komiteens innstilling en ganske tydelig beskjed til samferdselsministeren om at man ønsker en annen prioritering i forhold til rekkefølgen for prosjektene som står for tur, nemlig at Mossetunnelen må komme før parsellen Haug–Onsøy. Dette er et meget viktig miljøprosjekt, ikke minst for å sørge for at mer av trafikken kan flyttes over fra trailertrafikk til jernbanetransport til og fra de viktige industribedriftene i Mosseregionen. Jeg ber samferdselsministeren merke seg dette og komme tilbake med et prosjekt som viser hvordan det er mulig å få på plass Mossetunnell-prosjektet innenfor en kostnadsramme på ca. 940 mill. kr.

Så et par ord om debatten knyttet til Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet og konkurranseutsetting. I denne debatten har en rekke av Arbeiderpartiets talere kommet med påstanden om at 1 000 ansatte mister jobben. Hva slags holdning er dette? Hva slags holdning er dette til de ansatte som arbeider der i dag? Jo, det er åpenbart en holdning som preges av null tillit og null tro på at de ansatte i denne virksomheten har noen som helst sjanse til å konkurrere. Jeg synes det er oppsiktsvekkende at det kongelige norske arbeiderparti inntar en slik holdning overfor de ansatte i denne virksomheten. Her er det ting som skal gjennomføres først i 2009. Man gir god tid til omstilling. I NRK Østfold rapporteres det i dag om erfaringene fra Sverige, der banestrekningene fortsatt eies av staten, men hvor private firmaer konkurrerer om alt fra gressklipping og snørydding til reparasjon av signalanlegg og spor. Det har Banverket spart 15–20 pst. på. Vi har bare gode erfaringer med konkurranse, sier Kjell-Åke Averstad i Banverkets östra banregion. Det er også verdt å ta med seg i denne debatten.

Eirin Faldet (A) [14:37:15]: Hva er det egentlig som skjer i samferdselssektoren for tiden? Vi merker at Regjeringens ideologi om konkurranseutsetting og privatisering nå har gått så langt at også viktige sikkerhets- og beredskapsfunksjoner blir konkurranseutsatt. Statens vegvesens produksjonsvirksomhet har blitt til Mesta AS, Luftfartsverket til Avinor AS, Posten Norge BA og NSB BA er blitt omgjort til aksjeselskaper, og som om ikke det er nok, foreslås det å konkurranseutsette Jernbaneverket. Men hva med sikkerheten? Nå blir vi fordundre meg redd for å kjøre tog også! Hva er poenget? Er det ikke viktig å ta vare på sikkerheten, den kompetansen og kunnskapen som er i de statlige bedriftene? Mange trodde nok at en statsråd fra Venstre ville gi jernbanen et skikkelig løft – men dessverre.

Arbeiderpartiet er opptatt av togtilbud. Jeg vil nevne strekningen Oslo–Stockholm og be om at denne opprettholdes også etter 1. januar 2005.

I august etablerte samferdselsministeren kontakt med den svenske regjeringen, og det skal hun ha ros for. Men det ble liksom ikke noe ut av det. Arbeiderpartiet vil peke på at jernbanen er det mest miljøvennlige reisealternativet. Og til sammenligning, hvis dagens togpassasjerer mellom Oslo og Stockholm ble overført til fly, vil det medføre en økning i utslipp av klimagasser tilsvarende 25 000 personbiler.

Trine Skei Grande sa på TV at det ikke var mulig å finne 25 mill. kr til å redde toget mellom Oslo og Stockholm. Jeg er veldig glad og takknemlig overfor Arbeiderpartiets representanter i samferdselskomiteen for at de greide å løfte samferdselsbudsjettet med 1 milliard kr. Jeg vil også takke for at Fremskrittspartiet støttet dem på vegsiden. I Hedmark trenger vi mye mer enn tog. I den sammenheng syns jeg det er bra at det ble plusset på så mye på vegbudsjettet at rv. 3 kan rustes opp. Men vi trenger også å forsere utbyggingen av rv. 2 og komme i gang med den ulykkesbelastede E6.

Jeg vet ikke om det nytter, men jeg ber samferdselsministeren ta «time out», som direktør Flesland sa i Avinor, når det gjelder effektivisering og konkurranseutsetting. Det er faktisk sånn at vi ønsker å kjøre kollektivt, men det må være trygt.

Jan Sahl (KrF) [14:40:44]: Representanten Geir-Ketil Hansen uttrykte sin skuffelse over at ikke det forslaget som han var initiativtaker til, er det som er flertallets innstilling her i dag.

La meg nå si at Geir-Ketil Hansen og SV har et genuint engasjement for Hurtigrutemuseet. Det har også Kristelig Folkeparti, og jeg tror de fleste partier her i salen har et genuint engasjement for å ta vare på Hurtigrutas historie. Men representanten Geir-Ketil Hansen prøvde seg på en kjapp en – å få gjort et hurtig vedtak om å gjøre Hurtigrutemuseet til et etatsmuseum under Samferdselsdepartementets område uten at man på forhånd fikk kostnadene på bordet. Etter en del jobbing i komiteen ble det flertall for at Regjeringen skulle utrede kostnadene, og da de kom på bordet, sprakk flertallet. Jeg går ut fra at det er noe av grunnen til representanten Geir-Ketil Hansens skuffelse i dag, og som han knyttet veldig mye til mitt navn.

La meg si det sånn: Vi har hatt flere debatter både i NRK Nordland og i avisene, men jeg har aldri lagt skjul på at det må et spleiselag til for å berge Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Samtidig er det jo også en gledens dag i dag, for for første gang har vi fått lagt fram noe penger for å få starte reparasjoner på båten, 5 mill kr., mens det totale beløpet det her er snakk om, er et beløp i størrelsesordenen 100 mill. kr. Da må jeg si at det hjelper ikke med de 10 mill. kr som SV har lagt inn i sitt alternative budsjett, der de ikke var villige til å legge noe penger innenfor den rammen som er vedtatt av Stortinget. Det må helt andre beløp på plass. Det er en konstruktiv sak vi nå har fått på plass, ved at fylket som regional utviklingsaktør får ansvar for å ta lederskapet i en komite der ulike departementer skal være med, der private interesser skal være med, og så får vi saken tilbake til Stortinget. Mitt og Kristelig Folkepartis engasjement er fortsatt at via et spleiselag der staten også er med, skal vi berge både båten og museet på Stokmarknes.

Så håper jeg at SV og Kristelig Folkeparti kan være sammen om det i framtiden.

Geir-Ketil Hansen (SV) (fra salen): President! Kan jeg få ordet for å rette opp en åpenbar misforståelse?

Presidenten: Representanten kan tegne seg på talerlisten, og så kan du få ordet til en kort merknad.

Statsråd Torild Skogsholm [14:43:49]: La meg få lov til å gjenta det jeg har sagt før i dag om en fundamental enighet mellom meg og Jernbaneverket. Jernbanen er og skal være et sikkert framkomstmiddel. Konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal ikke svekke sikkerheten på jernbanen. Det er det som ligger fundamentalt i bunnen for det vi gjør. Når vi jobber videre med dette både i Jernbaneverket og i departementet, kommer dette til å være forutsetningen hele vegen.

Det er uklart for meg om det er tilsiktet eller utilsiktet når noen prøver å framstille det som om vi privatiserer jernbanenettet, at vi privatiserer jernbanenettet og Jernbaneverket. Nei, vi gjør ikke det. Jeg har registrert forslaget om å gjøre Jernbaneverket om til et selskap. Jeg vil ikke være med på det, for det er helt fundamentalt viktig, mener jeg, at staten har kontroll med, oversikt over og ansvar for både jernbanenettets funksjon og jernbanenettets sikkerhet. Da er det viktig at vi rendyrker Jernbaneverkets rolle som ansvarlig for forvaltingen av dette nettet. Jeg vil igjen understreke at jeg overhodet ikke ønsker å være med på en privatisering av nettet.

Så har jeg lyst til å kommentere det som er sagt om at Arbeiderpartiet ikke kan se jernbanesatsingen til denne regjeringen eller til mitt parti, Venstre. Da må de ha fulgt dårlig med, for bevilgningene til jernbanen er atskillig høyere nå enn de var under den regjeringen som var før oss. Da handler det ikke bare om å bevare den organiseringen vi har innenfor jernbanesektoren.

Jeg må si at jeg også er litt forundret over SVs analyse av Venstre som et liberalt parti. Her opplever jeg SV som konservativt, i den forstand usannsynlig konserverende. Skulle vi for 150 år siden ha bestemt oss for å beholde jernbanen som den var, av hensyn til hva det enn skulle være? Nei, vi må følge med i tiden og se på de utfordringene vi til enhver tid har. Det er dynamisk. Det er miljøbevissthet, og det er satsing på kollektivtransport som gjør at Venstre er med på dette. Vi har ikke lov til å sitte og se på at vi ikke følger med i tiden og innretter virksomheten etter de utfordringene vi står overfor. Derfor er Venstre 100 pst. med på dette vi gjør nå.

Presidenten: Geir-Ketil Hansen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad – mens Hurtigrutemuseet fremdeles er varmt.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:47:16]: Jeg ber om ordet bare fordi det ikke må bli stående, det som Jan Sahl sa om at SV ikke har prioritert Hurtigrutemuseet innenfor den reduserte rammen som regjeringspartienes fraksjon og Fremskrittspartiet kom fram til. Vi prioriterte, med 5 mill. kr innenfor rammen.

Jeg vil bare understreke at de 10 mill. kr vi opprinnelig foreslo, ikke skulle løse problemene til neste år. Men vi ser selvfølgelig for oss at dette skulle løses over en lengre tid, som ville være det naturlige.

Presidenten: Da har vi fått klarert det.

Tor-Arne Strøm (A) [14:47:59]: Det norske folk har merket seg også i dag at det finnes to blokker i norsk politikk, spesielt i forhold til det som skjer på samferdselssiden nå, med regjeringspartiene og Fremskrittspartiet på den ene siden. Også i dag frir Fremskrittspartiet til regjeringspartiene for å komme inn i Regjeringen. Jeg er 100 pst. sikker på én ting: Etter valget vil man gjøre alt for å beholde den blå blokken – eller, for å kalle den det – den kullsvarte blokken. Den kommer til å bli enda blåere enn den er i dag. Jeg tror også at statsminister Kjell Magne Bondevik vil svelge en kamel, kanskje to, når den tid kommer. Det som skjer på samferdselssiden, er i hvert fall et varsku til det norske folk, og også det som kommer til å skje på andre områder.

Så skal jeg komme med en avklaring. Jeg var litt kjapp i stad med hensyn til Hurtigrutemuseet, fordi det ble liten tid. Når det gjelder Hurtigrutemuseet, viser vi i Arbeiderpartiet til vårt budsjett, der vi foreslår, og vi synes vi har det beste forslaget, 10 mill. kr til Hurtigrutemuseet. Vi forutsetter at disse midlene blir brukt til midlertidige tiltak for å stoppe nedbrytingen av hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken».

Arbeiderpartiet vil også understreke at ytterligere statlig finansiering i framtiden vil være avhengig av at det finnes avklarte planer både for langsiktig finansiering og for nybygg. Vi forutsetter at det finnes lokal løsning for finansiering av halvparten av totalrammen på ca. 90 mill. kr, og at staten vil kunne bidra med maksimalt 50 pst. av totalrammen. Vi i Arbeiderpartiet forutsetter at før tilskudd på 10 mill. kr blir overført, skal det foreligge en total finansieringsplan for prosjektet. Vi mener at det er mest ryddig å gjøre det på den måten.

Vi skal glede oss over de små ting, og i dag har vi fra Arbeiderpartiet én ting å glede oss over. Det er at vi er i gang med et hurtigrutemuseum. Noe annet har vi ikke å glede oss så veldig mye over.

Ola D. Gløtvold (Sp) [14:50:14]: Jernbanepolitikk er et hett tema om dagen. Selv om også jeg har stilt spørsmål ved bl.a. Jernbaneverkets virksomhet og ansvarlighet, er jeg svært forundret over samferdselsministerens utspill de siste dagene.

Et tema som ikke er av ny dato innen jernbanepolitikk, er Rørosbanen og framtiden for denne. Samferdselsministerens syn på denne kollektivtransportstrekningen har vært lite synlig og preget av lite konstruktiv tenkning, synes jeg, til tross for at Venstre er et jernbaneparti. Høyre og Fremskrittspartiets syn har vært mest framtredende og dominerende – det er som kjent helst å bygge ned denne jernbanestrekningen og la den ligge der for løvetann og kratt. Jeg synes at det også er framtredende når det gjelder prioriteringen i budsjettsammenheng, og at jernbanepolitikken til Venstre ser ut til å ha dårlige kår i denne regjeringen.

Mitt budskap er å ruste opp Rørosbanen når det gjelder både godsbefordring og personbefordring. Når vi vet at 80–90 pst. av tungtransporten fra Nord-Norge og Midt-Norge går med bil på rv. 3, bør en gjøre noe og tenke to tanker samtidig når det gjelder trafikksikkerheten der. Skal denne vegstrekningen bli sikrere og bedre, må tungtransporten mer over på jernbane, samtidig som det er viktig at rv. 3 blir rustet opp for den biltrafikken som allikevel vil være økende.

Jeg tror for øvrig at en framtidsrettet transportpolitikk vil være at mer av det godset som skal ut av landet, må over på skinner og kjøl, skal vi være konkurransedyktige på det utenlandske markedet.

Vedlikeholdet om vinteren og trafikksikkerheten på rv. 3 ble berørt tidligere i debatten. Jeg vil også knytte noen kommentarer til vedlikehold og trafikksikkerhet. I min kommune og i mitt distrikt er det slik at vi har fått et telefonnummer som vi skal ringe hvis vi har behov for å påpeke at vedlikeholdet er dårlig. De som tar imot den telefonen, sitter 25 mil unna Engerdal. Det skal da varsles om at nå må det strøs, nå må det foretas det og det for at veibanen skal være slik den bør være. Nærhet og oversikt har blitt borte med den omstruktureringen som flertallet her har lagt opp til, og den raske utrykningen på grunn av lokalkunnskap er også borte. Ved flere anledninger de siste helgene har jeg selv merket det på disse strekningene som vi har før vi kan ta oss til kollektivtransporttilbud. Mesta ble dessverre, når det gjelder vedlikehold og kontroll, «mesta tull», synes jeg, sagt på dialekt.

Fylkesveier og grusveier er et annet problem, ikke minst i det fylket som jeg kommer fra, Hedmark. Derfor er det viktig, slik som Senterpartiet har påpekt i flere år, og også nå lagt inn i budsjettsammenheng, at fylkeskommunene rustes opp økonomisk, slik at de har muligheter til å gjøre noe med alle disse kilometerne med fylkesvei som er av dårlig standard, og som ikke har fast dekke. Det har Senterpartiet tatt konsekvensen av i årets statsbudsjett.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [14:53:38]: Eg er glad når statsråden seier at omdanning av Jernbaneverket ikkje skal gå på tryggleiken laus. Eg ville gjerne at ho forsikra om at dersom dette viser seg å vera usikkert, lèt ein det vera. Dersom det som eg no seier, er sant, kvifor kunne ein ikkje vurdert dette på førehand? Kvifor kunne ein ikkje ha teke den konsekvensutgreiinga på førehand, i staden for å setja 1 000 tilsette og deira familiar i spel, i ei førjulstid?

Så seier statsråden at dette ikkje er privatisering. Ja, det er ein leik med ord. Dette er privatisering av oppgåvene til Jernbaneverket Drift. Dei skal seia opp 1 000 tilsette. Nokre sluttar fordi dei går av med pensjon, dei fleste skal seiast opp. Så skal ein fyrst betala folk for å slutta. Så skal ein betala nokre nye i privat sektor for å gjera jobben, og så må ein i tillegg ha nokre ekstra på myndigheitssida for å gjera jobben med konkurranseutsetjing, på kort sikt to og ei halv-dobling, kanskje, av utgiftene. Og dette kallar ein rasjonalisering. Så tek ein då pengane frå investeringar på jernbanen som me ikkje har for mykje, men for lite av.

Så eit par spørsmål. Eg har vorte veldig forvirra i denne debatten om kva ein eigentleg meiner med BaneService AS. BaneService har til no vore ein prosjektorganisasjon som har drive med store prosjekt. No snakkar ein som om BaneService skal halda på med drift. Det står ikkje eit ord i våre papir om at BaneService skal driva med drift og vedlikehald av jernbanen. Dersom det er premissen, hadde det vore ein fordel at Stortinget visste at ein var med på ei omdanning som betydde at BaneService ikkje skal vera ein prosjektorganisasjon lenger, men ein driftsorganisasjon.

Sjølv om me kjem tilbake til det i Odelstinget, må eg spørja kvifor det er slik at i Kystverket er det sagt at dei tilsette skal få behalda pensjonsordningane i fem år, med mindre eit samla styre stemmer for noko anna, mens det i Jernbaneverket vert sagt at dei skal få behalda pensjonsordninga, med mindre styret seier noko anna. Eg går ut frå at det er ein viss grad av likebehandling, sjølv om det er to forskjellige statsrådar.

Så er det det siste ubesvarte spørsmålet – og det viktigaste: Når fleirtalet i denne salen no bestemmer at Jernbaneverket Drift skal konkurranseutsetjast, kvifor i all verda får ikkje dei tilsette høve til å konkurrera om dei oppdraga, slik som statsråd Ludvigsen sa dei skulle få gjera i Kystverket, og slik dei har gjort i Vegvesenet? Kva er forskjellen? Eg føler at det er noko som er skjult i denne saka, for det har ikkje kome fram eit einaste argument for kvifor ikkje Jernbaneverket Drift kan få lov til å konkurrera om oppgåvene på lik linje med det Mesta AS gjer, og slik som Kystverket Produksjon AS vil koma til å gjera?

Svein Roald Hansen (A) [14:56:48]: Representanten Odd Holten pekte på – med rette – at det har skjedd mye i Østfold i denne perioden, og som han sa, i motsetning til tidligere. Jeg tror vi alle skal erkjenne at det har sin forhistorie i vårt eget hjemfylke, som var litt for sent ute med å akseptere bompengefinansiering. Hadde vi godtatt det tidligere i Østfold, tror jeg nok også at det hadde skjedd mer før. Men jeg har tidligere gitt blomster, og jeg gjør det gjerne igjen, til samferdselsministeren, fordi hun har vist vilje til å prioritere stamveien gjennom Østfold, særlig E6, selv om det fortsatt er litt uklart hvor fort vi får ferdig E18. Men det er litt morsomt, fordi hennes partikolleger i Østfold skriver artikler i avisene hvor de viser til at Venstre har kjempet igjennom denne forseringen. Det virker som om det har vært en hard kamp innad i Regjeringen, selv om det ikke høres slik ut når vi hører på Martin Engeset eller på Odd Holten her i salen.

Men uansett hvordan den indre kamp har vært, er det faktisk slik, selv om det ikke alltid virker som om man erkjenner det, at denne regjeringen ikke har flertall i denne sal. Det må til noen partnere for at det den foreslår, skal bli vedtatt. Når det gjelder Østfold, er det altså Arbeiderpartiet som har vært med og sikret flertall for det gledelige som har skjedd. Fremskrittspartiet, som er Regjeringens parlamentariske basis, er imot bommer, og

Sosialistisk Venstreparti mener at det går litt for få biler på E6 til at det er nødvendig med fire felt. Jeg tror kanskje at det er grunn til å minne om at det Regjeringen har foreslått av forsering når det gjelder E6 og nå litt på E18, er vi glad for, men det har altså vært nødvendig med noen flere stemmer enn regjeringspartienes for å få flertall i denne sal.

Presidenten: Det er nå tre talere som har tegnet seg til treminuttersinnlegg. Hvis det er flere som har tenkt å tegne seg, vil presidenten avbryte formiddagens møte nå og starte ettermiddagens møte kl. 18 med disse tre. Hvis det derimot bare er de nevnte tre som har tegnet seg, kan vi bli ferdige med sakene nr. 1 og 2 på formiddagens møte.

– Ingen innvendinger er kommet mot dette, og vi fortsetter formiddagens møte.

Petter Løvik (H) [14:59:37]: Eg synest dette har vore ein veldig spennande debatt, faktisk av dei betre vi har hatt i komiteen i desse fire åra. Det har vore veldig mykje politikk, men det har også vore ein del betydelege misforståingar som eg føler det er grunn til å oppklare og kommentere litt, seinast i Oddbjørg Ausdal Starrfelt sitt innlegg.

Eg skal utelukkande konsentrere meg om det som går på Jernbaneverket/BaneService, og berre seie litt om kva som i realiteten skjer, og kvifor det skjer. Bakgrunnen for det vi gjer, er at norsk jernbane har vore forsømt i fleire tiår. Vi har bestemt oss for at vi, på same måten som på vegsektoren, skal gi jernbanesektoren eit lyft. Vi har lyfta løyvingane frå det siste Stoltenberg-året, altså 2001, fram til neste år med godt over 1 milliard. Det er i faste kroner, altså i 2005-kroner. Det er ein heilt nødvendig føresetnad for å få til dette.

Det andre vi gjer, er å styrkje og klargjere statens rolle som eigar – som eigar av jernbanenettet, kontrollør av tryggleik, inspektør når det gjeld alt som går på sjølve forvaltingsdelen. Vi må få samla dette i Jernbaneverket – som sjølvsagt framleis skal vere statleg. Det er ingen eg kjenner til i Noreg, som har foreslått å privatisere jernbanenettet, eller Jernbaneverket.

Det tredje elementet – og det er det vi behandlar i dag – er det som går på sjølve produksjonen ute. Det kan vere investeringar, det kan vere vedlikehald og andre praktiske oppgåver som ikkje har med styring eller tryggleik å gjere. Dei vil vi no la BaneService få lov til å konkurrere med andre om. Vi dannar BaneService om til eit aksjeselskap, og BaneService vil ha full anledning til å utvide sitt verksemdsområde, til å ta opp i seg også andre oppgåver enn dei som dei absolutt har i dag, slik Starrfelt snakka litt om.

Det har kome ein litt merkeleg påstand frå Jernbaneforbundet, som eg har høyrt fleire gonger i dag, og som Starrfelt gjentok. Det blir ikkje meir korrekt av den grunn. Det er at dei som i dag jobbar med dette, ikkje skal få lov til å konkurrere. Visst skal dei få lov til å konkurrere! Det er berre det at dei kan ikkje få konkurrere som ein del av eigarane og kontrollørane. Jernbaneverket, som skal kontrollere produksjonen, kan ikkje samtidig konkurrere med andre om dette. Men det er ingen problem å organisere dette slik at dei som jobbar med dette, i framtida får høve til å vere med og konkurrere, men då innan BaneService eller andre selskap. Uklare oppfatningar om dette er litt av bakgrunnen for dei misforståingane vi har hatt her i dag.

Heidi Sørensen (SV) [15:03:11]: Når en forvirring gjentas, blir den ikke mindre forvirrende. La meg prøve å ta det representanten Løvik og statsråden sier, på alvor. Hvis vi skulle overført det til luftfarten, skulle vi altså delt opp Avinor i en del som kontrollerte, passet på og planla, og en del som drev. Kanskje vi får tilbake en ny sak om nok en oppsplitting av Avinor? Dette er en nyvinning av et argument.

Og dette ordkløyveriet om at Jernbaneverket ikke skal privatiseres – jeg synes det illustrerer et poeng, som jeg mener verken representanten Løvik eller statsråden har skjønt. Det er at Jernbaneverket ikke er skinnene, det er ikke det tekniske utstyret, det er heller ikke installasjonene rundt om i landet. Jernbaneverket er en organisasjon som består av folk, og sikkerheten på jernbanen er avhengig av den kunnskapen som sitter i hodene på de folkene som jobber der. Sånn er det også i Avinor, i luftfarten. Sikkerheten i lufta er avhengig av den kulturen og den kompetansen som finnes hos de ansatte. Hvis ikke vi forvalter den sikkerhetskulturen på en ordentlig måte, svekker vi den, både i luftfarten og på jernbanen.

Jeg synes det er overraskende at man ikke har lært litt mer av den situasjonen vi har i luftfarten for øyeblikket. Til og med representanter for Regjeringa og representanter fra regjeringspartiene har i denne salen innrømt at det ikke er bra at alle disse omstillingene i luftfarten skjer samtidig. Da er det for meg helt ubegripelig at vi skal gjenta den fiaskoen når det gjelder jernbanen. Man skal konkurranseutsette togtrafikken, og man skal konkurranseutsette, bygge ned og slakte Jernbaneverket. Det er ingen god jernbanepolitikk for framtida.

Men det som er aller mest ubegripelig for meg, er hvorfor dette skal gjøres i et sånt tempo at vi ikke engang har fått tid til å utrede konsekvensene av de vedtakene som skal fattes i dag, før de da skal vedtas. Det hadde vi hatt utmerket tid til å gjøre hvis en ønsket jernbanen vel. Da hadde vi hatt rikelig med tid til å gjennomføre en risikovurdering og en konsekvensutredning, sånn som også jernbaneloven krever, hvis vi skal ta den på alvor.

Statsråd Torild Skogsholm [15:06:18]: Jeg vil vise til representanten Løviks innlegg, som er helt korrekt. Det vi gjør på jernbanen, kan sidestilles ganske godt med det vi har gjort på vegsiden. Jeg registrerte at representanten Sørensen viste til at dette var veldig forskjellig fra det vi gjør på luftfartsområdet, og at hun var skeptisk til det vi har gjort der. Det kan sammenlignes bedre med det vi gjør på vegsektoren. Vi har Statens vegvesen som står som forvalter av infrastrukturen på vegsiden, og vi har Mesta og andre som utfører oppdragene. På jernbanen blir det Jernbaneverket som står som forvalter, byggherre

og bestiller, og det vil være BaneService og andre som vil være de som utfører jobben.

Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt dette er privatisering, har jeg lyst til å ta et eksempel: Når man kommer til et tidspunkt hvor man velger å pusse opp Stortinget, og leier inn entreprenører, malere og elektrikere for å få gjort jobben, har man da privatisert Stortinget? Jeg vil si at man kanskje ikke har det. Det er det som er min holdning til Jernbaneverket i denne sammenhengen. Det er snakk om å få organisert arbeidet på en god måte, hvor sikkerheten skal ligge i bunnen.

Jeg synes også det har vært en spennende debatt i dag. Det vi gjør på jernbanesektoren nå, som har fått mye oppmerksomhet, fortjener mye oppmerksomhet, for skal vi fornye jernbanen og gi den et løft, er det viktig at vi bruker de ressursene vi har tilgang på, på en fornuftig måte. Det er viktig at vi har en debatt om sikkerhet, og at vi fokuserer på hvordan vi kan oppnå best mulig sikkerhet, det være seg i lufta, det være seg på sjøen, det være seg på banen, og det være seg på vegen.

Presidenten: Det har statsråden i og for seg helt rett i, at det i så fall ikke ville være en privatisering av Stortinget. Men satte man rengjøringen ut på anbud, privatiserte man oppgavene.

Flere har ikke bedt om ordet i sakene nr. 1 og 2.

(Votering, se side 847)

Formiddagens møte er dermed omme. Vi starter da med sakene nr. 3 og 4 kl. 18.

Møtet hevet kl. 15.10.

Møte tirsdag den 7. desember kl. 18

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n :

Sakene på dagens kart (nr. 25)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 3 og 4 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

For øvrig vil presidenten gjøre representantene oppmerksom på at det ikke er verdt å gå altfor langt fra denne salen. Presidenten tror ikke dette kommer til å ta så veldig lang tid, og med den heissituasjonen vi har, tar det litt tid før man er tilbake i salen.

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.m. for 2004 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 67 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 11 (2004-2005))

S a k n r . 4

Innstilling frå samferdselskomiteen om endringar av løyvingar i 2004 på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område (Innst. S. nr. 68 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 28 (2004-2005) kap. 1062 og 4062)

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til medlemmer av Regjeringen.

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

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

– Dette anses vedtatt.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [18:02:37] (ordførar for sak nr. 3): I motsetnad til debatten tidlegare i dag skal dette verta ganske kort. Dette gjeld budsjettet for inneverande år, og eg vil berre gjera merksam på at det her er nokre endringar.

Komiteen viser til at Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab fekk ein dom og vart dømt for grovt bedrageri mot staten etter straffelova. Dei skal betala 103,6 mill. kr til staten. Me er glad for dommen og for at dette er avslutta.

Det er ei endring i budsjettet knytt til Hurtigruta, der ein tok 16,7 mill. kr frå rassikring på tre forskjellige strekningar i Møre og Romsdal. Desse midlane legg vi no tilbake igjen. Det er altså ikkje rasutsette strekningar i Møre og Romsdal som skal betala for dette.

Elles har eg ingen kommentar til saka.

Thore A. Nistad (FrP) [18:03:50]: Når det gjelder disse to sakene, vil jeg bare vise til et kort notat i St.prp. nr. 11, hvor budsjettposten Vegformål har fått en nettotilgang på hele 75 mill. kr etter rettssaken mot OVDS – bruttoen var på over 100 mill. kr.

Det vises overhodet ikke til hvor man ønsker å benytte disse ekstramidlene. Jeg forutsetter at det går i den sekken med ubrukte midler som Vegvesenet ellers har, og som det nå stod i avisen var på hele 600 mill. kr. Da står altså nesten 700 mill. kr på bok, og det i en tid hvor hele landet skriker etter veipenger. Da er det kanskje på tide å se på planleggingsvirksomheten til Vegvesenet. Trenger vi å ha den, eller bør også den konkurranseutsettes? Både vegvesen og departement sier at det er planleggingsvirksomheten som har gjort at disse 600 mill. kr ikke er brukt. Ikke vet jeg.

Det kunne vært interessant å få en redegjørelse fra statsråden om disse ubrukte midlene. Hvorfor er ikke disse midlene brukt, hvor har hun tenkt å bruke dem, og når vil hun bruke dem? Og vil den dårlige planleggingen fortsette i 2005, eller ligger det andre ting bak når det gjenstår så mange ubrukte midler?

Hvis statsråden ikke har noen forslag til å bruke disse midlene, vet jeg om mange strekninger som både er planlagt og står klare til å ta imot disse pengene på dagen.

Jan Sahl (KrF) [18:05:56] (ordfører for sak nr. 4): President, jeg håper at jeg kan kommentere Kystverket, at vi tar disse to sakene under ett.

Presidenten: Jeg har sagt at vi tar disse to sakene under ett, så du er på rett spor.

Jan Sahl (KrF) [18:06:05]: Flott, da er jeg på rett spor, president.

St.prp. nr. 28 inneholder små justeringer på Fiskeridepartementets budsjett. Det som har vakt litt interesse i komiteen, er merkostnadene til «Rocknes»-aksjonen, på 17 mill. kr, og aksjonen knyttet til «Gudrun Gisladottir», på 4,2 mill. kr.

En samlet komite viser i innstillingen til prosjektene Miljøovervåkning av området og Utvikling av proaktive fiskehus i forbindelse med «Gudrun Gisladottir»-forliset. I en kombinasjon vil disse gi en tilfredsstillende løsning i forhold til forurensningsfaren, skaffe ny kunnskap når det gjelder miljøet omkring vrak, muligheter for nedbryting av installasjoner på havbunnen og samtidig bidra til å bygge opp truede lokale fiskestammer.

Flertallet i komiteen, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, ber Regjeringen komme tilbake til saken på egnet måte.

Jorunn Ringstad (Sp) [18:07:42]: Det skal òg frå mi side bli berre nokre korte kommentarar til dei to innstillingane som vi debatterer under eitt.

Først til endringane av løyvingar på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område. Der er det ein samla komite som sluttar seg til dei endringane som er føreslått. Det er òg ein samla komite som står bak merknaden om dei

to prosjekta Miljøovervåkning av området og Utvikling av proaktive fiskehus, men Senterpartiet står saman med Arbeidarpartiet og SV om ein merknad der vi ber Regjeringa komme tilbake med ei vurdering av saka, også finansieringa av prosjektet, i revidert nasjonalbudsjett.

I den andre saka, om endringar av løyvingar på Samferdsledepartementet sitt område, kan Senterpartiet slutte seg til det som saksordføraren sa, men Senterpartiet har eit eige forslag i den innstillinga. Dette har samanheng med Senterpartiet sitt standpunkt når det gjeld vegutbygging i Bjørvika. Senterpartiet har heile tida gått imot å bruke midlar av samferdslebudsjettet til eit prosjekt som i stor grad er eit byutviklingsprosjekt. Senterpartiet sitt forslag i denne saka er ei følgje av den haldninga vi har hatt til Bjørvika-prosjektet heile tida.

Eg vil med dette ta opp forslaget frå Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Jorunn Ringstad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Torild Skogsholm [18:09:22]: Jeg vil gjerne kommentere det som går på at det er midler for 2004 som ser ut til ikke å bli benyttet innenfor dette året. Midlene vil for det første bli overført til 2005. De tallene som vi har nå, ligger på om lag 670 mill. kr. Det som dette mindreforbruket er knyttet til, går på investeringspostene, dvs. post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 35 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift og post 60 Forsøk.

Overgangen til full konkurranseutsetting har vært krevende for organisasjonen, samtidig som etaten har vært i omstilling. De siste overgangskontraktene som ble inngått med Mesta AS, fases ut i 2004, og kravet til utarbeidelse av formelt konkurransegrunnlag har derfor nå slått inn for fullt. Selve utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget kan ta rundt et halvt år, avhengig av størrelsen på og kompleksiteten i prosjektet. Det er også slik at entreprenørens kalkulasjons- og vedståelsesfrist, inkludert klagefrist, til sammen tar ca. fire og en halv måned. Det betyr at fra man starter med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlaget til anleggsstart kan det lett ta opp mot et år. Dette synes vi er litt for lang tid, for å si det slik. Derfor settes det nå i gang tiltak fra Vegvesenets side for å unngå å komme i den samme situasjonen både i 2005 og senere år.

Det bør være et mål at de midlene som blir bevilget for et år, skal benyttes det året. Det er en lang rekke tiltak man ser på for å komme bedre à jour i forhold til dette. Et aspekt går på bl.a. at det er veldig mange små prosjekter som krever oppfølging, og som også er ressurskrevende. Selv om man har brukt tid og ressurser på dette, viser det seg at konkurranseutsettingen også har gitt store besparelser. Et stort mindreforbruk, har jeg lyst til å understreke, skyldes at det også ligger an til betydelige kostnadsbesparelser på flere større anlegg, bl.a. på E6-prosjektene i Østfold og Akershus. Det finnes også prosjekter hvor sluttoppgjøret ikke blir klart før lenge etter at anlegget er avsluttet. Betydelige beløp holdes derfor tilbake for å avvente denne avslutningen, bl.a. på rv. 35 Lunner–Gardermoen.

Statsråd Svein Ludvigsen [18:13:09]: Saksordføreren viste til at komiteen særlig hadde vært opptatt av ekstrabevilgningen knyttet til «Rocknes»-aksjonen og til «Gudrun Gisladottir».

Jeg kan bekrefte at vi selvfølgelig skal følge opp de merknader som flertallet har gjort, og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte om oppfølgingen av dette forskningsprosjektet som vi har initiert, og som man også lokalt har vært opptatt av – og som er interessant. Vi har en pågående dialog med Havforskningsinstituttet i denne sammenhengen for å utvikle fartøyer som var et problem, til å bli et interessant forskningsobjekt for fiskehus osv.

Når det gjelder «Rocknes», er det det å si at den tragiske ulykken i januar i år medførte, som alle er kjent med, en betydelig merkostnad knyttet til redning, til berging og til oljevernaksjonen på sjøen. Vi fikk enda en gang påvist at selv bunkersolje, som det var i dette tilfellet, medfører betydelig innsats i forbindelse med strandrensing. Det er gjort en formidabel jobb av dem som har vært involvert, og Kystdirektoratet gav nylig en evalueringsrapport av «Rocknes».

Så er det slik at jeg tidligere har sagt i Stortinget at vi skal levere en stortingsmelding før jul. Det eneste som kunne bidra til at vi måtte dra det over nyttår, var evalueringen av «Rocknes». Med presidentens og Stortingets tillatelse vurderer vi nå å avgi denne meldingen tidlig i januar i stedet for i desember, nettopp for å kvalitetssikre siste rest av stortingsmeldingen i forhold til bl.a. «Rocknes»-rapporten, og håper at Stortinget ikke har innvendinger mot det.

Presidenten: Det tror jeg skal gå bra.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3 og 4 – til og med representanten Finn Kristian Marthinsen rister på hodet. (Munterhet i salen)

(Votering, se side 858)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Da er vi klare til å votere over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2–4, fra Oddbjørg Ausdal Starrfelt på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 5, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 6, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 7–9, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres først over forslagene nr. 7, 8 og 9, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet for NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å børsnotere Mesta AS.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om opphevelse av Posten Norge AS' monopol på ombæring av brev med lavere vekt enn 100 gram.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.22.44)

Presidenten: Forslag nr. 6, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er omgjort til oversendelsesforslag. Forslagets ordlyd endres da til:

«Det henstilles til Regjeringen å gi hurtigruteskipet «Gamle Finnmarken» og hurtigrutemuseet på Stokmarknes status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.»

Presidenten foreslår at forslaget blir oversendt Regjeringen uten realitetsbehandling. – Det anses vedtatt.

Det voteres over forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«1. Det opprettes en ny post 61 under kap. 1320 som skal øremerkes fast dekke og økt bæreevne på fylkesvegnettet.
2. Det utarbeides en 5-årig handlingsplan for oppgradering av fylkesvegnettet med fast dekke og styrket bæreevne.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 68 mot 29 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.23.14)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2, 3 og 4, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen sak om statlige og kommunale avgifter og gebyrer i lys av målsettingen om å få en større andel av godstransporten over på bane og kjøl.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa:

2. Stoppe Vegdirektoratets planer om nedleggelse av trafikkstasjoner.
3. Foreta en konsekvensutredning av nedleggelsesplanene, med henblikk på å klargjøre konsekvensene for både enkeltpersoner, næringsliv, lokalsamfunn og trafikksikkerhet.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Beslutningen om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet avvises.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 51 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.23.34)

Presidenten: Nå vil presidenten la votere over forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti, til rammeområde 18. Forslaget lyder:

«Rammeområde 18
(Samferdsel)
I

På statsbudsjettet for 2005 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
		U t g i f t e r :		
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, *kan nyttes under post 45*	876 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, *kan overføres*	222 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 1*	40 080 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, *kan overføres*	54 340 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, *kan overføres*	28 300 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 100 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 400 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 000 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	105 400 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*	27 600 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., *kan overføres*	15 700 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311 post 71*	444 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70*	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	132 100 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*	47 700 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	31 800 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72*	5 968 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	100 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72*	4 200 300 000	
	31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	255 200 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	46 100 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overføres*	30 700 000	
	60	Forsøk, *kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33*	420 000 000	
	61	Oppgradering av fylkesvegar	50 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	1 186 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	280 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	206 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	222 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstruktureringskostnader, *kan overføres*	0	
	23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	2 773 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*	74 000 000	
	30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*	1 788 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 542 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 800 000	
1355		BaneService AS		
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 200 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., *kan overføres*	27 600 000	
	70	Beredskapslagring, *kan overføres*	600 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	154 400 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*	38 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*	26 000 000	
		Totale utgifter		22 139 280 000
		I n n t e k t e r :		
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	532 390 000	
	2	Andre inntekter	7 860 000	
	3	Inntekter salg av fyreiendommer	10 000 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 362 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	90 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	
	2	Diverse gebyrer	350 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	22 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	402 600 000	
		Totale inntekter		2 061 912 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	23 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan:

(1)

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

(2)

nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

VI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Kystverket i 2005 kan inngå forpliktende kontrakter på kap. 1062 Kystverket post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for inntil 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for

nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kroner.

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

X

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 115 mill. kroner.

XI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XV

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XVI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 80 stemmer mot og 17 stemmer for forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 18.24.01)

Grethe G. Fossum (A) (fra salen): President! Jeg stemte feil!

Modulf Aukan (KrF) (fra salen): Eg stemte også feil!

Presidenten: Da tar vi voteringen én gang til.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 83 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.24.26)

Presidenten: Det voteres så over innstillingens forslag til vedtak under rammeområde 18.

Komiteen hadde innstillet:

A. Rammeområde 18
(Samferdsel)
I

På statsbudsjettet for 2005 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
		U t g i f t e r :		
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, *kan nyttes under post 45*	810 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, *kan overføres*	227 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 1*	40 080 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, *kan overføres*	44 340 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, *kan overføres*	28 300 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 100 000	
	72	Tilskudd til omstrukturering, *kan overføres*	16 600 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 400 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	98 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 000 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	100 400 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*	22 600 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., *kan overføres*	15 700 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311 post 71*	444 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70*	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	132 100 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*	47 700 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	31 800 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72*	5 969 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	100 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72*	4 872 300 000	
	31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	210 200 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	46 100 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overføres*	30 700 000	
	60	Forsøk, *kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33*	420 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	1 182 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	280 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	222 500 000	
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstruktureringskostnader, *kan overføres*	35 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	2 773 000 000	

Trykt 22/12 2004

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres* ..	74 000 000	
	30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*	1 388 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 800 000	
1355		BaneService AS		
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 200 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., *kan overføres*	27 600 000	
	70	Beredskapslagring, *kan overføres*	600 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	154 400 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*	38 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*.	26 000 000	
		Totale utgifter		22 159 280 000
		Inntekter:		
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	532 390 000	
	2	Andre inntekter	7 860 000	
	3	Inntekter salg av fyreiendommer	10 000 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 362 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	90 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	
	2	Diverse gebyrer	350 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	42 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	402 600 000	
		Totale inntekter		2 081 912 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	23 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan:

(1)

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

(2)

nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

VI

Stortinget samtykker i at:

1. Kystverkets produksjonsvirksomhet omdannes til statlig aksjeselskap underlagt Fiskeri- og kystdepartementet med virkning fra 1. januar 2005.
2. Dersom styret i Kystverket produksjon går inn for fortsatt medlemskap i Statens Pensjonskasse, kan Moderniseringsdepartementet etter søknad og en konkret vurdering treffe vedtak om dette.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Kystverket i 2005 kan inngå forpliktende kontrakter på kap. 1062 Kystverket post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for inntil 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kroner.

VIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

X

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

XI

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 115 mill. kroner.

XII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XIV

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XIX

Stortinget samtykker i at:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overføre eiendeler, rettigheter og forpliktelser fra Jernbaneverket til BaneService AS i samsvar med forslaget i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005).
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdanning av virksomheten. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger til lån og egenkapital for BaneService AS. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
4. Dersom styret i BaneService går inn for fortsatt medlemskap i Statens Pensjonskasse, kan Moderniseringsdepartementet etter søknad og en konkret vurdering treffe vedtak om dette.

Presidenten: Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet går imot innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 53 mot 45 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.25.00)

Presidenten: Det gjenstår å votere over B.

Komiteen hadde innstillet:

B. Rammeuavhengig forslag

Dokument nr. 8:1 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av forslaget om nedleggelse av trafikkstasjoner som en del av omleggingen av Statens vegvesen – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Oddbjørg Ausdal Starrfelt framsatt et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget ber Regjeringen utrede taxfreesalg på internasjonale jernbanestrekninger som delvis finansiering av transporttilbudet.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti står bak dette romertallet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 53 mot 45 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.26.07)

Videre var innstillet:

II

Dokument nr. 8:15 (2004-2005) – Forslag fra stortingsrepresentantene Oddbjørg Ausdal Starrfelt, Sigrun Eng, Sylvia Brustad og Signe Øye om å opprettholde jernbanetilbudet Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg-København på nåværende nivå og å utrede forslag til varig drift i et samarbeid mellom Norge og Sverige – punktene 1 og 2 – avvises.

Presidenten: Her foreligger et forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«1. Stortinget ber Regjeringen ta initiativ overfor den svenske regjeringen for gjennom en gjensidig avtale å sørge for at togtilbudet inntil videre blir opprettholdt som i dag.
2. Stortinget ber Regjeringen ta initiativ overfor den svenske regjeringen for å utrede ulike måter å drive togtransport mellom Oslo-Göteborg-København og Oslo-Stockholm videre i et forpliktende langsiktig samarbeid.
3. Det åpnes fra norsk side midlertidig for offentlig kjøp av persontrafikktjenester på strekningen Oslo-Stockholm, på inntil 25 mill. kroner.»

Det voteres alternativt mellom innstillingen og dette forslaget.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 52 mot 46 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.26.44)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Jorunn Ringstad framsatt et forslag på vegne av Senterpartiet.

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2004 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
		U t g i f t e r :	
1301		Forsking og utvikling	
	21	Utgreiingar om miljø, trafikktryggleik mv., vert auka med ..... frå kr 15 500 000 til kr 16 500 000	1 000 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., *kan overførast, kan nyttast under post 30 og post 72, vert auka* med ..... frå kr 5 754 700 000 til kr 5 813 600 000	58 900 000
	30	Riksveginvesteringar, *kan overførast, kan nyttast under post 23, post 31, post 33 og post 72,* vert auka med ..... frå kr 4 543 900 000 til kr 4 557 400 000	13 500 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overførast*, vert auka med ..... frå kr 30 200 000 til kr 33 400 000	3 200 000
1322		Svinesundsforbindelsen AS	
	92	Opptrekksrenter, *overslagsløyving*, vert redusert med ..... frå kr 30 000 000 til kr 13 000 000	17 000 000
1360		Samferdselsberedskap	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., *kan overførast*, vert redusert med ..... frå kr 1 080 000 til kr 80 000	1 000 000
		I n n t e k t e r :	
4321		Mesta AS	
	80	Utbyte, vert redusert med ..... frå kr 160 000 000 til kr 132 000 000	28 000 000

Presidenten: Det vil bli votert over komiteens innstilling med unntak av kap. 1320 postene 30 og 35.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Når det gjelder kap. 1320 postene 30 og 35, foreligger et alternativt forslag fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«I statsbudsjettet for 2004 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	30	Riksveginvesteringar, kan overførast, kan nyttast under post 23, post 31, post 33 og post 72, vert auka med ..... frå kr 4 543 900 000 til kr 4 560 600 000»	16 700 000

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Senterpartiet bifaltes innstillingen med 91 mot 7 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.27.51)

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2004 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	
	21	Spesielle driftsutgifter, blir auka med ..... frå kr 113 900 000 til kr 135 100 000	21 200 000
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	
	1	Gebyrinntekter, blir auka med ..... frå kr 502 825 000 til kr 512 125 000	9 300 000

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 18.28.