

Møte torsdag den 9. desember kl. 10President: *K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l*

D a g s o r d e n (nr. 26):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2000 vedkommende Olje- og energidepartementet og Miljøverndepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 9 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1999-2000))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2000 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 2 og 7 (1999-2000))
3. Referat

Presidenten: Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra Stortingets delegasjon til EFTA-parlamentarikerkomiteen og Den felles EØS-parlamentarikerkomiteen, undertegnet av delegasjonens leder, stortingsrepresentant Haakon Blankenborg. Søknaden gjelder permisjon i dagene 13. og 14. desember for å delta på EFTA-ministtermøte i Genève for representantene *Dag Danielsen*, *Grete Knudsen*, *Morten Lund*, *Bror Yngve Rahm*, *Siri Frost Sterri* og *Haakon Blankenborg*
 - fra representanten *Ane Sofie Tømmerås* om velferdspermisjon i tiden fra og med 13. desember til og med 16. desember
 - fra representanten *Terje Knudsen* om velferdspermisjon i tiden fra og med 15. desember til og med 21. desember
- Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget.
- Det anses vedtatt.

Fra Kristelig Folkepartis første vararepresentant for Telemark fylke, *Vivian Knarvik Bugge*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten *Bror Yngve Rahms* permisjon i dagene 13. og 14. desember på grunn av sykdom.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
 - For Hordaland fylke: *Gard Folkvord* og *Terje Søviknes*
 - For Oppland fylke: *Kjell Ivar Fossnes*
 - For Oslo: *Sissel Dagslet*
 - For Telemark fylke: *Jens Arnfinn Brødsjømoen*
 - For Sør-Trøndelag fylke: *Björg Bruset* og *Michael Momyr*
 - For Østfold fylke: *Morten Olsen*
3. *Michael Momyr* innvelges i Lagtinget for den tid han møter for representanten *Siri Frost Sterri*.

Valg av settepresident

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

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Thorbjørn Jagland (A): Jeg foreslår *Bjarne Håkon Hanssen*.

Presidenten: *Bjarne Håkon Hanssen* er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og *Bjarne Håkon Hanssen* anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møter i dag og i morgen.

Representanten *Øyvind Vaksdal* vil fremsette et privat forslag.

Øyvind Vaksdal (Frp): Jeg vil på vegne av representantene *Vidar Kleppe*, *Terje Knudsen*, *Harald T. Nesvik*, *Hans Røsjorde* og meg selv sette fram forslag om endring i lov om yrkesskadeforsikring slik at begrepet «konstatert» anvendes i denne bestemmelse på tilsvarende måte som ved konstatering av skader i henhold til skadeserstatningsloven, i forhold til soldater under NATO-ledede operasjoner i utlandet og tidligere FN-soldater.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at Stortinget fraviker bestemmelsen i forretningsordenens § 43 første ledd og foretar votering etter hver enkelt sak. – Ingen innvendinger er kommet mot dette forslag, og det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2000 vedkommende Olje- og energidepartementet og Miljøverndepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 9 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1999-2000))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 50 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 35 minutter, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre 15 minutter hver, Senterpartiet og Venstre 10 minutter hver, Sosialistisk Venstreparti og representanten *Bastesen* 5 minutter hver.

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

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.

Jens Stoltenberg (A) (komiteens leder): Det nye budsjettssystemet gjør at det er mindre rom for store endrin-

ger innenfor de enkelte fagdepartementenes budsjetter når de behandles i fagkomiteene etter at det er fastlagt rammes fra finanskomiteen gjennom det budsjettforliket som tidligere i høst ble inngått mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet. Likevel har det vært mulig å få til noen endringer og få markert noen viktige prioriteringer innenfor de fastlagte rammes som komiteen har operert innenfor.

Stort sett, og med noen forbehold, går det an å si at det framgår av både Olje- og energidepartementets budsjett og av Miljøverndepartementets budsjett at hovedlinjene i den politikken som har blitt ført på disse områdene gjennom 1990-tallet, videreføres. For eksempel ser vi at det legges opp til en fortsatt vekst i oljeproduksjonen. Det er vanskelig å lese rett ut av nasjonalbudsjettet og budsjettallene hvor mange fat det dreier seg om, men anslagsvis er oljeproduksjonen i år i overkant av 2,9 millioner fat pr. døgn, mens det neste år legges opp til en produksjon på opp mot 3,5 millioner fat pr. døgn. Det betyr at selv om man innfører en produksjonsregulering på 200 000 fat, snakker vi om en ganske kraftig økning i den samlede oljeproduksjonen. Det innebærer også at staten vil få betydelig økte oljeinntekter, spesielt hvis oljeprisen holder seg. Det er budsjettert med netto oljeinntekter – netto kontantstrøm fra petroleumsvirksomheten til staten – på 85 milliarder kr. Da er det lagt til grunn en oljepris på 125 kr fatet, men for tiden er den over 200 kr fatet, slik at hvis en så høy oljepris holder seg gjennom neste år, snakker vi om vesentlig mer enn 100 milliarder kr i nettoinntekter til staten. Så når vi snakker om Olje- og energidepartementets budsjett og både inntekter og utgifter når det gjelder SDØE – statens direkte engasjement – snakker vi om store penger, store inntekter til statskassen. Det er et bredt flertall i komiteen for hovedgrepene og de viktigste beslutninger som gjøres i forhold til SDØE, statens oljeaktivitet og investeringer i den.

Det er også gledelig å se at Regjeringen nå følger opp de tiltakene som et stortingsflertall etterlyste i vår når det gjelder å bedre vilkårene for petroleumindustrien. Regjeringen har foreslått og fått flertall for lavere CO₂-avgift, og det er også en nedtrapping av produksjonsavgiften. Vi ønsket at det kunne skje noe raskere og feltvis for å få fram konkrete prosjekter, men ting går likevel i riktig retning. Det vil også forhåpentligvis bidra til økt aktivitet i leverandørindustrien, og dermed dempe fallet, som nok uansett vil komme innenfor denne virksomheten.

Arbeiderpartiet støtter også opptrappingen når det gjelder bevilgninger til enøk og alternative energikilder. Vi mener det er viktig å satse på det. Imidlertid er vi bekymret over at det ser ut til å gå noe tregere med denne opptrappingen enn opprinnelig forutsatt. Komiteen har nå til behandling nysalderingen for 1999, og der viser det seg at bevilgningen for 1999 til alternative energikilder, som opprinnelig var på 184 mill. kr, foreslås satt til null fra Regjeringen. Det bevilges altså ikke en eneste krone i år til alternative energikilder, fordi man ikke har greid å bruke opp bevilgningen som ble gitt – man har hatt problemer med å bruke opp pengene fra 1998 og disponerer dem heller i 1999. Det er ingen på Stortinget som kan

overprøve Regjeringens vurdering der, men dette er et uttrykk for at det åpenbart er noe vanskeligere enn Regjeringen så for seg, å få aktivitet innenfor alternative energikilder. Det beklager vi. Bevilgningen blir altså null for i år – likevel er det en betydelig bevilgning for neste år. Det vil i noen grad dekke opp tilsagnsfullmakter gitt for i år. Det betyr på den annen side at det samlet sett over 1999 og 2000 vil være en vesentlig lavere innsats for alternativ energi enn det som opprinnelig var forutsatt.

Det er en endring i forhold til forliket som har skjedd innenfor rammene, og det er at INTSOK – den organisasjonen som skal bidra til internasjonalisering av norsk leverandørindustri – får en påplussing på 5 mill. kr. Det mener vi er viktig som et bidrag til å gjøre norsk leverandørindustri og norsk oljeindustri mindre avhengig av utviklingen på norsk sokkel, og ha større muligheter til å delta i utviklingen av andre lands sokler. Det ser vi som en klart positiv ting.

Ellers konstaterer vi at den høye oljeprisen gjør at utsiktene for petroleumsvirksomheten er åpenbart bedre nå enn de var for et års tid siden, eller så sent som i vår.

Når det gjelder Miljøverndepartementets budsjett, er det også der enighet om hovedlinjene og alle de viktigste grepene. Men det er også der foretatt noen endringer, og noen politiske prioriteringer kommer til uttrykk i behandlingen av budsjettet. Totalt sett er det flertall for å omprioritere 12 mill. kr innenfor de fastlagte rammene. Blant annet gis det mer penger til kulturminnevernet. Det er et område som mange har forsømt gjennom flere år, og som åpenbart trenger en økt satsing. Det er uverdig for Norge som kulturnasjon at vi lar våre kulturminner, som stavkirker og andre eldre bygninger, forfalle. Vi verner og freder dem, men vi er ikke i stand til å ta vare på dem. Derfor trengs det en åpenbar opptrapping på dette området. Det blir også sagt klart fra Regjeringens side at det er en altfor lav innsats. Likevel valgte man ikke å trappe opp innsatsen, mens flertallet på Stortinget gjennom forliket mellom sentrumspartiene og Arbeiderpartiet har funnet rom til en påplussing på 7,2 mill. kr – f.eks. til regionale kulturminnetiltak er det en påplussing på 24 pst. Så selv om det fortsatt er for lite penger, er det en betydelig økning på noen poster, og man går i riktig retning når det gjelder å satse mer på kulturminnevern. Det er vi glad for. I tillegg er det flertall i komiteen for å etterlyse en opptrappingsplan for satsing på kulturminnevern, slik at vi kan komme bedre ut i årene som kommer enn det som har vært tilfellet fram til nå.

Det er også stor enighet om å øke bevilgningene til rovdyrforskning med 2 mill. kr, og det er ut fra erkjennelsen av at det er en innebygd konflikt i dagens rovdyrpolitikk mellom rovdyr og bufe. Økt kunnskap kan redusere denne konflikten, og vi er glad for at det har vært mulig å få økte bevilgninger til dette.

Det er også noe påplussing i forhold til allemannsretten, fordi vi mener at ikke minst kystsonen er et område der vi nå ser en undergraving av allemannsretten. I utgangspunktet var det vel mange som hadde ønsket seg en større satsing der, men det er i hvert fall satt av noe pen-

ger til juridisk bistand til kommunene, og det er også et flertall i komiteen som uttrykker støtte til Regjeringens arbeid med å innskjerpe dispensasjonsadgangen i 100-metersbeltet, som er i ferd med å undergrave hele strandloven og allemannsretten i strandsonen. Arbeiderpartiet vil gjerne gå lenger. Vi vil gjerne oppheve den dispensasjonsadgangen, som fra kommunenes side åpenbart er brukt i strid med intensjonene. Og det haster å gjøre noe, fordi så lenge dispensasjonsadgangen er der, som den er i dag, og benyttes som i dag, undergraver vi en av de største og fineste verdiene i Norge, nemlig adgangen til strandsonen for allmennheten.

Når det gjelder det som vel er vårt mest alvorlige miljøproblem, drivhuseffekten, har vi nylig fått nye tall og ny dokumentasjon på at det er en reell, overhengende fare for global oppvarming som et resultat av menneskeskapt utslipp, og at det derfor er riktig å handle. Vi mener at det er galt av Regjeringen at den ikke mer aktivt bidrar til å legge opp en energipolitikk og en miljøpolitikk der Norge gjør seg mindre avhengig av kullkraftimport. Norge er nå i normalår avhengig av å importere noe slikt som 7 TWh.

Ifølge Regjeringens energimelding vil dette importbehovet bare øke. Selv om en med all sin satsing på alternativ energi lykkes i å få fram 5 TWh vindkraft og bioenergi, vil vårt importbehov ifølge Regjeringen likevel vokse vesentlig utover i neste århundre. Dette akter man åpenbart ikke å gjøre noe med, men akter åpenbart i økende grad å basere norsk kraftforsyning på importert kraft. Det er miljøfiendtlig, og det er i tillegg dårlig industri- og næringspolitikk. Vi beklager at Regjeringen legger opp til det. Vi mener det er en gal miljøpolitikk, og mener at Regjeringen heller burde være mer opptatt av å styrke den innenlandske kraftforsyningen, og ikke minst bidra til å få på plass et nordisk, og etter hvert et europeisk og globalt system for CO₂-kvoter. Det vil få opp prisen på importert kraft. Det vil gjøre det vanskeligere for kullkraft å konkurrere ut ren, norsk energi, og være et viktig miljømessig bidrag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Vaksdal (Frp): I budsjettavtalen mellom Regjeringen og Arbeiderpartiet ser vi nå at Arbeiderpartiet er for en kraftig økning av elavgiften. Nå er altså Arbeiderpartiet veldig for den avgiftsøkningen som de i fjor var veldig, veldig imot. Jeg finner derfor grunn til å spørre representanten Stoltenberg hva som har endret seg så radikalt på ett år, siden partiet har snudd totalt i dette avgiftsspørsmålet.

Vi har også fått signaler om at Arbeiderpartiet vil være med og støtte Regjeringen i å innføre et toprissystem på elektrisitet til husholdninger. Her ønsker man å innføre et system liknende det som vi hadde for en del år siden, hvor man betalte én pris for vanlig forbruk og en høyere pris for overforbruk, som det het den gangen. Forskjellen blir imidlertid at det tidligere var den enkelte husstand som selv satte grensen for hva som var ordinært

forbruk og overforbruk. Det som nå ligger i kortene, er at det er myndighetene, Stortinget og Regjeringen, som skal bestemme hva som er det riktige forbruket for hver enkelt husstand. Nå skal det bestemmes sentralt hva som er det riktige forbruket i Finnmark, i Rogaland eller for den saks skyld i Oslo, til tross for de klimaforskjellene vi har. Og bruker man mer enn det sentrale myndigheter bestemmer, skal man betale så det svir. Vil virkelig representanten Stoltenberg og Arbeiderpartiet være med på et slikt detaljstyringssystem? Ser ikke representanten Stoltenberg at dette er å gå baklengs inn i framtiden?

Jens Stoltenberg (A): Når det gjelder toprissystem, vil jeg bare si at det vi har bedt om, er en gjennomgang og utredning av dette. Det skal vi drøfte når det foreligger, og derfor vil jeg ikke gå mer inn i en debatt om selve toprissystemet. Der er det argumenter for, og det er argumenter mot, og så får vi veie dem mot hverandre når vi får et bedre beslutningsgrunnlag.

Når det gjelder elavgiften derimot, vil jeg for det første si at 2,5 øre vil jeg ikke kalle dramatisk. Det er en økning. For det andre er det slik at Arbeiderpartiet aldri har vært prinsipielt mot avgifter, tvert imot har vi i og for seg gjennom et langt politisk liv hatt sans for det på mange områder, også på elområdet. Vi har stemt for og innført elavgift der tidligere. Når vi avviste det i fjor, skyldtes det bl.a. at det i fjor var overhengende fare for at vi skulle miste kontrollen med pris- og kostnadsveksten. Vi var redd for rentene, og vi var redd for hele situasjonen for norsk konkurranseutsatt industri fordi det var problemer med press i norsk økonomi. Det presset er mindre til stede nå. Det er mindre risiko for at vi mister kontrollen med pris- og kostnadsveksten, og derfor er problemene knyttet til elavgiften mindre i dag enn de var i fjor.

For øvrig vil jeg føye til at Arbeiderpartiet har et nøkternt syn på virkninger av økt elavgift. I den grad man tror på energiutredningen og Regjeringens energimelding, er det slik at hvis vi skal stabilisere energiforbruket, må vi anslagsvis tolvdobble elavgiften, og det har ikke Arbeiderpartiet tenkt å gjøre. Det betyr at vi i likhet med Regjeringen ser for oss en vekst i energiforbruket og elforbruket framover, og da er vi tilbake til hovedproblemet, nemlig at Regjeringen legger opp til å dekke det ved økt import. Det syns vi i lengden er en dårlig løsning, spesielt når importen altså kommer fra vesentlig mer forurensende energikilder enn det vi kan få ved å dekke det innenlands.

Lars Rise (KrF): Jeg setter pris på Arbeiderpartiets støtte til den økte elavgiften. Det synes vi er fint, etter at partiet sa nei i fjor.

Så til kulturminnevern. Representanten Stoltenberg sa at Regjeringen ikke har økt innsatsen i sitt forslag. Det er feil. I Regjeringens forslag lå det inne en økning på over 5 mill. kr til kulturminnevern, og i tillegg økte vi det ytterligere med mellom 7 og 8 mill. kr i avtalen som representanten Stoltenberg skrev under på i komiteen.

Videre sier representanten Stoltenberg at Regjeringen ikke klarer å bruke opp de midler som Stortinget bevilger

til enøk og alternativ energi. Det er riktig at alle pengene ikke er utbetalt, men det betyr ikke nødvendigvis at de ikke er disponert. Det er gitt tilsagn for nesten hele det bevilgede beløpet for 1999. Når det er sagt, er det grunn til å gå gjennom både retningslinjer for tilskuddsordningene og se på om andre former for tilskuddsordninger kan være aktuelle. Det dreier seg her om prosjekter som er langsiktige, og som kan kreve både konsesjonsbehandling og lang byggetid. Spørsmålet er om man burde se på fondsordninger eller større grad av tilsagnsbevilgninger fremfor direkte bevilgninger. Jeg føler meg trygg på at departementet har dette under vurdering.

Så nevnte representanten Stoltenberg at det er viktig å ha en strategi for å møte klimautfordringene, og at Regjeringen der er helt tafatt, fordi man satser på import av kullkraft. Jeg vil gjerne utfordre representanten Stoltenberg på Arbeiderpartiets standpunkt når det gjelder bygging av gasskraftverk. Der står partiets standpunkt fast. På tross av at vi ikke har noe kvotehandelssystem på plass, på tross av at Kyotoprotokollen ikke er ratifisert, står likevel Arbeiderpartiet på at det skal bygges gasskraftverk med gammel teknologi. Jeg vil be representanten Stoltenberg svare nærmere på dette.

Jens Stoltenberg (A): Først til innsatsen for alternativ energi. Det var Regjeringen som gjorde et veldig stort poeng av at man skulle bevilge 184 mill. kr til alternativ energi, til bio, vindmøller, varmepumper og alt som vi alle sammen er for. Det var et hovedbudskap. Så viste det seg først i revidert at man måtte kutte 70 mill. kr, og så tar vi resten, 114 mill. kr, nå i nysalderingen. Det er da bevilget 0 kr til alternativ energi i år. Da har Regjeringen en lang forklaring, at det er vanskelig, man må gi tilsagn og det tar tid og sånn, men det burde Regjeringen ha tenkt på før de bad Stortinget bevilge 184 mill. kr for ni måneder siden – det er det som er poenget – spesielt i vår da de hadde en gjennomgang av de samme budsjettpostene, for det er Regjeringen som har den kompetansen, og ikke Stortinget.

Det er helt riktig at man gjør det om til tilsagnsfullmakter. Men jeg regner med at også representanten Rise skjønner at hvis man nuller noe i år, gir det som tilsagnsfullmakt til neste år og så belaster bevilgningen neste år, er det samlet sett over de to årene en vesentlig mindre innsats på alternativ energi enn det som opprinnelig var hensikten. Det er det vi er lei oss for, fordi det da blir mindre penger til dette formålet. Det er åpenbart at det skjønner man, men man greier altså ikke å gjøre noe med det.

Når det så gjelder gasskraft, er vår holdning at vi har åpnet for bygging av gasskraftverk i Norge, helst med CO₂-fri teknologi, men også med konvensjonell teknologi, fordi vi mener at det er vesentlig bedre enn Regjeringens alternativ, nemlig økende import av kullkraft, for det er det Regjeringen legger opp til. Det er helt entydig slik at man legger opp til økt vekst i elforbruket. Det står i energimeldingen. Man er ikke i nærheten av å legge fram planer til å dekke dette med alternativ energi. Selv om man lykkes fullt ut med vindmøller og alt det som

ligger inne, er det 5 TWh, og dermed blir det økt import. Det er om mulig det dårligste av alle alternativer. Vi vil satse mer på CO₂-fri gasskraft, og det var faktisk noe vi fikk flertall for sammen med Høyre, og vi beklager at Regjeringen ikke satser på det.

Jan Tore Sanner (H): Stoltenberg gjør et stort poeng av at det er bevilget 0 kr til enøk og nye energikilder i 1999. Det er jeg enig i – jeg er enig i at det kan settes spørsmålsteget ved både bevilgningspraksis, bevilgningens størrelse, kriterier og ikke minst manglende resultatoppfølging i forhold til hva vi faktisk har bevilget.

Allikevel foreslår Arbeiderpartiet å øke bevilgningen til enøk og nye energikilder fra i år til neste år med nesten 100 mill. kr. Samtidig kutter Arbeiderpartiet i bevilgningen til energiforskning med 15 mill. kr. Er dette uttrykk for den reelle prioriteringen Stoltenberg viste til at man har fått til i budsjettavtalen med sentrumspartiene, at man øker bevilgningen til enøk med nesten 100 mill. kr.? Det er vel ingen budsjettpost som prosentvis øker så sterkt som bevilgningen til enøk og nye energikilder, og samtidig kutter man i forskningsbevilgningen med 15 mill. kr. Det er et kutt som kommer til å svi. Det paradoksale er at det er en sammenheng mellom hva vi gjør på forskningssiden i å stimulere forskningsmiljøene til å bringe frem ny teknologi og nye resultater som gjør det mulig å realisere de nye energikildene, og hva vi bevilger til å få igangsatt om det så er vindmølleprosjekter, naturgass eller bioenergi. Er dette uttrykk for den reelle prioriteringen, og hvordan vil Stoltenberg forklare at man på den ene siden øker bevilgningen til enøk kraftig, samtidig som man kutter i forskningsbevilgningen?

Jens Stoltenberg (A): Først til spørsmålet om hvorfor Arbeiderpartiet støtter en økning i bevilgningen til enøk og alternative energikilder med 100 mill. kr. Det gjør vi fordi vi er for enøk og alternative energikilder. Vi vil gjerne ha mer av det, og håper at statlig støtte kan bidra til at vi får mer av det.

Når Regjeringen etter først å nulle bevilgningen i år og si at de ikke har greid å bruke opp pengene, men baserer seg på å bruke dem senere år som tilsagnsfullmakter, og likevel kommer tilbake til Stortinget og ber om en opptrapping for 2000, må jeg regne med at Regjeringen har oversikt og vesentlig bedre oversikt enn den hadde i fjor over hvor mye penger man er i stand til å bruke – og at man da er i stand til å bruke de pengene. Hvis ikke, har Regjeringen et alvorlig problem. Hvis man to år på rad gjør et stort poeng av at man øker bevilgningen på disse områdene, og så må nulle bevilgningen i år og eventuelt kutte eller nulle den neste år, har Regjeringen på en måte virkelig gjort budsjettssystemet til en parodi, for da gjør man dette bare til symbolpenger. Man bevilger mer penger, og så når budsjettåret nærmer seg slutten, kutter man det ned til 0 likevel.

Så det er et godt spørsmål representanten Sanner har. Men vi har altså i ærbødighet og respekt for Regjeringen og departementene basert oss på at den informasjonen de har kommet med, er riktig, og at de nå har tenkt nøye

igjennom om de er i stand til å bruke opp de pengene de ber Stortinget bevilge, hvilket de åpenbart ikke hadde gjort i fjor. Og den feilen bør ikke gjenta seg.

Når det så gjelder hvorfor vi kutter på forskning, er det ikke sikkert at det er noe prioritert område for Arbeiderpartiet å kutte på energiforskning. Men det er slik at i et kompromiss får man ikke plass til alt. Dette var en del av en stor pakke der det var pluser og minuser, og et av de områdene som ble rammet av kutt, var energiforskning.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Øyvind Vaksdal (Frp): Regjeringen la i sitt budsjettforslag opp til en enorm satsing på støttetiltak til investeringer til og drift av nye fornybare energikilder, noe som også er i tråd med intensjonene i energimeldingen, som Stortinget skal behandle utpå nyåret. For å finansiere dette, og for å begrense økningen i forbruket av elektrisitet, foreslo Regjeringen også en kraftig økning i el-avgiften. Dessverre har Regjeringen gjennom budsjettavtalen med Arbeiderpartiet fått gjennomslag for dette. Det er på bakgrunn av dette grunn til å stille en del spørsmål om hvor vi vil hen i energipolitisk sammenheng.

Hvorfor i all verden skal energistormakten Norge, som produserer 3 000 TWh årlig i form av olje, gass og kraft, sprøyte hundrevis av millioner friske skatte- og avgiftskroner inn i vindkraftprosjekter og liknende, som iallfall ikke i overskuelig framtid vil kunne stå på egne ben økonomisk?

Norge sitter i dag på enorme energiresurser. Vi har 30 pst. av den samlede europeiske vannkraftproduksjonen, vi har 45 pst. av gassreservene og 75 pst. av oljereservene. Vi flommer jo over av energi. Men dessverre har vi ikke, iallfall ikke så langt, hatt den politiske handlekraft i denne salen til å utnytte våre enorme ressurser på en fornuftig måte som kommer hele befolkningen og næringslivet til gode.

I år etter år har vi måttet importere kraft, bl.a. fra sterkt forurensende kullkraftverk i Danmark. Nå ser det imidlertid ut til å gå noe bedre i inneværende år, men med den forventede vekst vi har i forbruket, vil vi også i overskuelig framtid måtte importere kraft – dette til tross for Regjeringens enorme og svært kostbare satsing på alternativ energi. Denne satsingen monner kort og godt ikke, som også representanten Stoltenberg har vært inne på. Fremskrittspartiet vil derfor ikke være med på dette kostbare luftslott som ikke vil gi oss stort annet enn enorme overføringer på statsbudsjettet i mange, mange år framover.

Vi vil heller ta i bruk noen av de enorme gassressursene vi har, til verdiskaping i Norge, herunder også til kraftproduksjonen. Det er derfor mitt håp at Stortinget under behandlingen av energimeldingen viser handlekraft og legger forholdene til rette for dem som ønsker å bygge ut gasskraftverk i Norge.

Vår oljenæring har i inneværende år vært inne i en vanskelig periode, bl.a. som følge av lave oljepriser. Dette har medført store problemer for leverandørindustrien,

med ordretørke, som altfor ofte har resultert i permitteringer og oppsigelser. Denne store omstillingsprosessen har dessverre også medført en oppsplitting av kompetansemiljøer som det har tatt flere tiår å bygge opp. Fremskrittspartiet har ved flere anledninger påpekt nødvendigheten av endringer i rammebetingelsene for oljesektoren som kan gjøre næringen lønnsom, også ved lave oljepriser.

Jeg tok dette opp med statsråden tidlig i vår og fikk forsikringer om at dette tok en svært alvorlig, og at en ville komme tilbake med endringer i revidert nasjonalbudsjett. I møter med LO Industri, Norges Rederiforbund, OLF, Norret og TBL, fikk vi klare signaler om hva som skulle til for å dempe krisen i næringen. Få bort brutto-skattene, CO₂-avgiften og produksjonsavgiften, sa de. Ikke overraskende kom det ingen endringer i revidert, bare signaler om at en ville komme tilbake med forslag til en gradvis utfasing av produksjonsavgiften i forbindelse med høstens budsjett. Fremskrittspartiet fremmet forslag i forbindelse med revidert om fjerning av CO₂-avgiften fra 1. juli 1999 og en hurtig avvikling av produksjonsavgiften. Alle andre partier i denne sal stemte imot disse forslagene. Våre forslag ville selvfølgelig ikke hindret den alvorlige krisen bransjen var inne i, men de ville sørget for en langt mykere landing enn den vi til nå har hatt.

Så kom altså Regjeringen endelig med en liten reduksjon i CO₂-avgiften og en gradvis avvikling av produksjonsavgiften. Dette er for så vidt noen skritt i riktig retning, men de er altfor små og kommer altfor sent. Det ser nå dessverre ut til at den økte oljeprisen vi har hatt den siste tiden, gjør det mindre aktuelt for Regjeringen å forbedre rammebetingelsene. Jeg håper imidlertid at stortingsflertallet vil sette tingene på plass ved behandlingen av oljemeldingen og gjennomgangen av petroleumsbeskatningen til våren.

I budsjettavtalen mellom Regjeringen og Arbeiderpartiet er de økonomiske rammene innenfor rammeområdene 12 og 13 etter vår mening altfor høye. Vi vil derfor ikke fremme alternative forslag innenfor disse rammene, da dette vil ødelegge den totale budsjettprofil vi har lagt opp til. Vi vil imidlertid vise til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett innenfor rammeområdene 12 og 13, som er gjengitt i innstillingen.

Vi vil også uttrykke vår skuffelse over at budsjettposten til kalking av vassdrag er svekket. Posten er riktignok på inneværende års nivå, men nå skal den i tillegg brukes til bekjempelse av Gyrodactylus salaris, noe som klart vil svekke viktige igangsatte kalkingsprosjekter.

Jeg vil med dette ta opp forslagene nr. 3, 7 og 8 på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre og forslag nr. 6 på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti.

Presidenten: Øyvind Vaksdal har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Torny Pedersen (A): Etter å ha hørt Fremskrittspartiets hovedinnlegg, er det mange forhold som fortsatt for-

underer meg med Fremskrittspartiets politikk. Det er spesielt to problemstillinger som jeg gjerne ønsker å få forklaring på.

Fremskrittspartiet har ofte snakket om partiets stabilitet. Men hvor er stabiliteten i at Fremskrittspartiet var med på å øke CO₂-avgiften for offshoreindustrien i revidert nasjonalbudsjett for 1998, for deretter, et halv år senere, å reise rundt og fortelle at det å fjerne CO₂-avgiften er det som skal redde offshoreindustrien i kommende tider?

Den andre problemstillingen er at Fremskrittspartiet har lagt fram et Dokument nr. 8-forslag som dreier seg om store erstatningssummer for staten i forbindelse med kulturminnevern. Når de da samtidig reduserer Riksantikvarens budsjett med 42 mill. kr for neste år i sitt alternative budsjett, lurer jeg på hvor stabiliteten er i Fremskrittspartiets politikk. Hvor mener Fremskrittspartiet at staten skal hente penger til disse erstatningene, når de reduserer Riksantikvarens budsjett såpass dramatisk?

Øyvind Vaksdal (Frp): Representanten Torny Pedersen var inne på CO₂-avgiften og hvorfor Fremskrittspartiet var med og økte den en smule i revidert nasjonalbudsjett i fjor. Det skyldes jo selvfølgelig det kabinettsspørsmålet som ble stilt. Men det må også legges til at Fremskrittspartiet bidrog til å fjerne denne økningen ganske kjapt noen få måneder etterpå, og det vet også representanten Torny Pedersen.

Når det gjelder Dokument nr. 8-forslaget om kulturminner, er vi av den oppfatning at først skal vi få på plass lovverket, før vi bevilger penger som skal følge opp det lovverket. Det må skje i riktig rekkefølge. Og jeg må med beklagelse registrere at det forslaget som vi har fremmet, ikke vil få flertall i denne sal.

Bror Yngve Rahm (KrF): Jeg må bare først få lov til å korrigere representanten Vaksdal når han henviser til kalkingsposten, hvor han på ny gir uttrykk for at noe av dette skal brukes til bekjempelse av lakseparasitten. Det er ikke i tråd med innstillingen fra Regjeringen. Det står henvisning til at det er muligheter for at man kan nytte disse midlene dersom det er behov for det, og jeg vil understreke at vi opprettholder satsen for kalking i år 2000.

Det som jeg imidlertid tar ordet for, er: Jeg er litt forundret over beskrivelsen av husholdningenes økonomi i den omtalte meldingen i forhold til hva Siv Jensen har gitt uttrykk for i et replikkordskifte med statsråd Gudmund Restad for kort tid tilbake, hvor hun henviser til at smertegrensen for norske husholdninger er i ferd med å nærme seg, og knytter dette opp til elavgiften. I innstillingen sier imidlertid Fremskrittspartiets medlemmer i denne komiteen at husholdningenes økonomi er så god at de bør bære ansvaret for driften av de frivillige organisasjonene i Norge. Har man ulik oppfatning av hvordan husholdningenes økonomi egentlig er i Fremskrittspartiet? Det er det ene spørsmålet.

Det andre spørsmålet er også et interessant spørsmål av prinsipiell karakter, for det står følgende – og jeg siterer fra innstillingen:

«Disse medlemmer mener ut fra et prinsipielt synspunkt at det ikke bør være en offentlig oppgave å gi frivillige organisasjoner økonomisk støtte.»

Gjelder det bare organisasjoner på områder hvor Fremskrittspartiet ikke har interesser, eller er dette et generelt signal til Organisasjons-Norge om at de i framtida ikke kan regne med Fremskrittspartiets støtte?

Øyvind Vaksdal (Frp): Først til dette med kalking av vassdrag. Det er for så vidt riktig at posten er på samme nivå som i fjor, men det står klart i merknadene at den også skal kunne brukes til bekjempelse av andre ting. Men det er likevel en nedgang, for kronebeløpet er nøyaktig det samme, og det har som kjent vært en ørliten prisstigning.

Så til elavgiften for husholdningene. Det er selvfølgelig variert økonomi i diverse husholdninger rundt omkring, men dem som dette slår veldig negativt ut for, er de som ikke betaler skatt, for økt elavgift skulle jo kompenseres med økt minstefradrag. Det er en rekke mennesker i dette land med svak økonomi, bl.a. minstepensjonister og andre som ikke betaler skatt, som får dette som en netto økning.

Så til dette med frivillige organisasjoner. Det finnes i dag en rekke frivillige organisasjoner som ikke får en eneste krone av det offentlige. Men vi satser på frivillighet, og man kan ikke sammenlikne elavgift, som er en tvang for den enkelte, og det å betale direkte støtte til organisasjoner over statsbudsjettet. Jeg skjønner ikke hvordan representanten Bror Yngve Rahm kan sammenlikne sånt noe i det hele tatt.

Jan Tore Sanner (H): I innstillingen står Fremskrittspartiet sammen med Høyre i en ganske knallhard kritikk av Regjeringens politikk når det gjelder kulturminnevern. Man sier bl.a.:

«Disse medlemmer vil styrke eiers rettsstilling ved vern av kulturminner for å sikre balanse mellom de plikter staten pålegger og de rettigheter eier av et kulturminne har. Sentralt i denne sammenheng vil være forslag som fokuserer på statens økonomiske ansvar ved fredning av privat eiendom.»

Samtidig kutter Fremskrittspartiet nesten 25 pst. i bevilgningen over Riksantikvarens budsjett, og dette går hardt ut over nettopp de bevilgningene som skal gå til å kompensere private eiere når staten går inn og freder privat eiendom.

På spørsmål fra representanten Torny Pedersen sier Vaksdal at vi må først få på plass et lovverk. Men det er på plass et lovverk. Vi er enige om at det lovverket ikke er godt nok. Men det kan da ikke være noen logikk i at dersom man ikke kan få noe fullt og helt, så skal man ikke få noe som helst. For det er jo det som ligger i Fremskrittspartiets holdning her. Fordi man ikke har fått på plass et lovverk som kompenserer fullt og helt, kutter Fremskrittspartiet så kraftig at familier, lag og foreninger som har tatt vare på kulturarven gjennom generasjoner, ikke skal få noe som helst. Hvor er logikken?

Jeg registrerer også at Fremskrittspartiet i sin merknad foreslår økning innenfor kapitlet Riksantikvaren – til «Skibladner». Det eneste konkrete punktet man har, er økt bevilgning til «Skibladner», samtidig skal man altså kutte over 40 mill. kr på det samlede budsjett, slik representanten Torny Pedersen også har påpekt.

Øyvind Vaksdal (Frp): Representanten Sanner var inne på at vi kutter 25 pst. i disse bevilgningene, og det er for så vidt riktig. Men det blir jo ikke det samme som inngenting, som den samme representanten hevdet, når det gjelder støtte til dette.

Det er klart at vi har et lovverk, som representanten Sanner var inne på. Vi er ikke fornøyd med det lovverket, vi ønsker å forbedre dette lovverket. Vi har sagt en del om dette i våre merknader, men vi har også levert et Dokument nr. 8- forslag, som dessverre ikke får flertall. Der sier også representanten Sanner og Høyre en masse fint i merknadene, men så hopper de av når det gjelder konklusjonen til slutt. Så takket være ikke minst Høyre får vi ikke forbedret dette lovverket.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Lars Rise (KrF): Det er kanskje litt vanskelig å oppsummere de miljøpolitiske debattene i dette århundret, for det er vel bare de siste 30 årene vi har hatt slike debatter. Men hvis vi skulle gjøre et forsøk i denne siste miljøpolitiske debatten i Stortinget i dette århundret, kan vi si at bevisstheten omkring miljøspørsmål er blitt høyere, selv om det til tider har vært uenighet om prioriteringer.

En rapport som beskriver miljøet i Europa for Europarådet denne høsten, viser at på tross av forbedringer på noen områder, blir ikke miljøet i Europa så mye bedre. Det står helt stille på noen områder, og på andre områder blir det verre. De stadig høyere temperaturer vi ser, betyr at det er mer energi som driver jordens klimasystem. Gjennomsnittstemperaturen de siste årene har vært den høyeste noen sinne siden målingene tok til, og det er nå uomtvistet at Antarktis er i ferd med å smelte. Det haster med å finne løsninger. Vi har etter hvert fått omkring 170 internasjonale miljøavtaler, men bare tre-fire av disse er bindende. Til gjengjeld dreier det seg om noen av de viktigste, bl.a. Konvensjonen om biologisk mangfold og Kyotoprotokollen. Dersom Kyotoprotokollen blir ratifisert, vil den bli et viktig første skritt for å få kontroll med utslipp som er farlig for klimaet. Men det bør utvises varsomhet med å ta kvotehandelsystemet for gitt før det er utviklet, og før avtalen er ratifisert. Det innebærer at vi i Norge ikke bør gjøre disposisjoner som innebærer økte utslipp av klimagasser, basert på en tro på at vi skal klare å få utslippene ned i fremtiden ved hjelp av kvotehandelsystemet.

Det faktum at vi aldri har hatt så høy bevissthet omkring miljøspørsmål, innebærer at vi kan håpe alvor et i situasjonen går opp for politikere og folkebevegelser i flere og flere land, og slagordet «Tenke globalt, handle lokalt» fremstår som en effektiv strategi. Det er først når

vi ser sammenhengen mellom våre lokale og nasjonale handlinger og jordens miljø at vår miljøpolitikk virkelig gir mening.

Vi ser nå stadig hardere og mer ødeleggende stormer og flere oversvømmelser enn før. Når verden også opplever kriser i fiskeriene, grunnvann som forsvinner, store inngrep mot verdens skoger og en eksplosjonsartet spredning av smittsomme sykdommer, fremtvinger det nye holdninger. Miljø og utvikling henger nøye sammen. Og når én av jordens seks milliarder mennesker strever med å overleve, kaller det på innsats. Jeg tror derfor at satsingen på Lokal Agenda 21 er noe av det viktigste vi kan gjøre. Hovedtanken er jo at dette programmet skal utløse frivillig innsats og skape samarbeid mellom lokale myndigheter, private husholdninger, frivillige organisasjoner og næringsliv i en felles kamp for miljøet. Det er viktig at dette arbeidet koordineres, og at vi har et nettverk av miljøagenter som kan bidra til å utløse slik frivillig innsats. Arbeidet med Oslos syv elver er et eksempel på hvordan Lokal Agenda 21-midler kan utløse frivillig innsats.

Det er med tilfredshet vi i dag kan konstatere at hovedprioriteringer i Regjeringens budsjettforslag har fått flertall i Stortinget. Flertallet har sluttet seg til et opplegg som skal bidra til lavere elektrisitetsforbruk og økt bruk av fornybare energikilder. Dette underbygger at Regjeringen fører en energipolitikk som gjør en ambisiøs miljøpolitikk mulig. Det er også svært positivt at Regjeringen har fått tilslutning til styrking av kulturminnevern, økte midler til rovdyrforvaltning og støtte til å styrke arbeidet med kontroll og oppfølging av kjemikalierereguleringen.

Videre er det positivt at det settes av midler på Miljøverndepartementets budsjett for å styrke det lokale arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser. Det skal også legges til rette for regional planlegging for å sikre biologisk mangfold og tilgjengelighet til kystsonen.

For å fatte de rette beslutningene og iverksette målrettede tiltak, er det viktig med forskning. Miljøvernforskningen skal øke kunnskapen om effektivt miljøvernarbeid, bærekraftig ressursforvaltning og samfunnsplanlegging. Det er derfor gledelig at midlene til miljøvernforskning øker i 2000.

Det er også grunnen til at vi i avtalen mellom sentrumspartiene og Arbeiderpartiet fant det riktig å øke midlene til rovdyrforskning. Vi er opptatt av å kunne oppfylle Bern-konvensjonens bestemmelser, og ut fra signaler som kommer fra Bern, ser det ut til at norsk rovdyrpolitikk ligger godt innenfor. Vi ser rovdyrforskning som et viktig bidrag for å kunne iverksette målrettede tiltak innen rovdyrforvaltningen og gjennom det redusere konfliktnivået.

Direktoratet for naturforvaltning er en sentral aktør i iverksettelsen av miljøpolitikken. Det er derfor viktig at direktoratet settes i stand til å løse de oppgavene de er pålagt. En av disse oppgavene er rovdyrforvaltning. Hovedlinjene i rovdyrpolitikken ligger fast, men det forhindrer ikke at myndigheter på alle nivåer fortsatt må bidra aktivt til å dempe konfliktnivået. De forebyggende tiltak

som ble iverksatt for inneværende beitesesong, har vist seg vellykkede. Det er derfor viktig at disse evalueres og videreutvikles, slik at det også for neste beitesesong kan iverksettes effektive forebyggende tiltak.

Utover dette er det viktig at arbeidet med bestandsregistrering følges opp. I den forbindelse er det viktig å holde kontakt med næringen i områder med store rovdyrskader.

Det er også viktig at det legges til rette for uttak av skadedyr når fellingsstillatelse er gitt. Det er i den forbindelse viktig at staten vil bidra til opplæring og trening av jegere.

Presset på arealene i kyst- og strandsonen er stort. Mulighetene for at folk flest skal kunne bruke disse områdene, blir stadig mindre. Det er derfor positivt at Regjeringen får støtte for å se nærmere på dispensasjonspraksisen, med sikte på en innskjerping.

I tråd med dette har sentrumpartiene og Arbeiderpartiet blitt enige om å øke tilskuddet til sikring av allemannsretten ved å bevilge 2,8 mill. kr ekstra til juridisk bistand for kommunal sikring av allemannsretten. Dette vil være den mest effektive bruken av midler for å sikre allmennheten adgang til private eiendommer. Det er først dersom rimeligere løsninger har vært forsøkt, uten å nå fram, at staten i spesielle tilfeller bør gå til det skritt å kjøpe private eiendommer for å sikre fri adgang til området. I de fleste tilfeller tror jeg ikke dette vil være nødvendig.

Kulturminnene er en sentral del av vår felles kulturarv. Det er derfor viktig at det legges til rette for å ta vare på denne felles arven. Det årlige tapet av kulturminner og kulturmiljøer er beregnet til ca. 1 pst. Det haster derfor med tiltak for å ta vare på kulturarven. I budsjettforslaget fra Regjeringen er det lagt vekt på tiltak som vil effektivisere forvaltningen av kulturminnene og forebygge unødvendige konflikter og ødeleggelse.

Regjeringen får støtte for de prioriteringer som er foretatt. Forslaget om lovendringer i kulturminneloven vil medføre behov for økte utbetalinger. Flertallet i komiteen er derfor enige om å øke midlene til kulturminnetiltak med ytterligere 7,2 mill. kr, i tillegg til Regjeringens forslag om økte midler på 5,2 mill. kr.

Det er behov for et stort løft innenfor kulturminnevernet. Jeg viser i den forbindelse til Riksantikvarens beregninger, som viser at det vil være behov for 2,5 milliarder kr de nærmeste ti årene for å ivareta vår kulturarv. Jeg har vanskelig for å tro at alle disse pengene kan komme fra statlig hold, men ut fra det økte behovet har vi blitt enige om at Regjeringen i forbindelse med neste års budsjett må komme tilbake med en opptrappingsplan for kulturvernet som sikrer et ordinært vedlikeholdsnivå innen år 2010.

Jeg er særlig glad for at flertallet viser til behovet for å registrere kulturminner langs hovedstadens elver og bevilger 500 000 kr til dette viktige arbeidet, som i stor grad vil være basert på frivillig innsats. Det vil være helt i tråd med hovedtanken i Lokal Agenda 21 ved at det skal samarbeides med velforeninger og historielag for å dokumentere lokalhistorie, restaurere dammer og sette opp skilt.

Når det gjelder helse- og miljøfarlige kjemikalier, har miljøvernministeren lagt fram en handlingsplan som består av en rekke tiltak for bl.a. å bli kvitt de farligste kjemikaliene. I tillegg inneholder den tiltak for å få næringslivet til å ta et større ansvar for å redusere risikoen knyttet til bruk av kjemikalier. Den inneholder også tiltak for å bedre informasjonen.

Våren 1999 ble også substitusjonsplikten nedfelt i produktkontrollloven. Det innebærer at alle virksomheter kontinuerlig skal arbeide for å ta i bruk mer miljøvennlige kjemikalier. Norge har vært aktiv i fremforhandlingen av to regionale avtaler om begrensninger av produksjon, bruk og utslipp av bl.a. bly, kvikksølv og kadmium.

Norge deltar også aktivt i arbeidet med en ny global konvensjon om regulering av miljøgifter i regi av UNEP. I fjor ble det vedtatt en forskrift som gir importører og produsenter av elektroniske og elektriske produkter ansvaret for å ta disse produktene i retur når de skal kasseres. Dette viser at Regjeringen fører en offensiv politikk i forhold til å bli kvitt utslipp av miljøfarlige kjemikalier. Arbeidet med å kartlegge og stimulere til opprydding i områder som er forurenset av tidligere tiders utslipp, er også prioritert.

Jeg er glad for den avtale som først ble inngått i finanskomiteen mellom Arbeiderpartiet og sentrumpartiene, som sikret et flertall for hovedlinjene i Regjeringens politikk, og også for den avtale som vi senere inngikk i energi- og miljøkomiteen, hvor vi ble enige om en del viktige prioriteringer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bent Hegna (A): Forbruket av strøm øker dramatisk år for år. I fjor økte forbruket i forhold til året før med noe slikt som seks-åtte Øvre Otta-utbygginger, til tross for regjeringspartienes ambisjoner om et redusert forbruk av strøm i Norge.

Siden regjeringspartienes politikk er å pumpe mest mulig penger inn i det private forbruket, er det ikke vanskelig å forstå at også elforbruket øker. Det vi produserer av vannkraft, har vi brukt opp for lenge siden. Nå er det import av forurensende kullkraft fra Danmark som berger oss gjennom mørketid og kuldeperioder.

Spørsmålet er: Siden Regjeringen ikke er i nærheten av en politikk som kan gjøre oss selvforsynt med strøm, som er regjeringspartienes mål, synes regjeringspartiene det er greit å fortsette å basere seg på import av kullkraft? Så vidt jeg vet, har regjeringspartiene hatt temmelig ambisiøse målsettinger i klimapolitikken, selv om partiene de siste årene har løpt med sjumilsstøvler vekk fra tidligere vedtak.

Representanten Rise var i sitt innlegg også innom klimadebatten. Synes representanten det er greit at Norge importerer sterkt klimaforurensende kullkraft fra Danmark?

Lars Rise (KrF): Nei, det er ikke «greit» at vi importerer forurensende kullkraft fra Danmark. Det er derfor Regjeringen har en strategi, nedfelt i energimeldin-

gen, som går ut på at det skal bevilges 5 milliarder kr til enøk og alternativ energi. Det er dette Regjeringen har fulgt opp i budsjettet for år 2000.

Når representanten Hegna sier at økningen tilsvarer seks-åtte Øvre Otta-utbygginger, illustrerer det bare det faktum at det Arbeiderpartiet gjorde, å gå inn for å bygge ut Øvre Otta, må ha vært et gedigent feilgrep, når *økningen* tilsvarer seks-åtte Øvre Otta-utbygginger.

Jeg må få minne om hva som har vært Arbeiderpartiets holdning når det gjelder enøk og satsing på forskning i alternativ energi de siste ti årene før Bondevik-regjeringen tiltrådte. I løpet av en tiårsperiode ble det brukt ca. 300 mill. kr til forskning på alternativ energi, det tilsvarer ca. 30 mill. kr i året. Det er klart at Norge nå ligger langt etter i forhold til der vi kunne ha vært dersom sentrumpartienes og SVs forslag til økning på dette området hadde vært fulgt opp. Men gang på gang opplevde vi at disse forslagene i denne sal ble stemt ned av et flertall av Arbeiderpartiet og Høyre. Derfor ligger Norge dessverre et godt stykke etter når det gjelder alternativ energi. Jeg tror vår posisjon kunne vært helt annerledes dersom vi hadde satset tidligere, og det hadde vi også hatt råd til.

Med den planen som nå er lagt opp fra Regjeringens side, har vi kommet opp på et nivå som begynner å ligne på det man satser på i Sverige, hvor man for lenge siden vedtok å satse 9 milliarder kr fordelt på fire år. Jeg tror at hvis vi i denne salen kunne få en større enighet om at dette området er viktig, kunne vi også få redusert importen av forurensende kullkraft.

Øyvind Korsberg (Frp): Representanten Rise var inne på at vi er blitt mer bevisste angående miljøspørsmål. Sur nedbør er et reelt miljøproblem. Bekjempelse av sur nedbør er så viktig at vi i Fremskrittspartiet i vårt primære budsjettforslag har foreslått å øke bevilgningen til kalking av vassdrag med nesten 20 mill. kr i forhold til Regjeringens forslag.

Et mindretall i komiteen – Fremskrittspartiet, Høyre og SV – ser nødvendigheten av å sikre at bevilgningen til kalking er minimum på eksisterende nivå, og understreker samtidig behovet for å få en egen post til bekjempelse av lakseparasitten Gyrodactylus salaris. Som kjent er posten for tilskudd til kalking også åpnet for å finansiere tiltak til bekjempelse av Gyrodactylus. Mitt spørsmål til representanten Rise er: Hvorfor er Kristelig Folkeparti så passive med hensyn til å øke bevilgningen til kalking, i og med at behovet er større enn det bevilgningen kan dekke, og hvorfor kan ikke Kristelig Folkeparti være med på å sette av midler til et flerårig tiltaksprosjekt for bekjempelse av Gyrodactylus?

Lars Rise (KrF): Representanten Korsberg understreker betydningen av å satse mer midler på kalking. Det er Regjeringen enig i, for det er ingen regjering som noen gang har foreslått så høye bevilgninger til kalking som den sittende regjering, og det er vel også første gang det har vært så bred enighet med hensyn til bevilgningen til kalking som det har vært dette året. Det er ikke lenger nødvendig at Stortinget plusser på store beløp til kalking,

for det er så bred enighet om det nivå man nå har lagt seg på.

Men jeg må få rette søkelyset mot det som ser ut til å være Fremskrittspartiets tankegang og ideologi her, nemlig å satse mest mulig på å reparere, å ha så høye utgifter som mulig til å reparere skader istedenfor å satse på forebygging. Jeg ser lite spor av at Fremskrittspartiet vil satse på å forebygge forurensning, forebygge utslipp av klimagasser, forebygge også på andre områder i politikken, men Fremskrittspartiet vil satse maksimalt på å reparere skader fremfor å forebygge. Så jeg vil utfordre representanten Korsberg til å tenke gjennom om Fremskrittspartiet kunne spare mer penger på offentlige budsjetter ved å satse på forebyggende virksomhet fremfor å reparere.

Når det gjelder sur nedbør, er det oppnådd viktige fremskritt. Regjeringen har nå fått til en avtale om at utslippene fra Storbritannia skal reduseres. Jeg tror likevel at det er behov for enda strengere tiltak internasjonalt for å redusere disse utslippene, men det vil ta tid å oppnå sanksjonsmidler internasjonalt for å stoppe utslippene, for forurensning kjenner ingen landegrenser.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg trur me skal gje sentrumpartia rett i at dei er litt flinkare i miljøpolitikken enn Arbeidarpartiet har vore når dei har vore i posisjon – eg kan faktisk gje litt skryt, men ikkje for mykje, for det treng dei ikkje! Det er litt irriterande, synest eg, å lesa i Dagsavisen at ein skyldar på Stortinget, at det er Stortingets ansvar at ein ikkje har ein offensiv miljøpolitikk. Det synest eg er rimeleg frekt. Eg må be Rise presisera om dette òg inkluderer SV, at SV òg har ansvar for at fleire enn Regjeringa ikkje får gjennomslag for sin miljøpolitikk. Eg synest det er litt feigt av Regjeringa å gå ut og skylda på Stortinget.

Miljøpolitikken er ikkje noka kontantstøtte for Regjeringa. Det er ikkje ei sak ein står på for, det er ei sak ein salderer med. Det gjer ein i dette budsjettet òg – saman med Arbeidarpartiet denne gongen, førre gongen saman med Høgre og Framstegspartiet. Så her synest eg at ein bør vera litt rakrygga og seia at ein synest det er viktig å vera i posisjon og ikkje nødvendigvis å få gjennomslag for det ein meiner er viktig politisk.

La meg illustrera med to eksempel at det ikkje berre er Stortingets ansvar. Når det gjeld PCB-oppryddinga, er det eit stortingsfleirtal som kritiserer Regjeringa for passivitet. Naturvernforbundet har illustrert at dette er eit kjempeproblem. Me veit at det bl.a. kan ha store konsekvensar for folks helse, og Regjeringa har altså ikkje noka særleg satsing for å rydda opp. Det er ein handlingsplan, men her treng ein meir pengar.

Det andre eksemplet går på omstilling med omsyn til større energieffektivitet, som ein heller ikkje gjer. Så Regjeringa må ta ansvar for at den ikkje er offensiv når det gjeld miljøpolitikken, og det må Lars Rise svara for her.

Lars Rise (KrF): Jeg synes det var hyggelig å få skryt av representanten Langeland. Det er fint at sentrumpartiene og SV i mange saker har stått sammen for å søke å få en bedre miljøpolitikk fra statens side. Men

det er klart at vi har ikke flertall i alle saker, og da er det faktisk slik at det er stortingsflertallet som bestemmer. Jeg vil også minne representanten Langeland om at Regjeringen aldri har stilt kabinettsspørsmål på kontantstøtten. Men den har stilt kabinettsspørsmål på en miljøpolitisk sak, nemlig CO₂-avgiften – og det var første gang på tolv år at det var stilt et kabinettsspørsmål. Så jeg får bare minne representanten Langeland om at det faktisk var en miljøpolitisk sak man stilte kabinettsspørsmål på.

Når det gjelder PCB, er det skarp kritikk fra stortingsflertallets side – det har vi registrert – på tross av at Regjeringen har økt bevilgningen med 3 mill. kr. Men stortingsflertallet følger ikke opp med noe forslag til økte bevilgninger, og da hjelper det lite å komme med skarp kritikk. Langeland har ganske sikkert foreslått økte bevilgninger, men han representerer jo ikke stortingsflertallet.

Representanten Langeland henviser til en artikkel i Dagsavisen om at Regjeringen skylder på stortingsflertallet. Jeg må tilstå at jeg ikke har sett den artikkelen, og det er derfor vanskelig å kommentere den. Men vi får konstatere at det er et flertall i denne salen som ofte har stått imot miljøinteressene. For første gang på lenge, eller kanskje for første gang i det hele tatt, har vi en regjering som svært ofte har stått på miljøbevegelsens side, og det synes jeg at representanten Langeland burde sette pris på og enda oftere gi skryt for.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jan Tore Sanner (H): Man kan velge å betrakte budsjettinnstillingen i lys av de få millionene som skiller partiene på enkeltposter, eller man kan gå bak tallene for å se hvilke prinsipper som ligger til grunn for partienes prioriteringer.

Jeg vil trekke frem tre bærende elementer i Høyres miljøpolitikk, som også ligger til grunn for våre prioriteringer i denne budsjettinnstillingen.

For det første legger Høyre til grunn at vi må få «mest mulig miljø for hver krone». Det må prege både vår nasjonale miljøpolitikk og vår holdning til internasjonalt miljøarbeid. Nasjonalt er Høyre opptatt av å flytte penger fra miljøbyråkratiet og til aktive tiltak. Samtidig er Høyre opptatt av at pengene også nasjonalt skal settes inn der de gir størst effekt.

Innenfor den ramme som er vedtatt for Miljøverndepartementets budsjett, har Høyre foreslått å vri midler fra miljøbyråkrati til miljøinnsats. Høyre foreslår bl.a. en klar økning i bevilgningene til kalking av vassdrag. Det er et konkret tiltak som gir stor effekt. Vi frykter at Regjeringens forslag kan føre til en reell nedgang i kalkingen dersom midler på denne post også skal brukes til å bekjempe lakseparasitten Gyrodactylus salaris. Vi anbefaler derfor at det settes av en egen sum til å bekjempe denne parasitten.

Videre foreslår Høyre å bevilge 10 mill. kr til PCB-opprydding. PCB-forurensning utgjør et av de største miljøproblemer nasjonalt og lokalt. Store mengder PCB er allerede sluppet ut i naturen, og mange produkter som

fortsatt er i bruk, inneholder PCB. Det er grunn til å undres hvorfor sentrumsregjeringen er så passiv i forhold til disse problemene.

Det er ikke bare frekt, men det grenser til det patetiske når statssekretæren – fra Venstre – i Miljøverndepartementet gir Stortinget skylden for manglende offensiv miljøpolitikk. Det er grunn til å spørre hvor det er blitt av Venstres miljøprofil. Har den forsvunnet i byråkratiet, eller har partiet rett og slett glemt den igjen på partikontoret? All ære til Norges Naturvernforbund for det arbeidet de har gjort for å avdekke omfanget av PCB-forurensning. Nå er tiden inne for handling, og da etterlyser Høyre en offensiv miljøvernminister. På dette punktet er det ingen grunn til å skylde på Stortinget.

Videre anbefaler Høyre, ut fra målet om å prioritere tiltak der de har størst effekt, at en vesentlig andel av enøkmidlene over Energidepartementets budsjett går til introduksjon av naturgass. Jeg er glad for at det flertallet som har åpnet for bygging av gasskraftverk i Norge – Høyre, Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet – ber om at en større del av forskningsmidlene går til prosjekter som har som formål å bringe frem ny renseteknologi.

På samme måte som Høyre fokuserer på miljøeffektive løsninger nasjonalt, er vi opptatt av kostnadseffektiv miljøpolitikk internasjonalt. Jeg viser i den sammenheng til at Høyre over Utenriksdepartementets budsjett har foreslått å bruke 200 mill. kr ekstra til miljøtiltak og atomsikkerhetsarbeid i Nordvest-Russland. Det er et paradoks at flere av Stortingets partier slåss om å blåse opp bevilgningene til norske vindmøller og andre enøktiltak, mens det blir helt stille når Høyre foreslår å gjøre noe med den tikkende miljøbomben på den andre siden av grensen i nord. Jeg vil spørre miljøvernministeren om hun i løpet av debatten kan si noe om status for arbeidet nettopp i forhold til atomsikkerhet og miljøproblemer på Nordkalotten, og hvilke nye offensive initiativ som nå er på trappene fra Regjeringens side.

Det andre bærende elementet i Høyres miljøpolitikk er fokusering på konfliktdependente tiltak. I mange sammenhenger kan det være en konflikt mellom private interesser eller næringsinteresser, og samfunnsinteressene. Da er Høyre opptatt av å få til et bedre samarbeid mellom offentlig og privat sektor.

Jeg vil trekke frem to forhold. Det første gjelder kulturminnevern. Gjennom generasjoner har familier, lag og foreninger tatt vare på kulturarven vår. Da er det sterkt beklagelig at mange opplever staten mer som en motspiller enn som en medspiller i dette arbeidet. Dette kommer vi tilbake til når Stortinget skal behandle kulturminneloven. Men jeg vil vise til at Høyre er opptatt av at de plikter staten pålegger private, må balanseres med rettigheter. Derfor foreslår Høyre å øke støtten til kulturminnevern over Riksantikvarens budsjett. Det er vel typisk at sentrum og Arbeiderpartiet begrunner sine påplussinger til Riksantikvaren med at kulturminneloven vil «auke arbeidsbøra på fylkeskommunane som regional forvaltar». Det er med andre ord en bekymring for det byråkratiske element, og ikke en håndrekning til familier, lag og foreninger som tar vare på vår kulturarv, som ligger til

grunn for Arbeiderpartiets og sentrumspartiernes prioriteringer. Arbeiderpartiet hadde nå muligheten til virkelig å få gjort noe på kulturminnevernensiden. Man kunne gått sammen med Høyre i behandlingen av kulturminneloven, man kunne satt hardt mot hardt i behandlingen av budsjettet, men man valgte å la det være.

Det andre forholdet jeg vil nevne, er at Høyre foreslår å øke bevilgningene til sikring av friluftsområder. Jeg er meget overrasket over at sentrumsregjeringen foreslår å kutte i bevilgningen til sikring av friluftsområder. Det er særlig overraskende med tanke på det sterke søkelyset som har vært på behovet for å sikre områder i strandsonen. Sikring av friluftsområder er et effektivt virkemiddel for å sikre allmennheten adgang til naturområder, samtidig som virkemidlet er konfliktdependende. Det er sterkt beklagelig at sentrum og Arbeiderpartiet nå trapper ned et konfliktdependende tiltak, samtidig som partiene bevilger 2,8 mill. kr til advokatbistand til kommunal sikring av allemannsretten. Jeg skulle like å vite hvor mange advokattimer man får for 2,8 mill. kr! Dette er allikevel et linjeskifte som går fra samarbeidslinjen og til et konfliktøkende tiltak, hvor man ønsker at dette skal havne i rettssalen. Hvor er det blitt av borgerligheten i sentrumspartiene?

Det tredje elementet i Høyres miljøpolitikk er målet om å finne virkemidler som kan stimulere den økende miljøbevisstheten som eksisterer både blant folk og i næringslivet. Mens mange bedrifter før så på miljøpålegg som et problem og en utgift, er det nå stadig flere som ser på miljøvennlighet som et konkurransefortrinn i fremtiden. Dette tidsskillet må også få konsekvenser for virkemiddelbruken. Vi trenger mindre pisk og flere positive virkemidler.

I den sammenhengen er Høyre opptatt av å øke forskningsinnsatsen. Mens sentrumspartiene og Arbeiderpartiet kutter 15 mill. kr til energiforskningen, øker Høyre bevilgningen med 30 mill. kr. Jeg registrerer at Arbeiderpartiets Jens Stoltenberg gjemmer seg bak forliket med sentrumspartiene. Jeg føler meg sikker på at dersom jeg hadde spurt statsråd Marit Arnstad, ville hun sendt det videre til Arbeiderpartiet og sagt at det var forliket med Arbeiderpartiet som førte til kuttet. Vi står imidlertid igjen med en situasjon hvor man øker tilskuddet på enøksiden med nesten 100 mill. kr, samtidig som man kutter ganske kraftig i forskningsinnsatsen. Vi trenger å øke forskningsinnsatsen dersom vi virkelig skal få til noe på enøksiden i fremtiden.

Høyre er også opptatt av Lokal Agenda 21. Formålet med LA 21 er å fremme en bærekraftig utvikling gjennom å stimulere lokalt samarbeid og lokale prosesser hvor frivillige, næringsliv og kommunen deltar. Da burde også de statlige midlene gå til å stimulere de frivillige organisasjonene. Høyre går også i år imot å bruke statlige midler til å finansiere LA 21-koordinatorer i fylkene, administrativt knyttet til Kommunenes Sentralforbund. Det vil etter vår oppfatning øke byråkratiet og kommunalisere LA 21-arbeidet og redusere tilskuddsmulighetene til frivillige organisasjoner. I fjor var det et flertall i komiteen som advarte mot en byråkratisering av LA 21-arbei-

det. Det er ingenting som skulle tilsi at dette flertallet skulle skifte mening. Tvert imot har flere frivillige organisasjoner bekreftet flertallets bekymring gjennom de høringsrundene vi har hatt i år. Vi må bare konstatere at Arbeiderpartiet nå har skiftet mening og i år bidrar til å bygge opp miljøbyråkratiet på bekostning av arbeidet i de frivillige organisasjonene.

Jeg har i dette innlegget lagt hovedvekten på miljøpolitikken. Det skyldes flere forhold, bl.a. at Stortinget i løpet av vinteren vil komme kraftfullt tilbake til energispørsmålene, både i forbindelse med energimeldingen og ikke minst i forbindelse med petroleumsmeldingen. Jeg vil allikevel uttrykke tilfredshet med at Regjeringen denne gangen ikke har gjentatt forslagene om forverringer i rammebetingelsene for petroleumsvirksomheten, men snarere har tatt et skritt i riktig retning ved å foreslå reduksjoner i CO₂-avgiften.

Jeg registrerte at representanten Lars Rise viste til at Regjeringen hadde satt hardt mot hardt i et miljøtiltak for å få økt CO₂-avtiften. Man kan da undres på hva slags miljøtiltak det er fra Regjeringen når man selv faktisk foreslår å redusere CO₂-avgiften. Nå er jeg uenig i at den skyhøye CO₂-avgiften på sokkelen er et miljøtiltak, men jeg registrerer at representanten Rise mener at Regjeringen har redusert sine ambisjoner på det området.

Til slutt vil jeg ta opp de forslagene Høyre fremsetter i innstillingen.

Presidenten: Jan Tore Sanner har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Gunn Karin Gjøl (A): Jeg er glad for at Høyre og representanten Sanner er så opptatt av kulturminner. Men representanten Sanner framstår i denne saken som ganske nyfrelst i sin argumentasjon. Jeg synes det i denne saken er ganske betimelig å minne representanten Sanner om at det ikke er lenger enn ett år siden Høyre var med på et kutt på 8 mill. kr til kulturminnevern.

Høyre går nå til angrep på miljøbyråkratiet og mener at man kan få mer effektiv miljøpolitikk ut av å kutte 72 mill. kr i SNO, i Miljøverndepartementet, i Direktoratet for naturforvaltning og SFT. Jeg tror at vinninga går opp i spinninga, for i miljøpolitikken, mer enn på noe annet område, er det behov for penger til administrativ kontroll og overvåking. Det tror jeg også Høyre etter hvert blir nødt til å innse.

Et område hvor Høyre absolutt ikke har blitt ansett som noe spesielt progressiv i sin miljøpolitikk, er rovdyrpolitikken. Sammen med Senterpartiet og Fremskrittspartiet gikk de i 1997 imot å reetablere en norsk bestand av ulv. Men nå ser vi ganske nye takter ved at Høyres miljøbyråd i Oslo, Merete Agerbak-Jensen, i sommer gledet mange da hun forsvarte ulvens rett til å etablere seg i Oslo-området.

Mitt spørsmål til representanten Sanner er: Er nå Høyre på glid i sitt syn på ulv? Er det sånn at Høyres miljøbyråd i Oslo er i ferd med å få gjennomslag i sitt parti for sitt syn på ulv, eller er det sånn at det fremdeles er

rovdyrmotstanderne i Hedmark som bestemmer Høyres ulvepolitikk?

Jan Tore Sanner (H): Det siste spørsmålet er kanskje det mest presserende og også kanskje det mest interessante. Representanten Gjøl viser til miljøbyråden i Oslo. Jeg kunne henvist til diverse representanter fra Arbeiderpartiet som har flagget ulike oppfatninger. Jeg har registrert at også i Hedmark Arbeiderparti er det representanter som står på kanskje den andre ytterfløyen i forhold til det representanten Gjøl her har presentert.

Høyre er opptatt av at det skal være en helhetlig politikk, og at det skal være en balansert politikk. Problemet i dag er at konfliktene er økende, og jeg tror at særlig – hvis vi kan bruke den betegnelsen – rovdyrvennene vil være tjent med at man nå tar en ny debatt om rovdyrpolitikken. Vi er nødt til å dempe konflikten. Vi er nødt til å sørge for at vi har en politikk som ivaretar hensynet til bærekraftige rovdyrstammer, samtidig som vi viser respekt for dem som driver husdyrhold i Distrikts-Norge. Her er Høyre ute etter å finne løsninger, og jeg er overbevist om at vi kommer tilbake til den saken i Stortinget.

Når det gjelder det andre spørsmålet representanten reiste, nemlig vårt ønske om å vri penger fra miljøbyråkrati til aktive tiltak, er jeg overrasket over den strukturkonservatisme som eksisterer i Arbeiderpartiet på dette området. Det er klart det er mulig å spare penger. Representanten viste selv til et stort antall direktorater og ulike deler av offentlig forvaltning som har ansvaret på miljøområdet. Vi ønsker også å få en skikkelig gjennomgang for å se om dette kan gjøres på en mer effektiv måte. Så må vi sørge for at det blir et godt samarbeid mellom frivillige og private krefter og den offentlige innsatsen. Det ser man bl.a. når det gjelder SNO, hvor Høyre ønsker å redusere noe på den statlige siden og heller stimulere det private og frivillige oppsynsarbeidet.

Lars Rise (KrF): Høyre var det første partiet som tok opp spørsmålet om naturvern her i denne salen, men det er synd at Høyre ikke følger opp disse stolte tradisjonene når jeg hører på representanten Sanner her, som f.eks. sier at CO₂-avgiften ikke er noe miljøtiltak.

Det er klart at CO₂-avgiften har ført til at industrien selv har satt fortgang i tiltak for å forske på nyvinninger som kan føre til CO₂-fri teknologi. Likevel ser vi at Høyre i denne budsjettinnstillingen går inn for å gi statlig støtte til noen av de mest ressurssterke selskapene vi har, for at de skal kunne forske på CO₂-fri teknologi. Samtidig nuller Høyre ut forskning på f.eks. vindmøller. Høyre har vært imot store bevilgninger til alternativ energi i ganske mange år og bærer et nokså tungt ansvar for det som er status for Norge på dette området i dag. Har Høyre en strategi for å få vridd forbruket mer over på alternative energikilder?

Det er jo slik at vi må bygge stein på stein for å snu utviklingen og for å få flere alternative energikilder, slik at vi kan slippe å importere kullkraft. Jeg vil også spørre hvordan Høyre har tenkt å oppfylle Kyotoprotokollens

bestemmelser, når vi vet at kvotehandelsystemet ikke er på plass, det er ikke utviklet ennå, og avtalen er heller ikke ratifisert. Likevel vil Høyre bygge ut gasskraftverk basert på gammel teknologi.

Så til Lokal Agenda 21. Vi må ikke glemme at det faktisk er 4,5 millioner mennesker her i landet, og her snakker vi bare om én koordinator i hvert fylke som skal bidra til å inspirere til frivillig innsats, innsats fra private, næringsliv og samarbeid med kommuner om Lokal Agenda 21.

Jan Tore Sanner (H): Dette var en blanding av hummer og kanari. Jeg tror nesten jeg må be representanten Rise lese innstillingen, for alle disse spørsmålene klarer ikke jeg å besvare i løpet av to minutter, men jeg skal prøve og se hvor langt jeg kommer.

For det første tror jeg kanskje jeg må be representanten Rise å skille mellom naturvern og miljøvern. Til spørsmålet om CO₂-avgift er et miljøtiltak: Ja, det er jeg enig i. Jeg tror at man også kan si at CO₂-avgiften på sokkelen har bidratt til å påskynde en nødvendig prosess. Men så er spørsmålet: Nivået? Er det slik at CO₂-avgiften skal være så mye høyere på sokkelen enn for fastlandsindustrien? Det ser ikke jeg noen grunn til. Jeg registrerer at sentrumsregjeringen etter først å ha stilt ultimatum med hensyn til å få økt CO₂-avgiften, så var med på å fjerne økningen, og nå foreslår den på selvstendig grunnlag å redusere CO₂-avgiften med 20 pst. – og skryter faktisk av det. Man skryter av at man reduserer CO₂-avgiften som et viktig tiltak for å få opp igjen aktiviteten.

Det er ikke riktig som representanten Rise sier, at Høyre nuller ut forskning på vindmøller. Hvor står det? Det Høyre gjør, er at vi nuller ut driftstilskudd til vindmøller. Vi mener at det er meningsløst at man over statlige budsjetter skal subsidiere driften av vindmøller. Og hvis man er opptatt av naturvern, er ikke veien å gå å få en sammenhengende stripe med vindmøller fra Lindesnes i sør til Kirkenes i nord.

Ja – Høyre har en strategi for å få til en økt satsing på alternative energikilder. Vi fremmet i dette Stortinget bl.a. et meget vel gjennomarbeidet forslag om introduksjon av varmpumper, som også nå blir fulgt opp, og vi har virkelig stått på barrikadene for å få fortgang i det arbeidet. Vi mener videre at vi nå er nødt til å få en offensiv satsing på gass, på naturgass og også gasskraft, fordi det er mer miljøvennlig enn å importere stadig mer kullkraft fra Danmark.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Magnar Lussand (Sp): Energi- og miljøkomiteen har alltid viktige tema på sin dagsorden, flere av dei er kontroversielle. Til dømes står det strid om gasskraft og miljø, rovdyrpolitikk, vernereglar, om forvaltning av oljeresursar, energiproduksjon og forbruk. Trass i det speglar debatten om komiteen sitt budsjett lite av alt det som her rører seg, i alle fall dersom ein skal sjå det uttrykt i tal.

Sett frå ein som til vanleg har sin ståstad utanfor dette huset, har Regjeringa fått full oppslutnad om sine prioriteringar på nær sagt alle punkt. Budsjettforliket mellom sentrumspartia og Arbeidarpartiet stadfestar dette, berre få millionar vart flytta på. Forklaringa på tilstanden er sjølvstakt at partia, slik det går fram av finansinnstillinga, i utgangspunktet aksepterer finansministeren sitt syn på kva rammer som bør leggjast til grunn for statsbudsjettet.

Så kan det diskuteras om energi- og miljøkomiteen sitt budsjett, som er tilpassa den økonomiske situasjonen, også held mål i eit økologisk perspektiv. Svaret på det spørsmålet er langt frå opplagt, og kan vel aldri verte det. Løyvingar over statsbudsjettet er trass alt berre eit av fleire element i eit større samhandlingsmønster, og vi treng stadig å jakte på sikrere haldepunkt for bruken av pengar. Men det er verdt å merke seg at komiteen denne gongen har hatt tilgang til ein breiare og betre dokumentasjon enn på lenge. Eg tenkjer då på St.meld. nr. 8 for 1999-2000, om rikets miljøltilstand, som vart lagd fram i nær tilknytning til statsbudsjettet. Her finst det ein solid presentasjon av resultat som er oppnådde fram til no, og dessutan av område der innsatsen må verte forsterka i åra framover. I budsjettet for neste år er det alt teke eit visst omsyn til dette.

Det er hyggeleg å konstatere at kulturminnevernet står høgt på prioriteringslista til Regjeringa. Det er også ein svært interessant observasjon. Det er eit vitnemål om kva verdissyn som ligg til grunn for Regjeringa sin miljøvernpolitikk, eit syn Senterpartiet helsar velkomen. Det vert ofte med rette sett eit kritisk søkjelys på dei fotspora menneske let etter seg. Vi veit om skjemmaende inngrep av mange slag, vi registrerer utslepp som skader livsmangfald og skapar uheldige klimaendringar. Men det finst òg ein annan synsvinkel, for menneska har gjennom tidene skapt mangt som det er verdt å ta vare på. At slike menneskeskapte ytringar får så stor plass i miljøvernpolitikken, er svært prisverdig. Vi vert her minte om at miljøvern er meir enn naturvern, og at også mennesket har sin rettmessige plass i naturen. Regjeringa er i ferd med å køyre fram ein offensiv kulturminnepolitikk, m.a. kjem dette til uttrykk i Ot.prp. nr. 50 for 1998-1999, som snart skal drøftast i Stortinget.

Når ambisjonsnivået vert lyfta, slik Ot. prp. nr. 50 tek sikte på, er det sjølvstakt viktig at dei økonomiske konsekvensane er klare. Som mangeårig fylkespolitikar kan eg nemne døme på statlege initiativ der rekninga etter kort tid er send til andre. I denne situasjonen verkar det som om økonomispørsmålet vert teke alvorleg, ein grundig gjennomgang er varsla, og dessutan har komiteen følgt opp med meir pengar til kulturminnevern i det budsjettet som i dag er til behandling i Stortinget.

Det høyrer med i biletet at det i Olje- og energidepartementet sitt budsjett under Kap. 4860 er funne ei løysing som medfører at A/S Tyssefaldene og Statkraft medverkar til finansiering av ei opprusting av Tysso I til eit museum. Midlane skal disponeras av Vestnorsk Industri- stadmuseum i samarbeid med antikvariske styresmakter. Dermed står vi framfor eit gjennombrøt i ei sak der lokale instansar, kommunar og fylkeskommune har engasjert

seg sterkt i årevis. Dette er svært godt nytt for dei mange som har stått på, men òg for norsk kulturminnevern generelt. Fordi finansieringa no er knytt til kraftavtalar, vil det enno ei tid gå nokre år før planen vert sett i verk. Difor er det viktig å vere merksam på at det alt komande år må setjast inn tiltak mot eit forfall som er kome altfor langt.

B j a r n e H å k o n H a n s s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Olav Akselsen (A): No er førre talar vararepresentant, og har derfor ikkje hatt moglegheit til å følgja budsjettbehandlinga i detalj, så eg skal ikkje stilla han intrikate spørsmål om små postar på budsjettet.

Likevel er det slik at den førre talaren har vore fylkesordførar i Hordaland i dei siste åtte åra, eit fylke som m.a. har gått inn med pengar og ressursar i ein organisasjon som kallar seg Hordaland Olje- og Gassenter. Denne organisasjonen har vore misnøgd med den støtta dei har fått av sentrale myndigheiter når det gjeld moglegheita til å få introdusert gass og få ein større bruk av gass i Noreg. Då kan det vera interessant å spørja representanten Lussand om han er nøgd med den innsatsen som Regjeringa har gjort på dette området. Det kunne òg ha vore interessant å høyra om den tidlegare fylkesordføraren i Hordaland er glad for den innsatsen denne regjeringa har gjort for å stoppa dei planlagde gasskraftverka på Kollsnes i Øygarden.

Presidenten: Presidenten vil understreke at han nå gir ordet til stortingsrepresentant Magnar Lussand.

Magnar Lussand (Sp): Det er vel kanskje ikkje vanleg at ein her i denne salen vert stilt til ansvar for det som ein har gjort som fylkestingsrepresentant, men eg skal likevel prøve å gi eit lite bilete.

Det er slik at når ein som fylkestingsrepresentant og fylkesordførar handlar i enkelt saker, handlar ein ut frå at ein har eit fleirtal bak seg i nemnde organ. Slik har det òg vore i min livssituasjon, at eg har måtta teke omsyn til saker og arbeid for dei sjølv om eg ikkje nødvendigvis har stilt meg bak alt i detalj i den debatten som går føre seg før ein fattar vedtak.

Vi frå Hordaland har vore pådrivarar gjennom mange år for å få sett søkjelyset meir på bruken av gass som ein ressurs med tanke på verdiskaping i eige land. Det er eigentleg ikkje motstridande. Det som har vore problemet for meg spesielt, dersom eg skal seie noko om det, er forholdet til gasskraftverk, der eit fleirtal i fylkestinget har pålagt meg som fylkesordførar å arbeide for dette, sjølv om eg er imot, men slik er livet i ein slik situasjon.

Det er kanskje òg svar på det siste som representanten Akselsen tok opp i forhold til gasskraftverk og mi haldning lokalt. Eg står på Senterpartiet sitt syn i denne saka – det gjer eg her, og det gjer eg også i fylkespolitikken, men samtidig vert ein tvinga til å arbeide i ei retning som ein ikkje nødvendigvis er samd i.

Eg synest – for å vere personleg – at ein i denne salen og i Regjeringa kunne ha gjort meir for å stimulere til bruk av gass innanlands, og då tenkjer eg spesielt på transportsektoren, med utfasing av tyngre oljeprodukt for å fremje bruken av gass.

Presidenten: Flere har ikke bedt ordet til replikk.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg tar først opp SV sine forslag, så eg ikkje gløymer det.

Eg vil begynna med å snakka litt om Arbeidarpartiet si rolle i miljøpolitikken, for eg hadde ikkje høve til å ta replikk på representanten frå Arbeidarpartiet.

Når det gjeld Arbeidarpartiet, tenkjer eg slik at dei sagnar ned eit tre, og så stiller dei seg opp på stubben og seier at me må verna skogen. Det dei kvart år kjem med til Stortinget i samband med dette budsjettet, er kutt i miljøbudsjettet og kutt i energisatsinga. Det er det dei tilbyr sentrumsregjeringa, det synest eg det er viktig å ha i bakhovudet, og det er det dei gjer også denne gongen. Når det gjeld det som me vedtar i dag, er Arbeidarpartiet ei sinke i forhold til sentrumsregjeringa – dessverre.

Så er det sånn at sjølv om ein kjeftar på den eine, kan ein heller ikkje skryta for mykje av den andre. For det er ikkje tvil om at dersom me hadde hatt Senterpartiet med oss i opposisjon, hadde det vore ein helt annan tone når det gjeld miljøpolitikken. Det er ikkje det offensive Senterpartiet me høyrer når det gjeld satsing på alternativ fornybar energi. Det er ikkje det offensive Venstre me høyrer når det gjeld å gjera noko med problema knytte til PCB. Det er heller ikkje det offensive Kristeleg Folkeparti me høyrer når det gjeld å satsa på alternativ fornybar energi. Dei er i det heile ikkje dei same partia når dei sit i regjering og har kome i posisjon. Då blir politikken endra for å halda posisjonen, og då blir posisjonen viktigare enn politikken. Det er sjølvstøtt SV lei for, for Noreg var tidlegare kjent for å vera eit føregangsland når det gjaldt miljøpolitikk. Me kan ikkje seia at Noreg er det lenger. Tvert imot har me sett eksempel på det motsette, nemleg at ein er ei sinke i klimaforhandlingane, og ein er ikkje ein pådrivar når det gjeld å rydda opp i gamle miljøsynder.

Det Noreg treng, er ein mindre oljebasert økonomi. Me må altså gå frå den svarte oljekoekonomien til ein grøn kunnskapsøkonomi, der ein satsar på fornybare energikjelder, og der ein satsar skikkeleg på forskning og utvikling av alternativ fornybar energiteknologi. Det gjer denne Regjeringa delvis, men eg må seia at eg er forskrekka over at ein faktisk ikkje brukar opp dei pengane som Stortinget løyver. Der har statsråden eit skikkeleg forklaringsproblem, kvifor ein ikkje syter for at mange av dei gode prosjekta som søkjer om midlar, kjem i gang.

Det er eit faktum, og det er det mange som ikkje tar innover seg, at vår oljebaserte økonomi i løpet av den perioden me venteleg har igjen å leva, ikkje vil eksistera lenger. Den vil bli erstatta anten me vil eller ei. Somme gonger verkar det som om mine energipolitiske kollegaer ikkje tar det innover seg, spesielt ikkje dei frå Høgre, Framstegspartiet og Arbeidarpartiet.

Den tidlegare forskingssjefen i BP, sir John Cadogan, sa for nokre år sidan at dersom utviklinga held fram slik ein har sett i 1990-åra, vil framtidens energikjelde vera vatn og ikkje olje. Med det tenkte han ikkje berre på vatn, men han tenkte òg på dei nye formene for energi som er i ferd med å utvikla seg, der Noreg er ei sinke. Kor er f.eks. Statoil i denne samanhengen? Er dei på ofensiven og satsar på alternativ fornybar energi? Gir statsråden i generalforsamlinga beskjed om at Statoil skal bruka meir pengar på dette? Nei, det gjer ein ikkje, det har nemleg eg spurt om mange gonger.

Til slutt: Eg synest det er litt forunderleg at dei forslaga som SV har, og som går på satsing på kalking og på å gjera noko med Gyrodactylus salaris, ikkje får fleirtal, og spesielt etterlyser eg kvifor Arbeidarpartiet ikkje stemmer for desse.

Presidenten: Hallgeir H. Langeland har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Bror Yngve Rahm (KrF): Bare et kort spørsmål til representanten Langeland, som det på mange måter er litt vanskelig å argumentere imot, fordi han og partiet hans på dette området har en prisverdig høy profil, som vi setter pris på.

Det som er spørsmålet, når Langeland allikevel velger å kritisere sentrumsregjeringen, er om vi kan få et signal fra SV ut fra de beskrivelsene han har gitt av andre miljø-sinker i denne salen, Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre. Hvordan ser Hallgeir H. Langeland det for seg, slik Stortinget er sammensatt, at det skal være mulig å få etablert et flertall for den miljøpolitiske satsingen som han primært ønsker? Og ville Hallgeir H. Langeland sett det som ønskelig at Regjeringen stilte kabinettsspørsmål på miljøspørsmål, hvis han visste at alternativet ville være en annen regjering med en langt lavere miljøprofil enn det sentrumsregjeringen legger opp til? Altså: Hvordan tenker Langeland seg at det skal være mulig å samle flertall i denne sal, slik Stortinget pr. i dag er satt sammen?

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg takkar for høvet til å gje sentrumsregjeringa råd om korleis dei skal få gjenomslog for meir miljøpolitikk, for det treng det norske samfunnet verkeleg! Det treng det norske folket, og det treng den som er opptatt av framtida og komande generasjonar.

Min kritikk mot sentrumsregjeringa går først og fremst på at den sel seg for billig når det gjeld miljøpolitikken. Eg seier ikkje at det nødvendigvis skal stillast kabinettsspørsmål, men det forundrar meg at miljøpolitikken er noko av det ein først forhandlar vekk. Ein kjem ikkje til Stortinget og seier: Dette er viktig, dette må Arbeidarpartiet eller andre vera med på. Nei, ein seier: Me kan kutta litt på energiforsking, me kan kutta litt på satsing når det gjeld omstilling. Då blir det ikkje så viktig, dersom ein ikkje syter for å visa at ein står på, slik ein f.eks. gjorde i kontantstøttesaka, der ein verkeleg viste

ansikt og sa at den saka ville ein ha igjennom. Den saka skulle ein bli hugsa for.

Dessverre er det slik at det ikkje vil vera miljøpolitikken Regjeringa blir hugsa for. Mitt råd er derfor at ein til revidert kjem med ei skikkeleg satsing på m.a. opprydding av PCB. Det har eit fleirtal her i denne salen forlangt. Det er det eine rådet. Det andre rådet er: Kom med fleire forslag til påplussingar i miljøpolitikken og stå meir på, ver litt meir kondisjonssterke! Regjeringa skal få full støtte frå SV for ein meir offensiv miljøpolitikk.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Gunnar Kvassheim (V): Jens Stoltenberg sa i sitt innlegg, og det er rett, at det er begrensede muligheter til å omdisponere slik behandlingen av budsjettet nå er organisert. Men med den bemerkningen kunne det virke som om han hadde en uforløst trang til å bidra til en offensiv på miljøområdet. Det er i tilfelle godt nytt. Den trangen merket vi ingenting til hos Arbeiderpartiet da vi forhandlet om budsjettet tidligere i høst. Miljøet var ikke blant de områdene Arbeiderpartiet prioriterte da de ønsket å omdisponere på budsjettet. Tvert imot måtte vi ha et mindre kutt på 10 mill. kr for å få kvittert ut de ønsker Arbeiderpartiet hadde. Også på andre områder, når det gjaldt avgiftspolitikken, gikk det et skritt i gal retning som følge av Arbeiderpartiets prioriteringer. Men hvis det er slik at Stoltenberg ønsker en offensiv, ønsker et større handlingsrom for å få miljøpolitikken på banen, skal vi bidra til det ved neste korsvei, og så får vi håpe at han da får gjennomslag for sine prioriteringer i sitt parti.

SV har hatt klarsyn i den senere tid. Det har gått ut på at partilederen mener det vil være tjenlig at miljøpartiet Venstre forsvinner fra Stortinget, slik at det kan åpnes for at en får en arbeiderpartidominert regjering. Det virker paradoksalt når Langeland har sagt at denne regjeringen er klart bedre når det gjelder miljøpolitikk, enn en arbeiderpartiregjering. Men det er mulig at det også i denne saken er slik at Langeland og partilederen ikke er enige.

Budsjettet har en god miljøprofil. Det avtegner seg i Miljøverndepartementets budsjett, hvor en trapper opp innsatsen på viktige områder, f.eks. for å hindre helse- og miljøskader av kjemikaliebruk, sikre allemannsretten, gi tilgang til kystsoner osv. Det merkes også når det gjelder istandsetting og vedlikehold av kulturminner, en sak vi får anledning til å komme tilbake til i Stortinget i neste uke. Og det avtegner seg ved skattegrep som tar sikte på å stoppe og redusere miljøskadelig atferd. Men også på andre områder i budsjettet er det tatt viktige miljøgrep. De har vært omtalt i innlegg tidligere i dag, bl.a. elavgiften, som er en skatteomlegging som er motivert ut fra ønsket om å ta et skritt eller to i en retning som er mer miljøvennlig. Det samme ligger bak vårt ønske om å trappe opp satsing på krengetog og forskninginnsats på mange områder som er rettet inn mot miljøformål. I sum er det en god miljøprofil på det budsjettet som vi i dag behandler.

Jeg vil også peke på et par områder på Olje- og energidepartementets budsjett som er vesentlige. Det har vært

en debatt i dag om utnyttelsen av de midler som er avsatt til alternative energikilder og til enøk, og det er meget viktig at en her får en forbedring. Men det avgjørende er at det nå satses på en helt annen måte og i en helt annen skala enn det som var tilfellet de siste årene Arbeiderpartiet hadde ansvaret for dette. Den opptrappingen som har vært på gang i år, og som har ført til at midler er bevilget, men ikke utbetalt, vil kunne fortsette i økt skala neste år.

I dette budsjettet tas det øg grep som er rettet inn mot de problemene som vi ser i offshoreindustrien, hvor ordretørke har gitt utslag som det er viktig å ta på alvor. Den tiltakspakken som Regjeringen la opp til i sitt budsjett, har en fått tilslutning til, og den er videreutviklet på en god måte i samarbeid med Arbeiderpartiet.

Jeg har også lyst til å si, fordi det har vært et tema i debatten i dag, at når det gjelder kalking, er det uten tvil slik at innsatsen på det området er trappet opp. Bevilgingene til kalking er i dag høyere enn det noen annen regjering tidligere har hatt. Nivået ligger 20 pst. over det nivået Arbeiderpartiet hadde i det budsjettet de la fram i 1997. At det nå er etablert bred enighet om kalking på det nivået det her er tale om, er svært gledelig.

For Venstre er det også viktig at det satses på det sivile samfunnet, de frivillige organisasjonene, i budsjettet. Det avtegner seg i form av økt støtte på 10 pst. til de frivillige organisasjonene, og det avtegner seg også i innretningen på LA 21-midlene. Det er ikke slik, som representanten Sanner sa, at dette er rettet inn mot å bygge opp byråkrati og undergraver mulighetene for å utnytte et miljøengasjement i de frivillige organisasjonene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Gunn Karin Gjøl (A): Jeg må få lov til å uttrykke at det er ganske freidig, og kanskje også litt frekt, av representanten Kvassheim å skylde på Arbeiderpartiet i budsjettbehandlingen for at det er vi som har manglende miljøoffensiv, at det er vi som ikke bidrar til at Miljøverndepartementets og Venstres budsjett blir enda bedre. Arbeiderpartiet har i disse budsjettforhandlingene vært med og tatt ansvar, og nå må også representanten Kvassheim og Venstre begynne å ta ansvaret for det budsjettet de har vært med på.

Arbeiderpartiet ønsker faktisk påplussinger på ganske mange områder i Miljøverndepartementets budsjett, men vi lyktes ikke i å få gjennomslag for det. Vi forsvarer budsjettet slik det er i dag, og det synes jeg også at Venstre snart må gjøre. Jeg synes Venstre har en ganske uverdig framturen i denne saken.

Det er jo blitt ganske symptomatisk for Venstre. Hele tiden skylder de på Stortinget. Det gjorde statssekretæren fra Venstres i går, og det gjør også Gunnar Kvassheim i dag. Han kan ikke skylde på Stortinget for at Regjeringen legger fram et miljøbudsjett uten nevneverdige påplussinger, sammenliknet med det Arbeiderpartiet gjorde. Han kan heller ikke skylde på Stortinget for at Regjeringen legger seg flat for næringsinteressene i laksesaken, og han kan ikke skylde på Stortinget for at det knapt kommer fram nye saker fra Miljøverndepartementet.

(Gjul)

Jeg vil stille et spørsmål til Venstre: Når skal representanten Kvasheim og Venstre begynne å ta ansvar i Regjeringen og i miljøsaker? Fram til nå har det vært mest prat og lite handling, så når vil Venstre begynne å handle og slutte å skyldte på Stortinget?

Gunnar Kvasheim (V): Jeg prøvde å la det gå som en grønn tråd gjennom mitt innlegg at jeg var tilfreds med miljøprofilen i dette budsjettet. Jeg dokumenterte at det satses offensivt i Miljøverndepartementets budsjett, og jeg så sammenhengen mellom den miljøprofilen som tegnes her, og det som gjøres på andre budsjettkapitler. I sum er jeg fornøyd med budsjettet, og jeg tar definitivt ansvar for det, slik det foreligger.

Min bemerkning i forhold til Arbeiderpartiet var foranlediget av det som kunne virke som en uforløst trang fra Jens Stoltenbergs side til å bidra til en ytterligere miljøoffensiv. Det hilste jeg velkommen, men registrerte at den prioriteringen ikke nådde fram da Arbeiderpartiet la opp den listen de presenterte i forbindelse med forhandlingene med sentrumspartiene. Da var det helt andre områder som var viktigst.

Når det gjelder Arbeiderpartiet, vil jeg gi dem ros i forbindelse med budsjettet, bl.a. når det gjelder elavgiften. Som det er påpekt her i dag, hadde Arbeiderpartiet i fjor et annet standpunkt. Det har Stoltenberg i dag begrunnet – jeg har respekt for den begrunnelsen – men nå var han med på dette grepet som også utløste midler til alternative energikilder og enøkarbeid.

Venstre skylder definitivt ikke på Stortinget når en ikke når fram i viktige miljøspørsmål. Men samtidig som vi argumenterer for at denne regjeringen er mer på offensiven i miljøpolitikken, påpeker vi at på viktige områder i miljøpolitikken – Øvre Otta, skytefelt – ble Regjeringen stemt ned i Stortinget, bl.a. av Arbeiderpartiet. Det er det mulig representanten Gjøl beklager, i likhet med meg, men det er et faktum, og da må det være anledning til å peke på det.

Jan Johnsen (H): Det er interessant å høre at når den uforløste trangen i miljøpolitikken kommer fram på Stortingets talerstol, blir det slik som det blir mot juletider: Når krybben er tom, bites hestene. Det er tydelig det som skjer her nå. Kameratene i dette budsjettforliket er altså helt uenige om hvem som har æren for det som måtte være av miljøpolitikk.

Jeg registrerte også at Venstre skyldte på Arbeiderpartiet fra denne talerstolen, men det er mulig det var feil. Det får i tilfelle representanten Kvasheim korrigere.

Men jeg har et spørsmål til representanten Kvasheim, og det går først og fremst på avgiftspolitikken, elavgiften. Nå har Venstre fått gjennomslag for den økningen i elavgiften som de har kjempet for siden de kom inn i Stortinget, og mitt spørsmål er: Hvor høy vil Venstre at denne avgiften skal være? Altså: Hvis Venstre nå ikke får gjennomslag for at det blir mindre salg av elektrisk kraft, kan en vel forvente at Venstre på nytt kommer med ganske klare krav om økning av elavgiften. Jeg synes det

er greit at det norske folk får greie på hvor høy Venstre synes denne avgiften til slutt skal være.

Og så har jeg et spørsmål til. Det gjelder PCB-satsingen til Venstre, som er veldig slakk, faktisk helt fraværende i budsjettet. I den regionen jeg kommer fra, er et av de største miljøproblemene nettopp PCB. Vi har satt av 10 mill. kr, som et første skritt, og det er beklagelig at Regjeringen og Venstre ikke har gjort noe på dette punktet. Kan Venstre gi beskjed til Stortinget om når de ønsker å fremme forslag om dette i Regjeringen?

Gunnar Kvasheim (V): I løpet av kort tid er det blitt sagt om Venstres miljøinnsats i Regjeringen at det ikke er spor å se av den, og at den ikke får gjennomslag, og så kommer Jan Johnsen og sier at på et område hvor det gjelder å flytte milliardbeløp, har Venstre fått gjennomslag. Det er nok slik at representanten Johnsen er nærmest sannheten. Venstres miljøpolitikk er i høyeste grad synlig i Regjeringens arbeid, og den gir resultater.

Når det gjelder elavgiften, utelukker jeg ikke at den kan bli justert opp ved framtidige korsveier, men jeg vil ikke bebude det eller si noe beløp. Det som er viktig i forbindelse med skatteomleggingen som Venstre ønsker, er at det en tar inn med avgifter, deler en ut igjen, slik at dette blir en provenynøytral omlegging. Og når en i tillegg kan innrette dette slik at det stimulerer til miljøriktig atferd, så er det positivt.

Når det gjelder PCB, er det ikke rett som representanten Johnsen sier, at Regjeringen ikke har tatt dette på alvor. Det er laget en handlingsplan på dette området som er ambisøs. Det foregår nå en kartlegging av disse utslippene, det arbeides med et pilotprosjekt, og det er mange elementer i denne handlingsplanen som det ikke vil være mulig å komme inn på her. Staten må kunne bidra økonomisk når det ikke er mulig å identifisere hvem som er ansvarlig for dette utslippet. Men Venstre er også opptatt av at det grunnleggende prinsipp når det gjelder opprydding, også etter PCB, er at forurensere skal betale. En må synliggjøre kostnaden med den forurensende aktiviteten for på den måten å stimulere til omlegging av aktiviteten, samtidig som en rydder opp. På mange områder tas det også nå viktige grep for å få innsamling på områder hvor det er PCB med i bildet. Og det er en viktig del av denne offensiven – ikke bare å rydde opp, men å hindre ny forsøpling.

Hallgeir H. Langeland (SV): Lat meg først få knyta ein kommentar til den såra og vonbroten-haldninga Venstre hadde i forhold til min partileiar og hennar eventuelt manglande klársyn i miljøpolitikken. Ein skal vera temmeleg ut på viddene om ein ikkje ser forskjellen på det budsjettet som sentrumsregjeringa la fram når det gjaldt miljø og energi, og det budsjettet som ein nå har forhandla seg fram til med Arbeidarpartiet, så dette synest eg var ein insinuasjon som ein burde halde seg for god til.

Det er jo milevis mellom det som ein kan lesa i Voksenåserklæringa, og det som ein kan lesa i Venstres program i forhold til miljøpolitikken. Det kan ein sjå – om ein vil. Og det må nok òg representanten Kvasheim inn-

rømna dersom han skal vera ærleg overfor veljarane sine, at det er mange mil mellom det ein seier i teorien, og den praksis ein har i miljøpolitikken. Dette illustrerer òg dagens handsaming på fleire felt. Og det er klart at med det litle miljøbudsjettet ein har t.d. i forhold til forsvarsbudsjettet, får ein ein god illustrasjon på kva som er prioritert av denne Regjeringa.

Eg vil òg gjerne utfordra representanten Kvasheim på PCB-satsinga. Det er riktig at det er kome ein handlingsplan. Men i dag seier altså eit stortingsfleirtal at ein ønskjer ei sterkare satsing på opprydding, og å få meir fart i det, men det er berre Høgre og SV som set av pengar til det. Og det må tyda, dersom ein skal vera på offensiven, at Venstre og Regjeringa kjem med forslag som aukar den innsatsen, allereie i revidert budsjett. Vil representanten Kvasheim syta for det?

Eg vil òg spørja: Kva er grunnen til at han ikkje støttar forslaget frå SV, Framstegspartiet og Høgre når det gjeld å satsa på å gjera noko for villaksen?

Gunnar Kvasheim (V): Først til villaksen. Regjeringa har allerede kvittert ut de aller fleste forslagene som kom fra det utvalget som har arbeidet med disse spørsmålene. Det har skjedd på svært kort tid. *En* viktig problemstilling ønsker vi å arbeide mer med, men det er gitt klar beskjed om at dette vil bli prioritert, og vi vil komme tilbake med det.

Representanten Langeland lekte med idéen om tilbakesending av denne saken til Regjeringa for å få ein egen stortingsmelding. Det ville med overveiende sannsynlighet ha ført til en lengre utsettelse når det gjelder handling, enn den linjen som Regjeringa har lagt seg på. Det er altså ikke grunnlag for å si at SV her har en utålmodighet som Regjeringa ikke har.

Når det gjaldt det som jeg bemerket i forhold til SVs partileder, var det en undring over at det ble så høyt prioritert hos SV å bidra til en utvikling hvor miljøpartiet Venstre ble uten plass i parlamentet. Og den undringen ble koplet opp mot det sterke ønsket SV har om å få tilbake en arbeiderpartidominert regjering. Det må da være slik, selv i denne debatten, at det går an å ha et engasjement uten at en fremstår som vonbråten. Jeg er tvert imot grunnleggende tilfreds med budsjettet, har prøvd å gi uttrykk for det ved flere anledninger, og gjør nå et nytt forsøk.

Når det gjelder PCB, er det en økt bevilgning til opprydding i budsjettet på 3 mill. kr. En skal satse så offensivt på et område som har vært forsømt når det gjelder innsamling, for å unngå framtidig forsøpling. Men det er helt rett som representanten Langeland gjennom sitt innlegg påpekte, at det her er behov for et krafttak. Hovedjobben må gjøres av forurensere, men staten må bidra, ikke minst der hvor det er umulig å identifisere hvem som har ansvar for de utslippene som har funnet sted.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Olav Akselsen (A): Utover hausten i fjor og våren i år blei det klart at den offshorebaserte leverandørindustrien

vår gjekk tøffe tider i møte. Denne tendensen har halde fram. Leverandørindustrien slit med tomme ordbøker, permitteringar og oppseiingar. Ei oversikt frå bransjen viser at offshoreverfta frå neste år vil måtta redusera aktiviteten med opp mot 60 pst. Heilt sidan det blei klart at denne situasjonen ville oppstå, har Regjeringa lukka augo for utviklinga. Den har rett nok i haust fremja dei rammevilkårsforbetringane som eit fleirtal på Stortinget har pålagt dei å gjera.

Sjølv om alvoret ikkje har gått opp for Regjeringa enno, er situasjonen i ferd med å bli alvor for mange tusen tilsette. Permitteringar og oppseiingar er i ferd med å bli ein del av kvardagen langs kysten vår. Samstundes veit me at det enno er store olje- og gassressursar på norsk sokkel, og at denne næringa vil spela ei viktig rolle òg i framtida.

Ei rask nedbygging no og ein lang periode utan nye oppdrag vil innebera stor fare for kompetansetap og svekt konkurransevne i framtida. Tiltak for å ta vare på kompetansen slik at denne industrien er konkurransedyktig når det på nytt blir sett i gong nye prosjekt, var derfor eit av dei viktigaste krava Arbeidarpartiet sette for å inngå budsjettavtale med Regjeringa.

Eg er derfor glad for den tiltaksplanen for oppsagde og permitterte ved offshoreverfta og i leverandørindustrien som er tatt med i avtalen mellom Arbeidarpartiet og regjeringspartia. Sjølv om mange av dei tiltaka som er lista opp der, skal administrerast av andre departement, reknar eg det som sjølvstakt at olje- og energiministeren følgjer ekstra med og syter for at innhaldet i pakken blir følgt opp.

Enøkloyvingane for inneverande år er sett til null. Det må vera litt av eit vonbrot for energiministeren å sjå at ho ikkje har greidd å bruka opp dei pengane som Stortinget har løyvd til dette formålet, særleg når me veit at dette er eit satsingsområde for Regjeringa. Det set i alle fall den retorikken som tidlegare har vore brukt på dette området, i eit heilt nytt lys.

Eit område som openbert ikkje har vore eit satsingsområde for denne regjeringa, er innanlands bruk av gass. Trass i at mellompartia i samband med behandlinga av stortingsmeldinga om innanlands bruk av gass våren 1996 kritiserte dåverande arbeidarpartiregjering for passiv politikk, og fremja ei rekkje forslag for å betra den, er det lite og ingenting som har skjedd på dette området etter regjeringsskiftet, dersom ein då ikkje tar med at løyvingane er gått ned.

Gass er ei miljøvenleg energiform, og Noreg har eit stort potensial for å ta den i bruk. Arbeidarpartiet vil ha ein langt meir offensiv politikk på dette området. Holdinga til Regjeringa ser ut til å vera eit av dei største hindera for auka innanlands bruk av gass, men eg reknar med at energiministeren har merka seg at fleirtalet seier at ein må starta opptrappinga av støtte til introduksjon av naturgass allereie no.

Sjølv om endringane i forhold til Regjeringa sitt budsjett kanskje ikkje er så store, er det slik at forholdsvis små kutt eller påplussingar kan ha verknad. Eit slikt felt er kulturminnevernet, der løyvinga aukar med

7,2 mill. kr i forhold til Regjeringa sitt opplegg. Særleg med tanke på at komiteen i fjor kutta eit tilsvarande beløp på dette området, er dette ei viktig opp-prioritering – og særleg når Regjeringa i budsjettproposisjonen slår fast: «Store deler av den fredete bygningsmassen og midlalderruinene er i en kritisk forfatning. Det er et stort etterslep når det gjelder istandsetting og vedlikehold.»

Spesielt når ein ser på dette sitatet, blir det kuttet som sentrumspartia, Høgre og Framstegspartiet føretok i fjor, sett i eit underleg lys. Dess gledelegare er det at eit fleirtal i år pålegg Regjeringa å koma tilbake med ein opptrappingsplan i samband med neste års budsjett. Vonleg byr då staten på ein ny æra for kulturminnevernet.

Dei siste dagane har det vore oppslag i Aftenposten, der Riksantikvaren ymtar om at det er behov for å auka løyvingane, eller i alle fall bruka opp imot 2,5 milliardar kr på dette området. Dette er heilt andre tal enn dei tala me har fått i brevveksling med miljøvernministeren. Eg kunne tenkja meg at ministeren kommenterte den forskjellen.

For ordens skyld vil eg minna om at kulturminnevern òg dreier seg om vår flytande historie, og at fartøyvernet òg treng ei oppgradering. Der er det ei ekstraløyving på 1 mill. kr som me har fått til i år – eit første steg på vegen – men her er det òg eit etterslep som ein bør ta igjen.

Eg har tidlegare nemnt situasjonen i verftsindustrien. Med tanke på dei mange restaureringsobjekta som ligg langs kysten vår, har ein her ei moglegheit til å slå to fluger i ein smekk. Eg vil derfor be miljøvernministeren gripa tak i den merknaden som komiteen her har kome med, og eg vil òg minna om at statsråden her kan ha eit godt høve til å samarbeida med sin Venstre-kollega Sponheim, for eit fleirtal i næringskomiteen har nemleg den same merknaden. Så her har Venstre ei skikkeleg sak dei har moglegheit til å profilera seg på, nemleg å kombinera opprusting av gamle båtar med situasjonen ved verfta våre.

Den gamle kraftstasjonen i Tyssedal og området rundt den er eit unikt kulturminne. Dessverre har forfallet auka på etter at kraftturbinane blei slått av for nokre år sidan. Det er derfor svært gledeleg at ein no får ei endeleg løysing på finansieringsproblema knytt til oppgradering og vedlikehald av anlegget. Eg viser her til dei forplikingane som A/S Tyssefaldene har tatt på seg, og eg reknar med at merknadene frå komiteen om at dette ikkje må gå ut over dei løyvingane som det offentlege tidlegare har kome med, blir lagt merke til av Regjeringa.

No er me halvvegs i denne stortingsperioden, og det er på mange måtar Regjeringa sitt tredje budsjett me behandlar. Rett nok var det første påverka av den førre regjeringa. Men det er likevel slik at det må vera grunnlag for å sjå dette i ein meir historisk samanheng, og samanlikna budsjetta no så langt med dei forslaga som kom i opposisjon, og ikkje minst dei forslaga som er tatt med i regjeringserklæringa, den såkalla Voksenåserklæringa. Mens regjeringspartia då dei var i opposisjon, førte ein massiv kritikk av den energi- og miljøpolitikken som blei ført av dåverande regjering, og lova ein heilt annan kurs

berre desse partia fekk ei hand om rattet, så ser me no at ambisjonane er skrudde atskilleg ned. Det skjedde først i Voksenåserklæringa, og det har seinare skjedd omtrent dagleg. Det var før eit mål å redusera forbruket. Forbruket har aldri vore større enn det er i dag. Ein hadde som mål redusert oljeproduksjon. Oljeproduksjonen i Noreg har aldri vore større enn den er i dag. Det var eit mål å redusera energiforbruket. Energiforbruket har aldri vore større i Noreg enn det er i dag. Men eg kan heller ikkje sjå at Regjeringa på nokon av desse områda har fremja forslag som vil endra situasjonen. Rett nok er det fremja ei energimelding, men også der er ambisjonane reduserte. Det er ikkje lenger eit mål å stabilisera forbruket, no er det veksten som skal reduserast. Og det er heller ikkje eit mål å vera sjølvforsynt med fornybar energi, no er det import av kolkraft som er svaret.

Mens sentrumspartia i førre periode hadde påplussingar på energi- og miljøbudsjetta opp i fleire hundretals millionar, så ser ein at dei budsjetta dei sjølve har lagt fram, i all hovudsak er ei vidareføring av dei budsjetta som arbeidarpartiregjeringane la fram. I tillegg er det svært få saker som er fremja, spesielt på miljøområdet.

I seinare tid har det vore aukande kritikk av Regjeringa sin miljøinnsats. Eg synest denne kritikken er heilt forståeleg. Det var svært mange som hadde tru på desse partia i miljøspørsmål. Når ein no etter at dei har sete to år i regjering, ikkje ser noko til den varsla kursendringa, må det vera lov for dei som hadde tru på desse partia, å vera skuffa. Det er tydeleg at folk frå regjeringsapparatet ikkje liker denne kritikken, men i staden for å forsvara nye standpunkt, vel ein altså å skylda på alle andre. Sjølv om eg synest det er direkte puslete å skylda på opposisjonen når ein sit med regjeringsansvaret, slik som statssekretæren i Miljøverndepartementet gjorde i Dagsavisen i går, viser likevel den utsegna to ting, nemleg at folk i regjeringsapparatet meiner det i dag blir ført ein for dårleg politikk, og òg at dei administrerer ein politikk som ein eigentleg er heilt ueinig i. Med andre ord: Det er andre område enn miljøområdet som er det viktigaste for partia. Slagordet frå tidlegare om at miljøet skulle vera styrande over alle andre område, er forlate. Det må vera lov å stilla spørsmål til miljøstatsråden om ho er einig med statssekretæren sin i at Regjeringa no administrerer ein politikk som den eigentleg ikkje synest er god nok.

Statsråd Marit Arnstad: La meg først få lov å si at jeg er glad for den brede støtten Regjeringen får for sitt budsjettforslag i Stortinget her i dag. Budsjettet for år 2000 følger opp de tiltak Regjeringen har varslet i energimeldingen for en omlegging av energipolitikken. Derfor er det også foreslått en økning i elavgiften på 2,5 øre/kWh. Avgiften på fyringsolje økes tilsvarende. Det blir kombinert med en kompensasjon i form av økt minstefradrag og også økninger i bevilgningen for å fremme økt produksjon og bruk av fornybar energi. Jeg er svært tilfreds med at et flertall i Stortinget har gitt støtte til hovedtrekkene i Regjeringens politikk på dette området.

Når det gjelder satsingen på energiøkonomisering og bruk av fornybare energikilder, var Regjeringens opprin-

nelige forslag 355 mill. kr. Det er nå blitt justert ned med 15 mill. kr. Det svekker likevel ikke hovedinntrykket av at en i løpet av de to siste årene har hatt en sterkt økt satsing på dette området.

Så har jeg merket meg at atskillige i dag har vært opp-tatt av at en del av bevilgningen for 1999 foreløpig ikke er utbetalt. Det betyr ikke at disse pengene ikke er disponert; det er de. Både bevilgningen for 1999, som var 190 mill. kr, og også overførte midler fra tidligere år er fullt ut disponert i løpet av 1999. 272 mill. kr er allerede disponert pr. 1. desember 1999, og det forventes at over 100 mill. kr blir disponert før vi kommer til årsskiftet. Disse pengene er disponert i form av gitte tilsagn og bundet opp som det i forbindelse med søknadsbehandlinger.

Det med vekten på tilsagn har også litt å gjøre med tendensen til langsiktige prosjekt i denne bransjen. Det er også en tendens til at de mest gunstige prosjektene, sett fra myndighetenes side, er de mest langsiktige. For at midlene skal bidra til en oppstart av nye prosjekt, har departementet valgt å gi tilsagn på et nokså tidlig tidspunkt i prosessen for å redusere den risikoen planlegging av så langsiktige prosjekt innebærer. En forsvarlig bruk av disse midlene vil derfor forutsette at det går en del tid fra myndighetene gir tilsagn om støtte og til midlene blir betalt ut. Mange av prosjektene, det gjelder særlig på varmesiden og vindprosjekt, vil kreve konsesjonsbehandling, og de vil også ha en forholdsvis lang byggetid.

Departementet har merket seg de kommentarene som har kommet fra Stortinget på dette området i komiteinnstillingen, og vi vil vurdere om det kan gjøres mer for å sikre at prosjekt kan komme i gang raskt, og at også prosjekt som er egnet til å komme i gang raskt, blir prioritert i søknadsbehandlingen. Vi vil også gå igjennom de retningslinjene for tildeling av støtte som ligger der, og organiseringen av arbeidet, for å sikre at mest mulig av pengene faktisk blir utbetalt i det året de blir bevilget.

La meg også få lov å understreke at jeg syns det er gledelig at Stortinget slutter seg til Regjeringens forslag om en ny utjevningsordning for strømkostnader.

Jeg må få lov å bruke min knappe tid på å si en del om olje- og gasssektoren. I 1998 hadde vi et svært høyt aktivitetsnivå på investeringssiden i olje- og gasssektoren. Da lå investeringene på ca. 70 milliarder kr, mot ca. 30 milliarder kr i 1999. Investeringene de nærmeste årene forventes å falle til mellom 40 og 50 milliarder kr, og det er et investeringsnivå som vil være mer i samsvar med det investeringsnivået vi så tidligere på 1990-tallet. Sett fra Regjeringens side, er det ikke noe mål, og heller ikke realistisk, å opprettholde det investeringsnivået vi har sett de to siste årene. Utfordringen framover er å prøve å unngå altfor store skadevirkninger av det brå fallet vi har sett, og deretter prøve å bidra til et jevnere aktivitetsnivå.

Det synes nå som om oljeselskapene vil beslutte flere utbygginger i løpet av år 2000. Det innebærer at offshoreverftene og leverandørindustrien vil kunne få nye byggeoppdrag i begynnelsen av år 2001. Det er allikevel en stor utfordring for industrien å kunne komme igjennom perioden før den tid når det gjelder å gjennomføre nød-

vendige omstillinger, og samtidig beholde nøkkelkompetansen.

Regjeringen vil bidra med støtte til opplæringstiltak, og arbeidsmarkedsetaten skal sammen med industrien legge til rette for den type tiltak. I tillegg foreslås programmet for prosjektrettet teknologiutvikling, DEMO 2000, videreført neste år. Programmet har så langt gitt en omfattende respons i næringen. De 100 mill. kr som er bevilget av offentlige midler i 1999, har utløst 300 mill. kr fra industrien. Midlene er så langt fordelt på et tyvetalls prosjekt, der hele offshoreindustrien er tungt involvert.

Vi står overfor store utfordringer både i olje- og i energipolitikken. Budsjettet legger et godt grunnlag for myndighetenes mulighet til både å ta tak i utfordringene og også følge den utviklingen vi ser på disse områdene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bent Hegna (A): Det blir ofte sagt at situasjonen for kraftforsyningen i Norge er anstrengt. Forbruket av strøm øker jevnt og trutt, ny utbygging er det lite av, for ikke å si ingenting, og det er alvorlig i forhold til kraftforsyningen. Leverandørindustrien sliter tungt under mangel på oppdrag, og det er mange som allerede har gått til nedbemanning. Det er også fare for at vi skal miste kompetanse på vannkraftutbygging. Dette er noe av bakgrunnen for at Stortinget allerede har vedtatt et midlertidig avgiftsfritak for nye vannkraftprosjekter. Det betyr at alle opprustningsprosjekter som ikke trenger konsesjon etter vassdragsloven, og alle typer vannkraftprosjekter som er under konsesjonsbehandling også etter vassdragslovgivningen, skal ha midlertidig fritak for investeringsavgifter.

Dette forstår jeg det er delte tolkninger av bl.a. i departementet. Det blir tolket slik at prosjekter som behandles etter vassdragsloven, ikke skal ha fritak. Det er i så fall, etter min oppfatning, i strid med Stortingets ønske. Kan statsråden bekrefte at fritaket gjelder alle typer vannkraftprosjekter?

Statsråd Marit Arnstad: La meg først starte litt med situasjonsbeskrivelsen fra representanten Hegna.

Det er riktig at spørsmålet om den framtidige kraftbalansen blir mer utfordrende i et fritt kraftmarked – som Arbeiderpartiet var med og la opp til i løpet av 1990-tallet, og som også er stadfestet gjennom det nordiske kraftmarkedet. Et fritt kraftmarked betyr at en får en situasjon med knappere kapasitet. En kan ikke i hvert land ha en overdimensjonert kapasitet. Den blir fordelt og brukt, og det vil også påvirke effektsituasjonen. Det er en krevende situasjon som vi må forholde oss til. Hvis det fører til knapphet, vil det vanligvis i et fritt marked bety en prisøkning. Men det kan sjølsagt også ha med overføringskapasitet å gjøre, og det er et spørsmål som Regjeringen har tatt opp i energimeldingen.

Jeg er for så vidt enig i at det finnes en del utfordringer for industrien som er knyttet til vannkraft i årene framover. Det gjør det fordi vi alle vet at de store kraftut-

byggingenes tid er over. Det finnes ikke så mange store kraftutbygginger igjen å ta fatt i, og de få som finnes, er til dels svært kontroversielle. Derfor blir det mindre kraftutbygginger og opprustninger vi vil se framover.

Jeg ser at Bent Hegna mener at det departementet sier om mulige sonderinger knyttet til investeringsfritak, ikke er i tråd med Stortingets anbefalinger. Jeg vil på dette punktet velge å være lydør overfor de tolkninger flertallet i Stortinget har om et slikt vedtak.

Øyvind Vaksdal (Frp): Som jeg tidligere har vært inne på, har jeg etterlyst endringer i rammebetingelser for oljesektoren, overfor statsråden.

Vi har tidligere flere ganger fått signaler om at Regjeringen har forstått alvoret i situasjonen og vil komme tilbake til dette. Men hva har skjedd for å motvirke det brå fallet i aktiviteten, som statsråden selv sa? Dessverre lite eller ingenting. Og nå ser det ut som Regjeringen er «saved by the bells», som det heter på godt norsk, ved at man har fått en gledelig økning i oljeprisene. Men vi vet selvfølgelig ikke hvor lenge det varer.

Jeg vil derfor spørre statsråden om hun ikke ser nødvendigheten av å ha rammebetingelser for oljesektoren, som er en av våre aller viktigste næringer, som gjør at denne næringen også kan overleve med lave oljepriser. Eller er det slik at Regjeringen nå gambler med at oljeprisene skal vedvare på et høyt nivå?

Statsråd Marit Arnstad: Det er interessant at representanten Vaksdal med sin siste setning implisitt erkjenner at fallet i oljeprisene var en sterkt medvirkende årsak til de problemene vi nå har i verftsindustrien. Det kan av og til høres ut som om det er CO₂-avgiften i seg selv som er årsaken til problemet.

Jeg er enig i at en bør være opptatt av rammebetingelsene på sokkelen. Industrien sjøl definerte i løpet av foråret i år hva den mente var de viktigste rammebetingelsene. Der er det ikke skatt som kommer på topp. Utvikling av ny teknologi er der det aller viktigste, deretter kommer spørsmålet om et bedret regelverk sett fra industriens side, og så kommer skatt- og avgiftsspørsmålet. TBL har selv prioritert i den rekkefølgen.

Regjeringen valgte i revidert nasjonalbudsjett å iverksette Demo 2000, som er et teknologiutviklingsprogram som så langt har fått en meget bra respons i næringen, og som også ser ut til å utløse atskillige midler fra industrien sjøl. Vi foreslo dessuten i vår endringer i regelverket når det gjaldt både mer forutsigbarhet i konsesjonsrunder, andelene til SDØE når det gjaldt leting i Nordsjøen, og lengden på utvinningstillatelsene, som industrien sjøl oppfatter som et svært viktig punkt. Det er punkter som industrien har betraktet som viktige, men som i liten grad har fått oppmerksomhet i den politiske debatten.

Når det gjelder spørsmålet om skatter og avgifter, har Regjeringen i budsjettet valgt å redusere CO₂-avgiften en del og å innrette produksjonsavgiften på en slik måte at den faktisk kan bidra til å skape flere arbeidsplasser på de felt der det er mulig. Avgiften trappes ned mest og raskest på de feltene der det er størst sjanse for at den gir

økt aktivitet. I tillegg kommer det med verftsindustrien, som også representanten Akselsen var inne på tidligere.

Samlet sett tror jeg at disse tiltakene vil kunne klare å bringe oss rimelig godt gjennom den vårknipen industrien nå er i. Og som jeg sa i mitt innlegg, vil det allerede fra senhøstes neste år kunne være nye tiltak på gang fra industriens side.

Jan Johnsen (H): Regjeringen og energiministeren er veldig opptatt av alternative energikilder. Og det synes vi i Høyre er flott. Men hva er årsaken til at Regjeringen ikke satser skikkelig på forskning i budsjettet? Det skurrer litt for meg at det her ikke er samsvar mellom det de mener, og det de satser.

Når det gjelder alternative energikilder, hadde jeg et spørsmål til energiministeren for ikke så lenge siden i Stortinget som gikk på bl.a. hvilken måte vi skulle få fram budskapet på. Det er klart vi kan øke bevilgningene veldig mye uten å få det resultatet vi ønsker. Vi må satse på det som det er mulig å få størst respons på, og det er etter vårt skjønn varmpumper og naturgass.

Ser energiministeren det lyset som Høyre ser når det gjelder å satse offensivt på markedsføring av bl.a. varmpumper? Energiministeren er sikkert klar over at ved å erstatte ca. 10 TWh av oljefyrte anlegg med varmpumper, vil vi oppfylle Kyoto-avtalen. Her har vi altså en unik mulighet til målrettet å gå rett på det som er vår utfordring de neste årene, nemlig å oppfylle Kyoto-kravet, men da må vi jobbe på en helt annen og mye smartere måte enn det vi har sett Regjeringen har klart til nå.

Statsråd Marit Arnstad: Jeg har merket meg at Høyre er svært opptatt av forskningsbevilgningene. Og når man hørte representanten Sanners innlegg tidligere i dag, skulle man nesten tro at Regjeringen i dette budsjettforslaget har kuttet forskningsbevilgningene kraftig i forhold til tidligere år. Det er jo ikke tilfellet. Regjeringen har tvert imot økt forskningsbevilgningene hvert eneste år i forhold til det som har skjedd under tidligere regjeringer. Så er vi da kommet i en situasjon der vi gjennom budsjettforhandlingene har fått en reduksjon av forskningsbevilgningene, men fortsatt øker forskningsbevilgningene rimelig mye i forhold til fjoråret. Så situasjonsbeskrivelsen fra Høyre kan det kanskje stilles spørsmål ved.

Jeg tror forskningsbevilgningene er viktige, og jeg er innstilt på å imøtekomme merknadene fra flertallet i Stortinget når det gjelder spørsmålet om økt satsing på forskning på CO₂-frie gasskraftverk. Det vil også bli reflektert i den dialogen som departementet skal ha med Forskningsrådet om bruk av midlene for neste år.

Når det gjelder spørsmålet om varmpumper og varmeanlegg, er jeg enig med representanten Johnsen i at det er et viktig tema. Det har jeg også sagt til representanten tidligere i et spørretimesvar. Det er høyt prioritert fra myndighetenes side som en del av tilskuddsordningene. Det gjelder varmeanlegg i det hele tatt, for det er klart at når det gjelder å få mer energi basert på vanngående varme, eller dekke mer av oppvarmingsformålet fra andre

ting enn elektrisitet, så kan det gjøres på flere forskjellige måter. Varmepumper er en viktig del av varmeanleggene.

Jeg har merket meg de synspunktene representanten Johnsen har hatt på dette tidligere når det gjelder en kommersiell markedsføring av varmpumper, og tar dem med meg videre. Vi er i gang med å diskutere organiseringen av dette arbeidet.

Hallgeir H. Langeland (SV): Mitt første spørsmål er relatert til Oljedirektoratet og dei norske myndighetene sin innsats i forhold til helse, miljø og tryggleik. Frå oljearbeidarane si side etterlyser ein ei sterkare oppfølging i forhold til helse, miljø og tryggleik – ein føler ikkje at det er ressursar nok i Oljedirektoratet til å gjere ein skikkeleg jobb på dette området.

Eg vil då spørja olje- og energiministeren i forhold til helse-, miljø og tryggleik: Synest ho at dette er godt nok ivarettatt, ikkje minst på bakgrunn av den underskriftsaksjonen som nå har vore, der 5 000 oljearbeidarar krev lågare pensjonsalder med utgangspunkt i tryggleiksproblematikken?

Det andre spørsmålet knyter seg til statleg eigarskap. Gjennom budsjettforhandlingane med Arbeidarpartiet har ein blitt einige om at Statkraft skal få eit friare spelerom, at dei skal kunna investera meir. Det som er SV si bekymring i den samanhengen, er at ein vil få den same passiviteten frå generalforsamlinga, altså statsråden, som ein har når det gjeld Statoil, der ein kan gjera akkurat kva ein vil utan at dei norske myndighetene grip inn. Ein risikerer altså då at Statkraft ikkje berre skal kjøpa seg opp i atomkraftverk, men ein kan òg faktisk bli medeigar i kullkraftverk nedover i Europa om ein ikkje skal ha nokre styringssignalar frå norske myndigheter.

Spørsmålet mitt til statsråden blir: Vil statsråden i samband med den handlefridomen som Statkraft nå får, syta for at det blir retningslinjer knytte til klima og miljø?

Statsråd Marit Arnstad: Olje- og energidepartementet har også mottatt synspunkter fra en del av fagbevegelsen omkring helse-, miljø- og sikkerhets spørsmål på sokkelen. De er foreløpig oversendt kommunalministeren, som er den konstituasjonelt ansvarlige for den delen av virksomheten på sokkelen, sjøl om det ligger som en post i budsjettet under Olje- og energidepartementet.

Mitt generelle utgangspunkt er at det hovedmål som har ligget fast, og som også kommer til å ligge fast i årene framover, er at helse-, miljø- og sikkerhetsreglene skal være ivarettatt på norsk sokkel. Jeg har ikke i dag grunnlag for å mene noe annet enn at det er ivarettatt på en tilstrekkelig måte.

Når det gjelder kraftbransjen og kraftmarkedet, så skjer restruktureringen innenfor kraftbransjen svært fort også i Norge. Det er riktig at Statkraft nå gjennom de vedtak som kan bli gjort i Stortinget, kan få en finansiell styrke, som jo kan brukes på ulike måter. Én måte å bruke den på er å være en mulig offentlig eier i det framtidige, norske kraftmarkedet. Restruktureringen skjer som

sagt svært fort. Kommuner og fylker selger dessverre ut kraftverk ganske raskt – og også SV er med på den dansen, ser jeg, i Akershus – de selger ut kraftverk når det passer. Det er klart at det å ha et sterkt statlig organ som kan være en viktig offentlig eier i det norske kraftmarkedet, kan være viktig i årene framover. Dette er av de ting Regjeringen har understreket i den proposisjonen som ligger til behandling i Stortinget omkring Statkrafts industrielle utvikling, og som vi sjølsagt vil være opptatt av i tiden framover.

Bent Hegna (A): Jeg oppfatter at statsråden prøver å bortforklare en klar reduksjon i Regjeringens enøksatsing. Enøk skulle være en hovedsak for Regjeringen, og nå trekkes bortimot hele årets bevilgning. Det som skulle ha vært brukt på årets tiltak, skal altså brukes på neste års tiltak. Samlet sett må det bety en betydelig lavere satsing på enøk.

Statsråd Marit Arnstad: Slik også departementet har redegjort for i nysalderingen som er fremlagt for Stortinget, er det en begrenset del av midlene som blir utbetalt i løpet av 1999. Men det er klart at en god del av de pengene som ligger innunder dette kapitlet, er disponert og bundet opp gjennom gitte tilsagn. De gitte tilsagnene utgjør 100 pst. dekning av det totale disponible beløpet for tilskudd i 1999. Men også det man har hatt av overføringer fra tidligere i år, er fullt ut disponert når vi kommer til slutten av året, dersom vi nå får den forventede tildelingen, som vil skje i slutten av denne måneden.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Øyvind Korsberg (Frp): Kyoto-avtalen fra 1997 forutsetter at de største industrilandene skal redusere utslipp av klimagasser med 5,2 pst. fra 1990-nivået innen år 2012.

Fremskrittspartiet registrerer at det er stor usikkerhet i de ulike forskermiljøer om og eventuelt i hvilken grad menneskeskapt aktivitet påvirker det globale klimaet. Fremskrittspartiet er derfor glad for at også internasjonale konsern bruker av sine midler til å støtte klimaforskningen og på den måten tilfører klimaforskningen en større og mer objektiv bredde enn det FNs klimapanel klarer.

Også FNs klimapanel viser til at klimaet har endret seg i tidligere tider som følge av helt naturlige variasjoner. Kalde perioder har blitt fulgt av varme, og omvendt, og istider har kommet og gått helt uten menneskelig påvirkning og politiske vedtak. En rekke forskere, vitenskapsmenn og også FNs klimapanel er langt fra sikre på om de menneskeskapte utslippene er årsaken til den globale temperaturøkningen. Allikevel er det flere politikere som ønsker å få drivhusgassene til å bli verdipapir, til milliardbeløp, uten at det sannsynligvis vil ha noen som helst innvirkning på klimaet. Kyoto-avtalen er bare et miljølubi for såkalte miljøpolitikere.

Kyoto-avtalen har flere sider. Etter den nylige avholdte klimakonferansen i Bonn har spørsmålet om bygging

av atomkraftverk i u-land for alvor kommet på banen; bygging av atomkraftverk er CO₂-fritt og dermed et alternativ til kullkraft og olje. Kyoto-avtalen gir rom for støtte til utbygging av atomkraftverk i u-land. Flere tunge nasjoner, med USA, Canada og Storbritannia i spissen, ønsker denne muligheten. Hvis resultatet av Kyoto-avtalen blir at det blir bygd atomkraftverk i ustabile u-land, blir jeg svært betenkt, noe også miljøvernorganisasjonene og andre politikere burde bli.

Eventuelle atomkraftverk bør etter mitt syn bygges der det er stabile grunnforhold i land med høy teknisk kompetanse, god økonomi med hensyn til drift og vedlikehold, stabile politiske forhold internt og også stabile politiske forhold til sine naboland. Bygging av atomkraftverk i u-land er virkelig å gamble med en mulig reell global forurensing.

Dersom Kyoto-avtalen blir ratifisert av mange nok land og blir satt ut i livet, vil kvotehandel med såkalte klimagasser være et viktig element, men ikke så viktig at det kan stoppe orkaner, slik som representanten Stoltenberg tror. Det jeg her viser til, er en kronikk i Dagens Næringsliv den 13. november under overskriften «Kvotehandel kan stoppe orkaner». I kronikken viser Stoltenberg til en orkan ved navn Orissa, som herjet i India, og som medførte at flere tusen mennesker mistet livet. Det blir ganske sterkt når det først i kronikken helt klart blir antydnet at orkanen er et resultat av utslipp av klimagasser, og drivhuseffekten, men det sterkeste blir allikevel slutten på kronikken, der Stoltenberg skriver:

«Uten kvotehandel blir ikke Kyoto-avtalen gjennomført. Det vil være et alvorlig tilbakeslag for klimaet, og vi må forberede oss på flere orkaner av typen Orissa».

Å fastslå at det blir flere orkaner uten Kyoto-avtalen, som inkluderer handel med klimagasskvoter, er å skyte høyt over mål. Å spille på folks følelser og ikke på fakta er svært betenkelig.

I Dagens Næringsliv torsdag den 25. november skriver professor Øystein Noreng og forsker Per Anker-Nilssen at frekvensen og styrken på orkaner ikke er økende, selv om skadevirkningene er det. Det vises til at det i USA ikke er noen økning i registrerte antall kraftige orkaner de siste 80 år, eller for den del i oversvømmelser eller tørke. Menneskelige og økonomiske skadevirkninger av uvær tiltar fordi jordens befolkning øker, spesielt i kystområdene.

Det kan være vanskelig å spå, spesielt om fremtiden. Et eksempel jeg vil vise til, er at Norges geologiske undersøkelser i 1958 i forbindelse med havrettskonferansen i Genève kom med en uttalelse om at man kunne se bort fra muligheten for at det skulle finnes kull, olje eller svelle på kontinentalsokkelen langs den norske kyst. Vi vet alle hvordan det har gått. Ti år senere ble det første store, norske oljefunnet gjort på norsk sokkel, og 20 år senere var Norge en av de store olje- og gassprodusentene i verden. Spådommer om fremtiden, enten det gjelder olje eller klima, er vanskelig – trolig så vanskelig at avgjørelsen ikke bør overlates til eksperter alene.

Torny Pedersen (A): Denne høstens budsjettarbeid har vært noe annerledes i og med budsjettforliket mellom

Arbeiderpartiet og sentrum. Det har stilt krav til både fleksibilitet og samarbeidsvilje.

Samarbeidspartiene hadde ikke store muligheter til å endre på budsjettet etter at rammene var lagt. I utgangspunktet hadde Arbeiderpartiet ønske om en del store omplasseringer innenfor våre satsingsområder, men dette lot seg ikke gjøre med de midlene vi etter hvert hadde til rådighet.

Ettersom jeg er saksordfører for kapitlet om miljøvernforskning, vil jeg trekke fram et par punkter som tross alt er positive. Det er viktig at Regjeringen fortsatt satser på rekrutteringsstipend til kvinnelige forskere, noe Høyre og Fremskrittspartiet vil ta ut av budsjettet. Like viktig er det at vi fortsatt satser på internasjonal miljøvernforskning. Fremskrittspartiet vil ha også dette ut av budsjettet.

Arbeiderpartiet mener at Regjeringen på langt nær har fulgt opp løftene i sin miljøpolitikk. Etter oppslaget i Dagsavisen i går er jeg tilbøyelig til å støtte forskningsmiljøene som kritiserer Regjeringens miljøpolitikk og bl.a. miljøforskning. Vi vet at denne forskningen i særlig grad skal gi oss kunnskaper om klimaendringer, vern og bruk av biologisk mangfold samt helse- og miljøfarlige kjemikalier.

Mens Arbeiderpartiet hadde regjeringmakten, var bl.a. miljøvernforskning et av satsingsområdene. Faktisk økte forskning og utvikling finansiert av Miljøverndepartementet med over 50 pst. på 1990-tallet og fram til 1997. Når vi nå vet at forskningsinstituttene har problemer med å beholde meget dyktige forskere på grunn av for lite midler til forskningsoppgaver, er det beklagelig at Regjeringen heller ikke i budsjettframlegget for 2000 har funnet plass til økninger i basisbevilgningene til instituttene. Miljøvernforskning sin instituttene har en sentral rolle som kunnskapsleverandører for miljøvernforvaltningen.

På bakgrunn av de bekymringene jeg nå har nevnt i forbindelse med miljøvernforskning, var det av stor betydning for Arbeiderpartiet i samarbeid med regjeringspartiene å finne midler på neste års budsjett til i alle fall å kunne sikre et fortsatt forskningsarbeid på store rovdyr, og at Norsk institutt for naturforskning, NINA, er den institusjonen som skal videreføre dette arbeidet. Dette er viktig, da debatten om beitebruk og rovdyr har vært og er et opphetet tema i nesten hele landet. Skal vi oppfylle Bern-konvensjonens mål, og skal vi oppfylle våre politiske mål, må vi satse på flere muligheter på samme tid.

Mangel på kunnskaper skaper myter og grobunn for synsing. Når mytene blir til sannheter, skaper dette motpolarer som vil dominere enhver debatt. Her kan mer forskning være med på å gi oss noen viktige svar. Både forvaltere og ikke minst politikere trenger mer kunnskap for å gjennomføre vedtatt rovdyrpolitikk. Det er også behov for mer informasjon ut til befolkningen.

Forskning på forholdet mellom mennesker og rovdyr, med særlig vekt på ulv – bestandsutvikling og bestandsdata, forebyggende tiltak og strategier for konfliktredusering – er områder som vi alle trenger mer viten om.

Jeg mener ikke at man kan forske seg fram til riktige politiske vedtak, men grunnleggende kunnskaper vil gi

oss og forvaltningen bedre forutsetninger for å ta de riktige valgene. Denne type forskning har et langsiktig perspektiv og trenger derfor kontinuitet. Det ble da viktig for Arbeiderpartiet at mer midler ble tilført, slik at rovdryrforskningen ikke stanset opp. Nå gjenstår det å finne forståelse for at miljøvernforskning må være et satsingsområde i kommende års budsjetter.

Til slutt vil jeg henstille til statsråden fra Olje- og energidepartementet om å legge merke til komiteens flertallsmerknad om tidevannsenergi prosjektet i Hammerfest.

Jan Johnsen (H): Norge er i den heldige stilling at vi nærmest flommer over av energi. Samtidig har vi en regjering som ikke evner å omsette denne energimengden til beste for Norge. Dette er tragisk. Men jeg regner med at Stortinget i forbindelse med energimeldingen vil fortelle Regjeringen hvor skapet skal stå når det gjelder utnyttelse av den energien vi har.

Jeg vil samtidig avlegge representanten Akselsen et lite besøk, for han sa fra denne talerstolen at det var Regjeringens feil at vi bl.a. ikke hadde fått gasskraftverk i Norge. Det er ikke helt korrekt. Det var nemlig Arbeiderpartiet som fremmet forslag i denne salen 8. juni 1977 om at SFT skulle være det organet som skulle fastsette mengden av utslipp. Og Arbeiderpartiet visste meget godt den gangen at da var døren lukket. Så det er litt som å gjemme seg bak et skap når de går ut og sier at de var først til å komme fram med gasskraft, mens de i realiteten var med på å stenge døren, for å få ro i eget parti og gå til valg med en samlet flokk. Det var årsaken til det forslaget.

Men jeg har også en annen visitt til Arbeiderpartiet. De viste i forrige års budsjett, i innstillingen fra finanskomiteen, til at «avgiftsøkninger påvirker prisveksten.» Og Arbeiderpartiet mener at «utsiktene for norsk økonomi neste år tilsier at en bør være varsom med avgiftsøkninger». Og videre:

«Arbeiderpartiet går derfor inn for betydelige lettelser i avgiftsopplegget i forhold til Regjeringens forslag. Samlet innebærer Arbeiderpartiets forslag til avgiftsopplegg lettelser på om lag 2,9 mrd. kroner i forhold til Regjeringens opplegg.»

Det sa de i fjor. Det er dette året vi virkelig står overfor utfordringer i næringslivet. Det er nå oppsigelsene kommer. Det er nå det er om å gjøre å sørge for at næringslivet har noe å rutte med. De sa videre i innstillingen fra finanskomiteen:

«Budsjettvirkningen av Arbeiderpartiets avgiftsopplegg innebærer en samlet lettelse på om lag 2,9 mrd. kroner i 1999, hvorav en vesentlig del vil gjelde næringslivet. Årsvirkningen for næringslivet av å gå mot økt elavgift og innføring av grunnavgift på fyringsolje utgjør 840 mill. kr.»

840 mill. kr var det spesifikke beløp som de gav beskjed om i fjor. Neste år, når krisen i virkeligheten inntrer i norsk offshoreindustri og spesielt innenfor verftsindustrien og de bedriftene som er avhengig av den igjen, legger de på Regjeringens budsjettforslag 600 mill. kr, til

3,5 milliarder kr. Det er et hallingkast som verken jeg eller andre i opposisjonen forstår. Det må bare være Arbeiderpartiet som klarer å forklare det overfor seg selv. Jeg tror de har problemer med å forklare det for andre iallfall. Det er etter mitt skjønn en behandling av næringslivet som næringslivet burde ha sluppet fra Arbeiderpartiets side.

Jeg håper derfor det er siste gangen Arbeiderpartiet er med på denne avgiftsøkningen. Jeg er glad for at representanten Stoltenberg kunne fortelle at i realiteten burde elavgiften ha økt med tolv ganger det beløpet som den økes med nå, men han sa han ikke ville gå med på det. Det er en lettelse for Bedrifts-Norge å høre det fra Arbeiderpartiet. Jeg takker for den opplysningen og håper at vi kan se fremtiden lysere i møte når det gjelder budsjettforlikene som Arbeiderpartiet eventuelt inngår med sentrum, enn det som vi har opplevd denne gangen. Det hallingkastet som Arbeiderpartiet gjorde, var ikke godt utført.

Statsråd Guro Fjellanger: Regjeringen ser ikke miljøvernpolitikken som en byrde som det er vår beklagelige oppgave å velte over på bedrifter, husholdninger og offentlig forvaltning. Miljøvernpolitikk er å hegne om borgernes grunnlovfestede rett til et godt miljø og til kunnskap som setter dem i stand til å velge miljøriktig, og miljøvernpolitikk er sunn samfunnsøkonomi. Det gir langsiktig lønnsomhet å integrere miljøverdiene i avgiftssystemet og i det økonomiske systemet ellers i de ulike sektorene, og ikke minst å forankre dem på lokalt nivå.

Regjeringen har lagt fram et budsjett for Miljøverndepartementet med en vekst på 5,3 pst. når Statens miljøfond holdes utenfor beregningene. Hovedsatsingen er knyttet til tiltak mot helse- og miljøfarlige kjemikalier, til kulturminnevern og til rovviltforvaltning.

Miljøvernpolitikken favner også videre enn Miljøverndepartementets eget budsjett. Det er bra at vi også ser en klar vekst i bevilgningene til miljøformål hos andre departementer, og at Fiskeridepartementet og Olje- og energidepartementet legger fram sektorvise miljøhandlingsplaner, som Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet gjorde i fjor. Regjeringen legger også fram en rekke forslag som vrir skatte- og avgiftssystemet i miljøvennlig retning.

Regjeringen foreslår å øke elavgiften med 2,5 øre pr. kWh for å begrense energiforbruket, og å innføre en grunnavgift på fyringsolje på 19 øre pr. liter for å motvirke en overgang fra elektrisitet til olje. Samtidig øker vi personfradraget og minstepfradraget. Vi er glad for at stortingsflertallet støtter oss i dette viktige skiftet fra røde til grønne skatter. Regjeringen øker også innsatsen til energiøkonomisering. I Miljøverndepartementets budsjett skjer det bl.a. gjennom støtte til kommunal og fylkeskommunal klima- og energiplanlegging og til prosjekter med miljøeffektive løsninger i energisektoren.

Regjeringen trapper ytterligere opp innsatsen mot helse- og miljøfarlige kjemikalier. For det første skal vi bli kvitt de farligste kjemikaliene. Vi foreslår å styrke kjemi-

kalieforvaltningen, bl.a. for å øke innsatsen i arbeidet med innføring av bruksbegrensninger, avgifter og strenge konsesjonskrav overfor de høyest prioriterte kjemikalier. Konsesjonssystemet etter forurensningsloven er et viktig virkemiddel og har i all hovedsak fungert godt. Vi ser likevel at det på enkelte områder bør bli bedre, og jeg er derfor i ferd med, sammen med SFT, å ha en gjennomgang av hvordan dette systemet skal kunne utnyttes bedre for å gjennomføre en strengere kjemikaliepolitikk. Vi foreslår å innføre avgifter på de klororganiske løsemidlene trikloreten og tetrakloreten. Regjeringen vil redusere den generelle risikoen knyttet til bruk av kjemikalier. Sårbare grupper, som barn, skal sikres bedre beskyttelse.

Prinsippet vårt når det gjelder opprydding i gamle synder og PCB, er at det er forurenserens ansvar å dekke slike kostnader, og at staten bare skal engasjere seg økonomisk i tilfeller der forurenseren ikke lar seg identifisere. Jeg har nå fått på plass en ny strategi, som innebærer økt kraft i dette arbeidet. En viktig del vil være å få de ansvarlige, også sektormyndighetene, til å forsere innsatsen.

Regjeringen vil forsere arbeidet med å sette i stand fredede bygninger og anlegg. Regjeringen vil styrke arbeidet med å sette i stand Bryggen i Bergen og videreføre arbeidet med stavkirkene. Vi foreslår visse endringer i skattesystemet for å stimulere til økt verneinnsats fra eiere av fredede boliger og boliger i områder regulert til «spesialområde bevaring».

Regjeringen legger stor vekt på å sikre allmennhetens adgang til kyst- og strandsoner. Som ett av flere virkemidler har jeg nylig sendt ut et skriv som innskjerper dispensasjonspraksisen, og jeg er glad for å ha komiteens støtte til dette. I budsjettet for 2000 er det også foreslått en styrking av fylkesmennenes arbeid på dette felt.

I rovviltforvaltningen legger Regjeringen vekt på en differensiert virkemiddelbruk for å oppnå målet om levedyktige rovviltbestander og et aktivt jordbruk. Erstatningsposten for rovviltskader er styrket. Jeg er glad for flertallets støtte til forebyggende innsats, der bestandsregistrering er et viktig element fordi det styrker kunnskapsgrunnlaget for samfunnsdebatten og for politiske vedtak. Den seinere tids utvikling når det gjelder ulv, viser at kunnskap og informasjon blir stadig viktigere i rovviltforvaltningen.

Regjeringen vil videreutvikle arbeidet med å forankre Lokal Agenda 21 på alle forvaltningsnivå. Regjeringen vil utvikle kommunenes og fylkeskommunenes rolle i energipolitikken. Støtten til de frivillige organisasjonene i Lokal Agenda 21-arbeidet vil bli styrket, likeså driftsstøtten til miljøvernorganisasjonene.

Regjeringen foreslår økt innsats i arbeidet med by- og tettstedsutvikling og vil stimulere til samarbeid mellom kommuner og byregioner for å utvikle en felles politikk for transport, utbyggingsmønster og lokalisering av handel og andre tjenester.

Norge har påtatt seg nye forpliktelser i kampen mot sur nedbør i den nye protokollen under ECE-konvensjonen som ble undertegnet i Gøteborg i desember. Det er god grunn til å glede seg over at land i fellesskap nærmer

seg løsningen på problem med sur nedbør – ett av de første som miljøvernforkjempere fikk satt på dagsordenen.

Kirsti Kolle Grøndahl hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jens Stoltenberg (A): Før regjeringsskiftet var miljøområdet et av de områdene der sentrumpartiene generelt og Venstre spesielt skapte de største forventninger om en dramatisk endring i politikken. Den politikken som var ført fra Arbeiderpartiets side, var nærmest umoralsk og iallfall til skade for miljøet, og nå skulle sentrumpartiene legge om kursen fullstendig. De skapte forventninger som på ingen måte er innfridd. Endringene som har skjedd, er av liten eller ingen betydning. I all hovedsak videreføres den miljøpolitikken som er ført i Norge de siste årene. Det ville vært en fordel for debatten om sentrumpartiene kunne innrømme det, og innrømme at man ikke har greid å leve opp til forventningene.

Derfor var det faktisk gledelig å lese at statssekretæren i Miljøverndepartementet i Dagsavisen i går, 8. desember, innrømte at man ikke har greid å leve opp til forventningene. Spørsmålet er om statsråden er enig med statssekretæren i at man ikke har levd opp til forventningene. Det som derimot var problemet med statssekretærens uttalelser, var at han la skylden på Stortinget, og sa at det var Stortingets skyld at man ikke hadde greid å leve opp til forventningene. Problemet er at i et system med parlamentarisme er det litt vanskelig for Regjeringen i lengden å si at egentlig er det en helt annen politikk vi ønsker å føre, og langt på vei forsøke å fraskrive seg ansvaret for den politikken som føres, uten å ta konsekvensen av det.

Da er neste spørsmål: Er statsråden enig i det statssekretæren sier, nemlig at det er Stortingets skyld at man ikke får ført en miljøpolitikk som man er fornøyd med? Statssekretæren sier at mye av vår miljøpolitikk blir stoppet av stortingsflertallet, og det må jo bety at det bare er lite igjen, og dermed også lite man får flertall for. Er man fornøyd med det, eller er det slik at statssekretæren tar feil? Det ville vært en fordel om statsråden nå kunne rydde opp i dette spørsmålet – om det er slik at Regjeringen tar ansvar for den politikken den fører, eller om den ikke gjør det.

Statsråd Guro Fjellanger: Det er ingen tvil om at Regjeringen tar ansvar for den politikken Regjeringen fører. I et land med pressefrihet er det slik at det ikke er den som blir intervjuet, som velger overskriften på et intervju. Det synes jeg også vi må kunne ha med oss i denne debatten.

Jeg synes likevel det må være lov fra Regjeringens side, når man blir utsatt for massiv kritikk fra en forsker, som man ble i Dagsavisen en dag eller to før, å peke på at en del av de forholdene som kritiseres, er områder hvor Regjeringen opprinnelig ønsket å gå lenger enn det Stortinget ønsket å være med på.

Jeg synes at det er å bagatellisere de endringene som har skjedd innenfor miljøpolitikken, når man sier at det nesten ikke har skjedd noe, og at forventningene overhodet ikke er oppfylt. Det er ikke noen tvil om at man bl.a. innenfor området grønne skatter og i skattesystemet, fra røde til grønne skatter, har skjedd en rekke ting under denne regjeringen som er viktige. Det siste bidraget, som vi gledelig nok har fått støtte fra Arbeiderpartiet til, er å øke elavgiften. Samtidig har vi også tidligere fått tilslutning til å innføre sluttbehandlingsavgift på avfall, som ikke minst er viktig i forhold til utslipp av den klimafarlige gassen metan. Vi har også kommet atskillig lenger når det gjelder å avgiftsbelegge enkelte helse- og miljøfarlige kjemikalier.

Jeg tror også det er grunnlag for å si at det er en annen offensiv i forhold til rovviltpolitikken under denne regjeringen. Det er ingen tvil om at satsingen både på forebyggende tiltak, utprøving av forebyggende tiltak i praksis og ikke minst satsingen på bestandsregistrering, er en annen og mer offensiv satsing. Det er også foretatt en rekke tiltak for å dempe konfliktene mellom samfunn som har de store rovdyrene, og sentrale myndigheter.

Det er samtidig ikke noen tvil om at en mindretallsregjering i en del sammenhenger må finne kompromisser med Stortinget. Det som imidlertid er nytt under denne regjeringen, er at Regjeringen i en rekke saker på miljøområdet ville vært villig til å gå lenger enn det Stortinget er.

Øyvind Korsberg (Frp): Jeg merket meg i statsrådens innlegg at statsråden ikke fikk tid til å si noe om klimapolitikken. I forrige uke ble det gjort kjent at Nansen Senter for Miljø og Fjernmåling i Bergen kan dokumentere at isen i Arktis blir tynnere og mindre i omfang. Det som er slått fast, er at den arktiske flerårsisen smelter, og at arealet de siste 20 årene har gått ned med 14 pst. Ifølge forskere ved senteret er det klare indikasjoner på at global oppvarming begynner å vise seg i Arktis. Resultatet som senteret har kommet frem til, bygger på observasjoner over en kort periode. Men på tross av dette mener altså forskerne at isen i Arktis kan smelte helt ned i løpet av en 100-årsperiode dersom trenden fortsetter.

Prognoser ut fra trendforlengelser er populære. Bare for å ta ett eksempel: Hvis antall fiskere går ned med samme fart som det har gjort siden 1945, vil det i året 2010 være null fiskere igjen. Samtidig vil eksporten av norske fiskeprodukter ha nådd en sum av 36 milliarder kr. Da begynner vi med andre ord å nærme oss den kjente spådommen fra Kjell Aukrust på 1960-tallet en gang, da han fant ut at hvis veksten i norsk privatbilisme fortsatte, ville det i 1999 være 17 000 førerløse biler på veien. (Munterhet i salen)

Støtter statsråden denne Kjell Aukrust-fremstillingen fra Nansen-senteret, og i tilfelle: Vil statsråden iverksette nye ensidige nasjonale tiltak for ytterligere å redusere utslipp av klimagasser, som igjen vil ramme norsk industri?

Statsråd Guro Fjellanger: Det er ikke helt riktig at jeg ikke rakk å nevne klimapolitikk i mitt innlegg, jeg

var så vidt inne på det under det som går på satsing på energi- og klimaplaner på kommunalt nivå, som vil være et viktig bidrag til å nå de forpliktelsene Norge har påtatt seg, og som vi har all god grunn til å tro og håpe vil bli strengere i årene foran oss. I tillegg har Regjeringen satt spesielt på tiltak i forhold til våtorganisk avfall i dette budsjettet, fordi vi vet at utslipp av metan er et betydelig bidrag til de norske klimagassutslippene.

Nå tilhører ikke jeg dem som bruker Kjell Aukrusts navn som et skjellsord – snarere tvert imot. Men jeg tror nok at de forskningsresultatene vi nå har fått på bordet, først og fremst understreker viktigheten av at vi i klimapolitikken og klimadebatten tar føre var-prinsippet på alvor. Det er dessverre slik at vi ser at problemer knyttet til endring av klimaet, kommer, og det er dessverre overveiende sannsynlig at menneskeskapte utslipp er en del av årsaken til det. Det er de utslippene vi har muligheten til å gjøre noe med. Derfor er det viktig at vi både av hensyn til land i andre deler av verden som kanskje vil bli enda hardere rammet av eventuelle klimaendringer enn det Norge vil bli, og ikke minst av hensyn til de utfordringene vi vil stå overfor hvis vi velger ikke å gjøre noe med dette, tar disse problemene på alvor.

Det er heller ikke slik at dette er noe som Norge står alene om. Det er ikke slik at Norge er en isolert øy, det eneste landet hvor man setter inn tiltak mot klimaendringer. Med en framforhandlet Kyotoprotokoll og med en sterk politisk vilje til å slutføre forhandlingene i løpet av det kommende året og ratifisere protokollen vil bedrifter i alle de rike landene bli stilt overfor klare krav om at de må få ned utslippene.

Jan Tore Sanner (H): Før ble Venstre møtt med stor respekt for sin offensive miljøpolitikk. Nå møter Venstres miljøvernminister kritikk for manglende initiativ og handlingslammelse både fra miljøorganisasjonene og fra Arbeiderpartiet og Høyre i Stortinget.

Statsråden sier at det må være lov til å si at det er Stortinget som har stoppet initiativ når det faktisk er tilfelle. Men dersom statsråden fortsetter å skylde på Stortinget, er vi nødt til å få på bordet hva denne kritikken mot stortingsflertallet faktisk dreier seg om. Jeg kan ikke klare å identifisere de store, omfattende og banebrytende miljøreformene som skulle være fremsatt av sentrumsregjeringen, som skulle godtgjøre den knallharde kritikken sentrum rettet mot Arbeiderpartiet før valget, og det som skulle være en offensiv miljøpolitikk under en ny ledelse. Tvert imot har det fra stortingsflertallet vært reist spørsmål på en rekke områder hvor Regjeringen ikke viser initiativ.

La meg bare trekke frem PCB-problematikken, hvor stortingsflertallet for to år siden refset Regjeringen for manglende initiativ. Også i denne budsjettinnstillingen får Regjeringen klar beskjed fra Stortinget om at nå forventer man handling. Høyre og SV foreslår 10 mill. kr for å starte PCB-oppryddingen, Regjeringen gjør svært lite. Og hva med miljøutfordringene i Nordvest-Russland? Hvilke offensive initiativ kommer fra sentrums-

regjeringens side for å få fortgang i atomsikringssamarbeidet og gå løs på de enorme miljøproblemene som ligger i det området? Vi ser også kutt på energiforskningen. Hvis man virkelig ønsker å satse på enøk og nye fornybare energikilder, er det ikke riktig vei å gå å kutte på energiforskningen, slik man har blitt med på i forhold til det som faktisk var Regjeringens forslag.

Hvis man fortsatt skal skyldes på Stortinget, må man legge dokumentasjon på bordet.

Statsråd Guro Fjellanger: Jeg har tillatt meg å peke på at det på en rekke områder fra Regjeringens side har vært et ønske om å gå lenger enn det man har fått flertall for i Stortinget. At representanten Jan Tore Sanner velger å tolke det som at jeg skylder på Stortinget, får stå for hans egen regning. Konkrete eksempler er utbygging av Øvre Otta, det er Regionfelt Østlandet, og det er ikke minst prinsippet om at alle klimagassutslipp skal møte en kostnad f.eks. gjennom en gjennomgående CO₂-avgift.

Så etterlyses det initiativ fra Regjeringen når det gjelder opprydding i PCB. Jeg må si at deler av kritikken som reises, er jeg overrasket over, i første rekke fordi det virker som om en del av kritikken tar avstand fra prinsippet om at forurensere skal betale. En del av kritikken baserer seg utelukkende på mål, hvor mye penger som går til PCB-oppnydding over offentlige budsjetter. Og jeg må si at jeg blir ganske skremt med tanke på at det ser ut til – i hvert fall en del mener det – at all oppnydding skal foregå på statens regning. Bare for oppnydding av PCB i marine sedimenter tyder foreløpige overslag på at det kan dreie seg om et sted mellom 5 og 15 milliarder kr. For meg er det viktig at prinsippet om at forurensere skal være med og betale og bidra til oppnydding der det er mulig å identifisere en forurensere, må ligge til grunn også her.

Vi vet at denne type oppnydding er komplisert og dyr, og derfor har vi satt fart i forberedelsene til å rydde opp i de områdene som er verst forurenset. Men vi har erfaringer, bl.a. fra oppnydding utenfor Haakonsværn i Bergen, som viser at selv den ti millioner påplussingen som var foreslått fra Høyre og SV, er en brøkdel av den summen som går til å rydde opp i ett enkelt tilfelle. Derfor håper og tror jeg at det er enighet om at prinsippet om at forurensere skal betale, ligger til grunn, og at vi både må rydde opp og hindre nye utslipp, slik Regjeringen har lagt opp til.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg vil gjerne trøysta miljøvernministeren litt i forhold til den kritikken som kjem frå Høyre og Arbeidarpartiet når det gjeld dei budsjettframlegga dei har medverka til sjølve, som har betydde reduksjonar på miljø og energi, berre så det er sagt.

Så vil eg forflytta meg ut i verda. Nå hadde ein WTO-forhandlingar i Seattle som braut saman. Etter mitt syn var det rimeleg positivt. Det eg er opptatt av, er Noreg si rolle når det gjeld internasjonale forhandlingar som går på miljø. Mitt inntrykk er både i forhold til miljøvernministeren si eiga rolle i klimapolitikken, og den norske regjeringa si posisjonering i forhold til WTO, at miljø ikkje

står særleg høgt. Det ser ein òg når det gjeld bruken av petroleumsfondet, nemleg at ein investerer dei fleste pengane utan å ha verken etiske eller miljøpolitiske retningslinjer. Så mi første utfordring til miljøvernministeren er knytt til Noreg som miljønasjon i forhold til internasjonal politikk og i forhold til det å vera ein spekulant.

Den andre problemstillinga er knytt til PCB-problematikken, som har vore mykje framme i dag, og det er positivt. For som sikkert òg miljøvernministeren kjenner til, har Naturvernforbundet gjort ein veldig god jobb med å avdekke problemstillingar knytte til dette, og faktisk gjort ein jobb som Regjeringa vel i sterkare grad burde gjort sjølv. Forureinaren skal sjølv betala – ingen tvil om det. Men det prinsippet må då ikkje hindra Regjeringa i å få fart på oppnyddinga, det er bekymringa til bl.a. Høyre og SV i denne saka. Og sidan dei 10 mill. kr blei kommenterte, vil eg nemna at SV hadde 157 mill. kr til dette i det opphavlege budsjettet vårt.

Kva kan vi forventa oss nå fram til revidert nasjonalbudsjett i forhold til dette?

Statsråd Guro Fjellanger: La meg først få lov å si at jeg er litt overrasket over framstillingen av Norges rolle i forbindelse med WTO-forhandlingene, først og fremst fordi miljøhensyn faktisk var en viktig del av mandatet og det den norske delegasjonen jobbet for. La meg nevne noen få eksempler. For det første pågår det nå en ganske sterk internasjonal maktkamp som går på at man ikke skal slutføre forhandlingene om handel med genmodifiserte organismer og varer som inneholder det, gjennom Biodiversitetskonvensjonen, men at dette faktisk skal flyttes inn i WTO-forhandlingene. Det er ikke noen tvil om at det ville være veldig uheldig, med et miljøutgangspunkt. Dette har Norge en meget klar holdning til, og har også spilt en klar rolle i forhold til å unngå det. Fra norsk side har vi også lagt vekt på viktigheten av at miljøanalyser skal ligge til grunn i hele WTO-arbeidet, og vi har ikke minst stått hardt på prinsippet om at WTO ikke skal være overordnet internasjonale miljøavtaler.

Jeg er nok litt, kanskje ikke overrasket, men jeg setter et spørsmålsteget ved den holdningen som går på at det er bra at man ikke kom fram til en løsning, for det er dessverre slik at de som taper mest på at det ikke finnes internasjonale kjøreregler for handel, ikke er de rike, men de fattigste landene.

Når det så gjelder PCB, vil jeg ikke forskuttere forslag som kommer i revidert nasjonalbudsjett. Jeg vil også si at jeg er glad for den oppmerksomheten som Naturvernforbundet gjennom sine tokt de siste par somrene har bidratt til i lokalsamfunn. Men jeg må likevel få lov å antyde at hoveddelen av de opplysningene de har lagt på bordet, er opplysninger de har hentet fra SFTs egen gjennomgang av hvor det finnes denne type forurensninger. Det er nettopp den delen av arbeidet vi nå prioriterer. Vi prøver å få på bordet en oversikt over hvor de mest forurensete stedene er, og få på plass en god plan for oppnydding der.

Jens Stoltenberg (A): Statsråden lot være å svare på min første replikk ved å vise til at det var pressefrihet her

i landet, slik at hun ikke kunne forholde seg til overskriften på intervjuet med statssekretæren, der overskriften er: «Skylder på Stortinget».

Nå er problemet det at det absolutt er dekning for den overskriften i det statssekretæren sier i intervjuet, derfor er jeg dessverre nødt til å gjenta mitt spørsmål: Er hun enig eller uenig med sin statssekretær? For han bruker mye plass på å forklare at Regjeringen taper mye av sin miljøpolitikk i Stortinget. Det er det som er problemet. Og på direkte spørsmål fra journalisten som spør: «Så det er først og fremst stortingsflertallets skyld at regjeringen ikke klarer å leve opp til forventningene?», svarer statssekretæren: «Ja.» Da er det en veldig god overskrift å skrive «Skylder på Stortinget». Da er altså spørsmålet: Er statsråden enig med statssekretæren, eller er statsråden uenig med statssekretæren? Det må vi få et svar på.

Det andre er disse sakene man viser til, der man har tapt. Der kan man diskutere om miljøet faktisk har tapt. Den utbyggingen av Øvre Otta som nå er vedtatt, er nøyaktig det utbyggingsforslaget som Vern Øvre Otta foreslo. Man utnytter et magasin på 40 meter, og vannet kommer til å renne mer naturlig nå, etter utbygging enn før utbygging, fordi magasinene i demningen ble brukt til å holde vannet tilbake før. Nå skal det renne jevnt hele året. Så det blir mer naturlig med utbygging enn uten utbygging, når en først har en demning.

Og når det gjelder skytefelt, er det jo ikke slik at Regjeringen har sagt nei til skytefelt. Regjeringen sa ja til å gå videre med nullalternativet, dvs. skytefelt på Hjerkin. Derfor stemte regjeringspartiene mot vårt forslag om utvidet nasjonalpark på Hjerkin. Men det er ikke det jeg nå spør om, jeg spør egentlig om statsråden er enig med statssekretæren sin – det er det avgjørende.

Statsråd Guro Fjellanger: Jeg er ikke enig i en framstilling som går på at vi skulle ha tapt de fleste sakene vi har foreslått i Stortinget. Men det er ikke noen tvil om at i motsetning til under forrige regjering, er det en del saker hvor Regjeringen er villig til å gå lenger i miljøvennlig retning enn det stortingsflertallet er, og det må det være lov å peke på. Jeg tror det kreves veldig stor grad av kreativitet for å stille spørsmålsteget ved om miljøet faktisk har tapt på den beslutningen som er fattet i de sakene, at det skulle gå fram, men la det ligge. Mitt hovedpoeng er at det må være lov for en statsråd og for en regjering som blir kritisert av forskere på konkrete områder hvor man faktisk har hatt et annet standpunkt enn det stortingsflertallet hadde, å gjøre oppmerksom på det.

Så er det blitt stilt en del spørsmål underveis i debatten som jeg ikke har rukket å svare på. La meg bare veldig kort benytte anledningen til også å kvittere ut litt av det Jan Tore Sanner spurte om når det gjaldt atomopp-rydding i Russland.

Det er ingen tvil om at ikke minst den økonomiske situasjonen i Russland har gjort en del av dette arbeidet vanskeligere enn vi hadde håpet det skulle være. Det som ligger innenfor budsjettet i dag, er spesielt viktig i forhold til konsekvensvurderinger av eventuelle ulykkes-

scenarier ved atomanlegget i Majak, og ikke minst i forhold til opprettelse av en internasjonal database for radioaktivitet i de nordlige havområdene.

For ikke så veldig lenge siden tok jeg over som leder for Barentssamarbeidet når det gjelder miljø. En av de sakene jeg håper at jeg skal kunne få brukt denne lederperioden til, er å ha nær kontakt med bl.a. EU-landene for å skape en internasjonal forståelse for at det trengs et spleiselag for å få ryddet opp i de store miljøproblemene i Nordvest-Russland, også når det gjelder atomopp-rydding.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Bent Hegna (A): Det har tidligere i debatten blitt sagt at dette er den siste energidebatten i dette århundret, i hvert fall her i Stortinget. Jeg vet ikke om det var diskusjoner om kraftpolitikk i Stortinget ved forrige århundreskifte, men jeg er sikker på at mulighetene som lå i å utnytte norske fossefall, var et omdiskutert og interessant tema. Slik sett var det store endringer også i datidens kraftmarked.

Ved dette århundreskiftet er kraftmarkedet i Europa, og også i Norge, igjen i sterk endring. Landene på kontinentet liberaliserer. Resultatet er at priser faller kraftig, og selskaper slår seg sammen og blir større. Det samme ser vi også her i landet.

Vi har i dag mange små og mellomstore kraftprodusenter. Overalt foregår det diskusjoner om sammenslåing av kraftselskaper. Det er stadig hardere konkurranse om kundene. Virkemidlet er lavest mulig pris til kundene.

En annen utvikling er at strøm mer og mer blir betraktet som en vare i et marked, på linje med alle andre varer. Tidligere ble strøm betraktet mer som en infrastruktur, et konkurransefortrinn for bl.a. norsk industri. Den tiden er forbi. Nå er strøm en vare vi skal tjene mest mulig penger på.

Som jeg sa, norske kraftselskaper er i hovedsak små. Selv Statkraft, som er det desidert største kraftselskapet i Norge, er lite. I europeisk, ja selv i nordisk sammenheng er Statkraft ikke et spesielt stort selskap.

I dette liberaliserte markedet er det kamp om kundene, og det er kamp om størrelse. Skal vi i Norge sikre oss i alle fall ett stort selskap, er det viktig at vi har en politikk for å utvikle Statkraft. I den sammenheng er det betryggende at flertallet i komiteen vil konvertere hele Statkrafts ansvarlige lån til egenkapital.

Regjeringen viser i statsbudsjettet til nødvendigheten av å styrke Statkraft for å møte konkurranse fra omverdenen. Ja, det sies sågar i budsjettet:

«Regjeringen mener på denne bakgrunn det er behov for å gi Statkraft økt finansiell handlefrihet.»

Det merkelige – for ikke å si oppsiktsvekkende – er at Regjeringen samtidig tar ut utbytte fra selskapet på rundt 70 pst. Dette henger ikke sammen med vurderingen av behovet for å styrke Statkraft. En slik behandling av et industriselskap viser mangel på ideer om å utvikle og styrke selskapet. Jeg vil derfor til slutt understreke viktigheten av å utarbeide en langsiktig og stabil utbyttepolitikk for Statkraft som for alle andre statseide selskaper.

Bror Yngve Rahm (KrF): Vi behandler i dag budsjettet for Olje- og energidepartementet og Miljøverndepartementet. Begge budsjettinnstillingene, inklusive de endringer som følger av forliket med Arbeiderpartiet og senere omprioriteringer under komiteens arbeid, viser etter min oppfatning energi- og miljøpolitisk ansvar og vil je til nye og viktige grep på begge disse sektorer.

Regjeringen fremmet overfor Stortinget i sitt budsjett-opplegg forslag til en rekke tiltak for å sikre en energipolitikk som tar sikte på å redusere veksten i energiforbruket, øke satsingen på alternativ energi og bedre utnyttingen av tilgjengelig energi.

I forslaget til statsbudsjett fremmet Regjeringen på ny en beskjeden økning av elavgiften som ett av flere grep for å møte et stadig voksende energiforbruk. Det er derfor gledelig at også Arbeiderpartiet sluttet seg til dette gjennom budsjettforliket med regjeringspartiene, og dermed sikrer et flertall for Regjeringens opplegg omkring elavgiften.

Sist forslag om en økning av elavgiften ble fremmet, avviste stortingsflertallet dette, bl.a. begrunnet med at det var å oppfatte som en fiskal ekstraskatt, og at det sosialt ville slå uheldig ut. Regjeringen har tatt konsekvensene av innvendingene fra stortingsflertallet og har lagt fram forslag for å motvirke nettopp eventuelle negative konsekvenser, ut fra en fordelingspolitisk synsvinkel. Når begge disse hensyn nå er ivaretatt, slik bl.a. Høyre sist påpekte at de måtte, overrasker det derfor noe at Høyre også denne gang kategorisk avviser å være med på en beskjeden økning av elavgiften.

Situasjonen innenfor verfts- og leverandørindustrien er bekymringsfull. Jeg er derfor glad for at Regjeringen samler flertall for betydelige tiltak for å dempe denne situasjonen, og at det gjennom forliket med Arbeiderpartiet legges til rette for en betydelig økning av antall tiltaksplasser innenfor disse næringene, tilsvarende ca. 3 500 plasser. Dette vil være av stor betydning for dem som rammes av de problemene som ordretørke og lavere investeringsnivå på sokkelen medfører.

Regjeringen legger i sitt budsjettforslag opp til bedre rammevilkår for aktørene på norsk sokkel for å stimulere til økt aktivitet og nyinvesteringer. Forslagene, som samler flertall sammen med Arbeiderpartiet, innebærer bl.a. en reduksjon av CO₂-avgiften og en gradvis utfasing av produksjonsavgiften for enkelte felt. Det er med tilfredshet jeg registrerer at også Høyre ser positivt på forslagene, gjennom sine anmerkninger om at tiltakene er viktige skritt i riktig retning.

Budsjettet viderefører tilskuddet til teknologifondet med 100 mill. kr, hvorav 30 mill. kr gis i form av tilsagnsfullmakter. Forskning og utvikling av ny teknologi er ett av mange viktige bidrag for å sikre økt aktivitet på norsk sokkel, og et effektivt virkemiddel i møte med den vanskelige situasjonen innen verfts- og leverandørindustrien, som er preget av usikkerhet i forhold til bl.a. tap av arbeidsplasser.

Det er viktig å bevare kompetanse og arbeidsplasser innenfor offshorenæringen. Et viktig bidrag i den anledningen vil være å styrke eksporten av norsk olje- og gass-

teknologi, og ved det støtte norske bedrifter i deres arbeid internasjonalt. Det er derfor positivt at flertallet, med unntak av Fremskrittspartiet, samler seg om å øke støtten til INTSOK, som er en sentral aktør i denne sammenheng.

Til slutt vil jeg fremheve Regjeringens forslag til utjevning av overføringstariffene på nettet ved avsetning av 10 mill. kr. Dette vil bidra positivt i forhold til distrikter med uforholdsmessig høye overføringstariffer, med økte kostnader for forbrukerne som resultat. Det er imidlertid behov for å øke disse tiltakene ytterligere. Jeg er derfor tilfreds med Regjeringens signaler om at dette vil bli videreført og forsterket.

Jeg vil bare få påpeke den sårhet som enkelte i denne forsamling gir uttrykk for når man blir minnet om at man faktisk har sagt nei til en rekke gode og betydningsfulle miljøinitiativ fra Regjeringen. Sett på bakgrunn av sakenes karakter, har jeg faktisk forståelse for at man kjenner en slik sårhet.

Med dette vil jeg anbefale flertallets forslag til budsjett for år 2000 gjeldende olje- og energidepartementet. Jeg registrerer med tilfredshet at Regjeringen har fått tilnærmet full tilslutning til sitt budsjettopplegg.

Gunn Karin Gjøl (A): Vi er over halvveis i denne stortingsperioden, og vi er i den tredje siste uka i dette tiåret. 1990-tallet startet med et sterkt miljøengasjement og stor fokusering på våre miljøproblemer – med Brundtland-kommisjonen, Rio-konferansen og stor optimisme. Men mot slutten av dette tiåret stilnet debatten hen, og vi unge 1990-tallsmiljøvernere sitter frustrert og desillusjonert tilbake.

De politiske partienes grønnfarge har bleknet, og sentrumspartiene, som mange av oss satte vår lit til i miljøpolitikken, har foretatt det største hamskiftet av samtlige. Gjennom hele 1990-tallet har sentrumspartiene uttrykt sterk misnøye over Arbeiderpartiets miljøetsatsing, og de skapte store forventninger til sin egen innsats. De lovt ved stortingsvalget i 1997 et grønt alternativ til arbeiderpartiregjeringen, hvor de sa nei til fortsatt forbruksvekst, ja til en sterkere satsing på klimatiltak, og de lovt masse nye penger til miljøtiltak.

Men sentrumspartiene i regjeringskontorene i snart to og et halvt år har vært en lang skuffelse. Deres motstand mot miljøfiendtlig forbruksvekst er snudd til en løssluppen forbruksfest og en historisk vekst i elektrisitetsforbruket.

I den siste rapporten fra Framtiden i våre hender blir Norge rangert på jumboplass i en undersøkelse av ti industrilands miljøinnsats, sammen med USA. Rapporten slakter Bondevik-regjeringens miljøpolitikk. Den slår fast at den norske flytrafikken øker kraftig, søppelvolumet stiger, og klimagassene går i motsatt retning av våre miljøforpliktelser.

Sentrumsregjeringens våpendragere i Stortinget, med Gunnar Kvassheim i spissen, prøver i debatten i dag desperat å overbevise oss om at det har blitt en offensiv miljøpolitikk etter regjeringsskiftet. Men faktum er dessverre at det snart er kun den politiske ledelsen i Miljø-

verndepartementet og en håndfull sentrumpolitikere i Stortinget som har godt nok mikroskop til å se denne offensiven. Ingen andre ser denne miljøoffensiven. Rapporten fra Framtiden i våre hender ser ikke denne miljøoffensiven. Miljøforskere på NTNU ser ifølge Dagsavisen ikke denne miljøoffensiven. Natur og Ungdom brukte sitt landsmøte i januar i år til å æreskjenne Regjeringen for manglende miljøoffensiv, og Bellonas Frederic Hauge karakteriserer Regjeringens rapport om rikets miljøtilstand som en komplett skandale. Hauge går så langt som til å stille følgende spørsmål i Dagbladet 30. oktober: «Hva skal vi med en feig og miljøfiendtlig miljøvernminister?»

Jeg registrerer at miljøvernministeren i en pressemelding fra Venstres pressekontor 11. november irrettesetter miljøbevegelsen for deres kritikk. Jeg vil si det er ganske påfallende når en miljøvernminister mener at miljøbevegelsen bare har én strategi, og det er å spre «edder og galle». Det er ekstra påfallende siden hun og hennes regjeringsskamerater fant det helt legitimt å støtte miljøbevegelsen i enhver kritikk mot tidligere arbeiderparti-regjeringer.

Men det kanskje mest freidige forsøket på å bortforklare Regjeringens manglende miljøoffensiv kom, som nevnt utallige ganger her i dag, i Dagsavisen i går. Statssekretæren i Miljøverndepartementet skylder på Stortinget. Jeg har lyst til å stille følgende spørsmål: Er det Stortingets skyld at Regjeringen ikke foreslår én krone mer til miljøtiltak enn det arbeiderpartiregjeringene gjorde? Er det Stortingets skyld at Regjeringen legger seg langflat for næringsinteressene i laksesaken? Og er det Stortingets skyld at Regjeringen krangler internt om forvaltningen av ulv? Det eneste jeg kan se er Stortingets skyld, er at Regjeringen nå må legge fram nye tiltak på avfalls- og friluftslivområdet.

At det ikke har skjedd noen radikale og store strukturelle endringer i miljøpolitikken med sentrumsregjeringen, er riktig. Men for å yte Regjeringen den fulle rettferdighet, skal de også ha honnør for det de har gjort bra. De har stått standhaftig imot gasskraftverk, de har kjempet hardt mot skytefelt, og de har tatt de første skritt i omleggingen av vår energipolitikk. Jeg mener at noe av det viktigste som har skjedd i budsjettbehandlingen i år, er økningen av elavgiften og tilretteleggingen for å gjøre alternative energikilder mer konkurransedyktige på pris. Dette har skjedd i samarbeid med Arbeiderpartiet. Det er en omlegging til beste for miljøet, som aldri ville ha skjedd i et samarbeid med høyresiden.

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

Statsråd Marit Arnstad: Jeg vil gjerne få lov å kommentere noe av det som er tatt opp under debatten.

Representanten Stoltenberg nevnte behovet for et nordisk system med miljøprising av energikilder. Det er et synspunkt jeg uten videre er enig i. Det kan sjølsagt gjøres på flere måter, men målet må være å prise de forurensende energikildene på en riktigst mulig måte.

Det har også i dag vært gjort et poeng av kraftimport, og jeg har vært inne på at et åpent og fritt kraftmarked gjør marginene knappere. Men la meg for ordens skyld få lov å nevne at vi i 1999 ikke blir netto kraftimportør, men derimot netto krafteksportør på ca. 1,7 TWh – altså ikke en netto importør av kullkraft, slik Arbeiderpartiets talere har prøvd å gjøre et poeng av i dag.

I tillegg – som kanskje også en kommentar til representanten Gjøl – kan jeg jo si at i år, for første gang på flere år, vil det faktiske forbruket av elektrisitet gå ned.

La meg også få lov å kommentere det som ble sagt her om aktivitetsnivået når det gjaldt oljeproduksjon. Det er klart at de beslutningene som bestemmer oljeproduksjonen de neste to årene, som jo er toppen på oljeproduksjonen, ikke ble tatt i går. De ble heller ikke tatt i fjor høst, men de ble tatt flere år tilbake. Det er ikke noe forsøk på å prøve å skyld på noen, det er bare et ubestridelig faktum.

La meg i den forbindelse si når det gjelder det som representanten Stoltenberg sa i en replikkveksling med miljøvernministeren, at det ville ha vært en fordel om Arbeiderpartiet, i dette tilfellet, kunne ha innrømmet at den toppen av oljeproduksjonen som vi kommer til å se de neste to årene, ikke ble lagt av denne regjeringen, men den ble lagt under Arbeiderpartiets regjeringssperiode.

La meg også få lov å si et par ting om gass. Regjeringen ser positivt på økt bruk av gass innenlands, særlig gjelder det til formål i transportsektoren og i industri. Vi har hatt en dialog når det gjelder Hordaland Olje- og Gassenter. Jeg synes at de viser et godt og aktivt engasjement på dette området, og de har også til behandling søknader om offentlig støtte til flere prosjekter som angår industri og transport. Flere av de søknadene er interessante. Men det er søknader som sjølsagt må gå gjennom en vanlig søknadsbehandling i NVE, og som må basere seg på de samme kriterier som for øvrige offentlige tilskudd, bl.a. at det er en stor del egenfinansiering, og at det er god kvalitet på søknadene.

La meg også til slutt nevne Statkraft. Jeg er enig med representanten Hegna i at vi bør styrke Statkrafts finansielle muligheter. Derfor synes jeg det er positivt at det nå er mulig å få konvertert hele det lånet Statkraft har. Regjeringen har også gått inn for å utvide låne- og garanti-rammene for Statkraft med 10 milliarder kr. I den forbindelse har vi tatt et ekstraordinært utbytte, som er høyt, og jeg ser, i likhet med representanten Hegna, behovet for en mer langsiktig utbyttepolitikk for Statkraft. Det tar vi sikte på å fastsette i løpet av neste år. Men jeg blir en smule overrasket over den kritikken som lå innbakt i representanten Hognas utsagn om utbytte, ettersom han i dag kommer til å stemme for akkurat det samme utbyttet.

Statsråd Guro Fjellanger: La meg bare kort kommentere noen av de innleggene som har vært i debatten.

Jeg er enig med representanten Gunn Karin Gjøl i at 1990-tallet startet med stor optimisme på miljøområdet, men jeg både håper og tror at det ikke er grunn til å være like skuffet som det representanten gav uttrykk for at hun

var over tilstanden på slutten av 1990-tallet. Det er bl.a. gjort undersøkelser i norske aviser som viser at miljøproblemene og miljøspørsmål antakeligvis har større medieoppmærksomhet i dag enn de har hatt på veldig lenge.

I tillegg er mitt inntrykk at selv om kanskje miljøinteressen har snudd noe, er det helt klart en økende interesse for spørsmål som bl.a. ligger i skjæringsfeltet mellom helse og miljø. Folk er i økende grad opptatt av helse- og miljøfarlige kjemikalier, tilgangen på ren mat, og det er ikke noen tvil om – tror jeg – at spesielt forbrukersiden er i ferd med å bli langt mer obs på miljø og miljøkriterier ved valg av produkter enn det vi opplevde for ti år siden. Så jeg håper og tror at bildet ikke er fullt så mørkt som det representanten gav uttrykk for.

Jeg skal ikke gå i polemikk når det gjelder slakt eller ikke, men la meg bare veldig kort opplyse om at den rapporten som Framtiden i våre hender la fram, ikke hadde et eneste tall som var nyere enn fra 1997. Så i den grad det er en slakt av Regjeringens miljøpolitikk, må det eventuelt være av en regjering som var før denne.

Jeg registrerer også at det er kritikk fra miljøbevegelsen. Og det skulle bare mangle – det er jobben deres. Jeg håper og tror at vi aldri får en regjering som unngår kritisk søkelys fra miljøorganisasjonene. Men det jeg har etterlyst, er at de i tillegg har et bevisst forhold til at en del forslag fra Regjeringen også trenger aktiv lobbyisme i Stortinget for ikke å bli svekket i Stortingets behandling.

Uansett hva man måtte håpe og tro, har jeg ikke registrert en eneste miljøbevegelse som har kritisert oss så hardt at de samtidig har ytret ønske om å få Arbeiderpartiet, eller for den saks skyld Høyre, tilbake i regjeringsposisjon.

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

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Det skal da voteses i sak nr. 1.

Votering i sak nr. 1

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

- forslagene nr. 1 og 4, fra Jan Tore Sanner på vegne av Høyre
- forslagene nr. 2, 5 og 9, fra Hallgeir H. Langeland på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 3, 7 og 8, fra Øyvind Vaksdal på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

- forslag nr. 6, fra Øyvind Vaksdal på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti
- Hvis noen ønsker å gi stemmeforklaring, bør de gjøre det nå.

Jens Stoltenberg (A): Jeg har en stemmeforklaring til forslag nr. 6 under Miljøverndepartementet. Dette er et forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti som Arbeiderpartiet i utgangspunktet ikke hadde sluttet seg til fordi vi mente at det var dekket av en flertallsmerknaad, men for å unngå enhver misforståelse anbefaler jeg Arbeiderpartiets medlemmer å stemme for dette forslaget.

Hallgeir H. Langeland (SV): Det er positivt at forslag nr. 6 nå ser ut til å få fleirtal.

Det gjeld så forslag nr. 9, som eg ber om blir oversendt Regjeringa.

Gunnar Kvasheim (V): Jeg vil anbefale representantene for sentrumspartiene å stemme for forslag nr. 6, med den begrunnelse som Stoltenberg brukte da han anbefalte sin gruppe å gjøre det samme.

Presidenten: Da har alle som ønsket å gi stemmeforklaring, gjort det.

Presidenten vil nå starte med mindretallsforslagene, først de rammeuavhengige forslagene under rammeområde 12, og deretter forslagene under de respektive rammeområder, og til slutt voteses det over innstillingen.

Det voteses først over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at Statkraft SF kan omgjøres til aksjeselskap og åpnes for privat kapital.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 68 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.53.16)

Presidenten: Det skal nå voteses over rammeområde 12.

Presidenten vil først ta opp forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti, deretter forslag nr. 1, fra Høyre, og til slutt voteses det over innstillingen.

Forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1800		Olje- og energidepartementet (jf. kap. 4800)		
	1	Driftsutgifter	95 425 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	19 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Internasjonalisering av petroleums- virksomheten	5 000 000	
1810		Oljedirektoratet (jf. kap. 4810)		
	1	Driftsutgifter	224 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	54 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	70	Tilskudd til PETRAD, <i>kan overføres</i>	4 000 000	
1820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 4820 og 4829)		
	1	Driftsutgifter	188 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	38 000 000	
	30	Forbygningsarbeider og oppryddingstil- tak, <i>kan overføres</i>	42 000 000	
	70	Tilskudd til lokale el-forsyningsanlegg, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
	72	Tilskudd til investeringer i ledningsnett, <i>kan overføres</i>	35 000 000	
	73	Tilskudd til utjevning av overførings tariffer, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
1825		Omlegging av energibruk og energiproduksjon		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	58 000 000	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	475 000 000	
	73	Produksjonsstøtte til vindkraft	2 000 000	
1830		Energiforskning (jf. kap. 4829)		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	14 500 000	
	50	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	339 500 000	
	70	Internasjonale samarbeids- og utviklings- tiltak, <i>kan overføres</i>	7 400 000	
1891		Oljeforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	21 130 000	
	30	Sikring og oppgradering av drivstoff- anlegg, <i>kan overføres</i>	1 140 000	
1892		Kraftforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	560 000	
	70	Tilskudd til sikringstiltak, <i>kan overføres</i>	2 600 000	
2440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvir- ksomheten (jf. kap. 5440)		
	22	Fjerningsutgifter	20 000 000	
	30	Investeringer	19 300 000 000	
	50	Overføring til Statens petroleums- forsikringsfond	600 000 000	
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling		
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petro- leumsvirksomheten, <i>kan overføres</i> ..	70 000 000	
2442		Disponering av innretninger på kontinentalsokkelen		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	110 000 000	
		Totale utgifter		21 753 255 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
4810		Oljedirektoratet (jf. kap. 1810)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	2 100 000	
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	14 000 000	
	3	Refusjon av tilsynsutgifter	54 000 000	
	4	Salg av undersøkelsesmateriale	16 000 000	
	5	Salg av publikasjoner	4 000 000	
	6	Ymse inntekter	1 750 000	
	8	Inntekter barnehage	3 100 000	
4820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 1820)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	12 000 000	
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	33 000 000	
4829		Konsesjonsavgiftsfondet (jf. kap. 1820 og 1830)		
	50	Overføring fra fondet	113 500 000	
4860		Statsforetak under Olje- og energidepartementet		
	80	Inntekter fra oppgjørsordningen for utenlandshandelen med kraft	90 000 000	
5440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten (jf. kap. 2440)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	88 600 000 000	
		2 Driftsutgifter	-18 400 000 000	
		3 Lete- og feltutviklingsutgifter	-1 994 000 000	
		4 Avskrivninger	-15 500 000 000	
		5 Renter	-8 300 000 000	44 406 000 000
	30	Avskrivninger		15 500 000 000
	80	Renter		8 300 000 000
5608		Renter av lån til statsforetak under Olje- og energidepartementet		
	80	Renter, Statnett SF	128 000 000	
	81	Renter, Statkraft SF	191 000 000	
		Totale inntekter		68 868 450 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover gitt bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål	(i 1000 kr)
1800		Olje- og energidepartementet	
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres	2 500
1825		Omlagging av energibruk og energiproduksjon	
	72	Tilskudd, kan overføres	100 000
1830		Energiforskning	
	50	Norges forskningsråd, kan overføres	20 000
1892		Kraftforsyningsberedskap	
	70	tilskudd til sikringstiltak, kan overføres	2 500
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling	
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petroleumsvirksomheten, kan overføres	30 000

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen under:

1. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 1 Driftsutgifter, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 5 Salg av publikasjoner og post 6 Ymse inntekter.
2. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.
3. Kap. 1820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.

IV

Godkjenning av prosjekter på norsk kontinentalsokkel

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne prosjekter på norsk kontinentalsokkel under følgende forutsetninger:

1. Prosjektet må ikke ha prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.
2. Øvre grense for de samlede investeringer pr. prosjekt utgjør 5 mrd. kroner.
3. Hvert enkelt prosjekt må vise akseptabel samfunnsøkonomisk lønnsomhet og være rimelig robust mot endringer i prisutviklingen for olje og naturgass.
4. Det må være bevilgningsmessig dekning for investeringene under kap. 2440 Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten.

V

Godkjenning av vederlagsfri overføring av eiendomsrett

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan godkjenne vederlagsfri overføring

av eiendomsrett fra en rettighetshavergruppe hvor SDØE er en av rettighetshaverne, til en annen rettighetshavergruppe. Det forutsettes at SDØE er sikret tilstrekkelig bruksrett. Denne fullmakt vil gjelde for de prosjekter hvor Kongen har fått fullmakt til å godkjenne plan for utbygging/anlegg og drift, samt ved mindre endringer for prosjekter hvor plan for utbygging/anlegg og drift allerede er godkjent. Fullmakten gis under forutsetning av at overføring av eiendomsrett ikke har prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.

VI

Godkjenning av salg av SDØE-andeler

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne kjøp og salg av SDØE-andeler i utvinningstillatelser der det antas at samlede utvinnbare ressurser i forekomstene er mindre enn 10 mill. tonn oljeekvivalenter.

VII

Gjenbruk av innretninger

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet kan fatte vedtak om fjerning og gjenbruk av innretninger eller deler av innretninger uten at saken på forhånd er lagt fram for Stortinget. Samtykket forutsetter at gjenbruk framstår som den beste disponeringsløsningen, og muligheten for gjenbruk står i fare for å gå tapt dersom saken først må legges fram for Stortinget.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Høyre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1800		Olje- og energidepartementet (jf. kap. 4800)		
	1	Driftsutgifter	95 425 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	19 000 000	
	70	Internasjonalisering av petroleums- virksomheten	10 000 000	
1810		Oljedirektoratet (jf. kap. 4810)		—
	1	Driftsutgifter	222 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	52 500 000	
	45	Større utstyrskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	5 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 4820 og 4829)		
	1	Driftsutgifter	188 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	38 000 000	
	30	Forbygningsarbeider og oppryddings- tiltak, <i>kan overføres</i>	42 000 000	
	70	Tilskudd til lokale el-forsyningsanlegg, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
1825		Omlagging av energibruk og energiproduksjon		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	58 000 000	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	244 000 000	
1830		Energiforskning (jf. kap. 4829)		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	14 500 000	
	50	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	219 500 000	
	70	Internasjonale samarbeids- og utviklings- tiltak, <i>kan overføres</i>	7 400 000	
1891		Oljeforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	21 130 000	
	30	Sikring og oppgradering av drivstoff- anlegg, <i>kan overføres</i>	1 140 000	
1892		Kraftforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	560 000	
	70	Tilskudd til sikringstiltak, <i>kan overføres</i>	2 600 000	
2440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvir- ksomheten (jf. kap. 5440)		
	22	Fjerningsutgifter	20 000 000	
	30	Investeringer	19 700 000 000	
	50	Overføring til Statens petroleums- forsikringsfond	600 000 000	
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling		
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petroleumsvirksomheten, <i>kan overføres</i>	75 000 000	
2442		Disponering av innretninger på kontinentalsokkelen		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	110 000 000	
		Totale utgifter		21 747 255 000
I n n t e k t e r				
4810		Oljedirektoratet (jf. kap. 1810)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	2 100 000	
	2	Oppdrags- og samarbeids- virksomhet	14 000 000	
	3	Refusjon av tilsynsutgifter	54 000 000	
	4	Salg av undersøkelsesmateriale	16 000 000	
	5	Salg av publikasjoner	4 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	6	Ymse inntekter	1 750 000	
	8	Inntekter barnehage	3 100 000	
4820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 1820)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	12 000 000	
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	33 000 000	
4829		Konsesjonsavgiftsfondet (jf. kap. 1820 og 1830)		
	50	Overføring fra fondet	113 500 000	
4860		Statsforetak under Olje- og energi-departementet		
	80	Inntekter fra oppgjørsordningen for utenlandshandelen med kraft	90 000 000	
5440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten (jf. kap. 2440)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	88 600 000 000	
	2	Driftsutgifter	-18 400 000 000	
	3	Lete- og feltutviklingsutgifter	-2 000 000 000	
	4	Avskrivninger	-15 500 000 000	
	5	Renter	-8 300 000 000	44 400 000 000
	30	Avskrivninger	15 500 000 000	
	80	Renter	8 300 000 000	
5608		Renter av lån til statsforetak under Olje- og energidepartementet		
	80	Renter, Statnett SF	128 000 000	
	81	Renter, Statkraft SF	191 000 000	
		Totale inntekter		<u>68 862 450 000</u>

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover gitt bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål	(i 1000 kr)
1800		Olje- og energidepartementet	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	2 500
1825		Omlegging av energibruk og energiproduksjon	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	100 000
1830		Energiforskning	
	50	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	20 000
1892		Kraftforsyningsberedskap	
	70	Tilskudd til sikringstiltak, <i>kan overføres</i>	2 500
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling	
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petroleumsvirksomheten, <i>kan overføres</i>	25 000

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen under:

1. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 1 Driftsutgifter, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 5 Salg av publikasjoner og post 6 Ymse inntekter.

2. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.
3. Kap. 1820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.

IV

Godkjenning av prosjekter på norsk kontinentalsokkel

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne prosjekter på norsk kontinentalsokkel under følgende forutsetninger:

1. Prosjektet må ikke ha prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.
2. Øvre grense for de samlede investeringer pr. prosjekt utgjør 5 mrd. kroner.
3. Hvert enkelt prosjekt må vise akseptabel samfunnsøkonomisk lønnsomhet og være rimelig robust mot endringer i prisutviklingen for olje og naturgass.
4. Det må være bevilgningsmessig dekning for investeringene under kap. 2440 Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten.

V

Godkjenning av vederlagsfri overføring av eiendomsrett

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan godkjenne vederlagsfri overføring av eiendomsrett fra en rettighetshavergruppe hvor SDØE er en av rettighetshaverne, til en annen rettighetshavergruppe. Det forutsettes at SDØE er sikret tilstrekkelig bruksrett. Denne fullmakt vil gjelde for de prosjekter hvor Kongen har fått fullmakt til å godkjenne plan for utbygging/anlegg og drift, samt ved mindre endringer for prosjekter hvor plan for utbygging/anlegg og drift allerede er god-

kjent. Fullmakten gis under forutsetning av at overføring av eiendomsrett ikke har prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.

VI

Godkjenning av salg av SDØE-andeler

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne kjøp og salg av SDØE-andeler i utvinningstillatelser der det antas at samlede utvinnbare ressurser i forekomstene er mindre enn 10 mill. tonn oljeekvivalenter.

VII

Gjenbruk av innretninger

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet kan fatte vedtak om fjerning og gjenbruk av innretninger eller deler av innretninger uten at saken på forhånd er lagt fram for Stortinget. Samtykket forutsetter at gjenbruk framstår som den beste disponeringsløsningen, og muligheten for gjenbruk står i fare for å gå tapt dersom saken først må legges fram for Stortinget.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 80 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.54.02)

Komiteen hadde innstillet:

A. Rammeområde 12

I.

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1800		Olje- og energidepartementet (jf. kap. 4800)		
	1	Driftsutgifter	95 425 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	19 000 000	
	70	Internasjonalisering av petroleumsvirksomheten	10 000 000	
1810		Oljedirektoratet (jf. kap. 4810)		
	1	Driftsutgifter	224 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	52 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
1820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 4820 og 4829)		
	1	Driftsutgifter	188 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	38 000 000	
	30	Forbygningsarbeider og oppryddings-tiltak, <i>kan overføres</i>	42 000 000	
	70	Tilskudd til lokale el-forsyningsanlegg, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
	73	Tilskudd til utjevning av overføringstariffer, <i>kan overføres</i>	10 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1825		Omlagging av energibruk og energiproduksjon		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	58 000 000	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	280 000 000	
	73	Produksjonsstøtte til vindkraft	2 000 000	
1830		Energiforskning (jf. kap. 4829)		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	12 500 000	
	50	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	176 500 000	
	70	Internasjonale samarbeids- og utviklings- tiltak, <i>kan overføres</i>	7 400 000	
1891		Oljeforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	21 130 000	
	30	Sikring og oppgradering av drivstoff- anlegg, <i>kan overføres</i>	1 140 000	
1892		Kraftforsyningsberedskap		
	1	Driftsutgifter	560 000	
	70	Tilskudd til sikringstiltak, <i>kan overføres</i>	2 600 000	
2440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirk- somheten (jf. kap. 5440)		
	22	Fjerningsutgifter	20 000 000	
	30	Investeringer	19 700 000 000	
	50	Overføring til Statens petroleumsvir- forsikringsfond	600 000 000	
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling		
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petro- leumsvirksomheten, <i>kan overføres</i>	70 000 000	
2442		Disponering av innretninger på kontinentalsokkelen		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	110 000 000	
		Totale utgifter		21 747 255 000
I n n t e k t e r				
4810		Oljedirektoratet (jf. kap. 1810)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	2 100 000	
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	14 000 000	
	3	Refusjon av tilsynsutgifter	54 000 000	
	4	Salg av undersøkelsesmateriale	16 000 000	
	5	Salg av publikasjoner	4 000 000	
	6	Ymse inntekter	1 750 000	
	8	Inntekter barnehage	3 100 000	
4820		Norges vassdrags- og energidirektorat (jf. kap. 1820)		
	1	Gebyr- og avgiftsinntekter	12 000 000	
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	33 000 000	
4829		Konsesjonsavgiftsfondet (jf. kap. 1820 og 1830)		
	50	Overføring fra fondet	113 500 000	
4860		Statsforetak under Olje- og energidepartementet		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	80	Inntekter fra oppgjørsordningen for utenlandshandelen med kraft	90 000 000	
5440		Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten (jf. kap. 2440)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	88 600 000 000	
		2 Driftsutgifter	-18 400 000 000	
		3 Lete- og feltutviklingsutgifter	-2 000 000 000	
		4 Avskrivninger	-15 500 000 000	
		5 Renter	-8 300 000 000	44 400 000 000
	30	Avskrivninger	15 500 000 000	
	80	Renter	8 300 000 000	
5608		Renter av lån til statsforetak under Olje- og energidepartementet		
	80	Renter, Statnett SF	128 000 000	
	81	Renter, Statkraft SF	191 000 000	
		Totale inntekter		<u>68 862 450 000</u>

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover gitt bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål	(i 1000 kr)
1800		Olje- og energidepartementet	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	2 500
1825		Omlegging av energibruk og energiproduksjon	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	100 000
1830		Energiforskning	
	50	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	33 000
1892		Kraftforsyningsberedskap	
	70	Tilskudd til sikringstiltak, <i>kan overføres</i>	2 500
2441		Petroleumsrettet teknologiutvikling	
	50	Prosjektrettet teknologiutvikling i petroleumsvirksomheten, <i>kan overføres</i>	30 000

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen under:

1. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 1 Driftsutgifter, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 5 Salg av publikasjoner og post 06 Ymse inntekter.
2. Kap. 1810 Oljedirektoratet post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4810 Oljedirektoratet post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.
3. Kap. 1820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 21 Spesielle driftsutgifter mot tilsvarende merinntekt under kap. 4820 Norges vassdrags- og energidirektorat post 2 Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet.

IV

Godkjenning av prosjekter på norsk kontinentalsokkel

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne prosjekter på norsk kontinentalsokkel under følgende forutsetninger:

1. Prosjektet må ikke ha prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.
2. Øvre grense for de samlede investeringer pr. prosjekt utgjør 5 mrd. kroner.
3. Hvert enkelt prosjekt må vise akseptabel samfunnsøkonomisk lønnsomhet og være rimelig robust mot endringer i prisutviklingen for olje og naturgass.
4. Det må være bevilgningsmessig dekning for investeringene under kap. 2440 Statens direkte økonomiske engasjement i petroleumsvirksomheten.

V

Godkjenning av vederlagsfri overføring av eiendomsrett

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet i 2000 kan godkjenne vederlagsfri overføring av eiendomsrett fra en rettighetshavergruppe hvor SDØE er en av rettighetshaverne, til en annen rettighetshavergruppe. Det forutsettes at SDØE er sikret tilstrekkelig bruksrett. Denne fullmakt vil gjelde for de prosjekter hvor Kongen har fått fullmakt til å godkjenne plan for utbygging/anlegg og drift, samt ved mindre endringer for prosjekter hvor plan for utbygging/anlegg og drift allerede er godkjent. Fullmakten gis under forutsetning av at overføring av eiendomsrett ikke har prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning.

VI

Godkjenning av salg av SDØE-andeler

Stortinget samtykker i at Kongen i 2000 kan godkjenne kjøp og salg av SDØE-andeler i utvinningstillatelser der det antas at samlede utvinnbare ressurser i forekomstene er mindre enn 10 mill. tonn oljeekvivalenter.

VII

Gjenbruk av innretninger

Stortinget samtykker i at Olje- og energidepartementet kan fatte vedtak om fjerning og gjenbruk av innretninger eller deler av innretninger uten at saken på forhånd er lagt fram for Stortinget. Samtykket forutsetter at gjenbruk framstår som den beste disponeringsløsningen, og muligheten for gjenbruk står i fare for å gå tapt dersom saken først må legges fram for Stortinget.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det skal så votes over rammeområde 13, og de rammeuavhengige mindretallsforslagene tas først.

Vi tar for oss forslag nr. 9, fra Sosialistisk Venstreparti, som er omgjort til et oversendelsesforslag. Forslaget lyder i endret form:

«Det henstilles til Regjeringen å utvikle et forsøksprosjekt med forebyggende og forskningsbasert arbeid

i rovdyrutsatte områder, basert blant annet på erfaringene fra tilsvarende problemområder i andre land.»

Presidenten foreslår at forslaget oversendes Regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Forslagene nr. 7 og 8, fra Fremskrittspartiet og Høyre, tas opp til votering.

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å avvikle ordningen med LA-21-koordinatører knyttet til Kommunenes Sentralforbund som er etablert i 13 fylker. Midlene stilles til disposisjon for de frivillige organisasjonene i tråd med intensjonene i LA-21.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen skille ut den forretningsmessige virksomheten til Statens Kartverk som eget selskap. Det nye selskapet omdannes til aksjeselskap og selges.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 69 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.55.37)

Presidenten: Forslag nr. 6, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avsette midler til flerårige tiltakspakker for bekjempelse av Gyrodactylus salaris.»

Forslaget har nå også fått tilslutning fra Arbeiderpartiet og sentrumspartiene.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti bifaltes enstemmig.

Presidenten: Det votes så over mindretallsforslagene under rammeområde 13, først over forslag nr. 5, fra Sosialistisk Venstreparti, deretter over forslag nr. 4, fra Høyre, og til slutt over innstillingen.

Forslag nr. 5, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 4400)		
	1	Driftsutgifter	113 156 000	
1401		Opplysningsvirksomhet, tilskudd til organisasjoner		
	1	Driftsutgifter	8 829 000	
	70	Driftstilskudd til frivillige miljøvernorganisasjoner	33 165 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1406		Miljøvernnavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 4406)		
	1	Driftsutgifter	172 790 000	
	70	Tilskudd til kalking og lokale fiskeformål, <i>kan overføres</i>	120 100 000	
1410		Miljøvernforskning (jf. kap. 4410)		
	50	Basisbevilgninger til miljøforsknings- instituttene	83 610 000	
	51	Forskningsprogrammer m.m.	99 752 000	
	52	Rekrutteringsstipend til kvinnelige miljøvernforskere	3 200 000	
	53	Internasjonalt miljøvernforsknings- samarbeid	5 000 000	
	70	Nasjonale oppgaver ved miljø- forskningsinstituttene	22 151 000	
	79	Diverse tilskudd	6 000 000	
1422		Biomangfold, friluftsliv og kulturminner		
	1	Driftsutgifter	11 679 000	
1425		Vilt- og fisketiltak (jf. kap. 4425)		
	1	Driftsutgifter	34 812 000	
	60	Kommunal vilt- og fiskeforvaltning, <i>kan overføres</i>	14 000 000	
	65	Fallvilt, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
	70	Tilskudd til fiskeformål, <i>kan overføres</i>	8 500 000	
	71	Tilskudd til viltformål, <i>kan overføres</i>	20 395 000	
	72	Erstatninger for hjorteviltskader, <i>kan overføres</i>	2 793 000	
1426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 4426)		
	1	Driftsutgifter	37 617 000	
	30	Tiltak i nasjonalparkene, <i>kan overføres</i>	2 500 000	
	31	Tiltak i naturvern- og friluftsområder, <i>kan overføres</i>	10 613 000	
	32	Skjærgårdsparker m.v., <i>kan overføres</i>	11 335 000	
	70	Tilskudd til naturoppsyn, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)		
	1	Driftsutgifter	83 846 000	
	30	Statlige erverv, båndlegging av friluftso- mråder, <i>kan overføres</i>	12 785 000	
	32	Statlige erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	19 500 000	
	33	Statlige erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	26 154 000	
	34	Statlige erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	7 212 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	62	Tilskudd til interkommunale friluftsråd, <i>kan overføres</i>	3 300 000	
	72	Erstatninger for rovviltskader, <i>overslagsbevilgning</i>	80 702 000	
	73	Forebyggende tiltak mot rovviltskader og omstillingstiltak, <i>kan overføres</i>	28 000 000	
	74	Tilskudd til friluftslivstiltak, <i>kan overføres</i>	4 670 000	
	75	Internasjonale avtaler og medlemskap	832 000	
	76	Tilskudd til kulturlandskapstiltak, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	77	Tilskudd til naturinformasjonssentra, <i>kan overføres</i>	5 400 000	
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)		
	1	Driftsutgifter	66 311 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 1429 postene 72 og 73</i>	17 021 000	
	60	Regionale kulturminnetiltak, <i>kan overføres</i>	18 000 000	
	72	Vern og sikring av fredete og bevarings- verdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	63 314 000	
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	6 453 000	
	75	Internasjonalt samarbeid, <i>kan overføres</i>	900 000	
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)		
	1	Driftsutgifter	176 988 000	
	39	Opprydningstiltak, <i>kan overføres</i>	30 400 000	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	82 613 000	
	64	Aksjon Jærvassdraget, <i>kan overføres</i>	3 462 000	
	72	Tilskudd til utvikling av mer miljø- effektive produkter og bygg, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	73	Tilskudd til biloppsamlingssystemet	88 100 000	
	75	Utbetaling av pant for bilvrak, <i>overslagsbevilgning</i>	136 152 000	
	76	Refusjonsordninger	66 000 000	
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet		
	1	Driftsutgifter	13 487 000	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	40 100 000	
1443		Miljøovervåking og akutt forurensning		
	1	Driftsutgifter	80 850 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	4 215 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 743 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1463		Regional og lokal planlegging		
	1	Driftsutgifter	25 937 000	
	63	Lokal Agenda 21 og bærekraftig by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	20 456 000	
	74	Lokal Agenda 21, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1465		Statens kjøp av tjenester i Statens kartverk		
	21	Betaling for statsoppdraget	326 977 000	
1470		Internasjonalt samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning		
	1	Driftsutgifter	18 947 000	
	70	Tilskudd til AMAP, <i>kan overføres</i>	2 200 000	
	71	Internasjonale organisasjoner, <i>kan overføres</i>	30 585 000	
	72	Miljøverntiltak i nordområdene, <i>kan overføres</i>	9 000 000	
	75	Støtte til internasjonale miljøtiltak og nasjonale energitiltak, <i>kan overføres</i>	7 781 000	
2422		Statens miljøfond		
	70	Statens miljøfond, rentestøtte	1 200 000	
2465		Statens kartverk (jf. kap. 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-496 977 000	
	2	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	469 005 000	
	3	Avskrivninger	20 250 000	
	4	Renter av statens kapital	3 722 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	-4 000 000	
		Totale utgifter	16 000 000	
				2 498 090 000
		I n n t e k t e r		
4400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 1400)		
	2	Ymse inntekter	723 000	
	9	Internasjonale oppdrag	624 000	
4406		Miljøvernnavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 1406)		
	2	Ymse inntekter	8 587 000	
4410		Miljøvernforskning (jf. kap. 1410)		
	50	Refusjon av diverse fond	5 868 000	
4425		Refusjoner fra Viltfondet og Statens fiskefond (jf. kap. 1425)		
	51	Viltfondet	66 500 000	
	52	Statens fiskefond	24 000 000	
4426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 1426)		
	1	Ymse inntekter	491 000	
4427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 1427)		
	1	Ymse inntekter	8 522 000	
	9	Internasjonale oppdrag	514 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	54	Gebyrer	2 300 000	
4429		Riksantikvaren (jf. kap. 1429)		
	2	Refusjon og diverse inntekter	3 884 000	
	9	Internasjonale oppdrag	714 000	
4441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 1441)		
	1	Refusjon av kontrollutgifter	6 158 000	
	2	Inntekter, SFTs oljevernavdeling i Horten	2 020 000	
	4	Gebyrer	13 259 000	
	5	Leieinntekter	1 242 000	
	8	Inntekter fra salg av bilvrak	27 756 000	
	9	Internasjonale oppdrag	5 942 000	
5621		Statens miljøfond		
	80	Renter	5 000 000	
		Totale inntekter		184 104 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål	Beløp i 1000 kr
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)	
	30	Statlig erverv, båndlegging av friluftsområder, <i>kan overføres</i>	12 000
	32	Statlig erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	37 274
	33	Statlig erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	65 000
	34	Statlig erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	5 000
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	1 556
	77	Tilskudd til naturinformasjonsentra, <i>kan overføres</i>	2 000
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)	
	72	Vern og sikring av fredete og bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	6 500
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	2 000
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	252 648
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	7 506
1463		Regional og lokal planlegging	
	63	Lokal Agenda 21 og by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	3 000
1470		Internasjonalt samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning	
	73	Miljøtiltak i nikkilverkene på Kola, <i>kan overføres</i>	270 000

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan overskride bevilgninger mot tilsvarende merinntekter under følgende kapitler og poster:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under	Kap. 1406 post 01	Kap. 4406 post 02
Kap. 1441 post 01	Kap. 4441 post 09	Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 01
		Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 09
		Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 54
		Kap. 1429 post 01	Kap. 4429 post 09
		Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 01
		Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 03

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan:

1. foreta bestillinger for inntil kr 1 800 000 utover bevilgning på kap. 1441 post 39 Oppryddingstiltak, *kan overføres*.
2. foreta bestillinger for inntil kr 3 000 000 utover bevilgning på kap. 1443 post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*.

V

Fullmakt til utgiftsføring uten bevilgning

Stortinget samtykker i at det under kap. 1442 post 73 kan utgiftsføres uten bevilgning fastslåtte tap på garantier for lån til miljøverntiltak og energiøkonomiseringsformål som staten er juridisk forpliktet til å dekke.

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

«I

VI

Stortinget samtykker i at

1. Statens kartverk i 2000, uten framlegg for Stortinget og såfremt det kan dekkes av reguleringsfondet, kan avvike sitt driftsbudsjett.
2. Statens kartverk i 2000 kan inngå avtaler om kjøp av sjømålingsdata og kartgrunnlag for inntil 50 mill. kroner utover bevilgning under kap. 1465 post 21 Betaling for statsoppdraget.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Forslag nr. 4, fra Høyre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 4400)		
	1	Driftsutgifter	123 156 000	
1401		Opplysningsvirksomhet, tilskudd til organisasjoner		
	1	Driftsutgifter	9 829 000	
	70	Driftstilskudd til frivillige miljøvernorganisasjoner	27 165 000	
1406		Miljøvernavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 4406)		
	1	Driftsutgifter	157 790 000	
	70	Tilskudd til kalking og lokale fiskeformål, <i>kan overføres</i>	130 100 000	
1410		Miljøvernforskning (jf. kap. 4410)		
	50	Basisbevilgninger til miljøforskningsinstituttene	86 810 000	
	51	Forskningsprogrammer m.m.	104 752 000	
	53	Internasjonalt miljøvernforskningssamarbeid	5 000 000	
	70	Nasjonale oppgaver ved miljøforskningsinstituttene	22 151 000	
	79	Diverse tilskudd	6 000 000	
1422		Biomangfold, friluftsliv og kulturminner		
	1	Driftsutgifter	12 679 000	
1425		Vilt- og fisketiltak (jf. kap. 4425)		
	1	Driftsutgifter	36 812 000	
	60	Kommunal vilt- og fiskeforvaltning, <i>kan overføres</i>	14 000 000	
	65	Fallvilt, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
	70	Tilskudd til fiskeformål, <i>kan overføres</i>	8 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til viltformål, <i>kan overføres</i>	20 395 000	
	72	Erstatninger for hjorteviltskader, <i>kan overføres</i>	2 793 000	
1426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 4426)		
	1	Driftsutgifter	35 617 000	
	30	Tiltak i nasjonalparkene, <i>kan overføres</i>	2 500 000	
	31	Tiltak i naturvern- og friluftsområder, <i>kan overføres</i>	10 613 000	
	32	Skjærgårdsparker mv., <i>kan overføres</i>	9 835 000	
	70	Tilskudd til naturoppsyn, <i>kan overføres</i>	3 000 000	
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)		
	1	Driftsutgifter	76 846 000	
	30	Statlige erverv, båndlegging av frilufts- områder, <i>kan overføres</i>	17 785 000	
	32	Statlige erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	19 500 000	
	33	Statlige erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	26 154 000	
	34	Statlige erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	7 212 000	
	62	Tilskudd til interkommunal friluftsråd, <i>kan overføres</i>	4 300 000	
	72	Erstatninger for rovviltskader, <i>overslagsbevilgning</i>	80 702 000	
	73	Forebyggende tiltak mot rovviltskader og omstillingstiltak, <i>kan overføres</i>	28 000 000	
	74	Tilskudd til friluftslivstiltak, <i>kan overføres</i>	5 670 000	
	75	Internasjonale avtaler og medlemskap	832 000	
	76	Tilskudd til kulturlandskapstiltak, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	77	Tilskudd til naturinformasjonssentra, <i>kan overføres</i>	5 400 000	
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)		
	1	Driftsutgifter	69 311 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 1429 postene 72 og 73</i>	17 021 000	
	60	Regionale kulturminnetiltak,	18 000 000	
	72	Vern og sikring av fredete og bevarings- verdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	70 314 000	
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	6 453 000	
	75	Internasjonalt samarbeid, <i>kan overføres</i> .	900 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)		
	1	Driftsutgifter	159 988 000	
	39	Opprydningstiltak, <i>kan overføres</i>	30 400 000	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	82 613 000	
	64	Aksjon Jærvassdraget, <i>kan overføres</i>	3 462 000	
	72	Tilskudd til utvikling av mer miljø- effektive produkter og bygg, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	73	Tilskudd til biloppsamlingssystemet	88 100 000	
	75	Utbetaling av pant for bilvrak, <i>overslagsbevilgning</i>	136 152 000	
	76	Refusjonsordninger	66 000 000	
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet		
	1	Driftsutgifter	15 487 000	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	40 100 000	
1443		Miljøovervåking og akutt forurensning		
	1	Driftsutgifter	84 850 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	4 215 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 743 000	
1463		Regional og lokal planlegging		
	1	Driftsutgifter	26 937 000	
	63	Lokal Agenda 21 og bærekraftig by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	20 456 000	
	74	Lokal Agenda 21, <i>kan overføres</i>	18 500 000	
1465		Statens kjøp av tjenester i Statens kartverk		
	21	Betaling for statsoppdraget	326 977 000	
1470		Internasjonalt samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning		
	1	Driftsutgifter	19 947 000	
	70	Tilskudd til AMAP, <i>kan overføres</i>	2 200 000	
	71	Internasjonale organisasjoner, <i>kan overføres</i>	30 585 000	
	72	Miljøverntiltak i nordområdene, <i>kan overføres</i>	9 000 000	
	75	Støtte til internasjonale miljøtiltak og nasjonale energitiltak, <i>kan overføres</i>	6 781 000	
2422		Statens miljøfond		
	70	Statens miljøfond, rentestøtte	1 200 000	
2465		Statens kartverk (jf. kap. 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-496 977 000	
		2 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	469 005 000	
		3 Avskrivninger	20 250 000	
		4 Renter av statens kapital	3 722 000	
				-4 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	16 000 000	
		Totale utgifter		2 498 090 000
I n n t e k t e r				
4400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 1400)		
	2	Ymse inntekter	723 000	
	9	Internasjonale oppdrag	624 000	
4406		Miljøvernnavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 1406)		
	2	Ymse inntekter	8 587 000	
4410		Miljøvernforskning (jf. kap. 1410)		
	50	Refusjon av diverse fond	5 868 000	
4425		Refusjoner fra Viltfondet og Statens fiskefond (jf. kap. 1425)		
	51	Viltfondet	66 500 000	
	52	Statens fiskefond	24 000 000	
4426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 1426)		
	1	Ymse inntekter	491 000	
4427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 1427)		
	1	Ymse inntekter	8 522 000	
	9	Internasjonale oppdrag	514 000	
	54	Gebyrer	2 300 000	
4429		Riksantikvaren (jf. kap. 1429)		
	2	Refusjon og diverse inntekter	3 884 000	
	9	Internasjonale oppdrag	714 000	
4441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 1441)		
	1	Refusjon av kontrollutgifter	6 158 000	
	2	Inntekter, SFTs oljevernnavdeling i Horten	2 020 000	
	4	Gebyrer	13 259 000	
	5	Leieinntekter	1 242 000	
	8	Inntekter fra salg av bilvrak	27 756 000	
	9	Internasjonale oppdrag	5 942 000	
5621		Statens miljøfond		
	80	Renter	5 000 000	
		Totale inntekter		184 104 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål:	Beløp i 1000 kr
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)	
	30	Statlig erverv, båndlegging av friluftsområder, <i>kan overføres</i>	12 000
	32	Statlig erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	37 274
	33	Statlig erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	65 000
	34	Statlig erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	5 000

Kap.	Post	Formål:	Beløp i 1000 kr
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	1 556
	77	Tilskudd til naturinformasjonssentra, <i>kan overføres</i>	2 000
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)	
	72	Vern og sikring av fredete og bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	6 500
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	2 000
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	252 648
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	7 506
1463		Regional og lokal planlegging	
	63	Lokal Agenda 21 og by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	3 000
1470		Internasjonalt samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning	
	73	Miljøtiltak i nikkerverkene på Kola, <i>kan overføres</i>	270 000

III
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan overskride bevilgninger mot tilsvarende merinntekter under følgende kapitler og poster:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1441 post 01	Kap. 4441 post 09
Kap. 1406 post 01	Kap. 4406 post 02
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 01
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 09
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 54
Kap. 1429 post 01	Kap. 4429 post 09
Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 01
Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 03

IV
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan:

- foreta bestillinger for inntil kr 1 800 000 utover bevilgning på kap. 1441 post 39 Oppryddingstiltak, *kan overføres*.
- foreta bestillinger for inntil kr 3 000 000 utover bevilgning på kap. 1443 post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*.

V

Fullmakt til utgiftsføring uten bevilgning

Stortinget samtykker i at det under kap. 1442 post 73 kan utgiftsføres uten bevilgning fastslåtte tap på garantier for lån til miljøverniltak og energiøkonomiseringsformål som staten er juridisk forpliktet til å dekke.

VI

Andre romertallsvedtak

Stortinget samtykker i at

- Statens kartverk i 2000, uten framlegg for Stortinget og såfremt det kan dekkes av reguleringsfondet, kan avvike sitt driftsbudsjett.
- Statens kartverk i 2000 kan inngå avtaler om kjøp av sjømålingsdata og kartgrunnlag for inntil 50 mill. kroner utover bevilgning under kap. 1465 post 21 Betaling for statsoppdraget.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 84 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.56.33)

Komiteen hadde innstillet:

B. Rammeområde 13

I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 4400)		
	1	Driftsutgifter	123 156 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1401		Opplysningsvirksomhet, tilskudd til organisasjoner		
	1	Driftsutgifter	9 829 000	
	70	Driftstilskudd til frivillige miljøvernorganisasjoner	27 165 000	
1406		Miljøvernavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 4406)		
	1	Driftsutgifter	172 790 000	
	70	Tilskudd til kalking og lokale fiskeformål, <i>kan overføres</i>	110 100 000	
1410		Miljøvernforskning (jf. kap. 4410)		
	50	Basisbevilgninger til miljøforsknings instituttene	83 610 000	
	51	Forskningsprogrammer m.m.	101 752 000	
	52	Rekrutteringsstipend til kvinnelige miljøvern forskere	3 200 000	
	53	Internasjonalt miljøvernforsknings-samarbeid	5 000 000	
	70	Nasjonale oppgaver ved miljøforsknings instituttene	22 151 000	
	79	Diverse tilskudd	6 000 000	
1422		Biomangfold, friluftsliv og kulturminner		
	1	Driftsutgifter	12 679 000	
1425		Vilt- og fisketiltak (jf. kap. 4425)		
	1	Driftsutgifter	36 812 000	
	60	Kommunal vilt- og fiskeforvaltning, <i>kan overføres</i>	14 000 000	
	65	Fallvilt, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
	70	Tilskudd til fiskeformål, <i>kan overføres</i>	8 500 000	
	71	Tilskudd til viltformål, <i>kan overføres</i>	20 395 000	
	72	Erstatninger for hjorteviltskader, <i>kan overføres</i>	2 793 000	
1426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 4426)		
	1	Driftsutgifter	40 617 000	
	30	Tiltak i nasjonalparkene, <i>kan overføres</i>	2 500 000	
	31	Tiltak i naturvern- og friluftsområder, <i>kan overføres</i>	10 613 000	
	32	Skjærgårdsparker m.v., <i>kan overføres</i>	9 835 000	
	70	Tilskudd til naturoppsyn, <i>kan overføres</i>	500 000	
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)	89 646 000	
	1	Driftsutgifter		
	30	Statlige erverv, båndlegging av friluftsområder, <i>kan overføres</i>	12 785 000	
	32	Statlige erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	19 500 000	
	33	Statlige erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	26 154 000	
	34	Statlige erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	7 212 000	
	62	Tilskudd til interkommunal friluftsråd, <i>kan overføres</i>	3 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	72	Erstatninger for rovviltskader, <i>overslagsbevilgning</i>	80 702 000	
	73	Forebyggende tiltak mot rovviltskader og omstillingstiltak, <i>kan overføres</i>	28 000 000	
	74	Tilskudd til friluftslivstiltak, <i>kan overføres</i>	4 670 000	
	75	Internasjonale avtaler og medlemskap	832 000	
	76	Tilskudd til kulturlandskapstiltak, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	77	Tilskudd til naturinformasjonssentra, <i>kan overføres</i>	5 400 000	
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)		
	1	Driftsutgifter	69 311 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 1429 postene 72 og 73</i>	17 021 000	
	60	Regionale kulturminnetiltak, <i>kan overføres</i>	23 700 000	
	72	Vern og sikring av fredete og bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	61 814 000	
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	6 453 000	
	75	Internasjonalt samarbeid, <i>kan overføres</i>	900 000	
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)		
	1	Driftsutgifter	178 988 000	
	39	Opprydningstiltak, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	79 613 000	
	64	Aksjon Jærvassdraget, <i>kan overføres</i>	3 462 000	
	72	Tilskudd til utvikling av mer miljøeffektive produkter og bygg, <i>kan overføres</i>	9 000 000	
	73	Tilskudd til biloppsamlingssystemet	88 100 000	
	75	Utbetaling av pant for bilvrak, <i>overslagsbevilgning</i>	136 152 000	
	76	Refusjonsordninger	66 000 000	
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet		
	1	Driftsutgifter	15 487 000	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	39 100 000	
1443		Miljøovervåking og akutt forurensning		
	1	Driftsutgifter	81 850 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 215 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 743 000	
1463		Regional og lokal planlegging		
	1	Driftsutgifter	26 937 000	
	63	Lokal Agenda 21 og bærekraftig by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	19 456 000	
	74	Lokal Agenda 21, <i>kan overføres</i>	22 000 000	
1465		Statens kjøp av tjenester i Statens kartverk		
	21	Betaling for statsoppdraget	326 977 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1470		Internasjonalt samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning		
	1	Driftsutgifter	19 947 000	
	70	Tilskudd til AMAP, <i>kan overføres</i>	2 200 000	
	71	Internasjonale organisasjoner, <i>kan overføres</i>	30 585 000	
	72	Miljøverntiltak i nordområdene, <i>kan overføres</i>	9 000 000	
	75	Støtte til internasjonale miljøtiltak og nasjonale energiltak, <i>kan overføres</i>	6 781 000	
2422		Statens miljøfond		
	70	Statens miljøfond, rentestøtte	1 200 000	
2465		Statens kartverk (jf. kap. 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-496 977 000	
		2 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	469 005 000	
		3 Avskrivninger	20 250 000	
		4 Renter av statens kapital	3 722 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	16 000 000	
		Totale utgifter		2 498 090 000
I n n t e k t e r				
4400		Miljøverndepartementet (jf. kap. 1400)		
	2	Ymse inntekter	723 000	
	9	Internasjonale oppdrag	624 000	
4406		Miljøvernavdelingene ved fylkesmannsembetene (jf. kap. 1406)		
	2	Ymse inntekter	8 587 000	
4410		Miljøvernforskning (jf. kap. 1410)		
	50	Refusjon av diverse fond	5 868 000	
4425		Refusjoner fra Viltfondet og Statens fiskefond (jf. kap. 1425)		
	51	Viltfondet	66 500 000	
	52	Statens fiskefond	24 000 000	
4426		Statens naturoppsyn (jf. kap. 1426)		
	1	Ymse inntekter	491 000	
4427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 1427)		
	1	Ymse inntekter	8 522 000	
	9	Internasjonale oppdrag	514 000	
	54	Gebyrer	2 300 000	
4429		Riksantikvaren (jf. kap. 1429)		
	2	Refusjon og diverse inntekter	3 884 000	
	9	Internasjonale oppdrag	714 000	
4441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 1441)		
	1	Refusjon av kontrollutgifter	6 158 000	
	2	Inntekter, SFTs oljevernavdeling i Horten	2 020 000	
	4	Gebyrer	13 259 000	
	5	Leieinntekter	1 242 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	8	Inntekter fra salg av bilvrak	27 756 000	
	9	Internasjonale oppdrag	5 942 000	
5621		Statens miljøfond		
	80	Renter	5 000 000	
		Totale inntekter		184 104 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan gi tilsagn utover bevilgning for inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Formål:	Beløp i 1000 kr
1427		Direktoratet for naturforvaltning (jf. kap. 4427)	
	30	Statlig erverv, båndlegging av friluftsområder, <i>kan overføres</i>	12 000
	32	Statlig erverv, fylkesvise verneplaner, <i>kan overføres</i>	37 274
	33	Statlig erverv, barskogvern, <i>kan overføres</i>	65 000
	34	Statlig erverv, nasjonalparker, <i>kan overføres</i>	5 000
	60	Kommunal naturforvaltning, <i>kan overføres</i>	1 556
	77	Tilskudd til naturinformasjonssentra, <i>kan overføres</i>	2 000
1429		Riksantikvaren (jf. kap. 4429)	
	72	Vern og sikring av fredete og bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 postene 21 og 60</i>	6 500
	73	Brannsikring og beredskapstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1429 post 21</i>	2 000
1441		Statens forurensningstilsyn (jf. kap. 4441)	
	63	Tilskudd til kommunale avløpstiltak, <i>kan overføres</i>	252 648
1442		Miljødata, forurensning og miljøeffektivitet	
	70	Tilskudd til kompetanseformidling og informasjon om miljøvennlig produksjon og forbruk, <i>kan overføres</i>	7 506
1463		Regional og lokal planlegging	
	63	Lokal Agenda 21 og by- og tettstedsutvikling, <i>kan overføres</i>	3 000
1470		Internasjonal samarbeid, tiltak for luftmiljø og polarforvaltning	
	73	Miljøtiltak i nikkerverkene på Kola, <i>kan overføres</i>	270 000

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan overskride bevilgninger mot tilsvarende merinntekter under følgende kapitler og poster:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1441 post 01	Kap. 4441 post 09
Kap. 1406 post 01	Kap. 4406 post 02
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 01
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 09
Kap. 1427 post 01	Kap. 4427 post 54
Kap. 1429 post 01	Kap. 4429 post 09
Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 01
Kap. 1471 post 01	Kap. 4471 post 03

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Miljøverndepartementet i 2000 kan:

- foreta bestillinger for inntil kr 1 800 000 utover bevilgning på kap. 1441 post 39 Oppryddingstiltak, *kan overføres*.
- foreta bestillinger for inntil kr 3 000 000 utover bevilgning på kap. 1443 post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*.

V

Fullmakt til utgiftsføring uten bevilgning

Stortinget samtykker i at det under kap. 1442 post 73 kan utgiftsføres uten bevilgning fastslåtte tap på garantier for lån til miljøverntiltak og energiøkonomiseringsformål som staten er juridisk forpliktet til å dekke.

Stortinget samtykker i at

- Statens kartverk i 2000, uten framlegg for Stortinget og såfremt det kan dekkes av reguleringsfondet, kan avvike sitt driftsbudsjett.
- Statens kartverk i 2000 kan inngå avtaler om kjøp av sjømålingsdata og kartgrunnlag for inntil 50 mill. kro-

ner utover bevilgning under kap. 1465 post 21 Betaling for statsoppdraget.

Presidenten: Presidenten vil gjøre oppmerksom på en liten rettelse, nemlig at romertallstegnet over det sist refererte avsnitt er falt ut i innstillingen. Det skal være VI.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling – med den nevnte rettelse – bifaltes enstemmig.

Presidenten: Dermed er sak nr. 1 ferdigbehandlet.

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2000 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 2 og 7 (1999-2000))

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 60 minutter, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti 25 minutter hver, Høyre 20 minutter, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti 10 minutter hver og Venstre og representanten Steinar Bastesen 5 minutter hver.

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

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.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Totalt er årets samferdselsbudsjett netto på vel ca. 15,2 milliarder kr. Utviklingen i nettobevilgningen til samferdsel har vært sterkt fallende gjennom de siste tre årene. Det er faktisk slik at den totale reduksjonen er på 23 pst. i løpet av disse årene.

Tallene for de kapitler under Fiskeridepartementet som ligger under samferdselskomiteen, har også hatt en negativ utvikling, men man kan vel kanskje si at der har man stabilisert bevilgningene. Når det gjelder selve Fiskeridepartementets budsjett, er det faktisk en enstemmig komite som har økt bevilgningene til dette i årets budsjett.

Høyre har økt bevilgningen til fiskerihavner i forhold til budsjettforliket mellom sentrum og Arbeiderpartiet. Det er en del av den hundre millioner satsingen som Høyre har lagt opp til i denne sektoren. Høyre tror det er nødvendig med en sterkt økt innsats for å få fortgang i ut-

byggingen av våre fiskerihavner. Høyre mener en slik økt satsing vil ha stor økonomisk betydning for verdiskapingen i fiskerisektoren, som både nå og på lang sikt vil være meget viktig for Norge. Høyre vil i denne sammenheng peke på dokumentet «Økt kystsatsing i Finnmark», som bl.a. Finnmark fylkeskommune har utarbeidet. Andre representanter fra Høyre vil utdype ytterligere dette med fiskerihavner. Det gjelder også den saken vi har til behandling om hurtigruta. Det er videre åpenbart at det må settes inn større ressurser i sektoren farleder, fyr og merker. Jeg regner med at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag om nødvendige midler når forholdene rundt «Sleipner»-ulykken er klarlagt.

I forbindelse med nye anbud innenfor luftfarten er det blitt en ikke ubetydelig økning i bevilgning til kjøp av tjenester. Det har vært mye støy rundt anbudsrunder, ikke minst knyttet til ruter og flytyper. Høyre har sammen med flertallet en kritisk merknad til noe av det som ble konsekvensene av den nye anbudsrunder, spesielt gjelder dette Vardø og Værøy. Høyre regner med at vi ved gjennomgangen av Nasjonal transportplan også vil få en drøfting av norsk luftfart i et lengre perspektiv.

Hele ideen med Nasjonal transportplan er at den skal være sektoroverskridende og fokusere på sammenhengene mellom transportsystemene. Av den grunn er det viktig at infrastrukturen i lufthavnene – som en del av luftfartspolitikken – blir drøftet i den helhet som den er en del av, og da er det naturlig å gjøre dette i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan våren 2000.

Noen vil sikkert hevde at årsakene til nedgangen i budsjettene for samferdselssektoren er ferdigstillingen av Gardermobanen og flyplassen. Det er også delvis riktig. Men ser en på oppnådde måltall i forhold til de tall Stortinget la til grunn ved behandlingen av f.eks. Norsk veg- og vegtrafikkplan våren 1997, er situasjonen langt fra lys. Vi har ikke maktet å nå et eneste av disse målene. På flere områder er det en negativ utvikling. Det er åpenbart at det nå er et misforhold mellom de mål vi har satt og de ressurser vi setter inn.

Det er et faktum at det forliket som sentrum inngikk med Høyre våren 1997, hadde en ramme som – om løftene var blitt holdt av sentrumspartiene – ville gitt en måloppnåelse som vi alle kunne vært bekjent av. Men dessverre har ikke samferdsel vært et satsingsområde for sentrumsregjeringen, til tross for alle løftene våren 1997. Sentrumspartiene må derfor påta seg et betydelig ansvar for den utviklingen vi nå ser.

Det finnes to grafer i årets budsjettproposisjon som flere enn medlemmene av samferdselskomiteen burde lese. De står på side 71 og 72 i proposisjonen. Den ene grafen viser forholdet mellom trafikkarbeid – les trafikk på veien – og statlige bevilgninger. Kort fortalt viser den at trafikken øker betydelig, mens statens bevilgninger avtar. Holder man denne grafen opp mot en annen graf på side 72, som viser en ulykkesindikator, ser man at antall ulykker har steget sterkt i det tidsrommet hvor de statlige bevilgningene har gått ned. Det er rett og slett blitt farligere på veien fordi trafikken har økt uten at veistandarden er blitt forbedret tilsvarende. Sikkerhetsmarginen

mellom bilene er blitt mindre – det er farligere å kjøre på norske veier. Denne utviklingen kan ikke løses ene og alene ved å redusere fartsgrensene på alle veiene våre. Det er nemlig ikke slik at norske veier fremstår som eksemplariske i standard, og at ulykkesstatistikken utelukkende kan føres tilbake til uansvarlige norske bilførere. Myndighetene må også ta sitt ansvar for å bedre ressurstilgangen i norsk samferdsel med sikte på å bedre standarden på norske veier. Her hviler det et betydelig ansvar på den sittende regjering.

Høyre har også pekt på hvor stor betydning samferdselssektoren har for næringsutvikling i dette landet. Alle de henvendelser som kommer til komiteen fra ulike næringsorganisasjoner, viser dette med full tyngde. Må det også være tillatt å minne sentrumsregjeringen, som titt og ofte flagger distriktsvennlighet, om at måltallet for samfunnets kostnader for distriktene bare er på 52 pst.. Den lave måloppnåelsen er åpenbart en av grunnene til utallige henvendelser som kommer fra distriktene knyttet til samferdselssektoren. Det er mange i Distrikts-Norge som hadde forventet noe annet av en sentrumsregjering. I så måte har læringskurven vært rimelig bratt. Det blir nok ikke så mange som tror på eventuelle samferdselsløfter fra sentrums side ved neste korsvei. I så måte har sentrumspartiene klarlagt sine prioriteringer.

Det er gledelig at det nå ser ut som det går fremover både med NSB BA og med Jernbaneverket. Det er veldig bra at mange mennesker reiser med Gardermobanen. Her har åpenbart ledelsen gjort en aldeles utmerket jobb.

Den nye ledelsen skal selvsagt ikke innestå for de økonomiske beregninger som dette huset i sin tid – med god hjelp fra andre – foretok, og som kalkulerte med at dette ville bli Norges mest lønnsomme jernbaneprosjekt. Ettertiden har vist at det var så langt unna det mulige som det var mulig å komme. La meg understreke at det er sannheten selv om en trekker fra de utgifter som fadesen i Romeriksporten påførte prosjektet. Dersom en legger Mydske-rapporten til grunn, vil selskapet på langt nær være i stand til å betjene den gjeld som selskapet har. Men alt dette vil vi komme tilbake til på et senere tidspunkt.

Det gleder meg for øvrig at departementet mener den øvrige satsingen på jernbaneprosjekter i form av utbygging av infrastruktur og nytt materiell vil bli en suksess også økonomisk. En ting kan jeg i hvert fall være ubetinget enig i: Det nye materiellet er meget komfortabelt og meget pent.

Det er også positivt at en nå nærmer seg et tidspunkt hvor også sentrumspartiene ser behov for økt konkurranse på jernbanesporet. Sentrumsregjeringen skal ha honnør for at de i årets budsjett tar opp tanken rundt konkurranseutsetting. Det er å gå lenger enn Arbeiderpartiet noen gang har vist vilje til. Høyre har i en årrekke påpekt at en slik konkurranseutsetting innen jernbanesektoren burde tas i bruk, bl.a. med sikte på økt tempo i effektiviseringen og et bedre tilbud til forbrukerne. Erfaringene fra dette hus tilsier at man kanskje ikke bør være den største optimist når det gjelder hastigheten i denne omstillingen, men som vi vestlendinger sier: Det er von i hangande snøre.

Ved siden av anbudsrunder på flyrutene, har kvaliteten i Postens tjenester vært en gjenganger i media. Mange mennesker rundt om i landet har gitt til kjenne kritikk mot Postens evne til å oppfylle sine konsesjonsforpliktelser. I flere år har en brukt ulike argumenter for at en ikke har nådd målkravet om at 93 pst. av A-posten skal være hos adressaten dagen etter postleggingen. En stund var det sorteringsmaskinene som var grunnen, i neste omgang var det Gardermoen, den nye flyplassen, som var grunnen. Nå velger en å senke kvalitetskravet. Det er ikke gode signaler når en statlig monopolbedrift for å oppnå sine målkrav senker kravene. Det er å gi signaler som er svært uheldige. Det er åpenbart at det ikke blir bedre kvalitet på posttjenestene av å senke kravene. Forbrukerne får heller ingen bedret posttjeneste ved en slik ordning. Den eneste vinneren – ja, er det nå i virkeligheten det? – er statsbedriften Posten.

Det er grunn til å understreke at hensikten eller målet med posttjenestene i Norge ikke er å opprettholde Posten som bedrift, men å gi innbyggerne best mulig posttjenester. Høyre tror det vil være fornuftig å åpne for konkurranse på alle postale tjenester. Vi er overbevist om at Posten i en slik konkurransesituasjon vil greie seg aldeles utmerket, til og med bedre enn i dag, nettopp fordi konkurransen ville medføre økt konsentrasjon om forbrukernes ønsker og behov.

La meg så få peke på at sentrumsregjeringen denne gangen har økt summen for kjøp av posttjenester. Det er mulig at det er nødvendig, men det virker litt underlig å øke summen og samtidig redusere målkravene. Forslaget kan ha en sammenheng med sentrumspartienes ønske om å fastlåse deler av strukturen i postnettet. Jeg tror det ville være langt bedre å konsentrere seg om kvaliteten på posttjenestene gjennom målkrav og ikke på selve strukturen. Det er ikke gitt at det i og for seg vil gi en bedre kvalitet til syvende og sist.

Til slutt vil jeg ta opp de forslag i innstillingen som Høyre står alene om, og de vi står sammen med andre om.

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

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

Det blir replikkordskifte.

Ola Røtvei (A): Komiteens leder var innledningsvis inne på behovet for økt satsing på investeringssiden og da spesielt på vegsiden. Det betyr at en må få planavklaringer innenfor samferdselssektoren, og de avklaringene tar nå etter hvert stadig lengre tid. Jeg har for spøk sagt en del ganger at ikke noe er så grundig utredet i dette landet som vegprosjekt. Det har etter hvert blitt en sannhet.

Vi har nå fått en tiårs planhorisont innenfor samferdselssektoren, og det tror jeg trengs. Det ser faktisk ut til – for en del prosjekt i alle fall – at tiden går med. Det gjelder spesielt dette med å få traséavklaringer gjennom kon-

sekvensutredninger og kommunedelplaner, og kanskje særlig i de tilfeller hvor fylkesmannen har innsigelser og det blir behandling på departementsnivå. Høyre står sammen med Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet i en merknad i budsjettinnstillingen hvor vi faktisk pålegger Regjeringen å sørge for å få ned saksbehandlingstiden på departementsnivå. Samtidig tror jeg nok også at vi har behov for en grundig gjennomgang av plansystemene på ulike nivå.

Spørsmålet mitt blir: Har representanten Nilsen, komiteens leder, gjort seg noen tanker om hvordan vi kan få et mer rasjonelt plansystem? Og i tillegg: Er Høyre innstilt på at vi kanskje kan bruke statlige reguleringsplaner i større grad enn det vi har gjort hittil, i tilfeller hvor det dreier seg om prosjekt som er av spesiell nasjonal betydning?

Oddvard Nilsen (H): Representanten Røtvei tar opp en meget alvorlig problemstilling knyttet til det omstendelige regelverket og den omstendelige planprosessen som man i dag har for å få realisert prosjekter innen norsk samferdsel.

Det er åpenbart at det er en utfordring for oss alle, og jeg vil ikke påta meg her fra Stortingets talerstol i løpet av en replikk å skissere hvorledes man bør gjøre det. Men én ting tror jeg i hvert fall er ganske åpenbart, og det er at det må være en større sammenheng mellom de ressurser vi setter inn i samferdselssektoren, og det planverket vi har. Det har nok vært en tendens til at man har hatt ganske store ambisjoner knyttet til utbyggingen av samferdselssektoren. Men viljen til å bevilge de nødvendige ressursene har ikke vært til stede. Det er åpenbart at dette på sikt også i inneværende periode kan ha ført til at man har fått en ineffektiv bruk av de ressursene som man har. Dette er kanskje noe vi bør legge vekt på når vi kommer fram til Nasjonal transportplan. Da får vi sette inn de ressurser vi har, men samtidig også legge inn de prosjektene som vi vil realisere, og så tilføre en strøm av ressurser som er fornuftig i forhold til de mål vi har satt oss for utbyggingen.

Så berørte representanten Røtvei et annet problem, nemlig bruken av statlig reguleringsplan. Det er ikke så lett for Høyre, og kanskje ikke for noen av oss, å overprøve lokale vedtak her. Men jeg må si at i de årene jeg har vært i Stortingets samferdselskomite, har det slått meg at vi på noen områder kanskje burde ha gjort det. Det gjelder spesielt de områdene hvor dette åpenbart har en nasjonal betydning, og hvor lokal mangel på evne til å gjøre vedtak hindrer utbygging av samferdselsprosjekter av vesentlig betydning.

Mitt svar til Ola Røtvei på det siste spørsmålet er: Ja, der hvor det åpenbart er av nasjonal interesse, vil Høyre være med på det.

Jan Sahl (KrF): Jeg merket meg at representanten Oddvard Nilsen fra Høyre kritiserer sentrumsregjeringens satsing på Distrikts-Norge, spesielt innenfor vegsektoren.

Det må jeg si overrasker meg litt når jeg ser hvordan Høyre ellers prioriterer Distrikts-Norge. Jeg kan vise til Høyres alternative budsjett, der vi opplever at de kutter Regjeringens distriktstiltak, de kutter sterkt i landbruksstøtten, de kutter innenfor SND på en så radikal måte at det instrumentet overhodet ikke er brukbart lenger. Da skjønner man jo, som jeg har påpekt før, at man av disse pengene kan få mer midler til veg.

Sentrumsregjeringen har valgt å prioritere på et litt annet vis, nettopp for å komme Distrikts-Norge til gode. Jeg vil i tillegg peke på at i det budsjettet som nå er lagt fram, ligger det en grusvegpakke som kommer Distrikts-Norge til gode, det ligger en rassikringspakke som kommer Distrikts-Norge til gode, og det er en satsing og et forsøk på å dreie midler fra nye investeringstiltak til vedlikehold, som også har vært et sterkt ønske fra sektoren. I tillegg ser vi at Høyre kutter på Posten, som jo er et uhyre viktig distriktstiltak, samtidig som de kritiserer Posten for at de ikke oppnår de måltall som Stortinget har krevd. Og samtidig som representanten Oddvard Nilsen roser NSB og Jernbaneverket så kutter de altså på det samme området,.

Jeg vil stille spørsmål tilbake til representanten Oddvard Nilsen: Er dette god distriktspolitikk?

Oddvard Nilsen (H): Det er riktig at Høyre har kuttet en del distriktsmidler for å finansiere samferdselssektoren. Men samtidig må jeg si at vi faktisk er i ganske godt selskap.

Jeg står her med budsjettet for inneværende år. Når det gjelder regional næringsutvikling i fylker og kommuner, har sentrum/arbeiderparti-samarbeidet kuttet 20 mill. kr, når det gjelder det regionale samordningstilskuddet har dere kuttet 15 mill. kr, når det gjelder nasjonale program og tiltak for regional utvikling har dere kuttet 23 mill. kr., når det gjelder Statens nærings- og distriktsutviklingsfond har dere kuttet 10 mill. kr, og når det gjelder Statens nærings- og distriktsutviklingsfond og fylkeskommunene har dere kuttet 17 mill. kr. Sannheten er at dere har gjort nøyaktig det som Høyre har påpekt i mange år, nemlig at det er mye bedre å investere i samferdselssektoren, for samtidig har dere økt investeringene i samferdselssektoren – nettopp det samme som vi har hevdet, at det er mye bedre å drive distriktspolitikk på denne måten, investere i infrastruktur som er konkurranseuavhengig, hvor alle får fordel av det, og hvor den som er dyktig, kan utvikle seg videre. Dere har gjort akkurat som oss, og vi er enig i det. Så kan man diskutere graden av det hele.

Ofta får man inntrykk av at når det gjelder distriktsutbyggingsmidler, så går de bare til Distrikts-Norge. Jeg har derfor tatt med meg en graf til representanten Sahl, og den høye søylen som representanten Sahl ser der, er altså Oslo. Det er altså ikke slik at størstedelen av distriktsmidlene i Norge går til distriktene. Det går en betydelig del til sentrale strøk også. Selv om man kutter, kutter man ikke bare i midlene til Distrikts-Norge, slik sentrum prøver å fremstille, man kutter generelt, noe som også vil ramme byene våre.

Presidenten: Presidenten vil minne om at all tale skal rettes til presidenten.

Oddvard Nilsen (H): Beklager!

Inge Myrvoll (SV): Vi får vel kutte videre nå da!

Jeg har lyst til å innlede med noen ord om Posten. Jeg vil forsvare Regjeringa når den nå har senket måltallene og lagt lista på et annet nivå, for det som var før, var en teoretisk modell som bl.a. forutsatte at all kommunikasjon i Norge var 100 pst. i rute. Alle vi i samferdselskomiteen vet at slik fungerer det ikke i virkeligheten. Høyre er veldig opptatt av servicenivået. Jeg lurer på hva slags servicenivå vi vil få med Høyres kutt på de områdene.

Jeg tenkte å bruke mesteparten av denne replikken til å snakke om jernbane, for det var så hyggelig å høre representanten Oddvard Nilsen uttrykke glede over at det nå går ganske bra med NSB og Jernbaneverket, og at han egentlig så store framsteg. Samtidig ser jeg av denne lista at han ikke har lyst til å si dette neste år, for han skal kutte både når det gjelder investeringer og vedlikehold i Jernbaneverket, han skal kutte når det gjelder kjøp av jernbanetjenester osv. Slik at han neste år, hvis han hadde fått sitt budsjett gjennom, kunne ha sagt: Det går ikke så bra lenger! Jeg synes det er en forunderlig måte å drive politikk på.

Men det jeg reagerer aller mest på, er at for to og et halvt år siden var Høyre, SV og andre med på å skape et flertall i Stortinget – og Oddvard Nilsen var jo representant da også – for å fjerne kjørevegsavgifta for kombinerte transport. Grunnen til at vi gjorde det, var at vi skulle styrke jernbanens konkurransevne når det gjaldt gods. Det var Høyre opptatt av for to og et halvt år siden. Vi ser i budsjettet deres at nå økes kjørevegsavgifta. Plutselig er Høyre ikke lenger opptatt av jernbanens konkurransevne når det gjelder gods. Jeg lurer på: Hvorfor denne snuoperasjonen? Man burde jo egentlig gått motsatt veg og redusert den ytterligere. I stedet har representanten Oddvard Nilsen tenkt å få enda mer gods over på veg.

Oddvard Nilsen (H): Først når det gjelder Posten, som representanten så vidt var inne på. Jeg sa faktisk i mitt innlegg at det muligens var riktig å øke statens kjøp av posttjenester. Men jeg savner i grunnen en begrunnelse for hvorfor man gjør det. Hva er det som gjør at man skal øke disse? Når man ser hvordan den økningen er finansiert, nemlig i virkeligheten ved å ta egenkapital fra Postbanken, er det en engangsoperasjon som selvsagt tilsier at man må komme tilbake med en annen finansieringsløsning for neste år.

Mitt poeng var at hvis man ønsker å gjøre noe med Posten knyttet til dette, og hvis man mener at det er for lite ressurser til Posten for å gi de basistjenester som vi alle er på jakt etter, ja så legg det fram, forklar hvorfor de må økes, så kan vi diskutere det, og ikke finansiere det på en slik måte som dette, som jeg synes er temmelig på kanten av det man burde gjøre, fordi det i virkeligheten betyr at man ikke har tatt høyde for det i budsjettet, man

har brukt egenkapitalpenger for å finansiere den delen. Jeg skal garantere representanten Myrvoll at hvis det er diskusjon om basistjenester i Posten, og hvis det i framtiden viser seg at man må gå til økt kjøp av tjenester, skal Høyre stille opp.

Når det gjelder teletjenester, har Høyre også vært på akkurat samme linje – der hvor vi har definert basistjenester, ønsker vi å være med. Men jeg er ikke sikker på at den beste måten å gjøre dette på, er gjennom monopoler.

Så når det gjelder jernbanen: Det gleder meg virkelig at det går bra. Men vi innrømmer at vi gir større prioritet til veisektoren. Vi tror det er viktigere for Norge, og vi tror det er viktigere for Distrikts-Norge. Det går ikke jernbane overalt i dette landet. Vi har prioritert dette helt bevisst, fordi vi tror at det er på det området vi kan få den største gevinsten når det gjelder næringslivskostnader – og det er viktigst for Distrikts-Norge.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): I et land som er så langstrakt, så spredtbygd og som ligger i utkanten av markedene, betyr selvfølgelig samferdsel uendelig mye. Samferdselstilbudet har stor betydning for den enkeltes velferd. Men det betyr også svært mye, ja det er avgjørende for næringslivets konkurransekraft. Få land er så avhengig av internasjonal handel som Norge. Og med de lange avstandene til markedene blir transportkostnadene en viktig faktor for konkurranseevnen.

Denne grunnleggende betydningen av samferdselssektoren gjør at vi alle bør være bekymret når Regjeringen sier at transportnettet forringes. Ifølge departementets beregninger ville det vært behov for rundt 700 mill. kr mer enn budsjettet for å hindre ytterligere forringelse av veikapitalen. I fjorårets budsjett skrev Fiskeridepartementet at merkesystemet langs kysten er i «sterkt forfall». Dette er alvorlig.

Mot denne bakgrunnen er det grunn til å merke seg at samferdselsetatenes utkast til Nasjonal transportplan innebærer at veiinvesteringene reduseres med 6 milliarder kr i forhold til gjeldende veiplan, og at havneinvesteringene reduseres betydelig i forhold til budsjettet for 2000.

Jeg må innrømme at jeg leste det to ganger da Senterpartiets samferdselspolitiske talskvinne, Jorunn Ringstad, uttalte til Nationen 15 juni:

«Vei-Norge må få et økonomisk løft. Hvis ikke vil det komme et opprør mot regjeringen.»

Hun anklaget Regjeringen for løftebrudd, og det er jo rett. De følgende dagene kunne vi i den samme avisen lese det ene vitnesbyrdet etter det andre om hvordan Regjeringen nå skulle satse på vei. Kristelig Folkepartis parlamentariske leder sa til Nationen 17. juni at: «Nå bør vei få et løft ...»

Det var før valget. Så ble det valg i 1999 som det ble det i 1997. Budsjettet kom, men ikke de varslede pengene. Men Jorunn Ringstad skal ha respekt for å stå på sitt, når hun etter budsjettframlegget sa til Nationen:

«Jeg hadde ikke de store forhåpningene til budsjettet og det skulle vise seg å slå til.»

Jeg tror at det er første gang i historien at vi fikk se de samferdselspolitiske talskvinnene for de to største regjeringspartiene i et felles utspill mot egen minister – det skjedde i VG 12. oktober.

Da det ble klart for budsjettforhandlinger mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, la Arbeiderpartiet fram et begrenset antall krav. Men blant kravene var økte veiinvesteringer, økte havne- og farledsinvesteringer og økte fergeinvesteringer. Bedre samferdsel ble prioritert. Vi har ikke fått gjennomslag for alle krav, men vi har fått til en viss økning. Budsjettforliket gav økning til veier, økning til havner og fyr og økning til ferger. Budsjettet ble beveget i riktig retning.

Med det nye budsjettssystemet er det helhetsløsningene som teller. Både Høyre og Fremskrittspartiet gjør et stort nummer av at de virkelig foreslår økte veiinvesteringer. Men gjør de det? Det kom et budsjett for 1998. Høyre og Fremskrittspartiet inngikk budsjettforlik med sentrum. Det kom ikke en krone mer til vei. Det kom et budsjett for 1999. Budsjettet inneholdt 10 pst. kutt i veiinvesteringene – 10 pst. kutt i veiinvesteringene! Høyre og Fremskrittspartiet inngikk budsjettforlik med sentrum. Det kom ikke en krone mer til vei.

Det nytter ikke mye å ha 1 milliard kr ekstra på et budsjett som ikke blir vedtatt, når man ikke øker veibudsjettet med en krone når man har mulighet til det.

Den økningen som nå kommer, brukes til å sikre mer rasjonell framdrift på igangsatte prosjekter og til å forsterke fylkesveiene.

Arbeiderpartiet er bekymret for at gjennomføringen av Norsk veg- og vegtrafikkplan varierer sterkt fra stamveirute til stamveirute og fra fylke til fylke. Det er viktig at intensjonene i veiplanen blir fulgt. Regjeringen må derfor i budsjettframlegget for 2001 legge stor vekt på en jevnere oppfylling av veiplanen i forhold til de ulike ruter og fylker.

Det har lenge vært bred enighet om behovet for økt innsats for utbygging og vedlikehold av fiskerihavner, farleder, fyr og merker. Stortinget sluttet seg da også til den sterke økningen som her ble foreslått i havnemeldingen våren 1997. Arbeiderpartiet legger til grunn at de måltall som der ble trukket opp, skal nås. Vi reagerte derfor med forundring når Regjeringen la fram et budsjett med reelle kutt både for havner, fyr og merker. Også på dette området er budsjettet endret gjennom forliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet. Og også på dette området er det første gang i denne perioden at budsjettforlik i Stortinget har inneholdt økt satsing.

Det er behov for betydelig bedre planlegging, prioritering og gjennomføring av prosjektene i havnesektoren. Det kan ofte virke tilfeldig hvilke prosjekter som til slutt når fram til bevilgning. Det er derfor viktig at en enstemmig komite ber Regjeringen vurdere en klarere ansvarsdeling og prioritering innen sektoren. Alle prosjekter som er aktuelle for statlig finansiering, må heretter vurderes i forhold til en samlet fylkesplan for fiskerihavner og i forhold til en fylkeskommunal prioritering mellom aktuelle prosjekt. Siktemålet må være å få samme ryddighet i prioriteringen på havnesektoren som en har på veisektoren.

Situasjonen på havnesektoren er i stor grad at vi venter. Vi venter på prioritering av prosjektene, vi venter på Regjeringens opplegg for en nødvendig omstilling i Kystverket, vi venter på Regjeringens opplegg for havnestrukturen i indre Oslofjord, vi venter på en gjennomgang av organiseringen av havnene og endringer i havneloven, og vi venter på en gjennomgang av situasjonen i fyr- og merketjenesten. Det kan være grunn til å spørre om sektoren er tildelt de ressurser som er nødvendige for å kunne innfri Stortingets forventninger om snarlige avklaringer. Hvis ikke er det Regjeringens ansvar å vurdere hvordan sektoren skal sikres tilførsel av tilstrekkelig kapasitet.

Fjorårets budsjettproposisjon gav et alvorlig signal. Der het det:

«Det dårlige vedlikeholdet vil etter hvert true påliteligheten til fyr, lykter og lanterner. Tilsvarende er deler av merkesystemet langs kysten i sterkt forfall.»

Dette er selvsagt alvorlig. Komiteen bad derfor om at det ble foretatt en gjennomgang av kvaliteten i fyr-tjenesten, og at dette skulle legges fram for Stortinget senest i budsjettet for 2000. Det skal være foretatt en gjennomgang, men den er ikke i sin bredde lagt fram for Stortinget slik det var forutsatt. Et stort flertall i komiteen forventer derfor at Stortinget snarest får seg forelagt en slik vurdering av tilstand, utbedrings- og utbyggingsbehov og aktuelle kostnader. Dette må skje senest i Nasjonal transportplan, som legges fram i mars. Her må Regjeringen også fremme forslag om nødvendige tiltak for å sikre tilfredsstillende kvalitet på tjenestene. Vi forutsetter også at Regjeringen i budsjettet for 2001 og om mulig også i revidert budsjett i vår løfter bevilgningene ytterligere slik at vi når måltallene fra havnemeldingen.

Det tragiske hurtigbåtforliset på Vestlandet har på en dramatisk måte minnet oss om viktigheten av god merking og sikre farleder. De nye hurtigbåtene med stadig større fart har særskilt behov for fyr og merker som de kan navigere etter i stor hastighet. Fra Arbeiderpartiets side forutsetter vi at Regjeringen prioriterer sikre hurtigbåtleder når det nå blir rom for en økt satsing på dette området.

Oppmerksomheten rettes nå mot Nasjonal transportplan som skal legges fram i mars. Dagens innstilling gir flere signaler om innholdet i transportplanen. Flertallet i komiteen er bl.a. sterkt kritisk til at departementet varsler at det høsten 2000 skal legges fram en infrastrukturplan for luftfart. Komiteflertallet peker på at infrastrukturplanen for luftfart selvsagt må innarbeides som en naturlig del av Nasjonal transportplan. Et opplegg med to forskjellige planer vil jo være i strid med selve grunnprinsippene for transportplanarbeidet.

Regjeringen har foreslått at det inngås en femårsavtale med hurtigruteselskapene om kjøp av transporttjenester tilsvarende dagens tilbud. Det har flertallet etter omstendighetene sluttet seg til. Arbeiderpartiet mener imidlertid at det burde vært inngått en avtale med et lengre tidsperspektiv. Vi ønsker å sikre daglige seilinger hele året på hele strekningen Bergen – Kirkenes for en periode på minst 20 år. Jeg er derfor tilfreds med at komiteflertallet

mener at avtalen gir et for kort tidsperspektiv, og ber Regjeringen komme tilbake i Nasjonal transportplan med et opplegg for en mer langsiktig utvikling av hurtigruta.

Det har vært bred enighet i Stortinget om et system med tiårsplaner hvor en er mest konkret for de første fire årene, men også legger klare føringer for siste del av perioden. Det som er innarbeidet for siste del av perioden, må da normalt ventes fulgt opp når neste plan legges.

Slik er det med Bjørvika-tunnelen i Oslo. Ved behandlingen av Veg- og vegtrafikkplanen våren 1997 var det ikke bare et flertall bak prosjektet, det var en enstemmig komite bak prosjektet, det var en enstemmig komite bak igangsettelse i denne fireårsperioden. De nåværende regjeringspartiene og Høyre ville sågar bevilge mer til Bjørvika-tunnelen enn det Jagland-regjeringen foreslo.

Desto mer overraskende var det at samferdselsetatene i utkastet til transportplan ikke hadde innarbeidet prosjektet. Jeg er derfor glad for at et klart flertall i Stortinget nå pålegger Regjeringen å følge opp tidligere planforutsetninger.

Transportsituasjonen i hovedstadsområdet er den største transportpolitiske utfordringen vi står overfor. Der som det ikke iverksettes en storstilt utbygging av kollektivtrafikktilbudet, vil trafikken ved bygrensen øke ytterligere 40 pst. de neste 15 årene. Det må derfor iverksettes en samlet plan for utbygging bygd på forslaget til Oslo-pakke 2.

Arbeiderpartiet er sterkt kritisk til at hovedprinsippene for denne planen ennå ikke er forelagt Stortinget. Det er ikke akseptabelt at departementet og kommunene skylder på hverandre som i debatten om høna og egget. Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra regjeringspartiene, ber nå departementet finne løsninger. Det forutsettes at dette kan gjøres ved en felles drøfting av statlige bevilgninger og lokale bidrag.

Transportproblemet i hovedstadsområdet er aller størst i vestkorridoren. Her passerer 90 000 – 100 000 biler pr. dag. Utbyggingen av Fornebu til bolig- og næringsformål vil gi økt trafikk. Uten nye løsninger vil det her kunne bli kø, ikke bare deler av dagen, men vedvarende, nær sagt hele dagen. Også her er Oslo-pakke 2 hovedsvaret. Det må bygges nye dobbeltspor for jernbanen Oslo – Asker og også for Oslo – Ski. Dette er også landets viktigste jernbaneprosjekt og avgjørende ikke bare for nærtrafikken, men også for mellomdistansetrafikken. Men det er ikke nok. All trafikk kan ikke gå på bane. Og det er heller ikke realistisk å se for seg så sterke styringsmidler at vegsystemet avlastes tilstrekkelig på annen måte.

Arbeiderpartiet ser en løsning av kapasitetsproblemerne på E18 mellom Oslo og Asker som helt sentralt for å løse transportutfordringene i hovedstadsområdet. Arbeiderpartiet har derfor lansert forslaget om en helt bompengefinansiert utbygging som kan gjennomføres relativt raskt. Vi har også lansert ulike utbyggingsløsninger, enten som en del av den nåværende bompengeringen, som et eget bompengeprojekt eller som et statlig vegaksjeselskap etter mønster av NSB Gardermobanen AS. Fra Arbeiderpartiets side forutsetter vi at dette innspillet blir

vurdert nøye i arbeidet med Nasjonal transportplan, slik at Stortinget kan ta en prinsippbeslutning ved behandlingen av transportplanen.

Samferdselskomiteens budsjettinnstilling gir på en rekke områder beskjed om andre løsninger enn de departementet har lagt til grunn. På ett område er imidlertid kritikken særlig sterk.

Komiteens flertall retter sterk kritikk mot måten departementet har håndtert utlysningen av anbud for regional luftfart på. Her skjedde store endringer uten at Stortinget hadde hatt anledning til å drøfte endringer av et så vidt betydelig omfang. Heller ikke berørte fylkeskommuner hadde hatt anledning til å drøfte det. «Uheldig» er et sterkt parlamentarisk uttrykk. Flertallet finner imidlertid grunn til å si at dette var uheldig. Komiteen retter særskilt kritikk mot de utslagene vi ser i Vardø og på Værøy.

Måten departementet håndterte utlysningen på, fikk mange til å stille spørsmål om dette var ledd i en endring av den regionale lufthavnstrukturen. Komiteen understreker to steder i dagens innstilling at alle de regionale lufthavnene som staten har overtatt, er forutsatt å ha fullverdig drift. I den utstrekning departementet legger opp til endringer i strukturen, forutsettes dette drøftet i Nasjonal transportplan.

La meg til slutt knytte noen merknader til utviklingen av de ulike tilsynsorganer. Vi har gradvis sett en utvikling med betydelig vekst i tilsynsorganene. Post- og teletilsynet har flere ansatte enn departementet. Luftfartstilsynet skilles ut fra Luftfartsverket, og det legges umiddelbart opp til å øke bemanningen med 20 pst.

En enstemmig komite mener det er grunn til å sette spørsmålsteget ved det stadig økende omfanget av de ulike tilsynsorganene på samferdselsområdet. Komiteen ber derfor departementet foreta en særskilt gjennomgang av tilsynsorganenes oppgaver, organisering og drift. Det må her legges særlig vekt på grensegangen mellom arbeidsoppgavene til henholdsvis departementet og tilsynene.

Jeg er bekymret for at politiske beslutninger flyttes fra departementet til tilsynene. Jeg er bekymret for at dialogen med aktørene ikke er god nok. Jeg er redd kompetansen ikke oppdateres raskt nok. Post- og teletilsynet må ha en kompetanse som ligger helt fremst i den informasjons- og teleteknologiske utviklingen.

Det er Samferdselsdepartementet og Stortinget – ikke Post- og teletilsynet – som skal treffe politiske og prinsipielle beslutninger på teleområdet. Jeg føler tidvis behov for å understreke det, både overfor Post- og teletilsynet og overfor de andre tilsynene.

Med dette anbefaler jeg komiteens innstilling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Christopher Stensaker (Frp): Som representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen har påpekt, bærer statsbudsjettet og vegbudsjettet preg av at denne sektoren ikke har blitt tilført de midler som trengs til nødvendig opprustning av vegnettet. Samtidig vet vi at vegsektoren bare får tilbakeført en tredjedel av det som blir innbetalt i forbindelse med bil og bilbruk.

Jeg kan ikke se at budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og sentrumsregjeringen bedrer på dette misforholdet. Det er også merkelig at Schjøtt-Pedersen kritiserer budsjettet som Arbeiderpartiet er med på. Vi ser at stadig flere veger blir finansiert med bompenger, som i tillegg går til andre formål enn vegbygging, og det er utrolig at bilistene finner seg i dette.

Synes representanten Schjøtt-Pedersen at dette er en ønskelig utvikling for Norge og distriktene?

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Et år kan være lang tid i politikken, og det kan derfor kanskje være behov for å friske på representantens hukommelse. Det er altså slik at det budsjettet som Regjeringen for tiden styrer etter, er vedtatt med støtte fra Fremskrittspartiet. Det er altså slik at Fremskrittspartiet forhandlet med regjeringspartiene om innholdet i dette budsjettet, og det er altså slik at det kom ikke en krone mer til vei, ikke en krone mer til jernbane, ikke en krone mer til havn, ikke en krone mer til luftfart, ikke en krone mer til post og ikke en krone mer til tele. Tvert imot ble det faktisk en reduksjon på samferdselsområdet. Så klarte komiteen internt å foreta noen omdisponeringer, det er så, men budsjettforliket mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene, hvor også Høyre var involvert, innebar ingen prioritering av samferdsel. Samferdsel var ikke nevnt i det hele tatt, unntatt på kuttsiden.

Så reiser representanten spørsmål om hvordan Arbeiderpartiet delvis kan forsvare budsjettet og delvis kritisere det. Når det gjelder kritikken, tillot jeg meg først og fremst å vise til representanten Ringstad, som hadde uttrykt den på en så fortreffelig måte. Jeg kan slutte meg til det. Men det som er vesentlig, er at budsjettforhandlingene faktisk har vist at man har klart å bevege budsjettet litt i riktig retning. Jeg sier ikke at 100 mill. kr er enormt, men det er en bevegelse i riktig retning. Og det er første gang i denne perioden at det bevilges mer til samferdsel etter budsjettforliket enn før budsjettforliket. Det står vi fast ved, selv om Arbeiderpartiet hadde inne krav og ønsker som gikk lenger enn det. Vi stiller oss bak det budsjettet som nå forutsetningsvis blir vedtatt.

Jan Sahl (KrF): Det er etter mitt skjønn helt åpenbart at representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen både har glemte og oversett at det har vært et sterkt ønske fra Arbeiderpartiets side om å få til et samarbeid med regjeringspartiene, også på samferdselsområdet. Når Arbeiderpartiet er kommet i posisjon og har fått til et budsjett som de har uttrykt seg meget fornøyd med, ser vi altså at representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen i ettertid drar fram ord fra pressen som å ydmyke – og det når vi vet at Arbeiderpartiet ikke har hatt en krone mer til samferdsel i disse årene enn sentrumspartiene har hatt, det er marginalt det Arbeiderpartiet har hatt å stille opp med.

Som representanten Schjøtt-Pedersen her på en meget treffende måte sa: Arbeiderpartiets krav var meget begrenset. Ja, de var meget begrenset, for Arbeiderpartiet har heller ikke mer penger å bruke til samferdsel, og da synes jeg at ordbruken skyter veldig langt over mål og

egentlig skyter tilbake mot representanten og det partiet han representerer.

La meg bare få sitere helt kort hva Arbeiderpartiet skriver på side 17 i innstillingen:

«Veginvesteringer må i stor grad gå til å oppruste og vedlikeholde allerede eksisterende vegnett.»

Og videre:

«... det er særlig viktig å fullføre og sikre rasjonell framdrift i vegprosjekter som allerede er igangsatt.»

Hva er Arbeiderpartiets svar på det? Jo, det er nå å tvinge fram milliardprosjektet Bjørvika, koblet opp mot opera. Er det distriktssatsing?

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Jeg ble litt overrasket over representanten Sahl. For det første har jeg aldri nevnt ordet «ydmyke». Det må være en slutning som representanten selv har trukket. Men Arbeiderpartiet stiller seg bak det vedtatte budsjett. Det er det beste budsjett det var mulig å få til.

Jeg går ut fra at representanten Sahls partifelle Rigmor Kofoed-Larsen kommer til å stemme for det budsjettet som sentrum og Arbeiderpartiet står bak, men det har ikke forhindre at representanten Kofoed-Larsen, som hovedtalsperson for Regjeringens største parti i samferdselssaker, har vært ute og kritisert Regjeringens budsjettframlegg. Jeg går også ut fra at representanten Jorunn Ringstad kommer til å stemme for budsjettet, men det har ikke forhindre at representanten Ringstad har uttalt seg atskillig klarere enn det jeg har gjort i denne debatten, om Regjeringens budsjettframlegg. Jeg konstaterer at det er en grad av uro i regjeringspartiene over det som skjer på denne sektoren, og da burde det kanskje ikke forundre at det er en viss oppmerksomhet også fra andre partiers side i forhold til det.

Imidlertid tror jeg at både Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre og Arbeiderpartiet er tilfreds med at man i hvert fall har fått til en viss økning i disse veinvesteringene gjennom budsjettforliket – det er i hvert fall ikke beveget i gal retning, snarere får man en raskere framdrift på en del prosjekter.

Så nevner representanten Bjørvika. Ja, nå skal jeg frita representanten Sahl for for mye ansvar, siden han ikke var medlem av Stortinget i forrige stortingsperiode. Men det kan jo være grunn til å se for seg en viss kontinuitet i politikken. Og det var altså slik at Kristelig Folkeparti ikke bare gav støtte til at man skulle foreta utbygging av Bjørvikatunnelen, de var med i et flertall som gav tilslutning til det, men Kristelig Folkeparti gikk altså inn for å bevilge mer penger til oppstart i denne stortingsperioden enn det Arbeiderpartiet gikk inn for. At man i dag har et annet syn, får bli Kristelig Folkepartis problem. Arbeiderpartiet klarer å holde fast ved en tanke i fire år.

Oddvard Nilssen (H): Hvis representanten Schjøtt-Pedersen har behov for det, skal jeg skryte av at dere har greid å plusse på 60 mill. kr. Dere har tatt 10 mill. kr fra Luftfartsverket, og dere har tatt 30 mill. kr fra Jernbaneverket. Flott! – jeg skulle gjerne sett at det var langt mer ressurser i samferdselssektoren, for det tror jeg faktisk det er et ganske stort behov for. Så det skrytet skal dere ha – bra!

Da jeg hørte representanten Schjøtt-Pedersens innlegg, føk faktisk milliardene: Oslopakke 1, Oslopakke 2, Bjørvika og det hele. Jeg summerte raskt i hodet, og det blir rimelig mange penger av dette.

Representanten Røtvei hadde en replikk til meg om forholdet mellom planer og ressurser, som jeg skal si noe om. Når vi summerer alt sammen, skal det i hvert fall bli interessant å se hva resultatet blir når vi kommer til behandlingen av Nasjonal transportplan, hvor Arbeiderpartiet vil legge seg når det gjelder rammen, i forhold til det Schjøtt-Pedersen nå la opp til.

Men la meg ta et lite eksempel knyttet til nettopp det spørsmålet som nå er reist om Bjørvika. Vi har altså i dag kjempeproblemer når det gjelder Drammenspakken. Vi har betydelig problemer med å finansiere E18 i Aust-Agder. Vi har betydelige problemer med finansieringen av E39. Vi har faktisk ingen åpen stamvei, helårsvei, mellom Norges to største byer, Bergen og Oslo – altså har vi mangel på ressurser. Og da blir mitt spørsmål til Schjøtt-Pedersen: Hvorfor i alle dager skal vi da bruke sårt tiltrengte samferdselsmidler for å bygge Norges dårligste nytte-kost-prosjekt i Bjørvika? Hvorfor skal vi bruke samferdselsmidler til det når vi har en mengde prosjekter som er langt, langt bedre? Jeg trodde faktisk det var slik at det i Bjørvika skulle være byutvikling som var knyttet til tunnel. Det kan da ikke være slik at det er samferdselsmidler som skal finansiere byutviklingen i Bjørvika?

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Nå vil jeg ikke innvilge representanten Nilsen de samme fritaksgrunner som jeg gav representanten Sahl, for representanten Nilsen var ikke bare til stede i Stortinget i forrige periode, han satt sågar i samferdselskomiteen. Og i samferdselskomiteens innstilling står det hva representanten Nilsen mente da man behandlet veiplanen for inneværende periode. Der står det at representanten Nilsen sammen med en enstemmig komite gikk inn for at man skulle bygge Bjørvikatunnelen. Der står det at representanten Nilsen sammen med en enstemmig komite gikk inn for at den skulle påbegynnes i denne stortingsperioden. Der står det at representanten Nilsen sammen med en enstemmig komite gikk inn for at den skulle sluttføres i perioden 2002-2007. På ett punkt var ikke komiteen enstemmig: Representanten Nilsen ville sammen med sin medrepresentant Widvey og representantene fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet bevilge mer til det prosjektet. Så derfor blir det en viss mangel på sammenheng i det resonnementet representanten her framfører, i forhold til det standpunkt han faktisk har tatt til det prosjektet og lagt inn i veiplansammenheng.

Så er vi enige om at Bjørvika har et vesentlig element av byutvikling over seg. Det gjør også at finansieringen av dette prosjektet må ha en annen sammensetning enn veiprosjekter normalt har. Det skal ha en bompengandelen, det er greit, men det skal også ha betydelige lokale bidrag.

Jeg har registrert at det har vært en viss grad av uenighet i Oslo bystyre om hvor mye det vil være rimelig å bidra med. Jeg har imidlertid med interesse merket meg at

byrådsleder Fritz Huitfeldt fra Høyre nå har sagt seg villig til å spytte noe mer i kassen enn det Høyre tradisjonelt har vært. Så her kunne det kanskje være fornuftig om representanten Nilsen holdt fast ved sine gamle standpunkter, og at byrådsleder Huitfeldt fikk nærme seg dem, og ikke motsatt.

Til slutt: Representanten Nilsen tok fatt i en meget sentral problemstilling da han viste til at det er en manglende budsjettering i forhold til flere store prosjekter. Det blir en viktig utfordring i forhold til Nasjonal transportplan. Men det er riktig at milliardene fyker når Nasjonal transportplan behandles, det er et omfattende dokument, og det kommer vi nok til å ha mye aktivitet rundt i løpet av det halvåret som kommer.

Presidenten: Replikkkordskiftet er omme.

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg skal ta opp en del spørsmål vedrørende vei, og så vil en annen representant fra Fremskrittspartiet komme inn på andre sektorer innen samferdsel.

I Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett er det lagt vekt på en større satsing innenfor veibyggning og vedlikehold. Dagens veinett er dessverre blitt slik at trafikkavviklingen ofte foregår på en meget ineffektiv måte. Slitasjen og den dårlige oppfølgingen av vedlikeholdet medfører at veikapitalen stadig forringes. Veitrafikken står for ca. 90 pst. av persontransporten, og det viser helt klart at det er vei og veitransport som trenger de største midlene.

I dag sier selv departementet at vi forringer veikapitalen med om lag 700 mill. kr, noe som bør være et stort tankekors med hensyn til hva slags etterslep vi bringer med oss inn i fremtiden. Det er også foretatt flere beregninger som viser at norsk næringsliv årlig taper store beløp på grunn av nedprioritering av lønnsomme veiprosjekter.

I en årrekke er samferdselsprosjekter med en elendig nyttekostnad blitt prioritert og bygd uansett kostnad og kostnadssprekk. Et av de grelleste eksemplene – blant mange – er Nordkapp-plataet.

I veitbyggingen er det behov for betydelige løft i de kommende ti årene for å tilfredsstille kravene til tilgjengelighet til markedene. En kraftig utbygging av hovedveinettet vil ikke bare føre til større kostnadseffektivitet, men også til en mer effektiv trafikkavvikling, mindre forurensning, mindre støy, større trafiksikkerhet og atskillig bedre bomiljøer.

Fremskrittspartiets budsjettforslag er derfor på 1,7 milliarder kroner mer enn Regjeringens forslag til veitbygging, vedlikehold og trafiksikring. Av disse ekstramidlene ønsker Fremskrittspartiet å øke bevilgningene til fylkesveiene med 150 mill. kr utover Regjeringens forslag. Forliket mellom Arbeiderpartiet og sentrum har økt dette med fattige 25 mill. kr. Noe er jo dette, men det er langt fra den store satsingen på Bygde-Norge som vi stadig hører om og om igjen. Det har liten hensikt å ha bra hovedveier dersom man ikke også følger opp fylkesveiene. I dag er det dessverre slik mange plasser at man

må kjøre frem og tilbake flere ganger med lass frem til hovedveien fordi fylkesveiene er altfor dårlige og ikke tåler belastningen som tilsvarer et helt fullt lass på en trailer.

Videre vil Fremskrittspartiet øke bevilgningen til drift og vedlikehold med 200 mill. kr utover Regjeringens forslag. Vedlikeholdet sakker dessverre mer og mer av, og standarden er nå mange plasser blitt faretruende lav.

Men den største satsingen vil Fremskrittspartiet gjøre på våre riksveier, og da særlig på stamveirutene. Når det gjelder fordelingen til fylkene til riksveier, foreslår Fremskrittspartiet en økning på 540 mill. kr. Vi mener at det er mange gode prosjekter med god nyttekostnad som står og venter år etter år i mange av våre fylker. Det aller største krafttaket på veisektoren vil vi imidlertid ta på våre stamveiruter. Disse veiene er de aller viktigste av våre veier, og de står alene for 50 pst. av all veitransport i Norge. Her har Fremskrittspartiets stortingsgruppe klart sagt at stamvei E6 fra Oslo til Svinesund bør ha høyeste prioritet. Det bør bygges firefelts motorvei på hele strekningen. Det forunderlige 2+1-feltet som nå bygges i Østfold, bør øyeblikkelig stoppes og legges om til en skikkelig firefeltsvei.

Sverige, som ikke har noen oljeformue å bruke, har allerede forstått at gode, fremkommelige veier er noe man er nødt til å bygge dersom næringslivet fortsatt skal være konkurransemessig på lik linje med sine konkurrenter. Derfor har svenskene allerede bygd firefelts motorvei nesten fra norskegrensen og helt til Danmark – det står igjen en liten bit fra Uddevalla til grensen, og den er de i full gang med å fullføre – mens vi her hjemme ikke engang har planlagt eller bestemt oss for en vei som allerede burde ha vært der i dag.

Videre i sin prioritering har Fremskrittspartiet som mål å utvikle E18 Oslo-Kristiansand som sammenhengende firefelts motorvei fra Drammen til Grenland. Men også strekningen Porsgrunn-Kristiansand er viktig, fordi trafikken her er rundt hele 10 000 ÅDT. Videre vil vi sterkt prioritere E6 Oslo-Trondheim, E18 Oslo-Ørje, E134 Drammen-Haugesund, E16 Sandvika-Bergen og E39 Kristiansand-Bergen. Det er alle våre viktigste stamveiruter.

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

Jeg vil også komme litt inn på det gledelige at vi nå har fått til en hel gjennomgang av Oslopakke 1. Vi i Fremskrittspartiet har sagt klart at vi ikke vil ha noen Oslopakke 2 dersom ikke Oslopakke 1 blir gjennomført i sin helhet. Så vi er meget fornøyd med at Arbeiderpartiet her kom oss i møte og var med på å sikre at Oslopakke 1 skal gjennomgås allerede til våren. At Bjørvika er med i et flertall av Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet som i fjor, er altså et tydelig hint til statsråden og Regjeringen om at man her bør begynne å få gjort noe.

Til slutt vil jeg få legge fram de forslagene som står i innstillingen.

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

Tiden for formiddagsmøtet er snart omme, og presidenten foreslår at møtet nå heves, og at nytt møte settes kl. 18 og starter med replikkordskifte i forbindelse med representanten Nistads innlegg. – Det anses vedtatt.

Møtet hevet kl. 15.00.

Møte torsdag den 9. desember kl. 18

President: Gunnar Breimo

Dagsorden:

De gjenstående saker på dagens kart (nr.26)

Man fortsatte behandlingen av

s a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2000 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 2 og 7 (1999-2000))

Presidenten: Vi starter med replikkordskifte etter Thore Aksel Nistads innlegg.

Gunn Olsen (A): Vi er forundret over at Fremskrittspartiets hovedtalsmann i sitt innlegg ikke nevnte Posten med ett ord. De sterkeste skillelinjene i postpolitikken går mellom Fremskrittspartiet og Høyre og oss andre. I sine merknader foreslår Fremskrittspartiet å oppheve postmonopolet. De foreslår å halvere statens kjøp av ulønnsomme tjenester. Samtidig har Fremskrittspartiet veldig sterke krav til den kvaliteten Posten skal levere. Er det den konstante redselen for bruk av statlige penger og klokkertro på at det private markedet skal ordne opp også i Posten, som ligger bak forslagene? Eller tror Fremskrittspartiet faktisk at vi får en bedre og mer lønnsom posttjeneste over hele landet uten at staten tar et ansvar for ulønnsomme tjenester?

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg sa tydelig at jeg skulle ta for meg vei, og at andre skulle ta for seg andre deler av Fremskrittspartiets program – men det er greit.

Vi vil oppheve postmonopolet, og vi har også gått inn for å redusere subsidiene, eller kjøp av tjenester, som andre ønsker å kalle det. Vi sier subsidier. I stedet for å opprettholde alle postkontorene kan vi tenke oss at flere av disse tjenestene legges til nærbutikken, eller man kan legge dem til bensinstasjonen. På mange steder i utkantene er det stor fare for at Posten forsvinner, nærbutikken forsvinner og bensinstasjonen forsvinner. Vi ønsker ikke at alt skal forsvinne, og derfor mener vi at mye av dette kan samles på ett sted, slik at det kan styrke nærbutikken eller styrke bensinstasjonen. På den måten ville man heller ikke ha bare 2–5 timers åpningstid; man ville ha nær sagt døgnåpent – det kan jeg ikke si, men i hvert fall betraktelig lengre åpningstid for posttjenester enn det man i dag har i distriktene. Derfor har vi gått inn for å redusere dette.

Vi er vel litt spesielle når det gjelder statlige tjenester, det skal jeg ærlig innrømme. Så lenge det står «statlig» foran, får jeg litt vondt i magen, jeg skal gå så langt som å innrømme det. Men jeg tror i alle henseende at det er best at det private tar hånd om det.

Oddvard Nilsen (H): Det er riktig at Fremskrittspartiet har betydelige midler på veisektoren i sitt budsjettforslag. Så kunne man kanskje stille spørsmål til dem hvor realistisk det er, med de kuttene som de har gjort rundt omkring, og hvor mye reelle penger der er. Men la nå det ligge. Det er iallfall ikke tvil om at de har interesse for å styrke veisektoren.

Fremskrittspartiet har i denne salen vært et parti som gjentatte ganger har poengtert at det viktigste er å bruke pengene på de prosjektene som har høyest nytte-kostverdi. Det har vært gjennomført, det har vært et argument. Og nettopp på bakgrunn av det er det en dramatisk endring som har gått for seg i Fremskrittspartiet i løpet av dette året, som også er en av grunnene til det famøse vedtaket om plasseringen av opera i Bjørvika, som noen advarte mot, fordi det øyeblikkelig ville utløse et veiprojekt i milliardklassen – et veiprojekt som har en minus nytteverdi på tror jeg, 1,1 milliard kr. Det er faktisk et av Norges dårligste veiprojekter. Da blir det forunderlig å se at Fremskrittspartiet her står sammen med Arbeiderpartiet og SV for å realisere dette prosjektet – SV som faktisk har kuttet i veibudsjettet! Sannheten er at verken Arbeiderpartiet eller SV har penger til dette prosjektet. Det er mulig at Fremskrittspartiet har det, men det er monopol-penger.

Det skulle være veldig interessant å vite hvorfor Fremskrittspartiet nå har endret sitt tidligere standpunkt, som til de grader har vært knyttet til nytte- kostprinsippet når det gjelder veiprojekter.

Thore Aksel Nistad (Frp): Fremskrittspartiet har aldri veket unna nytte-kostfaktoren. Det har vi heller ikke gjort når det gjelder Bjørvika-prosjektet. Det er riktig som representanten Oddvard Nilsen sa, at hvis man ser Bjørvika i forhold til veisektoren alene, så er nytte-kostfaktoren negativ. Men i Bjørvika ligger en lang rekke offentlige eiendommer, bl.a. NSB-eiendommer, som er 100 pst. offentlige. Bare verdistigningen på de eiendommene i Bjørvika tilsvarer mer enn utbygging av Bjørvika-prosjektet. Det er ikke tatt med i nytte-kostanalysen. Det er offentlige eiendommer, det er havner, det er NSB-eiendommer, det er kommunale eiendommer. Dette mener jeg tilsier at Bjørvika-prosjektet kan bli et bra prosjekt. Men i tillegg tror jeg også at Bjørvika-prosjektet vil være bra med hensyn til alle som kjører gjennom Oslo. Den nytte-kostverdien er også formidabel. Så jeg tror at nytte-kostberegningene ikke er riktige for det prosjektet. Jeg ønsker ikke Operaen velkommen, men jeg ønsker Bjørvikatunnelen velkommen.

Jan Sahl (KrF): I tilknytning til det siste som representanten Nistad uttalte, kunne man jo stille spørsmålet om realisering av Bjørvika er knyttet til at alt skal dekkes ved hjelp av tomtosalg.

For Kristelig Folkeparti og for sentrum er det viktig å få til en balanse i bevilgningene innenfor de ulike transportområdene og forsøke å oppnå størst mulig effektivitet, høy sikkerhet og mindre forurensing, og ikke minst å få til en balanse mellom privatbilisme og kollektivtra-

fikk. Selv om representanten Nistad har understreket at han har tatt for seg veg, er det slik når man leser Fremskrittspartiets budsjett, at det er veg opp og veg in mente – og da spesielt stamveger i sentrale strøk. Et eksempel er E6 Oslo-Trondheim. Men hva med E6 nordafor, som jo er halve Norge? Hurtigruta skal nedbygges, Posten skal kuttes, NSB BA og Jernbaneverket skal kuttes radikalt, kollektivtiltak skal prioriteres ned – ja, det står faktisk at kollektivfelt og andre innsnevring i vegbanen bør begrenses. Da blir mitt spørsmål til representanten Nistad: Kan veger løse alle trafikkutfordringer som vi står overfor, eller er det slik at Fremskrittspartiet styrer mot transportkaos?

Thore Aksel Nistad (Frp): Når det gjelder å styre mot transportkaos, som var det siste fra representanten Sahl, tror jeg faktisk at Fremskrittspartiet nesten er det eneste som ikke styrer mot transportkaos.

Jeg tror representanten Sahl har glemt fullstendig at jernbanenettet består av 4 000 km. Det er 400 mil. Det offentlige veinettet er 91 000 km – da har jeg tatt med det kommunale veinettet. Det skulle i tall klart si hva vi mener er det beste.

Så kommer representanten Sahl inn på om Bjørvika-prosjektet skal dekkes ved tomt salg. Nei, det spør hva vi skal gjøre med disse eiendommene. Vi har ikke sagt at vi skal selge med en gang for å dekke inn Bjørvika. Vi har nok penger på vårt budsjett til å dekke Bjørvika-prosjektet og mange andre prosjekter. Vi har også lagt inn E6 nordover. Det vet representanten Sahl, for det står også i vårt budsjett at det er inndekket. Jeg nevnte ikke det, for jeg kunne ikke nevne alle veier når jeg stod og holdt innlegget mitt.

Så er det sant at vi har sagt nei til hurtigruta. Det har vi gjort fordi vi mener at alternativ 1 som hurtigruta har på sitt scenario, er det beste, og at de da får fullstendig frie tøyler til selv å velge hvordan de vil bruke hurtigruta, hvilket seilingsmønster de har, og hvilke havner de vil gå til. Det mener vi er det beste alternativet for hurtigruta, og vil heller bruke pengene på vei. Det er bedre samferdselsmessig.

Når det gjelder Jernbaneverket – nå ser jeg at lampen lyser, så Fremskrittspartiets neste representant får komme litt inn på det. Men vi har gjort en prioritering. Vi mener den største trafikken går på vei. Da må vi ta valget og ta penger fra hurtigruta, litt fra NSB, litt fra Jernbaneverket for å prioritere vei.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF): Kristelig Folkeparti er opptatt av gode og trygge kommunikasjonsårer i alle deler av landet. Samferdselspolitikken har store konsekvenser for folks daglige liv og for næringsvirksomheter i landet vårt. Kristelig Folkeparti er derfor glad for at Stortinget nå vedtar et samferdselsbudsjett med en god distriktsprofil, et budsjett som prioriterer vedlikehold på vegene i distriktene, trafiksikkerhet, krengetog mellom de store byene, bedre merking av farleier langs kysten, et bedre

utbygd regionalt flytilbud og gode posttjenester over hele landet.

Hvert år går mer en 300 liv tapt i trafikken på norske veger. Mer en 6 000 mennesker blir alvorlig skadet. 600 av disse igjen blir uføre for livet. Dette kan ikke aksepteres. Derfor har Regjeringen i budsjettet for neste år introdusert et langsiktig, men radikalt mål for trafiksikkerheten, inspirert av tilsvarende arbeid i Sverige, med en visjon om null drepte eller alvorlig skadde i trafikken. Nullvisjonen er ikke uoppnåelig. Nullvisjonen peker ut en kurs som betyr prioriteringer med konsekvenser for hele vår samferdselspolitikk, prioriteringer og valg som både vil spare menneskeliv og spare oss for store menneskelige lidelser i årene framover. Det utarbeides en Nasjonal trafiksikkerhetsplan som vil gripe fatt i disse utfordringene.

Stortinget har nettopp behandlet og vedtatt en hjemmel i vegtrafikkloven for å forby bruk av elektronisk utstyr i bil som kan forstyrre føreren. Dette vil konkret bety et forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring.

I sommer har det vært gjennomført en kampanje på E18 i Vestfold, med nedsatt fartsgrense, økt informasjonsevne og flere kontroller. Dette synes å ha gitt gode resultater. Både dette og forbudet mot forstyrrende mobiltelefonbruk i bilen er gode eksempler på atferdsrettede tiltak som kan bidra til å redusere antall drepte og skadde på vegene våre.

Når vi snakker om trafiksikkerhet, konsentrerer vi oss ofte om bilister, og til dels om skoleelever. Syklister er imidlertid en gruppe som står for en voksende del av trafikkulykkene. De oppleves ofte som en trussel både for bilister og fotgjengere og også for seg selv.

Bygging av flere gang- og sykkelveger er derfor helt nødvendig. Kristelig Folkeparti er glad for at Regjeringen foreslår en betydelig økning i bevilgningene til bygging av gang- og sykkelveger til neste år. Samferdselsministeren har også gjort komiteen oppmerksom på at mange store investeringsprosjekter avsluttes på riksvegene i 2000, noe som vil gi større rom for mindre investeringsprosjekter, f.eks. gang- og sykkelveger, i 2001.

Vi må styrke kunnskapen om de trafikkregler som gjelder i møte mellom bilister og syklister. I dette arbeidet tror vi, i likhet med departementet, at Syklistenes Landsforening kan spille en viktig rolle. Kristelig Folkeparti støtter derfor, sammen med et flertall i komiteen, forslaget om å bevilge 300 000 kr til Syklistenes Landsforening. Foreningen skal bidra til å styrke samfunnets kompetanse knyttet til miljø, trafiksikkerhet og samferdsel med fokusering på sykkel som transportmiddel.

Gjennom budsjettforliket med Arbeiderpartiet er det bevilget 100 mill. kr ekstra til investeringer i vegene våre, fordelt med 25 mill. kr til fylkesvegene og 75 mill. kr til riksvegene. Disse 75 mill. kr blir fordelt på utvalgte prosjekter som i dag er stoppet opp, eller som har en urasjonell framdrift på grunn av lave bevilgninger. Slik sikrer vi en fornuftig og lønnsom bruk av disse midlene.

25 mill. kr ekstra til fylkesvegformål disponeres til forsterkningsprogrammet til utbedring av viktige fylkes-

(Sahl)

vegruter. Komiteens flertall viser i innstillingen til at Nordland, Hedmark, Oppland og Sør-Trøndelag er de fylker som har flest kilometer med fylkesveger som preges av lange strekninger og dårlig standard.

De siste årene har store deler av vegmidlene vært bundet opp i vedtatte store prosjekter, som må gjennomføres når de først er igangsatt. Dette har gått på bekostning av mindre investeringsprosjekter og vedlikehold. Det er et forhold Samferdselsdepartementet ved flere anledninger har gjort Stortinget oppmerksom på.

Mange store prosjekter vil nå bli slutført i denne planperioden, altså i løpet av 2001. Det gir oss flere blanke ark foran arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 og muligheter for en mer rasjonell og helhetlig utnyttelse av vegmidlene for hele landet.

Det er derfor noe underlig at et stortingsflertall, bestående av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, forutsetter at departementet følger opp Bjørvika-prosjektet knyttet til et tidligere lagt finansieringsopplegg. Det er verdt å merke seg at flertallet altså ikke vil diskutere et så stort prosjekt som Bjørvika i en helhetlig sammenheng, men forutsetter at det skal gjennomføres, uten å vite rammene i kommende budsjetter og uten å vente på Oslo eller Akershus fylkers vurdering og prioritering av prosjektet i høringen som ennå ikke er avsluttet.

Bjørvikatunnelen er et stort og kostbart prosjekt med lav kost-nytteverdi, som også vil binde opp statlige vegmidler i Oslo, på bekostning av resten av landet, og jeg er særlig spent på om Sosialistisk Venstreparti virkelig er villig til å stå for dette.

Jeg vil også tillate meg å sitere fra den avgitte innstillingen, side 17, der Arbeiderpartiet sier følgende:

«Veginvesteringer må i stor grad gå til å oppruste og vedlikeholde allerede eksisterende vegnett.»

Og videre at

«det er særlig viktig å fullføre og sikre rasjonell framdrift i vegprosjekter som allerede er igangsatt. Ut fra nærings- og bosettingshensyn er det viktig at fylkesvegstandarden bedres.»

Hvor mye ressurser blir det igjen til å bedre fylkesvegstandarden når prosjekter à la Bjørvika skal trumfes igjennom?

Jeg vil her også nevne en stor sak som hele komiteen er opptatt av, og som – i alle fall for meg – synes atskillig viktigere enn Bjørvika, nemlig Oslopakke 2. En samlet plan for kollektivutbygging i Oslo og Akershus har virkninger for områder også langt utover disse to fylkene. Kristelig Folkeparti forutsetter at en egen proposisjon om Oslopakke 2 framlegges senest samtidig med Nasjonal transportplan, og slik at de økonomiske rammene avklares i Nasjonal transportplan.

Kristelig Folkeparti er opptatt av kostnadsstyring for de investeringene som blir vedtatt, ikke minst på bakgrunn av alle de svært store kostnadsoverskridelsene som vi har sett i de senere år. Jeg vil spesielt henvise til Gul bok for 2000, der Regjeringens arbeid med å bedre styringen av statlige investeringsmidler omtales. For samferdselssektoren er

det et vesentlig moment som er lagt inn, nemlig at usikkerhetsmarginen ikke skal være større enn pluss-minus 10 pst. for de prosjektene som skal få prioritet.

Ellers er det hyggelig med prosjekter som endelig får sin løsning. Et godt eksempel i år er Stokkajuvet i Hordaland. Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med et opplegg for utbygging i løpet av våren, med sikte på at dette skal bli ferdig samtidig med Trekantsambandet.

Et annet godt eksempel er veg til Todalen i Møre og Romsdal, som har vært et tilbakevendende tema. Nå går arbeidet videre der også.

Regjeringens prioritering av tilrettelegging for igangsetting av krengetog er viktig for å videreføre den gode utviklingen jernbanetransporten er inne i. For år 2000 er det satt av 500 mill. kr til dette formålet. Denne satsingen gjør det mulig å sette inn NSBs nye krengetog, Signatur, på Bergensbanen og Dovrebanen samt på strekningen videre fra Kristiansand til Stavanger i løpet av neste år. I tillegg til at reisetiden vil reduseres mellom de store byene, øker hyppigheten på avgangene på disse strekningene. Resultatet er en betydelig forbedring av både kapasitet og tilbud for gods- og persontrafikken mellom de største byene i Sør-Norge. Dette vil også ha stor betydning for NSB BAs økonomi og framtidige drift.

Når det gjelder debatten om Luftfartsverkets organisering og tilknytningsform, ser Kristelig Folkeparti sammen med Senterpartiet og Venstre en del viktige momenter som bør vurderes:

- tilpassingsevne og rask omstilling ved endringer i etterspørselen
- mer forretningsmessig styring
- større økonomisk handlefrihet
- fortsatt samfunnsmessig styring, som er svært viktig

Kristelig Folkeparti ber Regjeringen vurdere om Luftfartsverket kan imøtekomme disse krav innenfor dagens organisasjonsform, eller om andre høvelige organisasjonsformer bør vurderes.

Så vil jeg til slutt ta for meg et område det er knyttet rike tradisjoner til, nemlig ferdsel på leia langs kysten. En som kjente leia og kystens befolkning godt, var Petter Dass. Han uttrykker seg slik om reisen til Lofoten i Nordlands Trompet:

«Legg snekken fra landet, snu stavnen mot vest,
sett bent over havet, det lønner seg best
å seile mens vinden vil føye.

En mil eller fire vi vanket i sjø,

Da skuet jeg Skroven, den fiskrike ø,

som hevet seg rett for vårt øye.

Der kastet vi anker, så steg vi i land,

hvor hjeller i mengde var bygget ved strand

og hytter hvor fiskerne lever.»

Petter Dass hadde et brennende hjerte for kystens befolkning og havet som ferdselsåre, og han trekkes fortsatt ofte fram som forbilde og inspirasjonskilde i dag. Det er fortsatt slik at hovedtyngden av befolkning og næringsliv henholdsvis bor og er lokalisert nær kysten, og sjøtransporten er svært viktig i denne sammenheng.

Sjøtransporten har en dominerende rolle i utenriks- og godstransport og står for 75 pst. av all utførsel fra Norge.

Innenriks sjøtransport inklusive olje og gass står for 53 pst. av det totale transportarbeidet innenlands.

Kristelig Folkeparti er derfor svært opptatt av å ivareta sikkerheten og framkommeligheten i norske farvann og havner. Velfungerende havner og god infrastruktur for sjøtransport er av vesentlig betydning for effektiviteten i transportsystemet. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan vil Kristelig Folkeparti være særlig opptatt av å styrke sjøtransporten og skape gode tilknytningspunkt mellom sjøtransport og de øvrige transportformer. Det er gledelig at sentrumspartiene og Arbeiderpartiet i forliket har framforhandlet 40 mill. kr utover det framlagte budsjett til havner, fyr og merker.

Utviklingen i retning av større fartøy både når det gjelder fiskefartøy og passasjer- og gods fartøy, har gjort at seilingsinnløp og leder etter hvert ikke har tilstrekkelig dybde og bredde. Kystverkets disponeringsplan legger opp til at det i 2000 vil være i gang hele 13 anlegg, og det er gledelig å registrere at det bl.a. er lagt opp til at Risøyrenna i Nordland skal ferdigstilles.

Ulykka med hurtigbåten Sleipner har på nytt minnet oss om viktigheten av å sikre leia langs kysten. Kristelig Folkeparti har merket seg at gjennomgangen av kvaliteten i fyrtenesten som Stortinget bad om i forrige budsjettinnstilling, er gjennomført. Konklusjonen er at vedlikeholdssituasjonen for de flytende merkene synes god, mens det fortsatt er et stort vedlikeholdsbehov ved de faste anleggene. I tillegg vet vi at det er behov for å sette opp nye merker og radarreflektorer. Da kan forliket, med ytterligere 15 mill. kr til fyr- og merketjenesten, være et signal om at Stortinget vil følge opp med bevilgninger, slik at fyrtenestens prinsipielle hovedmål skal nås:

«Det skal ikke forekomme uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende fyr- og merketjeneste eller mangelfull navigasjonsvarsling.»

Det er ikke så ofte en opplever å få svar før en ber, særlig ikke på den politiske arena. Men desto gledeligere er det når det nå har skjedd med hurtigruta.

Ved utløpet av 2001 går den eksisterende avtalen med hurtigruteselskapene ut. Hurtigruta har seilt seg inn i hjertene til kystbefolkningen, og har i dag en unik posisjon innenfor både turist-, person- og godstransport. Den omstilling som er gjennomført for hurtigruta, må anses som svært vellykket, og prosessen skal nå videreføres ved at de to gamle fartøyene skal skiftes ut. Og her er vi ved svaret, som kom før en ventet det. Det er svært gledelig at sentrumsregjeringen her har vist handlingsevne og fått i land en ny avtale om kjøp av transporttjenester fra hurtigruteselskapene i en periode på nye fem år fra 2002.

Dagens seilingsmønster skal opprettholdes, og nye hurtigruteskip skal kontraheres. Kystens befolkning kan falle til ro, og aksjonskomiteene kan hvile. Fem år er ikke noe langt tidsperspektiv. Kristelig Folkeparti er derfor innstilt på å se på «hurtigrutesvaret» som svært gledelig, og så arbeide for en mer langsiktig utvikling av hurtigruta i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Til slutt skal jeg la Petter Dass få det siste ordet. Han uttrykte seg slik, fortsatt i Nordlands Trompet:

«Nu vel! La da skipet gli ut av sin havn,
så heiser vi seilet i Frelserens navn
og lar det på bølgene skride.
Og før vi i aften får stjernene se,
så håper jeg klippene ligger i le.
På det tror jeg trygt vi kan lite.»

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirin Faldet (A): Det er en nesten rørende enighet mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet i dette budsjettet, og faktisk var det svært rørende også da Sahl sisterte Petter Dass. Men det tok egentlig mye tid, så nå skal jeg la Sahl få lov til å gå inn på det som jeg vet han brenner for. Det dreier seg om distriktpolitikk – jeg forstod det slik på en replikk tidligere. Representanten Sahl sitter altså som medlem av samferdselskomiteen, og samferdselsministeren kommer fra samme parti som han. Partiene i sentrum liker å karakterisere seg som distriktenes og lokaldemokratiets talerør, men når det kommer til konkrete handlinger, er det visst ikke så viktig med distrikter allikevel. For hva synes egentlig representanten fra Kristelig Folkeparti om at anbudsutlysningen på 26 lufthavner har skjedd uten at berørte fylkeskommuner fikk anledning til å uttale seg, og at noen ruteområder har fått dårligere tilbud, med redusert standard, med mindre fly, uten trykkabin osv? Hva har representanten gjort i denne saken for å bearbeide statsråden, slik at det kunne bli et bedre tilbud for folk i distriktene? Har representanten Sahl prøvd å påvirke egen statsråd til å gi folk et enda bedre tilbud?

Jan Sahl (KrF): Jeg kan si meg enig med representanten Eirin Faldet i at det er grunn til å glede seg over det forliket som nå er kommet i stand mellom sentrum og Arbeiderpartiet. Jeg har også en forståelse av at både sentrum og Arbeiderpartiet har en intensjon om å legge til rette for at samferdsel skal få lov til å utvikle seg også i distriktene, og at vi er enige om at det er viktig å satse på kollektive løsninger i sentrale strøk, og legge til rette for vegbygging i Distrikts-Norge.

Så er det helt rett som representanten Eirin Faldet også er inne på, at lufttrafikk er særdeles viktig for Distrikts-Norge. Og jeg er ganske sikker på at representanten Eirin Faldet også er klar over at det anbudet som etter hvert ble lagt ut, ikke ble funnet opp verken i departementskontorene eller på bordet til samferdselsministeren. Hele utarbeidelsen av opplegget i forkant var et samarbeid i nær kontakt med de enkelte fylkene. Jeg går også ut fra at representanten Eirin Faldet er klar over at det i dag satses betraktelig større summer enn noen gang på de regionale lufthavnene. Når det gjelder det at fylkene ikke fikk lov til å være med på den siste biten, går jeg ut fra at representanten Eirin Faldet skjønner at ikke alle kan få lov til å kikke i kortene når man skal ut med et anbudsdokument der flere anbydere skal inn. Det er en ren umulighet.

I det alt vesentlige er signalene som vi får fra Distrikts-Norge, at de er fornøyd med det tilbudet de i dag får i den regionale luftfarten.

Christopher Stensaker (Frp): Representanten Jan Sahl tok opp nullvisjonen, og at mobiltelefonforbud var veien å gå. Han kunne kanskje ikke tenke seg at det er andre ting enn mobiltelefon som også representerer en fare på veien, bl.a. kan det være kranglete unger i bilen eller andre ting som forstyrrer. Det er jo møteulykkene som egentlig er problemet. Kan ikke representanten Sahl tenke seg at det å skille firefelts veier fysisk med midtdeler vil bedre sikkerheten på våre veier? For når vi nesten daglig leser om møteulykker på veiene med dødelig utgang, tror jeg at det å skille trafikken er det beste.

Budsjettet til Kristelig Folkeparti og de samarbeidende partiene bærer ikke preg av å bedre sikkerheten på veiene. Til det er det lagt inn altfor lite midler. Og det blir heller ikke noen nullvisjon av mobiltelefonforbud.

Sahl var inne på det med å bedre fylkesveistandarden, og nevnte i den forbindelse Bjørvika og veiomleggingen der. Men hvis man er opptatt av å bedre fylkesveistandarden, kan man bare gå til budsjettet, så ser man hva budsjettet til de samarbeidende partiene avstedkommer i økning på den posten. Den er på 25 mill. kr, mens Fremskrittspartiet hadde 150 mill. kr til å bedre fylkesveistandarden.

Jan Sahl (KrF): Jeg konstaterer at Fremskrittspartiet og sentrum har et felles ønske om å øke trafikksikkerheten. Jeg har også stor forståelse for at det kan være andre ting enn mobiltelefonen som kan virke forstyrrende når en er ute og kjører bil. Jeg har ikke så stor erfaring med kranglete koner, men det med barn som kan lage litt liv i baksetet, har jeg for så vidt erfaring med og kan skjønne. Nå er det ikke så enkelt å gjøre noe med det i lovverket, slik at vi kanskje først og fremst må se på andre løsninger.

Jeg kan jeg for så vidt si meg enig med representanten Stensaker når det gjelder dette med midtdeler på firefelts veg. Å få det til er et spørsmål om økonomi. Men at det er et viktig tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, kan vi være enige om. Vi kan også være enige om at møteulykker er et stort problem, og at bl.a. vegoppmerking og midtstriper som lager lyd, også er noe som har vist seg å virke godt.

Ellers er det jo slik at Regjeringen jobber med en trafikksikkerhetsplan som skal innbakes i Nasjonal transportplan, der vi ser på det totale bildet i forhold til hva som kan øke trafikksikkerheten. Da er også slike ting som fartsgrense og punktutbedring effektive virkemidler for å øke trafikksikkerheten på vegen. Jeg er glad for at Fremskrittspartiet også er opptatt av dette. Det betyr at vi i framtiden sammen kan finne midler til å øke trafikksikkerheten.

Inger Stolt-Nielsen (H): Representanten Sahl snakket varmt om kysten, sikkerheten og farleiene, at dette var prioritert og et område som Kristelig Folkeparti har stor omsorg for. De skriver i sine merknader at de er «opptatt av å ivareta sikkerheten og framkommeligheten i norske farvann og havner», men dette må vel i sannhetens navn sies å være dårlig fulgt opp i praksis. En samlet komite konstaterer at det er et klart etterslep i faktiske bevilgninger i forhold til det som ble vedtatt våren 1997.

Det står faktisk ganske dårlig til med de faste installasjonene, og dette truer sikkerheten for dem som ferdes på sjøen.

Nå er Regjeringen presset fra alle kanter for å øke bevilgningene til dette viktige formålet, og Høyre er veldig glad for at Arbeiderpartiet har bidratt til å øke dette noe. Men det som forundrer oss, er at man velger å hente penger til å sikre farleiene fra Redningsselskapet. Hva slags prioriteringer er dette? Samarbeidet med Arbeiderpartiet gir de underligste konsekvenser. Sammen med Arbeiderpartiet har man opprettet et båtregister som hittil har kostet 55 mill. kr, og som koster 13,5 mill. kr i året å drive, og så skal man hente penger fra Redningsselskapet for å trygge farleiene. Er det viktigere å passe på båter enn å passe på folk som ferdes på sjøen? Det blir mitt spørsmål. Hvorfor ikke hente pengene derfra? Kan man tenke seg å legge ned det båtregisteret og omprioritere de pengene til sikkerhet på sjøen? Jeg skal love at det kommer til å få Høyres støtte.

Jan Sahl (KrF): Jeg er glad for at det er en tverrpolitisk enighet i samferdselskomiteen om å jobbe for å øke sikkerheten langs kysten. Jeg er også glad for at justisministeren har grepet fatt i denne saken og ønsker å se på hvordan man kan få til et sterkere samarbeid mellom de ulike instanser som kan være med på å styrke sikkerheten langs kysten, og som også kan være med på en hurtig inngripen når ulykken er skjedd.

Komiteen har understreket flere ganger at de midlene som er avsatt til merker og fyr, ønsker vi å bruke først og fremst til vedlikehold. Når det gjelder de siste midlene som nå er kommet på budsjettet, ønsker vi også å bruke en del av dem til å fortsette oppmerkingen i farvann der det mangler merker, for å unngå ulykker langs kysten. Her tror jeg vi må kunne si at det er tverrpolitisk enighet om at de tak som det nå er nødvendig å ta, bl.a. for å få oppjustert kartverket og for å få en nærmere gjennomgang av hvor de farlige punktene langs kysten er, og å få opprettet merkingen, er det et sterkt ønske i en samlet komite om å gripe fatt i og bringe fram midler til. Jeg har også en sterk forståelse av at fiskeriministeren er opptatt av den samme problematikken.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Kommunikasjonar er, som fleire før meg i dag har vore innom, ein svært viktig faktor for utviklinga av næringslivet. Gode kommunikasjonar ligg òg i botnen for ei vellukka distriktsutvikling og busetjing over heile landet. Det er difor eit svært viktig budsjettområde vi debatterer no.

Samferdslebudsjettet for år 2000 er eit stramt budsjett. Det kan vi lese ut av budsjettproposisjonen frå Regjeringa, som også fleire stader har peika på dei mange utfordringane og oppgåvene som framleis er uløyste i samferdselssektoren. Også i budsjettet for år 2000 har samferdselssektoren teke sin store del av kostnaden med å få til eit statsbudsjett som ikkje skal ha negativ innverknad på renteutvikling, på sysselsetjing osv.

På vegsektoren ligg det store bindingar på grunn av tidlegare igangsette prosjekt. Dette har vore situasjonen dei siste åra og vil også vere det enno nokre år framover. Dette medfører at innsatsen i anleggsverksemda i hovudsak blir å fullføre igangsette anlegg.

Eg er glad for at budsjettavtalen med Arbeidarpartiet gav som resultat at samferdsle fekk noko større løyvingar. Auka midlar til investering for riksveggar har fleirtallet fordelt på anlegg som blir drivne lite rasjonelt eller har stoppa opp på grunn av manglande løyvingar. Etter mi meining er dette den mest fornuftige måten å bruke desse ekstra midlane på. Målet må vere å drive anlegga på ein rasjonell og effektiv måte. Urasjonell drift fører til fordyring av prosjekta, og det er berre å slå fast at det også i år 2000 vil vere fleire prosjekt som framleis blir drivne urasjonelt.

Budsjett for 2000 er det tredje budsjettet i denne fireårsperioden. Oversiktene over fordelinga av riksvegmiddlar på ulike fylke og også fordelinga av midlar på ulike stamveggruter viser klart at det blir skeivfordeling i høve til den prosentvise fordelinga som var intensjonen i vegplanperioden. Eit fleirtal i komiteen har peika på at det er viktig at intensjonane i Norsk veg- og vegtrafikkplan blir følgde opp, og ber derfor om ei utjamning av oppfyllinga av midlane så langt dette lèt seg gjere utan at det fører til auka grad av urasjonell anleggsdrift.

I budsjettproposisjonen står det:

«Det har i de senere årene ikke vært mulig å opprettholde vegkapitalen med de vedlikeholdsbevilgninger som har vært stilt til rådighet.»

Dette er ei skildring av realiteten. Dårleg vedlikehald skapar vanskar for næringslivet, fører til stor slitasje på køyretøy og medfører ofte direkte fare for liv og helse. Eg synest det er ille at dette skal vere situasjonen.

På jernbanelområdet viser tala for 1998 at persontrafikken med jernbane har auka, medan det var ein nedgang på godstransportområdet. For jernbanen viser analysar at det er trong for ei vesentleg satsing på vedlikehald for å kunne oppretthalde ein tilfredsstillande transportstandard på eksisterande jernbanenett. Eg deler Regjeringa si vurdering at drift og vedlikehald må få fyrsteprioritet i 2000. Dette er m.a. ein viktig føresetnad for at dei krengetogrelaterte investingstiltaka på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanel skal få full effekt.

På jernbanesida er det gledeleg å kunne konstatere at krengetogsatsinga har fått god mottaking, og det same kan òg seiast om trafikktala for Gardermobanen.

Også på enkelte av budsjettkapitla for Fiskeridepartementet vart det påplussingar i budsjettavtalen med Arbeidarpartiet. Påplussinga opnar for auka innsats på områda hamner og fyr- og merketenesta.

På hamnesida er det utarbeidd ei rekke lokale, kommunale og fylkeskommunale planar. Mange av planane for hamneutbygging er svært viktige for fiskeria og næringsutvikling knytt til dette. Dei auka midlane er det derfor svært god bruk for.

Elektroniske kart, lostenesta, fyr- og merketenesta er viktige verkemiddel for å sikre trygge tilhøve for sjøtrafikken langs kysten. Sjølv om budsjettavtalen gjev rom

for auka innsats, er trongen for meir midlar både på vedlikehaldssida og utbyggingssida med omsyn til fyr og merke framleis stor. Dette er område som bør ha høg prioritet. Det er jo slik at kvar gong vi opplever ei ulukke på sjøen, blir vi minte om verdien av å ha ei godt merkt lei.

I budsjettinnstillinga i fjor bad komiteen departementet leggje til rette for at det skulle bli føreteke ein gjennomgang av kvaliteten i fyrtenesta. Eg har merka meg at denne gjennomgangen er gjennomført, og reknar med at dette blir lagt fram for Stortinget i eigna form.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ola Røtvei (A): Det var ett område som representanten Ringstad ikke berørte, og det gjelder rassikring. I august i år la Regjeringen fram en egen handlingsplan for rassikring. Der skrev statsråden at i utgangspunktet er det lagt opp til stramme rammer i årene framover. Han skriver videre at dersom man skal satse spesielt på ett område, vil det måtte gå på bekostning av andre viktige hensyn innenfor veipolitikken. Konklusjonen en kan trekke av dette, er at det ikke blir noen ekstrasatsing på vei i årene framover.

Så er det lagt opp til at det skal satses 2 milliarder kr på rassikring. Dersom man summerer de prosjektene som er lagt fram, viser det seg at det ikke er 2 milliarder kr utover det som ligger i rammen for Vegplanen.

I tillegg er det nå opprettet en egen budsjettpost for rassikring. Det flertallet er bekymret for, er at dette fører til at fylker unnlater å prioritere rassikring i forbindelse med utbedringsprosjekter i påvente av at de skal få midler fra sentralt hold. Med andre ord kan man skape falske forventninger og faktisk urasjonell anleggsdrift. Når da sentrumpartiene kjører fram dette med rassikring som et viktig redskap, sitter jeg tilbake med spørsmålet: Er ikke representanten Ringstad redd for at det som de mener er et viktig redskap, rett og slett blir den godes fiende?

Jorunn Ringstad (Sp): Representanten Røtvei sa at det var eitt område som eg ikkje hadde vore innom, nemlig rassikring. Det er rett. Eg fekk i eit femminuttsinnlegg ikkje tid til å kome inn på alt. Eg var heller ikkje innom post, tele, luftfart, berre for å nemne ein del andre område. Eg skulle gjerne hatt lengre taletid, både for å gå grundigare inn på dei enkelte tema og for å ta med alt.

Representanten Røtvei nemnde at det i realiteten ikkje er den store summen som er satsa på rassikring som det ein ved fyrste augekast kan få inntrykk av. Det er rett at det i dei konkrete summene på posten for rassikring er ein auke, men den er ikkje så stor som eg trur både representanten Ola Røtvei og eg sjølv skulle ynskje. Men det er ein viss auke. Det står òg i den utarbeidda rassikringsplanen at det i tillegg til dei midlane som står på den spesielle posten for rassikring, må brukast av dei ordinære midlane. Reiser vi rundt og ser på rassikringsprosjekt, ser vi at det gjerne er midlar til litt rassikring der, men det er òg ein del andre ting som kjem inn i dei same prosjekta, så det er naturleg at det her blir ein balansegang mellom det vi har av midlar til rassikring, og det ein må ta av dei

ordinære midlane. Tanken bak det som er lagt fram, er at det skal vere eit samspel mellom det som går til konkret rassikring, og det som ein treng for å utføre eit prosjekt, og som ein må ta av dei ordinære midlane.

Thore Aksel Nistad (Frp): Vi hører stadig om distrikter og gode veier, og i de generelle merknadene til Senterpartiet i denne innstillingen står det atter en gang at det skal bli gode og trygge veier i distriktene. Jeg er sikker på at selv om jeg blir sittende på Stortinget i 30 år, vil jeg fortsatt høre det samme.

Tidligere lovet Senterpartiet en voldsom økning i innsatsen med hensyn til veiinvesteringene. Det gjaldt den berømte veipakka som var på hele 5 milliarder kr. Hvor mye har den kommet på? Hittil er det ikke et eneste distrikt som har sett en eneste krone av den voldsomme økningen de lovet.

Fremskrittspartiets medisin for å utvikle landet er å øke veiinvesteringene og vedlikeholdet kraftig. Skal vi få folk til å satse i utkantene og aller helst bli boende der, mener Fremskrittspartiet at bensinen burde koste 7 kr literen. Vi burde ha rimeligere biler, og vi burde absolutt ha gode veier, slik at både tømmer, fisk og melk, som Senterpartiet er veldig opptatt av, kommer ut til markedene til en rimelig pris.

Er Senterpartiet av den mening at den samferdselspolitikken som Fremskrittspartiet her skisserer, er så forferdelig dårlig for distriktene, ettersom Senterpartiet nå så heftig omfavner Arbeiderpartiet?

Jorunn Ringstad (Sp): Representanten frå Framstegspartiet har observert heilt rett når han seier at Senterpartiet er eit av dei partia på Stortinget som er oppteke av distrikt. Og mitt inntrykk er at det er eit fleirtal på Stortinget som er oppteke av distriktsutvikling, for nettopp i distrikta skjer veldig mykje av verdiskapinga i landet. Skal vi ta vare på den verdiskapinga som er, må vi difor ta vare på distrikta, men vi må òg ta vare på dei meir sentrale strøka og storbyane. Det er ikkje nokon motsetnad her. Skal ein ta vare på verdiutviklinga, kan ein ikkje sjå bort frå det som skjer i distrikta.

Så viser Framstegspartiet til sin vilje til å auka veginvesteringane kraftig. No har sentrumsregjeringa i to år samarbeidd om budsjettet med m.a. Framstegspartiet. På dei alternative budsjetta som Framstegspartiet har lagt fram, har det vore store summar til vegar – det er heilt rett – men når Framstegspartiet skulle til å prioritere blant alle sine ynske, vart ikkje vegløyvingar med til slutt. Så dei to åra sentrumsregjeringa har samarbeidd med m.a. Framstegspartiet, har det ikkje vorte auka midlar til samferdsle. Difor sa eg i innlegget mitt òg at eg er glad for at samarbeidsavtalen med Arbeidarpartiet gav auka midlar til samferdsle. Men det oppnådde vi ikkje dei to føregåande åra då Framstegspartiet var ein av samarbeidspartnarane.

Petter Løvik (H): Eg merka meg at representanten Sahl ikkje svarte på representanten Stolt-Nielsen sitt spørsmål om å styrkje tryggleiken langs kysten ved å

kutte i løyvingane til Redningsselskapet, og eg lurar på om representanten Ringstad kjenner seg kalla til å gi eit svar på dette.

Representanten Ringstad sa også i innlegget sitt at ho var veldig opptatt av at intensjonane i Vegplanen når det gjeld fordeling av midlane, måtte bli følgde opp. Og då synest eg det er grunn til å spørje om det ikkje også kunne vore interessant å følgje opp intensjonane når det gjeld totalramma i Vegplanen.

Når det gjeld Veg- og vegtrafikkplanen som blei vedtatt like før denne perioden begynte, gjekk Senterpartiet saman med Høgre inn for ein kraftig auke. Jorunn Ringstad har sjølv tidlegare gitt uttrykk for at ho er misnøgd med det som er skjedd. I Nationen den 15. juni kalla ho det «løftebrudd» og seier m.a.:

«Flertallet på Stortinget vil satse mer på samferdsel.

Det nytter ikke når regjeringen ikke er med.»

Ho seier også:

«Det er en kraftig uro i partiet. Det går ikke mange år før det vil komme et veiopprør.»

To dagar seinare får den same representanten svar frå dei parlamentariske leiarane i sentrumspartia, som

«lover Ringstad betre tider neste år» – som vi no er på veg inn i – «hvis renta fortsetter å dale og de økonomiske utsiktene holder seg gode».

I den same avisa står det at Johan J. Jakobsen «legger vekt på at 1999 er et unntaksår.»

Då er det to spørsmål som eg gjerne vil ha svar på: Står representanten Ringstad sin kritikk framleis fast? Det er det eine. Det andre er om det er mogleg å få ei nærmare tidfesting av når det vegopprøret som representanten Ringstad tidlegare har gitt melding om, vil kome.

Jorunn Ringstad (Sp): Fyrst til det fyrste spørsmålet, om kuttet i løyvingane til Redningsselskapet. Eg kan gjerne innrømme at eg ikkje er noko glad for at det vart kuttet i løyvingane til Redningsselskapet. Det er eit av dei områda som òg høyrde innunder det som går på tryggleiken på sjøen, og eg håpar at Regjeringa ved neste korsveg vurderer den støtta som Redningsselskapet får.

Eg har berre lyst til å kome med nokre få sitat direkte frå proposisjonen når det gjeld vegformål. Der står det på side 69:

«Det har i de senere årene ikke vært mulig å opprettholde vegkapitalen med de vedlikeholdsbevilgninger som har vært stilt til rådighet.»

Det står vidare på side 71:

«I de senere årene har imidlertid bevilgningene til vegformål reelt sett gått ned.»

Det står vidare på side 79:

«Beregningene viser at etterslepet på vedlikehold i dag totalt er 8 mrd. kr. Det må avsettes om lag 700 mill. kr mer pr. år til vedlikehold utover dagens nivå for at etterslepet ikke skal øke ytterligere.»

I budsjettproposisjonen for inneverande år, som vi behandle for eit år sidan, stod det at det mangla 800 mill. kr for å drive igangsette anlegg effektivt.

Eg føler at eg og Regjeringa er heilt på linje. Regjeringa har i sin proposisjon peika på dei utfordringane som

ligg der. Dei har brukt ord som at her er det eit etterslep, dei har brukt ord om at det her er manglar, og at det ikkje har vore midlar nok til å kunne oppfylle det som burde vore gjort på vegsektoren. Eg vil med mine ord seie at då er det for lite pengar. Eg føler ikkje at Regjeringa og eg er på kollisjonskurs. Regjeringa har òg sagt at dei har prioritert ein del andre område. Og det å prioritere er å la noko gå føre noko anna. Det håpar eg at Regjeringa ser nøye på ved neste korsveg.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Inge Myrvoll (SV): Så har det skjedd, det som jeg advarte mot fra denne talerstol den 3. juni i år – mobilbitten i det nye fusjonerte teleselskapet, et område Telenor har vært veldig sterk på og som forretningsmessig har vært i en voldsom ekspansjon, ender sannsynligvis i Sverige. Det bekymret ikke stortingsflertallet og statsråden da vi behandlet fusjonen. Det gråtes muligens noen krokodilletårer i etterpåklokskapens lys.

Om budsjettet er det følgende å si: perspektivløst. Jeg var så lite inspirert at jeg vurderte om jeg kunne gjort som presten, snudd bunken og tatt fjorårets preken – fjorårets budsjettinnlegg, men jeg har prøvd å fornye det.

Miljøperspektivet er fortsatt bare prat. Distriktpolitikken som ble løftet i Voksenåserklæringa ligger fortsatt nedlåst i departementsskuffene. Honnørordene er retorikk, og forliket med Arbeiderpartiet forandrer lite på det.

Det blir fortsatt ingen jernbanesatsing, uansett hvor mange pene ord og hvor mye penger sentrumspartiene hadde da vi behandlet jernbaneplanen for 2 ½ år siden. Den gangen beskrev de jernbanens kjøreveg som første generasjons jernbane, bygd ut fra helt andre krav enn i dag til trasé, hastighet og bæreevne, og kritiserte Arbeiderpartiet for manglende satsing. Det var den gang *da*. Hver gang *når* denne sentrumsregjeringa legger fram et budsjett, er det den samme elendigheta som under Arbeiderpartiet. At Arbeiderpartiet i tillegg forhandler fram et kutt på 30 mill. kr til jernbanen, gjør ikke saken bedre. At Arbeiderpartiet allerede nå har glemt at de i fjor var sammen med oss om å kritisere sentrumsregjeringa for manglende jernbanesatsing, gjør dette enda verre. Jeg har bare ett ord å si om det: Fy!

I tillegg fusker Regjeringa. Når de skal legge tall på bordet om hvordan de oppfyller Jagland-regjeringas jernbaneplan – merk det, Jagland-regjeringas, ikke sin egen – da tar de påplussinga på 600 mill. kr til krengetog inn i rammene som var lagt fram av Jagland-regjeringa. Det er en form for historieskriving som bør innberettes til Verdikommisjonen.

I SVs primære budsjettforslag gir vi jernbanen et skikkelig løft med en påplussing på 700 mill. kr. i investering i kjørevegen. Dette vil vi bruke til å forsere utbygginga av dobbeltspor i Østfold og Vestfold samt tilrettelegging for økt godstransport på bane bl.a. ved profilutvidelse av tunneler, som er spesielt aktuelt på Nordlandsbanen og Bergensbanen, samt at vi foreslår å fjerne kjørevegsavgifta for gods. Det vil styrke NSB konkurransemessig i

forhold til vegtransport. Jeg kan ikke skjønne hvorfor Regjeringa og Arbeiderpartiet ikke ser poenget med å styrke jernbanens konkurranseevne på godssida og hele tida utsetter å ta avgjørelsen om kjørevegsavgift, moms osv.

Når jeg snakker om kjørevegsavgift, må jeg minne Høyre om at det som var mitt hovedspørsmål til representanten Oddvard Nilsen i formiddag i en replikk, som jeg ikke fikk noe svar på, var: Hvorfor går Høyre nå inn for å øke kjørevegsavgifta, mens de for 2 ½ år siden var sammen med oss om å fjerne den for kombitransporter? Hvorfor har de snudd?

At Fremskrittspartiet kutter på jernbane med 700 mill. kr til Jernbaneverket, overrasker ikke. Det som overrasker, er at de er med på merknadene i komiteen om videreføring av arbeidet på Østfold- og Vestfoldbanen, de er med på å støtte nye prosjekt som Eidangertunnelen, krengetogsatsing på Kongsvingerbanen, osv. Hvordan får de det til når de skal kutte så dramatisk på investeringsmidler og på vedlikeholdsmidler til Jernbaneverket? Det er en gåte. Men hele Fremskrittspartiets budsjett består av gåter. For eksempel er de med på å kritisere servicenivået på posttjenester, samtidig som de kutter i offentlig kjøp av posttjenester med 300 mill. kr. Ja, da blir nok servicen bedre, da!

Når jeg sier dette nå, er det ei utfordring til de som skal ha replikker til meg. De kan bruke den første halvparten av sin replikk – siden jeg har så vanskelig tilgang til replikker på dem – til å svare på de problemstillinger jeg har tatt opp om deres budsjetter, og så kan de ta spørsmål til meg i den siste halvparten.

Men jeg skal nå bevege meg fra bane til veg. Nord-Norge er igjen taperen på vegbudsjettet. Jeg sa i fjor at dette var bunnåret for min landsdel. Men de greide å slå rekorden i år: 11,5 pst. av vegmidlene til Nord-Norge. Det er bare ti år siden Nord-Norge fikk 25 pst. og det begynte å gå nedover. Nå prøver departementet her også å trikse litt med tallene, og vil så gjerne ta med denne kompensasjonen for økt arbeidsgiveravgift når de skal lage oversikten. Ifølge kommunalministeren er dette en ren kompensasjon for økte utgifter, og det blir ytterst tvilsomt å ta dette med. Men sjøl om man gjør det, blir det små tall, en meget beskjeden påplussing, og det retter ikke opp statistikken. Tallenes tale er entydig, og de er dystre for den nordlige landsdelen. Dette er en del av sentraliseringspolitikken.

Jeg hørte representanten fra Høyre, Oddvard Nilsen, i dag snakke om veger i Distrikts-Norge, snakke om næringsliv osv., hvoretter Arbeiderpartiets hovedtalsmann, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, kommer opp – og når han snakker om veg, snakker han bare om veger i Oslo, det ene prosjektet etter det andre. Da kom jeg til å tenke på at i finansdebatten vi hadde, sa han jo nesten at vi hadde løst så mange vegproblemer i Nord-Norge. Og da begynte jeg å tenke på dette med vinterstengte veger, jeg begynte å tenke på dette med vogntog som ligger veltet langs E6-en fordi det ikke er bæreevne på den vegen, de kommer i nærheten av kanten, og vegen bryter sammen. Jeg begynte å tenke på alt det, og så spurte jeg meg:

Hvorfor snakker ikke Arbeiderpartiet litt om det også, ikke bare om veier i hovedstaden?

Det andre som undrer meg, er at det stadig vekk snakkes om en ny motorveg til Asker. Da har jeg lyst til å minne om at et dobbelt jernbanespor har en transportkapasitet på over 30 000 mennesker i timen i hver retning. En firefelts veg kommer ikke i nærheten av en slik transportkapasitet, den tar mye større areal, og det er en mye dårligere miljøinvestering. Det bør Arbeiderpartiet nå tenke gjennom på nytt, syns jeg.

Det er ett vegprosjekt som jeg vil gi en spesiell omtale, Europaveg 6 gjennom Melhus. Samferdselskomiteen har tidligere bedt om endring av trasévalg for å spare inngrepene i forhold til det vernede vassdraget Gaula. Dessverre har denne gjennomgangen utelukket det alternativet som går gjennom Vassfjellet. Man har bare sett på alternativer som har gjort meget store inngrep i jordbruksareal, næringsvirksomhet og boligområder, og som faktisk heller ikke godt nok sparer Gaula. Nå har kommunestyret i Melhus bedt om at Vassfjellet-alternativet også blir sett på. Mi utfordring går til alle de øvrige partiene og til ministeren: La oss ikke måtte velge mellom flere dårlige alternativer når det finnes ett som er tilnærmet ukontroversielt.

Så skal jeg ta av – luftvegen. Departementet gjorde en elendig jobb da de la ut det regionale rutenettet på anbud. De var så opptatt av å finne konkurrenter til Widerøe's at de ikke tok hensyn til brukerne. Det har et flertall i komiteen gitt en hard kritikk av.

Departementet har åpnet for en lavere standard ved å invitere til bruk av mindre fly uten trykkabin. – Jeg trodde den tiden var over. Departementet har delt opp i små ruteområder, slik at internkommunikasjonen er smuldret opp. Internkommunikasjonen i Finnmark blir vanskelig, tidkrevende og dyr, likeså på Helgeland. For å bruke et eksempel: I industrisamfunnet Rana jobber en del folk i oljebransjen, med base i Brønnøysund. I dag har vi tre avganger hver veg på hverdager. Når det nye anbudet trer i kraft, blir det null avganger. Da må man reise til Bodø eller Trondheim før man kan reise til Brønnøysund, og motsatt hvis man skal til sykehuset i Rana fra Brønnøysund. – Med andre ord en dårlig internkommunikasjon.

Når representanten Sahl forteller at han har fått så gode signaler utenfra, folk er så fornøyd, har han fått signaler fra en annen virkelighet enn den jeg kjenner. At Værøy har fått et dårligere tilbud enn før på sin helikopterrute når staten faktisk må betale mer, er heller ikke godt håndverk. Godt håndverk syns jeg heller ikke at departementet har gjort i hurtigrutesaka. I juni, under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett, avviste man å forhandle fram ei avtale. Den skulle komme neste år under transportplanen. Bare vi i SV sa at det hadde vi ikke tid til å vente på, for dersom selskapene skal kontrahere nye båter, må de ha en avtale de kan forholde seg til når det gjelder kjøp av tjenester.

Departementet ombestemte seg, og det er forhandlet fram en femårig avtale. Det gir ingen langsiktighet, verken for kystsamfunnene eller selskapene. Det ville ha gitt ei framtid å forhandle fram en avtale med 20-års per-

spektiv, slik som selskapene inviterer til i vekstmodellen. Det ville ha gitt ei framtid.

Til slutt vil jeg si noe positivt – før tida går ut: Man har gitt et lite løft når det gjelder investeringer i fiskerihavner samt investering og vedlikehold av fyr, lykter og merker. På dette området kan man få gjort en god del for beskjedne midler.

Da må jeg avslutte med å ta opp de forslagene som ligger i innstillingen.

K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l hadde her overtatt presidentplassen.

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

Det blir replikkordskifte.

Bendiks H. Arnesen (A): SV slår ofte til lyd for større distriktssatsing på samferdselssektoren og for en samferdselsatsing som har bedre miljø som et stort mål. Det har nettopp representanten Myrvoll stadfestet her fra talerstolen.

Befolkningen på Senja i Troms og Troms fylkeskommune har i en årrekke kjempet for å få bygd en internvei i kommunene Berg og Torsken. Denne veien vil ha en svært stor betydning for det aktive næringslivet og for bosettingen i dette området, fordi det vil nedkorte veiavstanden mellom bygdene med mange mil. Det er med andre ord et meget godt distriktstiltak og et utmerket miljøtiltak, fordi det forkorter kjøretiden betydelig.

I Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007 er det lagt opp til oppstart av dette prosjektet i første fireårsperiode. I samferdselskomiteens innstilling går Arbeiderpartiet inn for oppstart av dette prosjektet i 2001. Da er mitt spørsmål: Hvorfor kunne ikke SV støtte Arbeiderpartiet i dette? Dette er jo et prosjekt i Nord-Norge, det er et distriktprosjekt og etter mitt syn også et miljøprosjekt, som Myrvoll snakket så varmt om, og som han har som en ledetråd gjennom sitt arbeid i samferdselskomiteen.

Inge Myrvoll (SV): Da vi laget denne innstillinga, var jeg litt usikker på om jeg skulle ta med og nevne de prosjektene jeg mente burde starte opp i 2001. Jeg lot være å gjøre det, både når det gjaldt Senja, når det gjaldt Korgfjell og en del andre prosjekt som kanskje burde ha vært startet opp før 2001 – men så er det det å skaffe penger til det. Jeg tror det er viktig at representanten fra Arbeiderpartiet jobber litt tøffere internt i eget parti, slik at det i det hele tatt blir noen penger til veier i den landsdelen som han og jeg kommer fra.

Med de lovnadene som ligger der for det sentrale Østlandet, tror jeg vi kan få slite med å få gjennomført lovnaden som gjelder Senja, men jeg kommer ikke til å motsette meg det. Jeg syns det er et godt prosjekt. Det kommer til å bli prioritert hos meg, så sant det står på prioritert plass ifra Troms, og det gjør det jo. Når vi greier å skaffe penger til Troms, som til Finnmark og Nordland, skal vi nok få i gang både den vegen og flere til. Det er

litt av en jobb å gjøre, men den jobben tror jeg ikke er vanskeligst når det gjelder meg. Jeg tror den er vanskeligere i egen stortingsgruppe.

Så da ønsker jeg ham lykke til med å skaffe penger til Nord-Norge hos Arbeiderpartiet. Det begynte å gå nedover under Opseth, og det har bare gått nedover under stadig nye statsråder fra Arbeiderpartiet og sentrumspartiene. Den trenden skal vi greie å snu i lag, ikke sant?

Christopher Stensaker (Frp): Representanten Inge Myrvoll var i sin tale inne på forskjellige spørsmål til meg og Fremskrittspartiet, bl.a. dette med jernbanen og hvorfor vi senket tilskuddet til den. Vi har tro på at man skal ha konkurranse på sporet, og at Jernbaneverket vil stå som styrer for banens E6.

Så til dette med posttilbudet i dag. Det er jo helt forskjellig fra tidligere, med bl.a. flere elektroniske tjenester. Man er mindre avhengig av det gamle postkontoret. Fremskrittspartiet er mer opptatt av tilgjengeligheten til posttjenester, bl.a. ved å benytte lokaler som er åpne på kveldstid.

SV liker å kalle seg distriktsvennlig, men representanten Inge Myrvoll, som er fra Nordland, burde vite at det som trengs mest, er bedre veier, og ikke jernbane, som SV satser på. Har representanten Myrvoll glemt våre distrikter? Av budsjettinnstillingen går det frem at SV har over 1,7 milliarder kr i reduksjon på kapittel 1320 Statens vegvesen i forhold til Fremskrittspartiets forslag. Det er 300 mill. kr mindre til drift og vedlikehold av våre riksveier, og det er over 1,3 milliarder kr mindre på riksveiinvesteringer og 125 mill. kr mindre til fylkesveiformål. Synes representanten Inge Myrvoll at dette er god distriktssatsing?

Inge Myrvoll (SV): For å ta en liten kommentar på det første om Fremskrittspartiet og jernbane. Det jeg prøvde å påpeke, er at Fremskrittspartiet har noen dramatiske kutt på Jernbaneverket, både på investering og vedlikehold. Jeg nevnte ikke dette med konkurranse og kjøp av tjenester. Det lot jeg være å nevne. Og det som forundrer meg, er at Fremskrittspartiet allikevel er med på en masse merknader som er ganske kostbare. De kutter på investeringene, allikevel skal de videreføre Vestfold- og Østfoldbanen, de er for Eidangertunnelen og for krengetogsatsing på Kongsvingerbanen o.l. Det var da jeg lurte på hvordan man kunne få dette til å gå i hop. Og det fikk vi ikke noe svar på.

Når det gjelder SV og om det er en god distriktpolitikk vi har: Ja visst er det det! Nå var det veldig snedig å sammenlikne SVs budsjett med Fremskrittspartiets og ikke med det som er Regjeringens eller flertallets. Og det hørtes ut som om det var et stort gap – og det er det jo på vegsida – mellom oss og Fremskrittspartiet. Vi kan ikke drive på sånn som Fremskrittspartiet gjør, bare kutte i vilden sky på ting som ville ha fått dramatiske konsekvenser. Og dessuten bruker de mesteparten av sine vegpenger i sentrale strøk. Vi har mer vegpenger f.eks. til min landsdel enn det Fremskrittspartiet har, innenfor mye mer ansvarlige rammer enn de har. De er motorve-

gens riddere, det er først og fremst disse firefelts motorvegene som skal sluke deres investeringsmidler. Det er der det store, umettelige sluket er hos Fremskrittspartiet. Så når det gjelder distriktpolitisk profil, kommer vi mye bedre ut, men det er klart at for dem som ønsker motorveger, må Fremskrittspartiets løsninger være klart de beste. Men man får se kostnadene når de kutter på Posten, på jernbanen og på alle andre områder.

Men de har lært én ting siden i fjor, og det vil jeg gjerne rose dem for. Det er første året på lang tid de ikke har kuttet på kjøp av tjenester på hurtigruta og fra det regionale kortbanenettet. De har omsider skjont at dette er kontrakter som staten har inngått, og staten ville ha tapt enhver rettsak hvis dette gikk igjennom.

Jan Sahl (KrF): Jeg må innrømme at jeg ble oppriktig bekymret for representanten Inge Myrvoll, som i innledningen gav uttrykk for at han manglet motivasjon for budsjettarbeidet og for debatten. Jeg kan berolige forsamlingen med å si at representanten Inge Myrvoll ikke manglet motivasjon i høst, da han ikke så seg for liten til å be hele nordlandsbenken om å flytte sørover på grunn av manglende distriktssatsing.

Så kom det altså penger til Distrikts-Norge, de såkalte ESA-pengene, det kom en grusvegpakke med relativt store beløp til representanten Myrvolls hjemfylke. Og hva gjorde da representanten Myrvoll? Jo, da uttalte han seg til pressen og kalte det – jeg beklager uttrykket, president – fjottpenger. Det syns jeg er en veldig dårlig måte å bortforklare på at denne regjeringen var villig til nettopp å satse på Distrikts-Norge og prøve å løse den problematikken som lå i grusveger som ikke har fått dekke. Når alt blir uttrykt galt og svart, må jeg si at det på mange måter er veldig vanskelig å feste lit til det som blir sagt.

Nå skal representanten Inge Myrvoll ha ros for at han på en god måte har fått fram en skjevfordeling mellom sentrum og distrikt. Men da er det at jeg med fortvilelse leser at representanten Inge Myrvoll går sammen med Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet på en gedigen satsing, og det unngikk representanten Myrvoll å nevne her, nemlig Bjørvika-prosjektet. Jeg må spørre representanten Inge Myrvoll: Er de pengene fjottpenger eller ikke?

Presidenten: Presidenten er litt i tvil om hva dette uttrykket egentlig betyr, men hun antar at siden det er nordnorsk språkbruk, må en vise romslighet nok til å akseptere det.

Inge Myrvoll (SV): Jeg tror ikke jeg skal prøve å forklare, for da kan det hende at presidenten blir nødt til å klubbe likevel.

For å si det sånn: Representanten Sahl behøver ikke å føle bekymring for meg. Jeg er altså litt lite inspirert til en debatt om et budsjett som er perspektivløst.

Så begynner han da å fortelle: Ja, men tenk på alt vi har fått! Vi har fått grusvegpakke. Ja, sannelig, her får man mindre på de ordinære budsjettene, og så flytter man det over til en grusvegpakke. De samme pengene som

man skulle hatt til andre prosjekter, gir man da i en såkalt grusvegpakke som er øremerket. Blir det noe mer ut av det? Summen blir jo like liten, eller for å si det sånn: Den er blitt enda mindre enn den var. Det har aldri vært så lite penger til den landsdelen, iallfall ikke etter krigen, når en tenker prosentvis i forhold til vegbudsjettet. Tallene før krigen har jeg ikke fått sett på, men jeg tviler på at det var noe verre da enn nå.

Så var det ESA-pengene, som ifølge kommunalministeren er rein kompensasjon for de merutgifter man har fått ved økt arbeidsgiveravgift, og som skulle være målrettet mest mulig i forhold til de bedriftene dette gjaldt. Det må man komme drassende med for å bevise at det er noe. Mitt poeng er at det aldri har vært så lågt som 11,5 pst., og sjøl om en kommer opp i 12 pst. hvis man tar med ESA-pengene, er det bunnår, sammen med fjoråret. Tallenes tale er klar.

Så er det spørsmål om Bjørvika: Er det fjottpenger? Nei, det er et kostbart prosjekt, det er et av de prosjektene jeg prioriterer her nede. Der har vi også en historie, vi satt faktisk i byråd, og da løftet vi opp det prosjektet som et større byutviklingsprosjekt. Men det er mange prosjekter som jeg har sagt nei til her nede, som vi bruker mange penger på, men som vi ikke burde ha brukt penger på. For eksempel er det Oslofjord-forbindelsen, ny firefelts motorveg i Vestfold, osv. – jeg kunne ha ramset opp flere. Så jeg skal være kritisk, og jeg skal slett ikke støtte Arbeiderpartiet i synet på ny firefelts eller seksfelts motorveg, eller hva de skal ha, utover til Asker – overhodet ikke. Men får vi brukt noen penger på et nytt dobbeltspor på jernbanen utover der, så er jeg med – for fullt!

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

May Britt Vihovde (V): Eit godt tilbud innanfor veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport har mykje å seia for næringsliv og busetjing over heile landet. Utbygging og vedlikehald av transporttilbodet er difor både eit viktig distriktpolitisk verkemiddel og av grunnleggjande verdi for trafikkavviklinga i sentrale strøk. For å stimulera næringsutvikling og busetjing over heile landet betyr det òg svært mykje at det ligg føre eit landsdekkjande og likeverdig tilbud av grunnleggjande post- og teletenester.

Budsjettet som me i dag har til handsaming, er stramt. Målet om høg sysselsetjing og stadig rentenedgang gjer at det er nødvendig med eit stramt statsbudsjett.

Venstre er glad for at ein innanfor stramme rammer har prioritert å

- halda fram med satsinga på å betra infrastrukturen for kollektivtrafikken i storbyområda
- halda fram med satsinga på trafikk sikringstiltak
- auka løyvingar til rassikring
- auka løyvingar til vedlikehald, både når det gjeld vegvedlikehald og vedlikehald av jernbanenettet
- auka satsinga på forskning og utvikling

Budsjettavtalen mellom regjeringsspartia og Arbeiderpartiet gav auka midlar til investeringar når det gjeld riks- og fylkesvegar, hamneutbygging og drift/vedlikehald av farleiene våre, eller på mitt språk: sjøvegen.

Utover denne avtalen er det ikkje gjort ei einaste endring av Regjeringa sitt framlegg til budsjett. Det er difor med stor undring ein registrerer i media at Stortinget omtaler denne regjeringa sin politikk i svært «surmaga» ordelag. Det er fleire avisoppslag med utsegner frå Regjeringa sin samarbeidspartnar, Arbeiderpartiet, om at Regjeringa må finna seg i å bli audmjuka på fleire punkt.

I Venstre har vi tradisjon for å behandla våre samarbeidspartnarar med respekt; vi har merka oss ytringane frå Arbeiderpartiet sine representantar.

Å redusera helse- og miljøskader for folk flest i Oslo og samstundes skapa betre flyt og laga betre prognosar, ikkje minst for næringslivet sine transportar, er viktige tiltak som Venstre prioriterer høgt. Venstre er svært nøgd med at Regjeringa arbeider med ein bompengeproposisjon for Oslopakke 2, samstundes som det blir sett i gang oppstart av T-baneringen og dobbeltspor Skøyen-Asker.

I mars kjem Regjeringa sitt framlegg til Nasjonal transportplan. Her vil ei heilskapleg Oslopakke 2, med avklaring av dei totale økonomiske rammene for pakka, bli lagd fram.

Etatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan er nå ute til høyring, og i mars kjem Regjeringa sitt framlegg.

For Venstre er samferdselspolitikk ikkje «bautapolitikk», men det å kunna prioritera slik at vi først og fremst brukar ressursane på det me treng mest.

Venstre meiner det er nødvendig å ta nye grep for å løysa trafikkavviklinga i sentrale område. Det er i gjennomsnitt 1,2 passasjerar pr. bil som står i kø langs E18. Dersom passasjerane pr. bil i gjennomsnitt auka til 1,4, ville faktisk køen omtrent forsvinna. Det er behov for andre verkemiddel enn berre å auka kapasiteten på vegnettet.

Venstre er svært glad for at eit stort fleirtal, alle parti utanom Framstegspartiet, har slutta seg til rammeavtalen med hurtigruteselskapa om kjøp av transporttenester. Når me skal diskutera og behandla Nasjonal transportplan, er det sjølv sagt at me diskuterer ei meir langsiktig utvikling av hurtigruta, både i eit næringsperspektiv, turistperspektiv, distriktperspektiv og samferdselsperspektiv.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjellaug Nakkim (H): Representanten Vihovde var i sitt innlegg innoom Oslopakke 2 og den satsingen på kollektivtransport som må til.

Det er positivt at det skal satses på infrastruktur og på nytt materiell på jernbanen. Det er også bra at mange vil vi skal kjøpe kollektivt, men det betyr ikke at man ikke trenger å bygge ut veinettet – også her i Oslo-gryta.

Nå er det egentlig slik at de fleste her reiser med Flytoget. Det har jo blitt et godt tilbud, men det er en økonomisk katastrofe. Jeg undres noen ganger på hvem flertallet i denne salen tror NSB er til for, om det er slik at NSB er til for forbrukeren. NSB er av Stortinget satt i en unik monopolsituasjon, og vi vet at Stortinget kjøper persontransporttjenester av NSB for nesten 1 milliard kr. Samtidig øker og øker billettprisene.

Det jeg lurer på om representanten Vihovde har gjort seg noen refleksjoner om, er: Står NSBs tilbud – sett ut

fra de pengene de forvalter – i forhold til de tjenestene og den servicen vi får? Vi vet forferdelig lite om det. Det eneste vi vet, er at evalueringen av anbud innenfor rute-transporten har ført til den erkjennelse at konkurranseutsetting fører til redusert støttebehov.

Vi vet også at i Sverige er det nå konkurranse på sporet. Det fører til flere avganger, flere passasjerer og flere betjente stasjoner, med det samme tilskuddet fra staten.

NSB har som sagt monopol på transport på jernbanen, men Ueland har åpnet for konkurranse på sporet – først og fremst på gods, men det vil vel også komme på persontrafikken. Også Regjeringen lukter på denne konkurranseutsettingen. Det jeg undrer meg på, er om representanten Vihovde og Venstre nå vil være en pådriver overfor Regjeringen, slik at det kan bli konkurranse på sporet også på persontransporten, til forbrukerens beste. Og vil representanten Vihovde være med på å sette forbrukerens behov i fokus, og ikke NSBs?

May Britt Vihovde (V): I Venstre har me alltid vore opptatt av å setja mennesket i sentrum, og det vil jo seia når det gjeld NSB, passasjerer.

Nå har Regjeringa fått ein rapport, og det er varsla at den vil koma tilbake til Stortinget med eventuelle forslag om konkurranse på sporet. Representanten Oddvard Nilsen var òg i sitt hovudinnlegg inne på at han såg fram til det – nå var det kome ei regjering som faktisk såg behovet for konkurranse.

Men skal ein få konkurranse på sporet, må ein òg sikra nødvendig vedlikehald, ein må sikra at køyreleidninga er der, at det er nok skjener og nok spor, slik at desse toga som eventuelt skal konkurrera med kvarandre, har spor å gå på. Det er jobb nr. 1. Så kjem denne saka tilbake til Stortinget, og truleg blir det opna for konkurranse på sporet – det vil Venstre jobba for.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Siden representanten Vihovde åpenbart avla meg en visitt, kan det kanskje være på sin plass å gi en liten kommentar tilbake. La meg først presisere at jeg aldri har brukt ordet ydmykelse til avisen, det får stå for journalistens regning.

Jeg er glad for at vi har fått et budsjettforlik. Jeg er glad for at vi har fått et budsjett som både sentrum og Arbeiderpartiet kan stå bak. Men det må samtidig være tillatt å påpeke at komiteen faktisk både har kritisert Regjeringen ganske sterkt på enkelte punkt, og har gitt veldig klare føringer om en annen politikk enn det Regjeringen har lagt opp til på enkelte områder.

Anbudet på regional luftfart er det mest åpenbare eksemplet, der er kritikken sterk, løsning for Oslopakke 2, T-baneringen, situasjonen for fyr og merker, hvor man etterspør den gjennomgangen for Stortinget som Stortinget tidligere har bedt om, infrastrukturplan for luftfart, saksbehandlingstiden ved veiprosjekter, Stortingets samstemmige nei til å avvikle den sentrale ordningen med pensjonistrabatt og barnerabatt, man hadde ønsket en annen løsning for hurtigruta, men slutter seg etter omstendighetene til det forslaget som ligger der, spørsmålet om en systematisk klassifisering av havner – her er det et sett

av tiltak, hvor det er gitt en del pålegg overfor Regjeringen, og jeg er veldig glad hvis representanten Vihovdes innlegg er en bekreftelse på at Regjeringen og regjeringspartiene tar dette innover seg og vil følge opp disse påleggene. Det tar jeg for øvrig som en selvfølge.

Men la oss være enige om at det ikke er slik at Regjeringens politikk har fått tilslutning på alle punkter, selv om Regjeringens budsjett har fått tilslutning med de endringer som framgår av budsjettavtalen. Det er gitt relativt sterke føringer på mange områder, og ikke minst tror jeg Regjeringen gjør klokt i å merke seg at det også er en betydelig kritikk på enkelte punkter.

May Britt Vihovde (V): Eg er glad for at representanten Schjøtt-Pedersen ikkje har sagt at han ønskjer å audmjuke denne regjeringa. Men når ein ser på ein del av desse avisoppslaga og ein del av merknadene i denne budsjettinnstillinga, når me ser på svara som er gitt både frå representantar frå regjeringspartia og statsrådar på ein del spørsmål – ein kan ta infrastrukturplanen for Luftfartsverket, der regjeringspartia i merknaden sin seier at det er heilt klart at ein infrastrukturplan for Luftfartsverket er og skal vera ein del av ein nasjonal transportplan, og det har heller ikkje stått noko i budsjettet om at det ikkje vil vera der – opplever me i alle fall frå Venstre sin ståstad at ein prøver å laga ein del konflikhtar, delegering og påpeikingar mot Regjeringa, og at ein kritiserer Regjeringas politikk. Dette er det siste budsjettet som me har til behandling før me skal behandla Nasjonal transportplan, og då er det ønske om å leggja ein del føringar for det dokumentet som me nå får til behandling i mars månad, det skjønar me òg. Men eg har lyst til å seia, når ein høyrer ein del utsegner, ta t.d. honnørrabattordninga: Regjeringa har aldri gjort framlegg om å avvikla rabattordninga for eldre, for funksjonshemma og for barn. Ein har berre gjort framlegg om at fylkeskommunen skal få lov til å bestemma dette. Men då blir det òg brukt som kritikk av Regjeringas politikk. Eg hadde lyst til å peika på i innlegget mitt at det har me merkt oss, og me i Venstre har ikkje likt det.

Inge Myrvoll (SV): Venstre er et parti som ikke bare skal ha mennesket i sentrum, men som iallfall en gang for noen år sia også var opptatt av miljøet. Av og til kan man koble de to tingene og få et godt resultat, og da syns jeg det blir litt puslete når man om jernbanen sier: vedlikehold, vedlikehold. Vi hadde jo en statsråd for et par år sida som for så vidt sa: sviller og pukk, sviller og pukk. Og det er viktig. Kjøreledning er viktig. Men et miljøparti med mennesket i sentrum må være litt mer visjonært – f.eks. si at det er klart vi trenger noen strategiske investeringer, f.eks. få en dobbeltsporet, rask Vestfoldbane og Østfoldbane, hvor framføringshastigheten dobles så en kan bruke halvparten av tida i forhold til nå på å reise. Jernbanen er det eneste transportmidlet som til og med er miljøvennlig, som kan gjøre det, hvis en får et dobbeltspor hvor man slipper å stå og vente på kryssende tog, og som har den standard og den kvalitet som gjør at vi får opp farta litt – litt mer sånne visjoner fra Venstre, hvis

man skal være et miljøparti. Og tenk for menneskene, for en frihet det er å få lov til å slippe å sitte i bilen, å kunne sitte på toget og lese aviser, sove; man kan til og med ta seg en øl etter at man har dratt fra jobb og tar toget eller T-banen – eller hva det skal være – heim. Så spørsmålet om kollektivtrafikk, tog og slikt er også et spørsmål om frihet for mennesket, frihet til å velge. Men da må vi ha et godt tilbud, så jeg syns at Venstre skal være litt mer visjonær, litt mer offensiv og si: Vi tillater et godt vedlikehold, og så trenger vi en del investeringer for å få disse miljøalternativene på plass.

May Britt Vihovde (V): Nå er me i SV og Venstre i den situasjonen at på grunn av storleiken får me ikkje så veldig lang taletid i denne salen, og me har vel uttrykt frå begge partar at me godt kunne ha ønskt oss lengre taletid. Då skulle eg ha vore veldig visjonær og snakka om meir enn sviller og pukk, eg ville òg ha snakka om kva ønske eg hadde for norsk jernbane.

Men eg har lyst til å minna representanten Myrvoll på noko. Eg snakka om «bautopolitikk», og eg trur at når me skal diskutera Nasjonal transportplan, kan det godt henda at representanten Myrvoll og representanten Vihovde er veldig einige om kva prosjekt som skal prioriterast. Men i Venstre er me såpass realistiske at me held oss til eit fleirtal. Innanfor dei rammene som ligg i dette samferdslebudsjettet, er det ein del store vegprosjekt som må gjennomførast, som er starta opp, og som det vil vera ein større miljøkatastrofe å stoppa. Eg har lyst til å minna representanten Myrvoll om ei utsegn frå denne talarstolen, der SV hadde som forslag å stoppa Trekantsambandet og bruka dei pengane til heilt andre ting. Ein kan meina kva ein vil om Trekantsambandet, men då eg såg på haugen av pukk som låg i min kommune, og då eg såg på kva for miljøkatastrofe og miljøkostnader det ville ha blitt om ein hadde stoppa dette prosjektet, blei eg litt i tvil om SVs miljøpolitikk. Men eg trur at SV og Venstre har ei felles forståing, og så får me sjå kva me finn fram til i Nasjonal transportplan.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Ola Røtvei (A): Flere representanter har også i dagens debatt framført mange fagre ord om transportens betydning for bosetting og næringsliv i landet vårt. Det er for så vidt greit, men da må vi se på hva som er realitetene.

I et samfunn med fri handel vil næringslivet etablere seg der hvor de samlede kostnadene, transportkostnadene inkludert, på sikt forventes å bli lavest. Det er heller ikke slik at f.eks. et sagbruk eller en papirfabrikk kan bestemme sine priser selv i noen særlig grad. Prisene er gitt i markedet.

Det betyr at en bedrift med høye transportkostnader ikke kan kompensere for dette ved å ta høyere priser. Markedets jernlov sier at hvis dette er tilfelle, må bedriften enten produsere mye mer effektivt enn konkurrentene, eller på sikt bli radert ut. For det er slik at kapitalen spør ikke etter adresse, kapitalen skal ha sin avkastning.

Mange sier at transportårene er «blodårene» i samfunnet vårt. Ja, slik er det. Men på sikt bestemmer transportkostnadene om en bedrift overlever eller blir lagt ned. Uten gode veier og uten jernbane som fungerer der vi har bane, forsvinner næringslivet fra distriktene. Derfor må samferdselsinvesteringene bli en enda større del av nærings- og distriktspolitikken enn det som er tilfellet i dag. Fram til nå har vi brukt bl.a. samferdselsinvesteringene i motkonjunkturpolitikken for å øke sysselsettingen. Dette fører lett til at vi får en jojo-effekt på investeringsnivået, og det kan vi ikke leve med i framtida. I forhold til behovene rundt om i landet er vi nødt til å ha et mer stabilt nivå på investeringene. Jeg setter også i denne sammenhengen et stort spørsmålstegn ved sysselsettingseffekten ved å bruke samferdselsinvesteringene på denne måten. I dag er det maskinene som gjør jobben; hakka og spaden er borte. Derfor må vi ta debatten om det skal bli slik at samferdselsinvesteringene skal være et hovedelement i nærings- og distriktspolitikken. Så får vi heller prioritere bort andre virkemidler som vi i dag bruker i distriktspolitikken.

Selv om vi i neste års budsjett har fått en økning av investeringsrammen for veisektoren, dekker det på langt nær det oppdemte behovet. Etter budsjettforliket økes riksveiinvesteringene med 75 mill. kr og det blir 25 mill. kr mer til forsterkningsprogrammet for fylkesvei.

Som flere har vært inne på, legger flertallet opp til at midlene skal brukes til prosjekter som har stoppet opp på grunn av manglende bevilgning, eller har en urasjonell framdrift. Flertallet forutsetter videre at det legges opp til en kontinuerlig framdrift for de prosjektene som ikke ferdigstilles i 2000. Med andre ord: Her må også de berørte fylkeskommuner være med og prioritere disse prosjektene i kommende budsjetter.

Flertallet foreslår en økning av tilskuddet til fylkesveier, dvs. forsterkningsprogrammet. Flertallet legger opp til at viktige fylkesveier som gir tilknytning til riksveinettet, større tettsteder og industribedrifter, skal prioriteres. Flertallet forutsetter videre at fylkene Nordland, Hedmark, Oppland og Sør-Trøndelag prioriteres i denne sammenheng, bl.a. ut fra at disse fylkene har flest kilometer slike veier som preges av lange strekninger og dårlig standard. Men jeg vil på det sterkeste understreke at dette er en ekstrasatsing, slik at de fylkene som får av disse midlene, ikke må legge opp til en reduksjon i forhold til det disse fylkene allerede har bevilget i sine budsjett for 2000.

Vi nærmer oss nå slutten av denne veiplanperioden. Etter at tre år av denne 4-årsperioden er ferdig, viser resultatet at det er store forskjeller mellom de enkelte stamveirutene og fylkene imellom på det øvrige riksveinettet når det gjelder tildeling av investeringsmidler. Flertallet i komiteen er sterkt bekymret over denne utviklingen. Jeg håper statsråden har merket seg denne bekymringen og også flertallets forutsetning om at det må legges opp til en bedre utjamning for de ulike stamveirutene og fylkene imellom. Det er stamveiene, særlig rute 2 og 3 på E6, som kommer dårligst ut. Dette er en uheldig utvikling, særlig fordi E6 er selve ryggraden i stamveinettet vårt. E6 må derfor prioriteres.

Når det gjelder øvrige riksveier, er det fem fylker som hittil har kommet dårlig ut. Noen av disse fylkene kom også dårlig ut i forrige veiplanperiode. Dette er selvsagt uheldig, og det må være et mål å løfte disse fylkene i budsjettet for 2001.

I likhet med Regjeringen er komiteen opptatt av drifts- og vedlikeholds nivået for våre veier. Det er bekymringsfullt når vi for neste år mangler 700 mill. kr for å legge opp til et vedlikehold av veikapitalen som hindrer ytterligere forringelse. Og til representanten Ringstad vil jeg si: Her må også den sittende regjering være med og ta et ansvar.

Flertallet legger til grunn i sine merknader at det er ulike behov for vedlikeholdsmidler rundt om i fylkene. Bl.a. ut fra dette ber flertallet om at statsråden kommer tilbake med en noe grundigere analyse av behovene for midler til drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan.

Flertallet er også lite tilfreds med oppfyllingen av midler til mindre investeringstiltak i forhold til målsettingen i vegplanen, og at det særlig går ut over bygging av gang- og sykkelveier. Derfor er en enstemmig komite opptatt av om det er mulig å kunne bygge mer gang- og sykkelveier dersom man legger opp til en mer fleksibel standard enn det som er tilfellet i dag. Komiteen ber statsråden komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan.

Flertallet ber også statsråden innlemme rassikring som en del av de ordinære riksveimidlene i Nasjonal transportplan, dvs. ikke som egen post i budsjettet. Alle er vi opptatt av rassikring, men jeg tror at faren med en egen budsjettpost er at fylkene unnlater å prioritere rassikring ved bl.a. en god del utbyggingsprosjekt i påvente av at man skal få sentrale midler over en egen post til rassikring. På den måten skaper man – tror jeg – falske forventninger ute, og en kan også få en urasjonell anleggsdrift på en hel del prosjekter.

Representanten Myrvoll hadde en sterk bekymring for satsingen i sentrale strøk. Vi må nok med hånden på hjertet noen og hver ta innover oss den erkjennelse at varestrømmen skal gjennom nettopp sentrale strøk. Derfor er vi helt avhengig av at trafikksystemene fungerer her, det gjelder E6 og E18. For det er slik at fisken fra Frøya skal gjennom disse områdene på sin tur ned til Europa. Det samme gjelder skiferen fra Oppdal og kvitfisken fra Nordland.

Representanten Myrvoll var videre inne på Melhus-prosjektet. Jeg tror at dersom en skal velge Vassfjell-alternativet, vil vi få en mye dyrere løsning enn det vi har i dag. Hvis vi ser på hva vi har i forhold til de totale rammene på E6, vil jeg tro at det blir mye vanskeligere å komme i gang med Korgfjell-tunnelen, som jeg vet representanten Myrvoll også er opptatt av. Det andre er at vi løser ingen trafikkproblem i Melhus sentrum, for den store trafikkstrømmen som vil komme fra vest, fra Orkdalsregionen og Tjeldbergodden, vil måtte gå gjennom Melhus sentrum og ikke kjøre den lange omveien om Trondheim. Ergo blir vi kanskje nødt til å finne to forskjellige løsninger i Melhus, en som løser trafikkproblemet i sentrum, og en annen som skal gå i en lang tunnel gjennom Korgfjellet.

Jeg har lyst til å avslutte med et prosjekt som ikke har vært nevnt, og det er Drammenspakka. Flertallet forut-

setter selvsagt at vi skal gjennomføre Drammenspakka, men vi ber så innstendig vi kan, om at statsråden sørger for at vi får en omforent framdriftsplan når det gjelder det prosjektet, og med lokal enighet.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Jeg registrerer med tilfredshet at alle hovedtrekk i Regjeringens samferdselspolitikk har full tilslutning gjennom et flertall i Stortinget. Jeg erkjenner at budsjettet for 2000 er stramt, samtidig som det har gitt muligheter til økning på viktige områder av samferdselspolitikken. Særlig er distriktsprofilen i budsjettet styrket gjennom øremerket satsing på områder som vil komme distriktene til gode. Jeg nevner stikkordsmessig «grusvegpakken», kompensasjon for økning i arbeidsgiveravgiften, sterk satsing på det regionale flyrutenetet og økning i kjøp av posttjenester som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme. I byene ønsker Regjeringen en større innsats for bedret kollektivtilbud som reduserer de framkommelighetsproblemer mange av våre byer i dag sliter med. Derfor er kollektivpakken – Oslopakke 2 – så viktig å få realisert.

Jeg har registrert at talsmenn fra Arbeiderpartiet har uttalt i media at de har reddet samferdselsbudsjettet. Det må mildt sagt være å forvrengte sannheten. Jeg er glad for at det i forliket med Arbeiderpartiet ble gitt en samlet økning i vegbudsjettet på 100 mill. kr. Men til dette må det opplyses at det i forhandlingene med Arbeiderpartiet måtte kuttes 40 mill. kr på andre viktige deler av samferdselsbudsjettet, som jernbane- og luftfartssektoren. Netto er det derfor en økning på 60 mill. kr, som, hvis vi skal sammenligne, tilsvarer det som trengs for å bygge to kilometer fjelltunnel.

Regjeringens overordnede mål i vegpolitikken er å sikre bedret framkommelighet for befolkning og næringsliv i alle deler av landet, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging og vegtrafikk blir minst mulig. Utfordringene er å utbedre vegnettet for å fjerne køproblemer og flaskehals, korte inn ruter og sikre en minstestandard på vegnettet. En bedret framkommelighet vil kreve betydelige investeringer.

Innenfor de foreslåtte rammene er det lagt vekt på å sikre størst mulig grad av rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg. Selv om det ikke vil være mulig fullt ut å ivareta hensynet til rasjonell framdrift, vil det bli en bedring i 2000 sammenlignet med 1999 og tidligere år. Det er videre lagt vekt på å skjerme mindre investeringstiltak som har positiv effekt for trafikkikkerheten, samt tiltak for å tilfredsstillte grenseverdiene for lokal luftforurensning og støy. Som følge av disse prioriteringene har departementet bare lagt opp til oppstart av et fåtall nye anlegg i 2000.

Samtidig er det nødvendig med en høy innsats på drift og vedlikehold av det eksisterende veg- og jernbanenetet. I budsjettforslaget er det en viss styrking av drift og vedlikehold av vegnettet på bekostning av oppstart av nye prosjekter. Jeg registrerer derfor med tilfredshet at et klart flertall i komiteen støtter Regjeringens forslag til bevilgning til drift og vedlikehold.

Sikkerhetsnivået i vegtrafikken er høyt sammenlignet med de fleste andre industriland. Situasjonen er likevel

ikke akseptabel når det dør over 300 mennesker i trafikken årlig. Trafikksikkerhet er derfor en sentral utfordring i vegpolitikken. Innenfor drift av vegnettet er tiltak rettet mot trafikksikkerhet prioritert. Dette innebærer bl.a. prioritering av vinterdrift, noe som også er nødvendig for å oppnå en høyere piggfri andel og derigjennom et bedre miljø. Det vil bli lagt vekt på å endre trafikantenes holdninger og atferd. Et eksempel i denne forbindelse er at Lagtinget senere i dag behandler en lovendring som vil gi grunnlag for et forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon mens man kjører bil. Regjeringen vil også legge vekt på tiltak for tryggere skoleveger.

I august 1999 la Samferdselsdepartementet etter Stortingets ønske fram Handlingsplan for rassikring av veger 1999. Planen gir en samlet oversikt over gitte bevilgninger og forventet rassikringsinnsats i vegplanperioden 1998-2007. Regjeringen legger opp til å videreføre eksstrasatsingen på rassikring, noe som vil bidra til at det blir tryggere å ferdes i de områder der det er mange rasutsatte veger, samtidig som både liv og helse kan bli spart. Rassikring vil være et særlig prioritert område av samferdselspolitikken i kommende planperiode.

Jeg ser av innstillingen at komiteen har ulike merknader når det gjelder Oslopakke 2. Dette er et tiltak som har høy prioritet for Regjeringen når det gjelder å redusere helse- og miljøskadene i Osloregionen og samtidig skape bedre flyt og forutsigbarhet for næringslivets transport. Derfor ønsket jeg å fremme en bompengeproposisjon for Oslopakke 2 i høst for å kunne starte opp lokal innkreving fra årsskiftet, samtidig med at Regjeringen foreslo midler til oppstart av T-baneringen og dobbeltspor Skøyen-Asker og varslet Stortinget om dette. Imidlertid har en ikke lokalt ønsket å gjøre de nødvendige vedtak før endelig behandling i Stortinget. Jeg respekterer dette. Derfor må nå en helhetlig Oslopakke 2 utarbeides parallelt med arbeidet med Nasjonal transportplan, for der å avklare de økonomiske rammene for pakken.

Jeg ser også at et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Høyre og SV er åpen for at staten kan påta seg å dele ansvaret for eventuelle kostnadsoverskridelser for T-baneringen. Dette vil være et nytt prinsipp med forhåndsløfte, ikke minst i forhold til andre bykommuner med tilsvarende planer og i forhold til fylkeskommuner med kostnadsoverskridelser på investeringssiden.

Komiteen legger også sterke føringer i forbindelse med en utbedring av Stokkajuvet på Rv 542 i Hordaland. En slik utbedring er beregnet å koste 30 mill. kr. 15 mill. kr er tenkt dekket av bompenger fra Trekantsambandet, og 15 mill. kr forskutteres lokalt. Saken vil trolig bli oversendt departementet i løpet av få uker, og jeg regner med å komme tilbake til Stortinget med saken i løpet av vårsesjonen.

Jeg er i store trekk enig i komiteens fordeling av 75 mill. kr på enkeltprosjekter. Dette vil gi bedre framdrift på anlegg som allerede er igangsatt. Jeg må imidlertid peke på at forslaget om å starte opp Rv 120 Erpestad-Gardermoen igjen vil gi en binding på nærmere 100 mill. kr for årene 2001 og 2002. Siden dette er en riksveg og ligger under fylkesfordelt ramme, er det en

nødvendighet at Akershus fylkeskommune er innforstått med en slik omprioritering i forhold til prosjekter som allerede er prioritert. Jeg må derfor ta et lite forbehold om de fylkeskommunale prioriteringene før dette anlegget kan settes i drift igjen, og at det kan gis en rasjonell framdrift uten nye stopp i anleggsdriften.

Jernbanen har nå en positiv utvikling. De siste årene har den hatt en høyere vekst enn den samlede trafikkveksten i persontrafikken. Det er verdt å merke seg at persontransportarbeidet med tog økte med nærmere 40 pst. på 1990-tallet, mens det i den foregående tiårsperioden var en nedgang på 11 pst. Der det er reelle valgmuligheter mellom veg og jernbane, har jernbanen vesentlig større markedsandeler enn det Fremskrittspartiet legger til grunn i komiteinnstillingen. Åpningen av Gardermobanen og bl.a. krengetoginvesteringene betyr en vesentlig bedring av togtilbudet, slik at jernbanen fortsatt kan øke sine markedsandeler, både innenfor person- og godstransport. I budsjettet for neste år er det innenfor et stramt budsjettopplegg funnet rom for å videreføre den store satsingen på krengetogrelaterte investeringstiltak på jernbanesporet. Satsingen på krengetogtiltak vil bli fulgt opp i siste år av inneværende planperiode.

Regjeringen satser med de nye anbudene i luftfarten fra 1. april 2000 sterkt på det regionale flytilbudet i Norge. Sammenlignet med inneværende anbudsperiode blir det kapasitetsøkning og kvalitetsforbedring i form av økt antall direkteruter i alle berørte landsdeler.

Samferdselskomiteens enstemmige tilslutning til bevilgningsforslaget under kap. 1310 innebærer at alle anbudene vil bli gjennomført i tråd med de kontraktene som er tildelt. For Røst og Fagernes er det utlyst anbud med frist 3. januar 2000.

Flertallet i samferdselskomiteen, Arbeiderpartiet, Høyre og SV, gir uttrykk for at det i kommende anbudsperiode er lagt opp til endringer i ruteopplegget i betydelig omfang. Jeg vil peke på at de endringene som kommer, i all hovedsak vil innebære forbedringer i det regionale flytilbudet. Disse forbedringene har ikke minst sin bakgrunn i de prioriteringene som fylkeskommunene kom med i sine grundige drøftinger med Samferdselsdepartementet om anbud i 1998.

For å sikre at anbudsforutsetningene blir oppfylt, vil alle kontraktene bli gjenstand for nøye oppfølging fra Samferdselsdepartementets side. Jeg vil her framheve at det i alle kontrakter som inngås fra og med 1. april 2000, er vilkår om at produksjonen må økes ved seteutnyttelse over 70 pst. Dette skal sikre at kapasiteten i flytilbudet, herunder for Fagernes og Værøy, er dekkende for etterspørselen i anbudsperioden.

På telesektoren kan jeg opplyse at det i løpet av desember vil bli lagt fram en stortingsmelding om tilgang til mobilnettet og tredjegerasjons mobiltelefoner. På postsektoren er også endringene store, noe Stortinget vil bli forelagt på nyåret.

I den samlede transportpolitikken står vi overfor langt større oppgaver enn det som er mulig å innfri innenfor en ansvarlig økonomisk politikk. For å kunne realisere viktige prosjekter tidligere enn ellers mulig, er jeg innstilt på

at det fortsatt bør gjøres bruk av bompengefinansiering. Samtidig vil jeg understreke at så lenge et prosjekt ikke er fullfinansiert gjennom bompenger, må den statlige delen finansieres og prioriteres politisk. Jeg legger til grunn at på et så viktig samfunnsområde som gode kommunikasjoner skal det offentlige ha hovedansvaret og gjøre nødvendige politiske prioriteringer. Når Stortinget til våren skal behandle Nasjonal transportplan, vil denne derfor få rikelig anledning til å prioritere transporttiltakene i ti år framover.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Stortinget har tidligere sluttet seg til en sammenslåing av Telenor og Telia. Dette er en sammenslåing av to likeverdige selskaper, hvor det hele tiden har vært forutsatt balanse mellom de to land. Det var enighet mellom de to eierne om at det nye selskapets styre skal ta avgjørelsen om hvor ledelsen for de ulike forretningsområdene skal lokaliseres. Samtidig ble det ettertrykkelig presisert at slike saker skal behandles etter særskilte stemmerettsregler.

I framlegget til Stortinget om sammenslåing av Telenor og Telia gir Regjeringen slik informasjon:

«Beslutningen underlegges de spesielle stemmerettsregler som er etablert i aksjonærvartalen, dvs at minst en aksjonærvalgt representant fra hvert land må være enig i beslutningen.»

Stortinget sluttet seg til det.

Nestlederen i det nye selskapets styre, Arnfinn Hofstad, har i dag uttalt at vedtak om lokalisering av forretningsområder ikke er formelt fattet. Hofstad sier:

«— De norske styremedlemmene mener beslutningen krever et flertall i styret som inkluderer ett styremedlem nominert av den svenske stat og ett styremedlem nominert av den norske stat.»

Arbeiderpartiet forutsetter at Regjeringen står fast ved den informasjon som ble gitt Stortinget i St.prp. nr. 58 for 1998-99 Om sammenslåing av Telenor AS og Telia AB, noe som ikke kan bety annet enn at statsråden som eier ikke godkjenner protokollen fra gårsdagens styremøte.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Når det gjelder godkjenningen av selve protokollen, vil nok den vanligvis ikke bli forelagt statsråden. Men i denne spesielle saken har jeg bedt om å få den forelagt for å få gjennomgått hva som er protokollert etter gårsdagens møte. La meg si at Regjeringen legger til grunn, slik også Karl Eirik Schjøtt-Pedersen gjør, at beslutning om lokalisering av forretningsområder krever behandling etter aksjonærvartalens punkt 4.3 b), og da med henvisning til St.prp. nr. 58 for 1998-99. Jeg har derfor bedt styreformannen i selskapet føre saken opp igjen på ordinær saksliste for forventet styremøte 28.-29. desember i år og å behandle den etter aksjonærvartalens punkt 4.3 b).

Når det gjelder selve fordelingen av de tolv forretningsområdene, vil jeg ikke gi meg ut på noen vurdering av dem i dag. Dette tilligger det styret å gjøre. Her kan det være ulike vurderinger nedfelt i styrets beslutninger,

og det kan hele tiden være vurderinger knyttet til kravet om en balansert og likeverdig utvikling på disse områdene de to land imellom.

Det er likevel slik at det er tillagt styret å trekke konklusjonene på et forretningsmessig og kommersielt grunnlag, så totalvurderingene vil til slutt ligge hos styret som organ. La meg bare avrunde med å si at jeg ser det derfor ikke som naturlig at saken bringes opp til eierne på det nåværende tidspunkt, når styret etter stemmerettsreglene så klart er tillagt myndigheten på dette området.

B j a r n e H å k o n H a n s s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Thore Aksel Nistad (Frp): Nesten alle bilistene i Norge er nå snart tvunget til å være lovbrøtere på grunn av våre regler og forbud, og spesielt de mange nye som stadig dukker opp fra statsråden og Regjeringen. I dag er det vel den mye diskuterte oblaten for piggedekk som er i fokus. Vi har tidligere hatt mobiltelefonforbudet, flere bomstasjoner og avgifter i fokus, og vi er nå oppe i hele 30 milliarder kr i avgifter. Nye ideer om veipricing, prikkbelastning og enda flere bomber og avgifter finner seg på planstadiet hos statsråden og regjeringen Bondevik. Kunne ikke statsråden heller tenke seg en forenkling av lover, regler og byråkratiske hindringer? Kunne ikke statsråden tenke seg å gjøre den daglige bilturen enklere og rimeligere for folk?

Jeg fikk i går en telefon fra en eldre dame på 70 år. Hun var veldig opptatt av hvordan hun skulle få tak i den berømmelige piggedekkboblaten. Hun skulle nemlig en tur fra Hedmarken til Oslo, og hun hadde sett i annonser at hun kunne få oblaten på Posten og på Esso-stasjoner. Det hadde de også sagt i kommunen, men det stemte ikke. Man kunne også ringe og kjøpe oblater fra sin telefon, men det kunne denne damen heller ikke gjøre, for hun hadde sperret 815-samtaler, da dette er dyre utsamtaler. Så der stod hun. Damen var tydeligvis meget lovlydig, og hun ville gjøre opp for seg før hun ankom Oslos grense. Det sies jo også i lovverket at det skal betales før man kommer til bygrensen. Den eldre damen var betuttet for hun kunne altså ikke benytte sin bil på tur til Oslo.

Dette er bare ett eksempel på hvordan hverdagen har blitt for bilistene. Og da må jeg spørre en gang til: Ser ikke statsråden at alle disse lover og regler er en forsuring av bilistenes vanlige hverdag?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Ofte kan kanskje noen falle for den fristelsen å tro at statsråden ikke er bileier, bilkjører, bruker drivstoff, betaler bompenger etc., men jeg kan i alle fall bekrefte her og nå at jeg er bileier og bilkjører, bruker drivstoff og betaler bompenger etc. Jeg er derfor også tilhenger av forenkling av lover og regler, og det skjer nå en fortløpende prosess i ulike departementer knyttet til prosjektet «Et enklere Norge». Det skjer også i Samferdselsdepartementet og underliggende etater. Vi håper at vi skal ha positive resultater på disse områdene i løpet av rimelig kort tid.

Når det gjelder vegprising, må jeg understreke gang på gang at dette er et trafikkregulerende middel som man kan vedta å innføre lokalt, for på den måten å regulere bruken av veg og kostnadene knyttet til det. Deretter godkjenner dette huset, og det er derfor representantene her har det siste ordet. Det kommer selvfølgelig en biting som penger inn ved vegprising, og de skal brukes til trafikkformål.

Jeg støtter ikke lovbrudd på noen måte, og jeg vil prøve å hindre at noen går i fella og blir lovbrøyer uten å ville det eller skulle det. Jeg har etter anmodning fra Stortinget vært med på å skaffe hjemmel for at byer skal kunne innføre piggedekkgebyr eller piggedekkgift. Men jeg har gjentatt gang på gang at det ikke er noe forbud mot å kjøre med piggedekk i Norge. Det er tillatt for alle og enhver, for alle grupper, men det er et prinsipp som heter: Forurenser skal betale! Og av helse- og miljømessige grunner er det innført et gebyr for dem som kjører med piggedekk, for på den måten å bidra til å få ned piggedekkb Bruken, men også for at de som kjører med piggedekk, skal betale for de kostnader de påfører lokalsamfunnet.

Oddvard Nilsen (H): Det kunne vært fristende å følge opp replikken fra representanten Schjøtt-Pedersen, men jeg skal la det være. Jeg ser av Dagens Næringsliv ajour, datert i dag, at Tormod Hermansen uttaler følgende:

«Selskapet kan ikke leve med et styre som fungerer på den måte det gjorde i går.»

Det er etter min mening ganske dramatisk å høre noe slikt. Men jeg regner med at vi vil bli informert på en dertil grei måte av statsråden om hvorledes denne saken utvikler seg, og jeg skal derfor ikke ta noen ny replikk om det.

Det jeg tenkte jeg skulle ta replikk for, er å uttrykke at man faktisk i politikken av og til faktisk kan bli skuffet. Det har ikke så stor betydning, men dog.

Det er ikke så mange år siden vi diskuterte og ble enige om hvorledes vi skulle fordele stamveier og riksveier i denne salen. Stamveiene skulle Stortinget ta seg av både når det gjaldt investeringene og fremdriften, og riksveiene skulle fylkeskommunene prioritere.

I budsjettforliket med Høyre og Fremskrittspartiet i fjor, var det påtrengende for meg at den sum penger som ble bevilget i tillegg, ble lagt på statsrådets bord. Disse pengene skulle man bruke på de prosjekter hvor man kunne sikre en effektiv fremdrift. Jeg mener fortsatt at det var riktig, og at det var fornuftig. Derfor ble skuffelsen så stor når jeg i år så at man på nytt er vendt tilbake til den gamle uvanen – om man spør meg – og begynner å liste opp prosjekter med 8 mill. kr, 10 mill. kr og 15 mill. kr.

Mitt spørsmål til statsråden er: Mener han virkelig at det er fornuftig å vende tilbake til den ordningen vi alle faktisk var enige om at vi burde avvike?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Nei, statsråden mener ikke at det er fornuftig. Men jeg har registrert – både mens jeg selv var representant i dette huset og også etterpå –

at er det noe man ønsker som stortingsrepresentant, så er det å vise at man starter opp prosjekter, selv med små beløp. Noe av utfordringen i samferdselspolitikken de senere år, har vært at man har gjort det på altfor mange områder med altfor små beløp. Man har startet opp med et symbolsk beløp og ikke tatt høyde for behovet for rasjonell drift i årene etterpå. Og nå er vi i klemma.

Det budsjettet vi nå er med og behandler, er det budsjettet etter krigen som har de sterkeste bindinger noen sinne. Det blir mye bedre i 2001. Det er knyttet til fire prosjekter som tar over 1 milliard kr av de totalt 1,8 milliarder kr vi har til stamveier. Og det ville være veldig fristende hvis ikke tillegget fra komiteen hadde kommet på plass, å ha fått en mer rettferdig fordeling over hele landet i det siste året av planperioden, begynt å plukke fra de fire prosjektene og sagt at det ikke er mulig å gjennomføre dem med de beløpene som man nå stiller til rådighet for neste år. Men så har komiteen føyd til til slutt: under forutsetning av at det skaper rasjonell framdrift.

Det er denne avveiningen som er vanskelig, og den blir meget vanskelig til neste år. Vi må se hvilke prosjekter vi egentlig kan plukke fra for å oppfylle Stortingets forutsetninger på disse områdene, hvis man kommer tilbake og tar dette bokstavelig ved neste budsjettbehandling. Det er i det dilemmaet vi er nå.

Inge Myrvoll (SV): Etter loddretkning mellom mange interessante temaer skal jeg ta opp det regionale rutenettet.

Det virker på meg som om departementet har hatt som overveiende målsetting å få flere selskaper inn som anbydere. I Norge har man ikke så mange selskaper som kan fly på den typen nett, og for å få dette til har man delt det opp i veldig små biter, nær sagt en enkelt rute, og også en del steder åpnet for en redusert standard, med mindre fly, uten trykkabin osv., i håp om at andre også kunne konkurrere med den dominerende aktøren – Widerøe.

Jeg har en følelse av at brukernes interesser ikke har vært like mye vektlagt. Og vi har fått en del resultater som er uheldige. En av de tingene tok jeg opp i mitt innlegg, nemlig at internkommunikasjonen er blitt for dårlig. I noen landsdeler er det så store avstander at man bruker også fly som internkommunikasjon. Og da kan det faktisk være vanskelig å reise i eget fylke – man må ta store omveier – enten man bor i Finnmark eller på Helgeland. Jeg undres derfor på: Gis det i det anbudet som nå er godtatt, noen muligheter for at det går an å drøfte med aktørene – det gjelder i hovedsak Widerøe – om en kan jenke til ruten slik at det er mulig å ha en internkommunikasjon som fungerer, at man f.eks. slipper å reise via byer som ligger temmelig langt borte, for å skifte fly for å reise internt i eget fylke? Eller er dette fastlåst i hele anbudsperioden, uten muligheter for endringer?

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: De såkalte FOT-rutene, anbudsrutene, er låst til det selskapet som har fått kontrakten, men der det ikke er lyst ut ruter, tverrforbindelser etc., er det opp til flyselskapene om de vil fly der

likevel. Når jeg sier det slik, er det fordi mange av de internforbindelsene det henvises til nå, ikke har vært inne i kontrakter tidligere, men har blitt flydd likevel, og jeg vil tro det også kan skje i framtiden.

Men vi har et konkret problem, og det er at det fra fylkene har blitt stilt et stadig sterkere krav om flere og flere direkteruter og også om reduserte priser. Direkteruter kontra internforbindelser utvikler seg dermed til et problem. Derfor har vi etter ønsker denne gangen lyst ut langt flere direkteruter enn før. Vi har også delt opp noen ruter, rett og slett fordi vi – for å si det i denne salen – ikke skulle komme i den situasjonen at vi ble klaget inn for ESA for å skreddersy opplegg som bare var tilpasset en enkelt operatør. Med andre ord er vi i den situasjon at vi har et stort rutenett som dekkes av noen få store operatører, som gjør en veldig god jobb, men når det gjelder de flyplassene og rutene som har krav om lavere kapasitet enn en 37-seter, kom det inn ett – muligens to – nye selskaper. De andre vant da det store selskapet med store fly.

Ellers har det ikke vært slik at det har vært krav om trykkabin i utlysningene tidligere. Noen av oss har levd hele livet med Twin Otter-en, og Twin Otter-en var en del av hverdagen. Det hadde ikke vært noe i veien for at Twin Otter-en kunne fortsette å fly. Med andre ord er det en misforståelse at vi har endret på kravene på dette området. Det har bare blitt slik gjennom fornyelsen av Widerøe-flåten.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Det kunne sies mye om anbudsutlysninger. Her viser jeg til merknadene i innstillingen, og forutsetningen om at departementet kommer tilbake til det i neste års budsjett.

Jeg finner imidlertid grunn til å vise til min forrige replikk. Jeg merket meg at statsråden bekreftet at vedtak om lokalisering må gjøres etter de særskilte stemmerettsreglene. Dette har som konsekvens at vedtaket i gårsdagens styremøte ikke er gyldig, at det ikke er fattet et formelt riktig vedtak. Det har som konsekvens at protokollen derfor ikke kan godkjennes. Jeg forutsetter at styret følger den norske regjeringens pålegg om å ta saken opp til ny behandling, etter de regler som framgår av aksjonærvtalen.

Arbeiderpartiet forutsetter at Regjeringen vil følge denne saken meget nøye. Det er riktig at styret er gitt ansvar for lokaliseringsbehandlingen etter de regler som er fastsatt i aksjonærvtalen. Men det er selvfølgelig den norske regjeringen som er ansvarlig for at Stortingets forutsetninger og Regjeringens egen informasjon til Stortinget blir fulgt.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Jeg har ingen problemer med å være enig med representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen i både hans tolkning og hans argumentasjon og – ikke minst – hans oppfordring til styret når det gjelder prosessen videre.

Jeg skylder nok å gjøre Stortinget oppmerksom på at det er litt ulikt syn på disse spørsmålene – i alle fall i kveld – hos den svenske og den norske eier, den svenske næringsminister og den norske samferdselsminister, når

det gjelder tolkningen av punkt 4.3 b). Det er fra min side ikke tvil om hva forutsetningene er, og hva kravet er, i denne sammenheng, og derfor har jeg oppfordret styret til å foreta en formell behandling og gjøre de nødvendige vedtak som skal gjøres, for at punkt 4.3 b) skal oppfylles.

Nå må jeg også si at medieoppslagene gjennom lang tid har fokusert veldig mye på ett av de tolv forretningsområdene. Det er klart at for de to landene har også de andre elleve forretningsområdene betydning. Det er ikke slik at et land bare har behov for ett av forretningsområdene, og så kan det andre landet få de elleve andre. Forutsetningen er at det skal være likeverdighet, at man i sum kan si at dette er likebehandling, og at man på grunnlag av forretningsmessige og økonomiske vurderinger har konkludert korrekt i styresammenheng.

Når det gjelder det enkelte forretningsområdet som har vært omtalt gjennom debatten i den senere tid, vil jeg av naturlige grunner ikke gå inn på det i kveld, i og med at jeg forutsetter at styret i det nye selskapet behandler saken.

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

Presidenten: Karl Eirik Schjøtt-Pedersen får ordet til en åpenbar misforståelse, som jeg går ut fra at det er.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Jeg finner grunn til å understreke at jeg ikke i noen av mine innlegg har kommentert de enkelte forretningsområder. Det er heller ikke mitt poeng. Mitt poeng er at aksjonærvtalen skal følges, og at Regjeringens informasjon (Presidenten klubber)...

Presidenten: Schjøtt-Pedersen har fått ordet til en åpenbar misforståelse.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Jeg holder på å avslutte den. Regjeringens informasjon til Stortinget skal selvfølgelig legges til grunn. Det forutsetter jeg blir gjort, og oppfatter det som en bekreftelse fra statsrådens side.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Christopher Stensaker (Frp): For at samfunn og nasjoner skal utvikle seg, er det en forutsetning at man har en god kommunikasjon mellom mennesker og en samferdselspolitikk som ivaretar behovet for transport. Dette er viktig for bosettingen og etablering av arbeidsplasser, særlig i distriktene. I vårt eget land har det skjedd store forandringer i de siste 150 år – på sjøen, på land og i luften. Dette har medført store utfordringer etter som trafikken har økt, særlig på det sikkerhetsmessige området.

Selv om det gjenstår mye før fremkommeligheten og sikkerheten er i tråd med brukernes behov, tror jeg det er få som ønsker seg tilbake til de såkalte gode gamle dager. Særlig er det viktig med gode kommunikasjoner for vår industri og samhandel både innen Norge og med utlandet.

(Stensaker)

I tillegg til de tradisjonelle kommunikasjonssystemer har også de elektroniske veiene hatt en rivende utvikling, og forandret hverdagen i de tusen hjem, der dataalderen har gjort sitt inntog. Vi har blitt avhengig av vår strøm og vårt tastatur, noe som problemene vedrørende skiftet til år 2000 viser, men samtidig har teknologien gjort tilværelsen lettere for folk flest. Maskiner og roboter har tatt over tunge og kjedelige arbeidsoppgaver, men samtidig stilt oss overfor nye utfordringer angående arbeid og fritid.

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

Hva kan så gjøres for å bedre situasjonen? Fremskrittspartiet mener at i tillegg til økt innsats på veisektoren, må det også settes i gang rasjonalisering, effektivisering og gradvis reduksjon av veiadministrasjonene, og de deler av Statens vegvesen som omfatter drifts- og vedlikeholdsoppgaver, må omdannes til et aksjeselskap med sikte på et senere salg av aksjene. Maskinparken hos Statens vegvesen må trappes ned, samtidig som bruken av åpne anbud til private entreprenører trappes opp. I denne forbindelse ser Fremskrittspartiet det som viktig at riksveimidler fra staten bare skal gå til veiformål, inkludert trafikkikkerhets- og miljøtiltak. Forutsetningen må være at veiprojektene har en tilfredsstillende kost-nytteeffekt, samtidig som man bedrer fremkommeligheten for å sikre næringslivets arbeidsplasser og øker trafikkikkerheten for alle brukere.

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

Samferdselsbudsjettet bærer denne gang preg av det kompromiss som er inngått mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene. Det er ikke funnet plass til mange viktige veiprojekter, noe som går ut over distriktene og innfartsårene til våre større byer.

Jeg vil også peke på at det er et økt behov for penger til drift og vedlikehold. Bli ikke dette behovet dekket, vil veikapitalen forringes og kostnadene for samfunnet bli store senere. Her håper Fremskrittspartiet at de andre partiene snart forstår at det må tas et krafttak, men dessverre bærer ikke deres budsjett preg av det. Etterslepet på vedlikeholdet av våre veier er nå anslått til ca. 8 milliarder.

Over lengre strekninger er fly overlegent alle andre kommunikasjonsmidler. Derfor er det viktig at konkurransen innen norsk innenriksluftfart og flyruter fra norske flyplasser til utlandet fortsetter. Fremskrittspartiet vil understreke behovet for et nytt tårn på Trondheim lufthavn Værnes, et nytt driftsbygg på Tromsø lufthavn Langnes, nytt ekspedisjonsbygg og ny terminalradar på Stavanger lufthavn Sola, og utvidelse av bagasjehallen på Bergen lufthavn Flesland. Disse flyplassene er knutepunkter i norsk luftfart og er også med på å holde oppe andre flyplasser.

Fremskrittspartiet ønsker også at norsk sjøtransport styrkes ved at næringen gjøres attraktiv for private interesser, og at havneanlegg kan overtas og drives av private i tråd med markedets behov. Fremskrittspartiet går også inn for å øke satsingen på elektroniske navigasjonshjelpemidler, med særlig vekt på elektroniske sjøkart og bedre merking av våre farleder langs kysten, for å bedre sikkerheten for både mennesker og gods. I denne forbindelse foreslår Fremskrittspartiet at det bevilges 20 mill. kr over kap. 1064 post 33 til oppstart av tunnelprosjektet gjennom Stadlandet.

Når det gjelder jernbanen, har denne gode egenskaper når det gjelder tyngre gods som skal fraktes over lange avstander, og som ikke er avhengig av tid, men når det gjelder persontransport, vil det kun være intercitytogene som etter min mening kan kjøre lønnsomt. Jeg vil peke på at jernbanen spiller en bagatellmessig rolle når det gjelder befordring av personer og gods i Norge. Utgifterne til jernbanedrift og investeringer, i alt 4,9 milliarder kr, er svært høye tatt i betraktning at jernbanen kun utfører ca. 4,2 pst. av persontransporten i Norge og bare ca. 9,2 pst. av godstransporten. Det at NSB nå har skilt ut kjøreveien i eget selskap, Jernbaneverket, ser Fremskrittspartiet som positivt, ved at det derigjennom kan skapes konkurranse i skinnegående transport.

Jeg vil påpeke at de høye investeringskostnadene ved jernbanen gir svært marginale virkninger på fremkommelighet, kapasitet og miljø. Slike virkninger blir betydelig høyere ved investeringer i mer miljøvennlige tiltak på veisiden, både for busstrafikk og bilbruk. Fremskrittspartiet baserer seg på at bil- og veitrafikk også i fremtiden vil spille en dominerende rolle i norsk samferdsel. Fremskrittspartiet har vanskelig for å se hvordan Regjeringen har tenkt seg en omdisponering ved at bilbruk skal reduseres og kollektivtrafikk prioriteres i dette budsjettet. Riktignok er investeringstakten i stamveinettet redusert, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir et rent nedskjæringsbudsjett uten virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Eirin Faldet (A): Flere har vært inne på at samferdselssektoren er svært viktig for at vi fortsatt skal ha et solid næringsliv, og jeg vil tilføye gode botilbud og mulighet for kontakt med hverandre, uansett hvor vi bor i landet. Av den grunn er det også viktig med et mest mulig helhetlig regionalt flyrutenett, med god kommunikasjon også internt i regionene. Det er departementet som har ansvar for å gi konsesjon når flyruter legges ut på anbud.

Arbeiderpartiet og SV stiller seg kritisk til at det for noen ruteområder er åpnet for en redusert standard med mindre fly uten trykkabin på enkelte ruter. Samferdselsministeren bør vurdere nøye hvem som får konsesjon.

Komiteen har en egen merknad om flygeledersituasjonen i Norge. Jeg vil understreke departementets ansvar for at det er mangel på utdannede flygeledere. Dette må departementet ta på alvor. Det dreier seg om sikkerheten til flypassasjerene og om den helsemessige situasjonen for de ansatte.

Jeg vet ikke om samferdselsministeren og Vegdirektoratet er opptatt av forebyggende ungdomsarbeid, men jeg har tro på det å forebygge, det er både godt og billig, og det er en investering for framtida. Dette gjelder i høyeste grad når vi snakker om trafikksikkerhetsarbeid, ikke minst når det gjelder ungdom.

Holdningsskapende arbeid er nødvendig. Trygg Trafikk gjør et flott arbeid. Jeg vil også gi honnør til Bilimportørenes Landsforening som har startet en kampanje, «Bilist 2000», som retter seg mot bilførerne og ansvarliggjør alle oss som ferdes i trafikken – bak rattet. I tillegg er selvsagt utbygging av gang- og sykkelstier nødvendig for å skjeme myke trafikanter, ikke minst våre aller minste.

Når vi i dag leser i Dagsavisen at barn alene er mest utsatt for trafikkulykker, og at bilister viker heller for sauer, er det grunn til bekymring. De siste avisoppslag om tragiske ulykker under øvelseskjøring bør få statsråden til snarest mulig å evaluere kjøreopplæringen. Det er viktig å gripe tak i framtidens bilførere.

Enkelte synes å leve i den villfarelse at bilen er en type fiende. For oss i Distrikts-Norge er bilen en venn og bør behandles med respekt. Det er nemlig en sannhet uten modifikasjoner at bilen bidrar med avgifter til fellesskapet. Det er i den forbindelse nødvendig å gi bilen god fremkommelighet med god vegstandard. Nå er ikke statsråden til stede, men jeg ser at fiskeriministeren er her. Jeg regner med at de snakker sammen i Regjeringen, så jeg vil overbringe en anmodning om at statsråden vurderer de strekninger som er mest ulykkesbelastet. Og jeg vil konkret foreslå at E6 gjennom Hedmark blir et prøveprosjekt for å utbedre vegstandarden med atskilte kjørebane med noe mindre vegbredde enn ordinær motorveg. Det er vel verdt å sette i gang prøveprosjekt, slik at ulykker der biler kommer over i motgående kjørebane kan unngås. For Arbeiderpartiet er det viktig at alt prøves, for trafikkulykker er først og fremst en tragedie for dem som rammes, familie og nære venner, men det er også i høyeste grad et stort samfunnsproblem.

I den forbindelse vil jeg slå et slag for mer kontroll langs vegene våre. Mer synlig politi er helt nødvendig. Målet kan ikke være en generell reduksjon av fartsgrensene, men det er først og fremst et spørsmål om å kontrollere at bilistene holder den fartsgrensen vi har. UP må styrkes. Og statsråden bør sammen med justisministeren sette seg ned og vurdere om det ikke er mulig å overføre noe av UPs arbeidsoppgaver, f.eks. la miljøkontroller langs vegene overføres til trafikktilsynet. På den måten kan UP frigis til det som bør være hovedoppgavene for UP.

Jeg merket meg at statsråd Fjærvoll syntes det var en bagatell at regjeringspartiene sammen med Arbeiderpartiet har fått plusset på midler til vegprosjekter, til riksveger og fylkesveger. Hvis dette oppfattes som en bagatell, synes jeg faktisk at statsråden burde ha tatt æren for det selv ved å plusse på sitt eget budsjett. Vi vet alle at det er vanskelig å plusse på et budsjett som er stramt nok fra før, men det er i hvert fall et skritt i riktig retning, og det burde faktisk statsråden ha tatt innover seg.

Sverre J. Hoddevik (H): Vi får til stadighet bekreftet samferdselsinvesteringenes viktighet i et distriktpolitisk perspektiv. Men budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet og sentrum legger selvfølgelig den avgjørende begrensning i dagens innstilling. Forlikets 100 mill. kr til økt veginvestering blir selvfølgelig altfor spinkelt når budsjettet fra Regjeringa var et så deprimerende utgangspunkt. Derfor blir vegsektoren i innstillinga i stor grad preget av fagre ord i stedet for sterke tall.

Et av honnørordene er rassikring. Flertallet, utenom Regjeringa, peker på at varslet rassikringsplan slett ikke inneholder 2 milliarder til rassikring. Derimot knytter det seg rassikringselement til de prosjekt som til sammen utgjør de nevnte 2 milliarder. Det blir noe helt annet.

Det kan med god grunn stilles spørsmål ved utskillelse av rassikring som egen post, nettopp fordi man ved planlegging og utbygging av veganlegg kan komme til ikke å utføre rassikringstiltak nettopp i påvente av slike midler. Dette kan i realiteten true sikkerheten, og det kan også hindre rasjonell anleggsdrift.

Det er ekstra behagelig å representere Høyre i Sogn og Fjordane i forhold til vegsaker. Skjønt andre parti verbalt har ekstra omsorg for vegene i mitt fylke, er det ingen andre som i tall viser vår vilje til å bevilge penger til et distriktsfylke som mitt. Dette gjelder så vel i de ulike partienes prinsipale forslag som i forslag til rammedisposisjon. Høyre kommer i mindretall når vi vil bevilge 20 mill. kr til E16 i Lærdal, slik at den innen rimelig tid blir framkommelig etter at verdens lengste tunnel åpner i 2001. Skal man ha glede av tunnelen, må vegen være tilpasset behovet for framkommelighet, ellers er tunnelpengene delvis for død kapital å regne. Her må det videre oppfølging til.

Et helt spesielt anlegg som omtales i innstillinga, er skipstunnelen gjennom Stad. Dette er et spennende anlegg med stor oppmerksomhet i befolkninga i landsdelen. Det preger naturligvis også politikernes opptreden.

Ved fjorårets behandling av samferdselsbudsjettet kunne det lett blitt flertall for å forplikte statsråden til å bruke tilgjengelige ressurser til forprosjekt for skipstunnelen i inneværende år. Fremskrittspartiet stod sist utenfor med eget forslag til privat planlegging, det fantes ikke entydig flertall, og lite har skjedd. I år hører vi at Fremskrittspartiet vil bevilge uten ferdig plan, sentrum vil bruke hele år 2000 på forprosjektet, mens det altså er et flertall som ser behovet for å få mest mulig avklart til behandling av Nasjonal transportplan. Det er derfor nødvendig å få en avklaring på hvilke konsekvenser en slik flertallsmerknad har, og hvordan statsråden vil forholde seg til den.

Det burde være mulig å få fram sentrale opplysninger til behandlinga av Nasjonal transportplan. Det dreier seg tross alt ikke om annet enn en 2 km lang tunnel som vil kunne revolusjonere farleisituasjonen på Nordvestlandet. Transportplanen vil i realiteten være mindreverdige for landsdelen uten at Stad skipstunnel er drøftet.

Til slutt: At Høyre nå ikke støtter milliardprosjektet i Bjørvika, må sees i sammenheng med de reduserte rammene til veginvesteringer som sentrum og Arbeiderpartiet legger opp til. Det er svært bekymringsfullt fra et distriktssynspunkt at byutvikling i Oslo skal gjøre slike innhogg i samferdselsbudsjettet. Det er oppsiktsvekkende at distriktsrepresentanter som Schjøtt-Pedersen og sikkert også Kjell Opseth går i bresjen for dette. Det må også kunne framstå som et visst problem for Inge Myrvoll, som har deltatt aktivt i denne debatten tidligere.

Ranveig Frøiland (A): For oss som bur langs kysten, er sjøen ei viktig ferdselsåre, og ein veg som vi ønskjer å ferdast trygt på. Kysten er riksveg nr. 1 for all kysttrafikken.

Kvar dag – 365 dagar i året – reiser tusenvis av menneske med snøggåtene og kystbåtene våre. For svært mange er dette det einaste kommunikasjonsmidlet mellom dei ulike distrikta. Nye tider krev snøggare og større båtar. Men leia der båtene går, har ikkje blitt oppgradert i samsvar med dette. I desse dagar er det mange som spør seg om tryggleiken er god nok, og for altfor mange vil svaret på spørsmålet deira vera eit nei.

I tillegg til at sjøen er riksvegen for kysttrafikken, er han eit rekreasjonsområde for svært mange fritidsbåtar, og ferdselen er stor og ofte farefull både for båtar og folk som ferdast der.

Regjeringa har definert eit hovudmål for fyrtenesta. Det er at det ikkje skal førekoma uhell eller ulukker som kan førast attende til sviktande fyr- og merketeneste eller mangelfull navigasjonsvarsling. Dette er eit mål som alle sjølv sagt kan vera samde i. Så skriv fiskeriministeren i budsjettproposisjonen:

«Når det gjelder faste merker, lykter og fyrstasjoner, har Kystverket fortsatt et etterslep i vedlikeholdet...».

Stortinget bad ved siste budsjetthandsaming om at det måtte føretakast ein gjennomgang av kvaliteten i fyrtenesta. Arbeidet vart avslutta i mai i år, og viser at det framleis er eit stort vedlikehaldsbehov ved mange av dei faste anlegga i fyrtenesta. Stortinget har ikkje fått noka sak vedkomande dette arbeidet. Eg viser til at òg i fjorårets budsjettinnstilling var desse tilhøva omtala:

«Tilsvarende er deler av merkesystemet langs kysten i sterkt forfall.»

Dette er svært alvorleg. No må det bli slutt på utgreiingar. Situasjonen er velkjend, og arbeidet med utbetring må setjast i gong straks.

Etter at vi hadde ei ulukke med snøggått i Sogn i 1991, sa samferdselskomiteen at leia gjennom Gulen i Sogn og Fjordane var ein naturleg stad å starta opp då Stortinget vedtok å setja av spesielle midlar til tiltak for å betra seglingstryggleiken i snøggåttleia. Dette arbeidet er utført, strekkinga er merkt med «gatelys» som er tilpassa snøggåttene.

Vi har hatt ei ny tragisk ulukke, «Sleipner» som nettopp gjekk ned utanfor Bømlo. Når Stortinget no i kveld aukar satsinga på fyr- og merketenesta, føreset vi frå Arbeidarpartiet si side at statsråden prioriterer å sikra leia der snøggåttene går.

Ein kan aldri sikra seg at det ikkje skjer ulukker både på sjø og land. Men frå Stortinget si side kan vi prioritera tryggleik.

Eg føreset difor at statsråden no tek dette ansvaret og kjem attende med framlegg om naudsynte tiltak for å sikra kvaliteten og tryggleiken innanfor merke- og fyrtenesta. Dette må skje snart.

Når det gjeld vegane, er det klart at det er mange ting på dette området som er viktig å prioritera. Det er òg klart at for Hordaland, som treng så mykje vegar for at næringslivet vårt skal ha ein kostnad som kan samanliknast med andre område, er det mykje å hente. Men i ein situasjon der vi har prioritert til andre ting enn vegar, er det klart at det ikkje vert dei store summene til vegar eller nye aktivitetar i år. Derfor er eg glad for at dette forliket mellom Arbeidarpartiet og sentrumspartia førte til at det vart noko meir til riksvegar, at det vart noko meir til fylkesvegar, og eg er glad for at ein fullfører, iallfall bringar vidare, dei prosjekt som ein har begynt på – ikkje tek opp nye, store prosjekt, men gjennomfører dei som alt er komne i gang. Det inneber konkret for Hordaland at ein gjev meir til Folgefonntunnelen, at ein får gjort meir på Trekantsambandet, og òg at ein seier at staten skal bidra meir når det gjeld kollektivtrafikken til Sandsli frå Bergen, som er den trafikkstrekinga som no er mest belasta.

Statsråd Peter Angelsen: Det er et mål at rammebetingelsene for sjøtransporten legges til rette slik at skade på mennesker, miljø, skip og last unngås. Det er knyttet risiko til all ferdsel på sjøen, ikke bare for det enkelte skip og de ombordværende selv, men også for annen skipstrafikk i området, og for det omkringliggende miljøet. Konsekvensene av en eventuell ulykke til sjøs vil avhenge av flere faktorer, som fartøyets størrelse, last, antall ombordværende – og sårbarheten til det omkringliggende miljøet, som nevnt.

I denne sammenheng må jeg også nevne ulykken med M/S «Sleipner». Det er nødvendig å avvente granskningskomisjonens rapport før man går nærmere inn i en diskusjon om hva som kan og bør gjøres for å forhindre denne type ulykker i fremtiden. I budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet er det foreslått 15 mill. kr til styrking av fyrtenesten, herunder 5 mill. kr til nyinvesteringer, som kan benyttes til å sette opp nye navigasjonslys i hurtigbåtleia. En ytterligere prioritering av fyr og merker vil bli vurdert i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2000 og statsbudsjettet for 2001.

Når Regjeringen de siste årene har valgt å prioritere vedlikehold fremfor nyinvesteringer, har det vært ut fra hensynet om å opprettholde driftssikkerheten og kvaliteten på de om lag 4 000 fyrlyktene og de 13 500 merkene en har langs kysten i dag. Det er av stor betydning at

skipsfarten kan stole på at de lykter og merker som allerede er etablert, virker slik de er forutsatt å gjøre.

Når det gjelder sikkerhetsnivået for fyr og merker, vil jeg også vise til at det er foretatt en gjennomgang av vedlikeholdssituasjonen for fyrtjenesten, slik komiteen bad om i sin innstilling til St. prp. nr. 1 for i år. Gjennomgangen har vist at det fortsatt er et stort vedlikeholdsbehov ved de mange faste anleggene i fyrtjenesten. Vedlikeholdssituasjonen for de flytende merkene anses imidlertid å være god.

Det skal i 2000 legges fram en samlet plan for de fire transportsektorene vei, luft, jernbane og sjø. Nasjonal transportplan vil være viktig for at man i større grad enn tidligere kan se de fire transportsektorene i sammenheng. Sjøtransport er avhengig av gode tilknytningsløsninger transportformene imellom, da endestasjonen for gods som fraktes på kjøll, sjelden befinner seg i havna. Havnene vil derfor komme inn i planen som viktige knutepunkter med krav til både sjøverts og landverts tilknytning.

Oppfølgingen av Kystverktvalgets rapport, NOU 1999:5 Det nye Kystverket, vil være en prioritert oppgave i tiden fremover. I arbeidet skal vi se på hvordan den fremtidige organisering og tilknytningsform bør være for å ivareta Kystverkets oppgaver på best mulig måte. Jeg vil legge saken fram for Stortinget på egnet måte så snart som mulig.

Oslofjordutvalgets rapport er nå på høring, med høringsfrist den 17. desember. Fiskeridepartementet vil på bakgrunn av høringsuttalelsene vurdere den videre dialog med de berørte kommunene om en fremtidig havnestruktur for regionen. Jeg er klar over hvilken betydning en avklaring av disse spørsmålene har for hele transportplanleggingen, og satser derfor på at dette arbeidet kan gjennomføres så snart som mulig. Det er imidlertid tvilsomt om saken kan ferdigbehandles innen Nasjonal transportplan blir lagt fram.

Regjeringen har ønsket å satse på fiskerihavner, og i budsjettforslaget var bevilgningen til havnetjenesten økt med 10 mill. kr i forhold til opprinnelig vedtatt budsjett for 1999. I budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet er havnetjenesten økt med ytterligere 5 mill. kr, og i tillegg er det foreslått en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr. Ved behandlingen av St. meld. nr. 46 for 1996-97, Havner og infrastruktur for sjøtransport, sluttet flertallet seg til en planramme for havnetjenesten i perioden 1998-2001 på 854 mill. kr. Med tilsvarende økonomiske rammer i 2001 som i 2000, vil planrammen nås i 2001.

Når det gjelder vurdering av hvilke prosjekter som skal gjennomføres, blir det lagt vekt på fylkeskommunenes prioriteringer. Tidspunkt for når aktuelle prosjekter blir gjennomført, må imidlertid tilpasses en rasjonell utnyttelse av Kystverkets materiell. I tillegg benyttes en entreprise der det er rasjonelt. Kystverkets plankompetanse er blitt styrket de siste årene for å få til en best mulig planlegging, vurdering og gjennomføring av aktuelle prosjekter.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A): Statsråden kom i litt tidsnød; han kan kanskje få tid til å svare på eit par korte spørsmål som eg har tenkt å stille.

Det fyrste går på korleis statsråden ser på mogleghetene til å prioritere vedlikeholdet av 84 verneverdige fyr og fem tåkeklokkeanlegg – kva nå det er. Pengane ein skal konkurrere om, skal m.a. brukast til merking, lys i lyktene o.l. – altså det vi alle er opptatt av: tryggleiken til sjøs.

Det andre spørsmålet gjeld òg noko statsråden var innom, men som eg godt kunne ha tenkt meg at han hadde sagt noko meir om. Den tilstandsrapporten som Stortinget etterlyste om fyr og merking, er som sagt ferdig. Kvifor har ikkje statsråden lagt fram resultatet for Stortinget, slik Stortinget bad han om?

Statsråd Peter Angelsen: Til det siste først: Det er vel ikke riktig å si at tilstandsrapporten er fullt ut ferdig. Det vi fra departementets side har sett som nødvendig i forhold til situasjonen vi har i fyr- og merketjenesten, er at man bør legge fram en melding for Stortinget som tar for seg alle problemene og utfordringene som ligger innenfor området, ikke minst hva som bør gjøres med hele den bygningsmassen som er tilknyttet de mange fyrstasjonene – 110 i alt, hvorav 79 er automatisert. Det er vel i første rekke innenfor den bygningsmassen man har de store kostnadsutfordringene når det gjelder vedlikehold. Så spørsmålet vil være hvor viktig det er for navigasjonssikkerheten på kysten og det arbeidet som fyrtjenesten skal utføre, at man fortsatt har den bygningsmassen intakt. Her kan det bli snakk om mange anvendelser, f.eks. salg til ideelle organisasjoner og til kommuner, som man allerede har startet litt arbeid med, og man må se på hvem som skal ha ansvaret for de verneverdige delene av bygningsmassen. Det er egentlig et stort arbeid, men vi regner med at vi kanskje i løpet av vårsesjonen neste år kan legge fram en fymelding som tar for seg alle de utfordringene og oppgavene som ligger i det arbeidet i dag.

Når det så gjelder manglende vedlikehold, er ikke det noe som har oppstått i løpet av kort tid. Det er et etterslep over mange år. Personlig ble jeg som statsråd første gang oppmerksom på situasjonen i forbindelse med arbeidet med budsjettet for i år, da Kystverket la fram situasjonen for departementet. Vi fant det riktig å gi den meddelelsen til Stortinget som ble tatt inn i budsjettet, slik at Stortinget ble oppmerksom på det. Det er beklagelig, men vi har faktisk ikke greid å prioritere slik at man har kunnet ta et sterkt inngrep i oppfølging av vedlikeholdet på alle områder. Men sikkerheten mener vi er ivaretatt gjennom det vedlikeholdsarbeidet som er prioritert.

Christopher Stensaker (Frp): Statsråd Angelsen er opptatt av sjøsikkerhet og hva som kan gjøres. Her er det mye som kan gjøres med enkle midler, f.eks. radarreflektorer på skjær nær farleder. Båter med skumfylte, vann-tette skott kunne kanskje også vært en idé.

Stadlandet har bestandig vært – og er – et av Norges mest værharde områder på sjøen, noe som bl.a. skyldes bunnforholdene utenfor. Det har lenge versert planer om en skipstunnel gjennom Stadlandet, noe som vil bedre sikkerheten betydelig for småskipsfarten. Det har vært

utredet side opp og side ned i mange år, og Fremskrittspartiet mener at det nå er på tide å handle. Tunnelen blir jo ikke så lang. Hvis jeg ikke husker feil, blir den på 1,9 km. Vi har ønsket å starte opp ved å bevilge over vårt budsjett 20 mill. kr på kap. 1064 post 33 Farleder.

Folket på kysten spør seg ikke om den skal bygges, men når. Kan statsråden svare på det?

Statsråd Peter Angelsen: Det er riktig at vi har en kyst som det er veldig komplisert å lage sikker navigasjonsdekning for, det er mange forhold som må ivaretas – og som er ivaretatt. Vi mener at vi i hovedsak har en kyst som er veldig godt oppmerket for alminnelig skipsferdsel, men utfordringene er selvfølgelig helt annerledes for hurtigbåtene, noe vi dessverre har erfart, med et tragisk resultat.

Når det så gjelder Stad skipstunnel, er det satt i gang et utredningsarbeid hvor fylkeskommunene Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal sammen med Kystverket går gjennom det tidligere utredningsmaterialet, for å se om det er tilfredsstillende som et grunnlag for å lage et prosjekt for bygging av tunnelen. Gruppen la fram innstilling for departementet som konkluderte med at den utredningen som var foretatt, nok var mangelfull, og foreslo at man gjennomførte et større utredningsprosjekt. Departementet har lagt opp til at det kan startes opp og gjennomføres i løpet av neste år. Det er kostnadsberegnet til ca. 8 mill. kr.

Ivar Kristiansen (H): Høyre ønsker en noe større satsing på havnesektoren enn det budsjettet legger opp til. I løpet av en femårsperiode vil Høyres forslag kunne gi denne sektoren ca. 100 mill. kr ekstra, som vil gå til prosjekter som sårt venter i en lang kø. Jeg ser at regjeringspartiene og Arbeiderpartiet har lagt seg på en noe lavere ambisjonsramme og velger nå også å benytte seg av en såkalt tilsagnsfullmakt istedenfor friske penger. Mitt spørsmål til statsråden blir: Betyr tilsagnsfullmakt og ikke penger at prosjekter kan prioriteres utover denne tilsagnsfullmakten i år 2000?

Videre går jeg ut fra at statsråden har merket seg de flertallsmerknadene som Høyre og Arbeiderpartiet har sammen om Vadsø havn. Vil statsråden sørge for at oppmudringsarbeidene i Vadsø havn kan starte opp neste år?

Og helt til slutt: Hvorfor har statsråd Angelsen godtatt et kutt i bevilgningene til Redningsselskapet på 6 mill. kr?

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

Statsråd Peter Angelsen: Det er helt klart fastslått at det er betydelig behov for investeringer i havnesektoren for å gjøre både trafikk- og fiskerihavnene oppdatert i forhold til den trafikk man har. Vi har hatt en økning gjennom de to siste årene på havnesektoren som jeg syns har vært tilfredsstillende, og som har avhjulpet en del problemer knyttet til at man ikke kunne foreta hurtige utbedringer av flaskehalsen når det gjelder havner.

Skal man anvende statens bevilgninger på en rasjonell og effektiv måte, må man ha et skikkelig planarbeid bak

det arbeidet som skal gjøres. Utbygging av havner er meget komplisert i enkelte tilfeller. Vi har nå lagt vekt på å styrke planleggingskapasiteten i Kystverket, slik at vi skal få et bedre grunnlag for å foreta utbygginger og kan unngå både uhell og overskridelser, som dessverre har vært veldig vanlig ved slike utbygginger.

Jeg tror nok det er riktig å gå den vegen som man har funnet fram til i budsjettforliket med Arbeiderpartiet, hvor man foretar en stegvis opptrapping av bevilgningene. Det tror jeg vil gi det beste resultat av de midlene som blir bevilget.

Når det så gjelder Vadsø havn, har jeg ikke oversikt over hvordan den ligger an i forhold til de planene Kystverket har lagt for investeringer til neste år. Vi skal ta det opp med Kystverket for å se på hvilke muligheter det er. Men jeg vil be om at man i hvert fall innrømmer Kystverket det at det må få gjennomføre sine planer i et lengre tidsperspektiv, slik at de kan innpasses i bruken av anleggsmateriell og personell.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): La meg først rette en åpenbar misforståelse hos representanten Kristiansen. Det er nok slik at Arbeiderpartiet for sin del i hvert fall legger til grunn at man skal nå de mål som var trukket opp i havnemeldingen, og i den utstrekning man har mulighet for å få tilslutning til det i Stortinget, blir det betydelige økninger. Vi har tidligere uttalt av vi så for oss en økning på 50 mill. kr til havner, farleder, fyr og merker i budsjettet for 2000 og ytterligere 50 mill. kr i budsjettet for 2001. Det blir et noe større beløp enn de 100 mill. kr som Kristiansen her viste til over en femårsperiode. Vi har kommet langt på vei gjennom en økning på 40 mill. kr i budsjettforliket, og det tror jeg at et samlet storting er meget vel tilfreds med.

Så vil jeg gjerne henlede statsrådens oppmerksomhet på at vi fra komiteflertallets side i budsjettinnstillingen forutsetter, og da under særlig henvisning til situasjonen når det gjelder fyr og merker, at man i budsjettframlegget for 2001 fremmer de nødvendige forslag for å nå måltallene som var trukket opp i havnemeldingen våren 1997, og vi ber også om at Regjeringen vurderer en oppfølging i revidert budsjett.

En av problemstillingene når det gjelder havner, er at det er knyttet til prioritering. Derfor vil jeg vise til at komiteen i dagens innstilling har understreket betydningen av at alle prosjekter som er aktuelle for statlig finansiering, må vurderes i forhold til den samlede fylkesplanen for fiskerihavner og i forhold til den fylkeskommunal prioritering. Jeg forutsetter at departementet legger til grunn et mer velutviklet prioriteringsverktøy, slik at fylkeskommunene får større gjennomslag for de prioriteringene man gjør, og slik at man ikke får den – la oss kalle det – tilfeldighet for prioriteringer som vi nok kanskje har hatt på denne sektoren.

Statsråd Peter Angelsen: Det siste som representanten Schjøtt-Pedersen var inne på, det med prioriteringen, er antakelig det aller viktigste for å få til en rasjonell utbygging og en rasjonell utnyttelse av Kystverkets materi-

ell og personell. Jeg var med da Stortinget behandlet dette – jeg husker ikke hvilket år det var, men det er en del år siden. Saken ble da lagt fram for Stortinget fra arbeiderpartiregjeringen, og det gikk nettopp på nye prioriteringssystemer for å få til de viktige utvelgelsene. Da var det slik at havneprosjektene skulle inn i fylkesplanene, og hver revisjon av fylkesplanen – hvert ønske fra fylket om en endring av prioriteringene det satte opp – skulle meddeles i så god tid at Kystverket kan legge planene sine deretter. Nå har det ikke vært gjennomført på en slik måte. Fylkene har ikke hatt klare sine planer i stor nok utstrekning, og spesielt Nordland fylke har ikke oppfattet – det oppdaget vi da i fjor – at det var det pålegg om. Så først nå har Nordland fylke begynt å lage sine prioriterte lister innenfor fylkesplanen. Jeg er enig i at dette må gjennomføres på en skikkelig måte, slik at fylkene tar et ansvar for prioriteringen, at det ikke bare skal ligge på regjering og storting, som kanskje begge har litt vanskelig for å kunne ta det ansvaret som fylket bør ha innsikt i.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Sverre Myrli (A): Forrige uke debatterte Stortinget et forslag fra Fremskrittspartiet om mer konkurranse innenfor jernbanen. I debatten, hvor Fremskrittspartiet framstod som sterke jernbanetilhengere, utfordret jeg Fremskrittspartiet om at de i budsjettinnstillinga fra samferdselskomiteen hadde muligheten til å vise om dette virkelig var et ekte engasjement for jernbanen.

Når sant skal sies, var det vel ikke særlig mange av oss som hadde trudd at Fremskrittspartiet hadde noe særlig til overs for jernbanen. Likevel var det vel ingen av oss som kunne tru at Fremskrittspartiet hadde lagt opp til en så sterk nedbygging av jernbanen som det budsjettinnstillinga nå viser. Her går Fremskrittspartiet inn for å kutte omtrent 1,3 milliarder kr på jernbane – 700 mill. kr på Jernbaneverkets budsjett og 580 mill. kr på overføringene til NSB BA, altså å kutte 580 av 987 mill. kr, nærmere 60 pst. Det hadde ikke blitt mye jernbane igjen med Fremskrittspartiets jernbanepolitikk.

Mange ganger tidligere har jeg fra denne talerstolen påpekt alt det positive som nå skjer med jernbanen. Første beviset på «det nye NSB» fikk vi 22. august, da Flytoget ble satt i ordinær drift. Det andre beviset kom et par måneder etterpå, da de nye krengetoga, NSB Signatur, ble satt i drift på Sørlandsbanen. På nyåret kommer tilsvarende tog på Dovrebanen, og til neste høst vil også Bergensbanen få de samme nye toga. I tillegg kommer det neste år nye tog til Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen, og også nye lokaltog vil bli tatt i bruk. I tillegg vil det antakelig komme flere nye intercitytog. Det går altså an å modernisere jernbanen og å få flere til å kjøre tog, hvis det er vilje til det.

På neste års statsbudsjett vil midla til drift og vedlikehold av jernbanenettet øke, mens midla til nye investeringer går noe ned. Likevel er det funnet rom for 500 mill. kr til investeringer for å legge til rette for de nye krengetoga. Dessuten vil viktige parseller på de nye dobbeltspora på Vestfoldbanen og Østfoldbanen bli fullført neste år.

Jeg nevnte de 500 mill. kr som skal brukes for å legge til rette for krengetog. Med dette beløpet vil vi totalt passere godt og vel 1 milliard kr til krengetoginvesteringer. Det er grunn til å minne om at det likevel gjenstår store beløp for å komme opp i de 1,6 milliarder kr Stortinget tidligere har lovet. Det resterende beløpet må bevilges for år 2001.

Ved fjorårets budsjettbehandling stilte Stortinget seg positivt til arbeidet med å få modernisert jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Stockholm. Departementet fikk ordre om å medvirke til å få på plass dette. Jeg er derfor glad for at Stortinget nå gir klarsignal til at NSB kan forskuttere 70 mill. kr som en start på opprustingen som må til på Kongsvingerbanen. Samtidig vil jeg rose kommuner og fylkeskommuner som har stilt opp for å få på plass dette. Det er viktig at vi ikke stopper opp det arbeidet som nå blir igangsatt. Nå må vi få prosjektet på plass, slik at planene om krengetog mellom Oslo og Stockholm kan realiseres.

Siden åpningen av Romeriksporten 22. august har også de vanlige NSB-toga kjørt gjennom Romeriksporten. Samtidig fikk de reisende betraktelig dyrere billetter, fordi også disse toga skal være med på å nedbetale gjelda til NSB Gardermobanen AS. Så langt kan alt virke greit, særlig ettersom de reisende på disse toga ble lovet vesentlig kortere reisetid. Problemet er bare at mange av dem ikke har fått kortere reisetid, sjøl om billettprisen er økt. Dette er ikke holdbart, og mange betaler nå for et tilbud de ikke får.

Jeg er derfor glad for at stortingsflertallet nå slår fast at ordningen med dyrere billetter for dem som ikke har fått forbedret tilbud, skal endres. Dette er ei kjærkommen gavepakke til mange fortvilte pendlere som nå betaler for et produkt de ikke får. Like viktig er at dette også blir lagt til grunn som et prinsipp i det arbeidet Samferdselsdepartementet nå skal foreta seg før Stortinget neste år skal fastsette de endelige rammebetingelsene for NSB Gardermobanen AS. Men den debatten tar vi ikke i kveld. Den venter vi noen måneder med.

Jørn L. Stang (Frp): Til tross for at veifarende betaler 30 milliarder kr til statskassen i dette landet, går bare 10 milliarder kr til veiformål. Dette er et misforhold som ser ut til å være situasjonen så lenge ikke Fremskrittspartiet sitter med regjeringsansvaret alene. Det føres fortsatt en politikk som har som kriterium å legge investeringene til områder hvor det finnes flest mulig trær, og ikke dit hen hvor mennesker bor og ferdes mest. Men det er vel dette som må kalles distriktpolitikk i praksis.

Fremskrittspartiet følger opp løftene som i sin tid ble gitt i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. For Østfolds del, men også for Norges del, er det to viktige stamveiruter som går inn og ut av landet fra Europa, nemlig E6 fra Svinesund til Oslo og E18 fra Ørje til Oslo. Det ser ikke ut til at budsjettkameratene fra Arbeiderpartiet og sentrumpartiene har fått med seg hvilken betydning disse to strekningene har for eksempelvis eksportnæringen i særdeleshet, men også for turistnæringen, som har betydning for hele landet, inkludert distriktene.

Flaskehalsene gjennom Østfold er et skammens kapittel, og har man tilstrekkelig vilje til å se over til broderfolket, registrerer man fort en utbygging av stamveisystemet som kan ta pusten fra en sliten norsk skattebetaler på besøk i Sverige. Ved selvsyn har undertegnede med stor beundring observert svenskenes iver i utbyggingen av den siste strekningen fra Uddevalla til svenskegrensen på Svinesund til firefelts motorvei med 110 km fartsgrense, en strekning fra København til Norges grenser. Svenskene har forstått hvor viktig infrastrukturen på veisiden er, uten å tyne ekstra avgifter fra sitt lands skattebetalere. Det finnes ikke bomringer, ei heller bompengefinansiering hos «søta bror», noe som antakeligvis skyldes at de ikke er en oljenasjon, eller at de ikke definerer seg selv som et av verdens rikeste land. Løsningen i Norge ser mer og mer ut til å bli ordninger med bompengefinansiering, enten man er innbygger i Østfold eller i andre deler av sentrale strøk i landet.

For Fremskrittspartiets del er vi bekymret over den manglende trafiksikkerheten på E6 gjennom Østfold, hvor det er håpløst utsatte veistrekninger med kun tofelts motorvei standard store deler av stamveien. Deler av veien har fått lite framtidsrettede løsninger, som to pluss ett felt. Fremskrittspartiet mener at E6 må bygges ut til firefelts vei helt fra Svinesund til Minnesund. Unntaket er strekningen fra Vinterbro, gjennom Oslo til Hvam, som bør ha seks gjennomgående felt.

E6 i Østfold har tatt 47 liv på 11 år fra 1988 til og med 1998. Hele 22 av dødsulykkene skyldtes front mot frontkollisjoner. Dødsulykkene i trafikken handler først og fremst om menneskelige tragedier. Ofrene er ofte uskyldige, og de pårørende rammes uventet og brutalt. Transportøkonomisk institutt baserer seg på utenlandske undersøkelser vedrørende kostnadene ved en dødsulykke, og en dødsulykke koster 18,8 mill. kr når man legger til grunn bortfall av all yrkesaktiv produktivitet, medisinske kostnader, materielle kostnader, forsikringskostnader, politi og annen administrativ aktivitet. I tillegg vil det også dreie seg om andre momenter, som velferdstap og tap av livskvalitet for de etterlatte. Det hele må være et uttrykk for hvor mye samfunnet er villig til å betale ved å investere for å unngå ulykker. Dette er momenter som oftest er glemt når man diskuterer tilstrekkelige forbedringer på våre veier. Og til tross for at store deler av den norske befolkningen har mest behov for vei, diskuterer det politiske flertallet andre løsninger som landet har mindre bruk for – som vi også fikk et meget godt eksempel på ved representanten Myrliis innlegg.

Bendiks H. Arnesen (A): Jeg er glad for at Arbeiderpartiet og regjeringspartiene fikk i stand et budsjettforlik som bl.a. resulterte i en styrking av samferdselssektoren. Gode samferdselsløsninger er en forutsetning for verdiskaping og bosetting i distriktene.

Jeg er spesielt tilfreds med at det ble en påplussing på veibudsjettet, og at noe av dette blir øremerket til utbedring av fylkesveiene. Jeg er også tilfreds med at det i budsjettforliket legges opp til en økt takt i fornyingen av fergeflåten.

Mange livskraftige bygdesamfunn i vårt land har et stort potensial for økt verdiskaping og flere arbeidsplasser, men denne utviklingen hindres ofte av for dårlige samferdselstilbud. I mitt eget fylke, Troms, har jeg mange eksempler på at det er tilfellet.

Selv om mye har skjedd på veisektoren de senere årene, er det mye som gjenstår. Spesielt vil jeg nevne fylkesveiene, som i flere fylker er i en meget dårlig forfatning. Ofte er veiene smale, bæreevnen er dårlig, det mangler mye fast dekke og i deler av året er flere av veiene nesten uframkommelige fordi de har gått helt i oppløsning og ligner mer på en potetåker enn på en vei.

Når standarden på fylkesveiene er dårlig, medfører det store problemer og økte kostnader for næringslivet. Dimensjonene på landverts transportutstyr er i dag så store og tunge at det må stilles store krav til bæreevne på de veiene hvor disse kjøretøyene skal trafikkere. Når tillatt akseltrykk er for lavt på en del av veinettet, må dette medføre omlastinger. Dette fører i sin tur til økte kostnader, og til at varene forsinkes ut til markedet. Omlastinger og forsinkelser kan også fort føre til forringet varekvalitet. Dette er en kjent problemstilling som jeg ofte møter i samtaler med næringslivsfolk og andre ute i distriktene.

Også når det gjelder fergeflåten, er problemene store fordi de gamle fergene ikke har en kapasitet som står i forhold til dagens tungtrafikk og trafikkmengde. Jeg vil f.eks. nevne den fergeavhengige kommunen Bjarkøy i Troms, der man må ta to ferger for å nå regionsenteret, og hvor fergemateriellet i dag er slik at én trailer er maks last. Dette betyr at dersom en trailer med last skal være med fergen, så må resten av bilene stå igjen. Alle forstår at slik kan det ikke være i framtiden dersom disse distriktene skal oppleve utvikling.

I en slik situasjon må ingen undre seg over hvorfor det ikke satses i næringslivet, og hvorfor fraflytting skjer. Rammebetingelsene for å skape en positiv utvikling er kort og godt ikke på plass når situasjonen er slik.

Fergeavhengige områder sliter også ofte med et rutetilbud som er altfor dårlig for å tilfredsstille dagens krav, men på grunn av svak økonomi i fylkeskommunene ser det ikke ut til at dette kan bedres med det første for fylkessambandenes del.

Personlig mener jeg at det må satses på etablering av fastlandsforbindelser der dette etter en samlet vurdering er det økonomisk mest riktige, og at materiell og rutetilbud i de øvrige samband må styrkes i tiden som kommer. Ferga er en del av veien for mange og må derfor gi akseptable tilbud.

Jeg håper at den ekstra satsing som ligger i dette budsjettforliket, bare er begynnelsen på en samferdselsatsing som kan gi et betydelig løft for samferdselen også i Distrikts-Norge i tiden som kommer.

Inger Lise Husøy (A): Det er utrolig hvordan enkelte politikere geberder seg i dagens samferdselsdebatt. Jeg har med stor interesse fulgt med i hvordan noen løper fra tidligere løfter til velgerne, og de gjør det med den største frekkhet og selvfølgelighet. Så det er ikke så rart at valg-

deltakelsen er dalende, og jeg frykter at det vil bli verre om dagens mange krumspring blir stående.

Er det absolutt ingen i Høyre, Kristelig Folkeparti eller Senterpartiet som synes det er viktig å stå fast ved tidligere løfter når det gjelder Bjørvika? Jeg er glad for at jeg selv tilhører et parti som står oppreist og tar ansvar og holder løfter til velgerne. Jeg er glad jeg er medlem av et parti som ikke bedriver populisme og retorikk, men praktisk politikk og som er opptatt av gode løsninger. Det er ikke et øyeblikk for tidlig at man satser mest på samferdsel der det bor mest folk. Det er nærmere 100 000 kjøretøy pr. døgn i Bjørvika-området i dag.

Jeg er, på vegne av det mest befolkede området i landet, veldig glad for at det er et flertall som følger opp tidligere vedtak om Bjørvikatunnelen. Det er et viktig prosjekt som har stått på Oslos liste over viktige prosjekt. Jeg har skjont av dagens debatt at ikke engang i Høyre bryr man seg om at byrådsleder Fritz Huitfeldt viser til at tomteverdiene i Bjørvika vil stige med rundt 1 milliard kr, og at disse pengene kan gå inn i finansieringsgrunnlaget. Fra før har Oslo kommune foreløpig lagt 150 mill. kr på bordet. Utsettelse av Slottsparktunnelen frigjør 400 mill. kr, og bompengefinansieringen kommer i tillegg.

Som jeg sa i mitt innlegg i finansdebatten, er Bjørvikatunnelen et samferdselsprosjekt som var ønsket lenge før vedtaket om bygging av nytt operahus i Bjørvika. Mener virkelig disse partiene at operaen skal ligge i en trafikkmaskin? Det er ikke bare dumskap. Det er galskap. Rammen for parlamentariske uttrykk kan av og til bli for trang når man skal karakterisere sannheten.

Om vi husker tilbake til debatten om operaen, var det umåtelig viktig å få bygd den så fort som mulig. Ja, mange valgte lokalisering nettopp ut fra tidsperspektivet. Men så var man ikke fornøyd med det vedtaket som ble fattet, og gidder ikke lenger å være med på ferden. Det er ynkelig oppførsel. Det er et tillitsbrudd overfor velgere som utelukkende svekker den politiske anseelse.

At den samme borgerlige alliansen har gått imot Bjørvikatunnelen i fylkestinget i Akershus, tar jeg som en invitasjon til en smålig nabokrangel, særlig når man ser det i lys av vedtak i Oslo kommune. Men vi i Arbeiderpartiet er heldigvis ikke deltakere i en slik nabokrangel.

Det er ikke så rart at mange regner med at disse partiene må ta seg en tur på kammerset om de i hele tatt skal se Oslo-velgere og operaelskere i øynene. Det ville vært morsomt å være flue på veggen når komitelederen blir kalt inn på teppet hos sine partifeller i hovedstaden. Det viktigste er at siste ordet ennå ikke er sagt, og i Arbeiderpartiet tar vi det som en selvfølge at statsråden følger stortingsflertallet.

Hovedstadsområdet kommer veldig godt ut i årets budsjett. Da tenker jeg særlig på merknadene om Oslo-pakke 1 og Oslopakke 2. At vi endelig snart kan se lys i enden av T-baneringen, er også en svært viktig sak for Oslos befolkning.

Men som sagt, hvordan enkelte har geberdet seg her i dag, står til stryk i politisk troverdighet og burde vært sendt i ukentlige repriser på alle kanaler fram til neste

stortingsvalg – men det skjer vel ikke ettersom presseløsningen er på julebord.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at representanten beveger seg farlig nær grensen for parlamentarisk uttrykksmåte.

Ivar Kristiansen (H): Hvis noe av det representanten Husøy gav uttrykk for her, er representativt for den samferdselspolitiske statusen i Det norske Arbeiderparti, tror jeg det er flere enn meg som har grunn til å bli skremt og alvorlig bekymret. For øvrig tror jeg ikke at det bare er rammen for bruk av uparlamentariske uttrykk som kan virke trang i denne sammenhengen. Det er nok antakelig flere andre områder som det kunne være grunn til å påpeke.

Men man kan ikke fra denne talerstolen få seg til å prestere å si det som representanten Husøy nå gjør, uten å ha tatt seg bryderiet med å se på hvilken vei utviklingstakten innenfor samferdselsbevilgningene i Norge har gått. Det går nedover, og det som skjer – og det er en dramatisk takt også – er at man finansierer disse prosjektene som representanten Husøy er inne på, ved å hente penger fra Distrikts-Norge. Jeg tror det må være svært lenge siden denne representanten har vært i kontakt med noe annet område enn det som må være Oslo sentrum og asfaltområdet rundt Karl Johan. Jeg tror at hvis du presenterer dette for dine medrepresentanter og medlemmer i Det norske Arbeiderparti som sitter ute i landet og som hver dag er opptatt av disse spørsmål, vil du kanskje få et litt annet svar. Du vil få en mer nyansert oppfatning, ikke bare det å se hvor verdiskaping skjer i dette landet, men også å se på behovet for eksport fra disse områdene, som er de mest eksportorienterte vi har i landet. Det står sannelig dårlig til med oppfattelsen og forståelsen av hvor verdier skapes i dette land.

Det er ikke noe spørsmål som opptar folk i Distrikts-Norge mer enn de forhold som representanten Husøy dessverre klarte å snu så fullstendig på hodet i denne sammenhengen. Tar man seg bryderiet med å reise rundt og snakke om opera, om behovet for subsidier osv., vil man få et litt annet svar enn det man presterer å rope etter her. Snakk ikke om troverdighet i disse spørsmål! Det er nesten uhørt å skulle få lov å høre på slike innlegg fra Stortingets talerstol. Jeg tror at samferdselskomiteens leder skal kunne tillate seg å gå svært oppreist, enten det er ned Stortingsgata til rådhuset, eller hvor det måtte være rundt omkring i dette land. Hadde man fått litt mer støtte og oppmerksomhet fra representanten Husøys parti, hadde det kunnet bli plass til både det ene og det andre prosjekt som har vært sårt tiltrengt i dette landet – Nok om det.

Jeg har lyst til å vise til Høyres satsing på samferdselspolitikk. Det er på grunn av at dette er aktiv næringspolitikk. Det meste av de anvendte midlene innenfor det næringspolitiske området går til samferdsel, og det er det man etterspør.

Jeg vil også knytte to bemerkninger til vår satsing på fiskerihavner. Uansett hva representanten Schjøtt-Pedersen måtte mene om det, er våre forslag i bevilgningstakt

noe større enn det som kommer fra regjeringspartiene og Arbeiderpartiet. Jeg går ut fra – og vil gjenta det jeg sa til fiskeriministeren – at man får satt i gang prosjektet i Vadsø havn, fordi dette også er svært god næringspolitikk og vil gi grunnlag for en langt større aktivitet på et fiskeripolitisk område enn hva tilfellet er i dag.

Så må jeg få lov til å si et par setninger om hurtigruta. Jeg er svært glad for den avtalen som inngås med hurtigruteselskapene. Men den har dessverre etter min oppfatning og Høyres oppfatning en litt for kort tidshorisont. En femårs avtale er for kort. Jeg går ut fra at dette spørsmål vil bli tatt opp og drøftet i Nasjonal transportplan.

For øvrig må jeg få lov å tilføye at det er ille å registrere og nokså forunderlig at hurtigruteselskapene ikke er særlig flinke til å koordinere og samarbeide om sine markedsiltak. Her må selskapene stramme seg opp og gjerne i større grad samarbeide og spille på lag med Norges Turistråd i den internasjonale aktivitet.

Helt til slutt må jeg bare si at også representanten Inge Myrvolls utfall av lyrisk karakter falt nokså brutalt til bakken da også han ramlet ned på Bjørvika.

Presidenten: Presidenten minner om at all tale skal rettes til presidenten og ikke direkte til enkelte representanter.

Gunn Olsen (A): «Posten skal fram til jul, fru Pigalopp», heter en barnebok jeg har lest. Sjøl om ikke den helt store samfunnsdebatten rundt Posten går nå – heller ikke i Stortinget – er det likevel Stortingets oppgave å følge med i den utviklingen som skjer innenfor Posten.

Vi mottar fra tid til annen noen urovekkende signaler om at postombringelsen ute i Distrikts-Norge er betydelig redusert. Eksempler forteller oss at folk har fått inntil 7 km vei for å hente posten sin. Det siste eksemplet jeg har fått, er fra Nærøy, hvor postmottakerne visstnok skal ha fått valget mellom tre dagers postombringelse eller å hente posten sin 7 km fra bosted.

Fra Arbeiderpartiets side stiller vi oss spørsmålet om dette er en ønsket utvikling, og om det er et tilstrekkelig tilbud til befolkningen ute i Distrikts-Norge – dette sett på bakgrunn av de intensjonene Stortinget la til grunn da Posten ble omdannet til BA.

Også i de nye konsesjonsvilkårene til Posten er det krav om at Posten skal gi et helhetlig tilbud av posttjenester til husholdninger og næringsliv over hele landet. Tjenestene skal utføres med god kvalitet og til rimelige priser. Postsendinger skal utleveres til mottakers bosted. Dette kravet gjelder dersom det ikke foreligger ekstraordinære omstendigheter eller særlige geografiske forhold.

Jeg regner med at statsråden har merket seg at en samlet samferdselskomite er bekymret for at denne unntaksbestemmelsen i konsesjonen ikke skal bli tolket strengt nok, og har derfor funnet grunn til å nevne dette spesielt i sine budsjettmerknader.

Over store deler av landet får abonnentene sine aviser gjennom posten. Det er ikke annet distribusjonsapparat, og det kommer sannsynligvis aldri til å bli det. Derfor er

vi i samferdselskomiteen samlet i synet på at en ytterligere portoøkning vil få store økonomiske konsekvenser for de små lokalavisene og for aviser som er riksdekkende. Arbeiderpartiet er av den oppfatning at utbringning av aviser har stor samfunnsmessig verdi, og vi mener at man i kostnadsberegningen ved distribusjon av aviser ute i distriktene må ta hensyn til dette. Det er en styrke at flertallet i komiteen deler dette synet, og jeg regner med at statsråden har registrert hvem som står bak denne flertallsmerknaden i innstillingen.

Noen vil vel mene at dette er å blande seg inn i Postens indre anliggende. Det er likevel et faktum at mange aviser er i ferd med å knekke sin økonomi på portotakster. Det er av samfunnsmessig stor betydning at vi har en mangfoldig lokalpresse som speiler samfunnet også ute i lokalmiljøene.

Vi kommer nok ikke utenom den virkeligheten at flere postkontor blir lagt ned. Bevisst eller ubevisst er vi alle med på å skape den utviklingen ved at våre besøk ved skranken på postkontorene blir stadig færre. Posten er bare en av de etatene som er under omorganisering i staten.

Hvis det skal etableres permanente samarbeidsformer for å få til offentlige servicekontorer, må det skje nå, før det har skjedd ytterligere omorganisering i etatene. Og det bør utarbeides sentrale retningslinjer for det.

Arbeiderpartiet og jeg er godt fornøyd med at flertallet i denne sal deler den oppfatning at en slik løsning kan bidra til at postkontorene får utvidet sine aktiviteter.

Sigrun Eng (A): Eg har som innleiing behov for å seie meg tilfreds med påplussingane på Kystadministrasjonen sitt kapittel på 60 mill. kr etter budsjettforliket. Det har gitt ein langt høgare inndekkingsgrad på dei rammene som låg til grunn i denne fireårsperioden. Likevel bekymrar det meg at ting tek så lang tid. Det kjennest ofte som om det er avgjerdsvegving oftare enn det motsette: avgjerdsla om Stad skipstunnel, avgjerdsla om framtidig organisering av Kystverket og tiltak for meir enn justeringar innanfor Losvesenet – eg kunne finne mange eksempel. Vi må alle saman bli flinkare til å ta dei politiske grepa som ikkje alltid er like poplære, men likevel nødvendige.

Arbeidarpartiet har i sine merknader vore pådrivar for at avgjersler må takast. Det er mange oppgåver innan Kystverket sitt område som skulle vore avklara før vi skal behandle Nasjonal transportplan.

I fjorårets budsjettproposisjon skreiv Regjeringa om sterkt forfall av fyr og merking. Det var og er framleis alvorleg. Arbeidarpartiet er av den meininga at ressursane innan Kystverket må få auka tilgang til meir planlegging. At mangel på slik klårgjering ligg i vegen for rasjonell bruk av budsjetterte midlar, må eliminerast.

Arbeidarpartiet meiner at dei ressursane som er innan Kystverket, i langt sterkare grad enn i dag må takast i bruk. Med alle dei uløyste oppgåvene vi har både på mudring, merking og vedlikehald, er det heilt forkasteleg at skip blir lagde i opplag og tilsette går på lediggang medan planar manglar.

Då er framtidige føringar for hurtigruta ein langt lys-telegare lesnad. Arbeidarpartiet er med i fleirtalsmerkna-den om tilskot, drift og rutemønster for hurtigruta også etter at nåverande avtale går ut i år 2001. Fleirtalet går inn for at ei avtale om kjøp av transporttenester for strek-ninga mellom Bergen og Kirkenes blir vidareført dei nes-te fem åra. Tilskotet er avgrensa til 170 mill. kr. Fleirtalet gir Regjeringa fullmakt til å framforhandle dette.

Likevel finn eg grunn til å presisere kva Arbeidarpar-tiet har meint og sagt tidlegare og også har som sitt pri-mære ønske i saka, og som vi har som særmerknad, saman med SV, i årets budsjettinnstilling:

- «1. Staten kjøper tenester av Hurtigruten slik at den kan vidareføre daglige seilinger hele året på hele streknin-gen Bergen-Kirkenes også etter 2002. Det forutsettes at statlige myndigheter som i dag fastlegger og god-kjenner hurtigrutens seilings- og anløpsmønster.
2. Kjøpet avtales etter forhandlinger mellom staten og selskapene. Sikemålet må være å sikre seilinger som nevnt i punkt 1 i en periode på minst 20 år med rett og mulighet for staten til å vidareføre en begrenset kjøp- og styringsrett etter dette. Det forutsettes at det gis rom for utskifting av de to eldste skipene, slik at driften kan vidareføres med minst 11 skip.»

Om det ikkje var mogleg å få til ei meir langsiktig av-tale, skal det iallfall ikkje herske nokon tvil: Dette er og vil Arbeidarpartiet vere med på å sikre. Arbeidarpartiet ønskjer å gi denne garantien til kystens folk, men òg til dei som skal stå for drifta og gjere investeringane.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en taletid begrenset til 3 minutter.

Sigvald Oppebøen Hansen (A): Samferdsel er eit viktig verkemiddel når det gjeld å ta i bruk heile landet, både i forhold til busetnad og – ikkje minst – næringsut-vikling. På mange område har me kome langt i arbeidet med å bygge ut vegnettet, satse på jernbane og legge for-holda til rette for kollektiv transport.

Det som nok er det største hovudproblemet i dag, er den dårlege vegstandarden mange plassar – med andre ord: manglande løyving til å betre vegdekket. Nettopp på dette området kan eg ikkje unngå å nemne mitt eige fyl-ke, Telemark, eit fylke som statsråden besøkte for vel ein månad sidan, der han ved sjølvsyn kunne registrere den dårlege vegstandarden.

Det kan dokumenterast at Telemark har kome heilt i bakleksa. Heile 42 pst. av riksvegnettet i Telemark har ikkje den standarden Statens vegvesen sjølv har sett. Tele-mark har gjennom fleire år fått altfor lite midlar både til investering og vedlikehald av vegnettet, og målingar som er gjorde, viser at standarden på vegdekket i Telemark – og særleg i Distrikts-Telemark – nå er den verste i heile landet. Det skal ikkje mykje fantasi til for å forstå at transportnæringa slit under slike tilhøve. I tillegg er det også direkte trafikkfarleg.

På 1970-talet blei det lagt veldig mykje fast dekke i Telemark. Men det gikk ut over grunnarbeidet. Telemark

er eit nasjonalt tyngdepunkt for industriell produksjon, verdiskaping og fornying, og står for ein mykje større del av landet sine eksportinntekter enn kva folketalet skulle tilseie. Skal fylket og næringslivet lykkast i sine ambisjo-nar om å vidareutvikle og styrkje evna til innovasjon og nyskaping til fordel for Noreg som industrinasjon, er fyl-ket heilt avhengig av å få ein større del av samferdsels-midlane enn ved dagens fordeling. Når Stortinget skal handsame Nasjonal transportplan neste år, må Stortinget og statsråden ta omsyn til at Telemark er i ei særstilling.

Når det gjeld neste års budsjett, så blir nok dette opp-fatta som eit svik mot veljarane på bakgrunn av det Regjeringa tidlegare har sagt og lova om satsing på sam-ferdsel. Ved budjettforliket i haust kom det 75 millionar vegkroner meir til riksvegane, og det er eit steg i rett ret-ning. Så langt er eg nøgd med at ti av desse millionane kom til stamveg E134, for ingen stamveg i Noreg har så dårleg standard som E134, den viktigaste heilårsforbin-delsen mellom aust og vest.

Politikk handlar om å prioritere. Det er god distrikts-politikk, god næringspolitikk og god helsepolitikk å satse meir på å betre vegstandarden.

Kjellaug Nakkim (H): Stortinget bør kunne kreve et bedre tilbud på forbrukernes vegne av NSB, og det til samme sum som staten og forbrukerne i dag betaler. Men vi vet foreløpig lite om hva vi egentlig kan kreve. Pend-lerer har tidligere stevnet NSB inn for Forbrukerrådet for-di de ikke har fått den varen de har betalt for. Det har de fått medhold i hva angår forsinkelsene, noe NSB har måttet ta til følge. Det vi imidlertid vet lite om, er hvor-dan tilbud og service står i forhold til den sum penger NSB forvalter. Det får vi først erfaring med når konkur-ranse på sporet blir innført. Monopolinstitusjoner må også evalueres. Anbud innen rutetransporten har ført til mindre tilskuddsbehov. Staten som eier og Stortinget som bevilgende myndighet må på forbrukernes vegne kunne forlange mer for pengene.

La meg ta østre linje på Østfoldbanen som et eksem-pel. Der har det vært en betydelig økning i antall reisende til tross for mange forsinkelser, dårlig materiell og inn-stilte tog – uten orientering til de reisende. Servicen er i grunnen på bunn. Og hva kan grunnen være til det? Grunnen er bompenger, piggedekkgift, høye parke-ringsavgifter, køer på veiene og økte bensinpriser. – Statsgiganten trenger konkurranse; servicen er på bunn.

Det er med forundring jeg har lyttet til debatten om bygging av Bjørvikatunnelen, spesielt hva angår repre-sentanten Husøys innlegg.

Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og SV pålegger Regjeringen å sette i gang prosjektet Bjørvikatunnelen uten å øke rammene. Arbeiderpartiet og Fremskrittsparti-et har også tydeligvis svært forskjellige måter å finans-ere prosjektet på. Fremskrittspartiet har sine monopol-penger, mens Arbeiderpartiet slett ikke anviser dekning i det hele tatt. Og i Schjøtt-Pedersens innlegg svirret milli-ardene i hopetall. Vi har Oslopakke 1 og vi har Oslopak-ke 2, vi har Bjørvika, vi har etterslepet på veikapitalen, og vi har etterslep på igangsatte store prosjekter. I tillegg

kommer slikt som Drammenspakka. Og alt er konsentrert her nede på Østlandet.

Men i NRK Østfold lover Schjøtt-Pedersen penger til Østfoldpakke fase 1. Han var helt klar i sine uttalelser, det var ingen tvil, den skulle bevilges. Og da høres det ut som Schjøtt-Pedersen har en egen sareptakrukke å ta av. Men sareptakrukken eksisterer dessverre ikke når det gjelder samferdselsmidler. Og da vil det jo kunne tyde på at noen prosjekter må stilles i bero hvis ikke rammene for veiinvesteringene økes betraktelig. Men med de erfaringene vi har fra tidligere, vet vi at Arbeiderpartiet ikke akkurat har vært noen spydspiss når det gjelder å øke rammene for veiinvesteringene (presidenten klubber), så jeg ber om at dette ikke må gå ut over Østfoldpakke fase 1, og jeg ber om at den må bli vedtatt slik den er vedtatt i Østfold fylkesting.

Presidenten: Taletiden er omme.

Reidun Gravdahl (A): Jeg er glad for at det i budsjettavtalen mellom Regjeringen og Arbeiderpartiet er funnet plass til 25 mill. kr ekstra til forsterkninger av fylkesvegene. Og selvsagt er jeg glad for at Oppland er et av de fylkene som er tiltenkt noen av disse midlene. Jeg kan forsikre om at dette kommer godt med!

Men først på ønskelista i Oppland er en utbedring av Rv 4. Nå har næringslivet i Gjøvik-, Land- og Toten-regionen mobilisert og krever bedre veier. De 23 største bedriftene i denne regionen representerer 5 900 ansatte og en samlet omsetning på 8 milliarder kr. Alle disse bedriftene er avhengig av å transportere råvarer inn til regionen og ferdigvarer ut. For de største av disse bedriftene, som i sterk grad er eksportbedrifter, er rask tilgjengelighet til kontinentet helt nødvendig om de skal fortsette å produsere i denne regionen, for ikke å si i Norge. Kundene krever varer levert med knappe tidsmarginer, og det å ikke rekke ferga kan resultere i bøtelegging for sein leveranse.

Ny Rv 4 utenom Raufoss sentrum har første prioritet i Oppland. En trafikkmåling for noen år siden viste en trafikk tetthet gjennom Raufoss sentrum på 12 000 personbiler pr. døgn, men behovet for utbedring er stort helt inn til Oslo. Derfor er det mange som mener at Rv 4 bør få stamvegstatus.

Jeg er redd for at de øvrige prosjektene i Oslopakke 1 har blitt så dyre at det nå er lite igjen til Rv 4, derfor må denne pakken fullføres før nye prosjekt igangsettes.

Så litt om tog på vestsida av Mjøsa. Mange pendler til jobb med Gjøvikbanen. Totalt er det noe over 1,3 millioner personer som pendler til og fra Oslo pr. år. Fra Jaren og nordover viser tellinga 250 000 i året. Det er stort behov for utbedring på flere områder for å korte ned kjøretid og gjøre det mer komfortabelt og attraktivt å kjøre tog.

Mellom Roa og Gjøvik trengs fjernstyring, det trengs nye forlengede kryssingsspor, opprustning av skinnegang og oppgradering av kjøreledning. Det bør komme bedre vogner, helst med kontorvogn, for å gjøre turen mer komfortabel for pendlerne. Dessuten burde det med

tid og stunder komme en tilknytning til Dovrebanen. Med slike forbedringer vil langt flere foretrekke å bruke toget framfor bilen.

Inger Stolt-Nielsen (H): Det har vært litt forunderlig å sitte og høre statsrådets rørende begeistring over samarbeidet med Arbeiderpartiet, over hvor heldige de har vært som har fått økt veibevilgningene.

Jeg finner det påkrevet å påpeke at et samarbeid med Høyre faktisk ville gitt større veibevilgninger. Et samarbeid med Høyre kunne ført til at denne regjeringen faktisk oppfylte valgløftene sine, for det er det flertall for i Stortinget – hvis Regjeringen vil. Det er stor forståelse for at en regjering med et smalt parlamentarisk grunnlag ikke kan oppfylle løfter som det ikke er flertall for, men det er ingen i dette landet som begriper hvorfor det ikke går an å oppfylle et løfte som det er et reelt flertall for å oppfylle.

Det som skjer ute i veisektoren, er at staten tar stadig mindre del, tar stadig mindre ansvar for at vi skal ha et tjenlig veinett, og stadig skyver mer av regningen over på bommene og bilistene. Vi som har Europas høyest beskattede bilister! De begynner å lure på hvor hen pengene tar veien. De faller i hvert fall ikke ned igjen i veiinvesteringer. Dette kunne Regjeringen gjøre noe med hvis den ville. Det er bare viljen det står på. Jeg forundrer meg over at Regjeringen ikke har vilje til å oppfylle noe som den faktisk har lovet og har gått til valg på.

Jeg stilte et spørsmål tidligere i dag i en replikk, hvor jeg etterlyste vilje til å omprioritere fra båtregister til tryggingstiltak langs kysten. Det er hittil brukt 55 mill. kr på det båtregisteret som ingen har bedt om og ingen har bruk for, mens vi har et voksende etterslep når det gjelder kystmerkingen. Nå skal det hentes inn ved å beskjære Redningstjenesten. Man skal bygge opp merkingen, men skjære ned på ulykkesberedskapen. Vi som nå har tusenvis av lystbåter som ferdes langs kysten! Vi har drukningsulykker, vi har ulykker om bord, og denne regjeringen prioriterer å holde greie på båtene! Menneskene får seile sin egen sjø, bokstavelig talt, havne i sjøen og bli der. Det er jo det Redningstjenesten skal hjelpe til med å forhindre. Redningstjenesten, som f.eks. har eskortetjeneste hele sommeren, blir nå beskåret med 6 mill. kr for å ta igjen den merkingen som Regjeringen ikke har oppfylt sine forpliktelser til å gjennomføre.

Jeg spør: Hvor er verdigrunnet for prioriteringen hos denne verdiregjeringen?

Sigrun Eng (A): I dette treminuttsinnlegget vil eg ta for meg budsjettverknadene for ein del prosjekt i Buskerud. Eg føler det er behov for nokre presiseringar som går på vedtak i komiteen.

Når det gjeld Drammenspakka, står den inne med 10 mill. kr i neste års budsjett. Behovet for pengar i åra som kjem, vil vere enormt. Men den summen som blir løyvd, dekkjer oppstarten på arbeidet med parsellen under jernbanen ved Kreftings gate. Truleg vil den bli ferdig planlagd. Kostnadsauke og uferdige planavklaringar gir ikkje rom for å løyve større summer på neste års budsjett. Det

er ei oppmoding til partane om å jobbe fram ei omforent planavklaring for å halde framdrifta.

Så gjeld det ein gangveg i Hovet og oppfølginga av eit fleritalsvedtak frå 1992. Ein samrøystes komite går nå inn for å slutføre dette. I bygda gjekk flagga til topps da komiteen hadde avgitt sine merknader. Malurta i begeret var berre at den strekninga som stod att, hadde fått feil namn. Vi hadde skrive i innstillinga at strekninga heitte Brattåker – Rud, mens den eksisterande nemninga var Hansehaug – Rud. Eg bed statsråden ta dette med seg, da vi framleis held oss innafor ramma. Med dette vil Stortinget ha rydda vekk eit gammalt vedtak, og bygdefolket vil få ein tryggare skuleveg.

Oslofjord-kryssinga er òg eit svært viktig prosjekt. Men avlastingsvegane for osloregionen blir ikkje fullgode for tilknytingsvegane er på plass. Medlemene i komiteen, alle utan dei frå Framstegspartiet, er samde i det. Statsråden bør medverke til framdrift i desse drøftingane. Her snakkar vi om eit bompengeprojekt.

Eg seier meg sterkt lei for at det berre var SV og Arbeidarpartiet som ville medverke til at regiontoget Vøgne skulle sikrast fram til krengetoga på Bergensbanen kjem. Tiltaket er så viktig for hallingdalsregionen at fylket framleis stiller opp. Men føresetnaden for det har heile tida vore at når krengetoga kjem sommaren 2000, må NSB inn med offentleg kjøp, som for andre regiontog, dersom det viser seg nødvendig.

Arbeidarpartiet vil kome tilbake til denne saka i budsjettbehandlinga neste år.

Presidenten: Den reglementsmessige tid for kveldens møte er snart omme. Presidenten vil foreslå at møtet forlenges inntil dagens kart er ferdigbehandlet. – Det anses vedtatt.

Torbjørn Andersen (Frp): Prioriteringer når det gjelder veibevilgninger, er ikke alltid like lett å bli klokke på. Det har ofte forekommet meg svært så underlig å se store og dyre veiprojekter bli realisert i deler av landet der kost-nytteeffekten nok kan synes å være meget tvilsom. Slik bør det ikke være lenger. I Norge bør vi nå prioritere veimidlene dit de gjør størst nytte for seg.

Jeg vil i den sammenheng vise til at den delen av E 18 som er rute 7, fra Oslo til Kristiansand, er blant landets aller viktigste transportkorridorer. Det lengste strekket av denne delen av E18 går gjennom Aust-Agder, og bare rundt 20 pst. av veistrekkingen på snaut 11 mil gjennom Aust-Agder tilfredsstiller kravene til stamveistandard. Den årelange mangelen på satsing på E18 i Aust-Agder er en regelrett skandale, og både innbyggere, næringsliv og politikere fra fylket har lenge vært svært så opprørt over Regjeringens manglende vilje til – eller skal vi si forståelse for – å prioritere en helt nødvendig utbygging av E18 gjennom Aust-Agder. Den svært dårlige standarden på E18 i Agder i dag må også ta skylden for at nettopp den delen av E18 som går gjennom Aust-Agder, har den desidert mest ulykkesbelastede delen av E18-strekket. Kan samferdselsministeren forklare folket der nede på Sørlandet hvorfor ikke Regjeringen er villig til å prio-

ritere sterkere nettopp den delen av E18 som antagelig er det veiprojektet som vil ha størst kost-nytte-effekt i hele landet i forhold til å investere veimidler? Her snakker vi om en vei som har en trafikkmengde som tilsier at vi bør bygge ut en firefelts motorvei, og så ligger veien der i dag som en kronglete, smal, svingete krøttersti – det er som et skammens monument over mangelfull norsk samferdselspolitikk. Jeg må si at jeg er regelrett forundret over at Regjeringen ennå ikke synes å ha innsett at E18 gjennom Aust-Agder er blant de aller viktigste veistrekningene i hele landet å satse på. Det er helt uholdbart at Regjeringen ikke synes å ville foreslå mer midler til den delen av E18 i årene framover før enda flere liv nødvendigvis går tapt på grunn av farlige veiforhold, og hele landsdelen kommer i bakleksa på grunn av mangel på en skikkelig kommunikasjonsåre for folk og næringsliv i Agder og også for hele Sørlandet.

En hel landsdel lider nå under en katastrofalt dårlig E18, og dersom det som ligger i Nasjonal transportplan, blir stående for E18 i Aust-Agder, er det en regelrett vanskjøtsel, ikke bare av E18 i Agder, men det er en vanskjøtsel av en hel landsdel.

K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l hadde her overtatt presidentplassen.

Gunnar Halvorsen (A): Et moderne samfunn er helt avhengig av kommunikasjon, enten det er vei, jernbane og fly eller tale, lyd og bilde. Samferdsel er kanskje viktigere jo lenger ut fra et senter en kommer.

I Aust-Agder er det ingen stamflyplass, men Kristiansand lufthavn Kjevik er vår flyplass og fungerer stort sett bra, men nødvendige investeringer er utsatt i tid, noe jeg beklager.

Jernbanen er i ferd med å bli viktig for reisende fra Aust-Agder til Oslo. De nye krengetogene som nå er satt inn på Sørlandsbanen, har redusert reisetiden og økt komforten. Når antall avganger med krengetoget øker, blir jernbanen en viktig konkurrent til fly og bil. Det som ser ut til å være et problem, er at banelegemet er for svingete, enkelte reisende blir «søsøyke». Dette begrenser hastigheten. Det må foretas nye og store investeringer, med sammenkobling av Vestfoldbanen/Sørlandsbanen, Eidangertunnelen m.m. Da er jernbanen framtida for Aust-Agder.

Det som for store deler av Aust-Agder er den store samferdselssaken, er E18. I en avstand av 10 km fra E18 bor 85 pst. av innbyggerne i Aust-Agder. Det som gjør at det er nødvendig å få motorveistandard på E18, er at da får en skilt motorkjøretøy fra annen trafikk – lokaltrafikk, sykler, sparker, traktorer og barnevogner får sine egne veier. Trailere og gjennomgangstrafikk og de som har hastverk, kan benytte motorveien. Det vil øke trafikksikkerheten, og mange liv blir spart. E18 i Aust-Agder er den mest ulykkesbelastede veistrekking i landet etter folketallet.

Aust-Agder fylkeskommune, kommunene og Vegkontoret har innsett realiteten i at med de små veibevilgningene som nå gis over statsbudsjettet, vil det gå 50-60

år før E18 gjennom fylket får motorveistandard. På denne bakgrunn er det nå vedtatt å opprette et bompengeselskap i Aust-Agder.

Jeg har vært betenkt i forhold til å ha så tett med veibommer. Det er jo bommer både i Telemark og i Vest-Agder. Men det har dessverre utviklet seg en praksis med at staten binder opp nesten alle sine midler i bompengeprojekter, slik at de fylkene som ikke har bompengefinansiering, heller ikke får statlige midler. Derfor vil jeg be statsråden, som personlig har vært i Aust-Agder på befaring, så raskt som mulig bringe saken om bompengefinansiering fram for Stortinget.

Det arbeides også med et bompengeprojekt i Setesdal på Rv 9. Her er ikke søknad sendt, men dersom kommune og næringsliv ønsker bomstasjon, tror jeg det ligger innen de rammer som Stortinget tidligere har godkjent. Men prinsippet om bom på viktige riksveier kommer opp til behandling i Norsk transportplan til våren.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF): Ved slutten av ein debatt som denne er nok dei store linjene, eller skal me seia dei store samferdselsprosjekta, forsvarleg utdjupa. Eg vil difor bruka mine tre minutt til å seia litt om eit mindre prosjekt, men eit prosjekt som likevel spelar ei uvurderleg rolle for sin region. Det gjeld Sunnhordland Lufthavn A/S. Flyplassen vart teken i bruk på 1980-talet, og var resultatet av eit sterkt lokalt engasjement, ikkje minst frå næringslivet, som i vesentleg grad også tok del i finansieringa av flyplassen.

Flyrutene til og frå Stord har vore sterkt medverkande til at næringslivet i Sunnhordlandsregionen har kunna hevda seg i elitedivisjonen. Med dei utfordringane som denne regionen no er inne i, ikkje minst som ei følgje av strukturendingane innan leverandørindustrien, har flyplassen og flyrutene fått ei endå viktigare rolle. Gode og raske kommunikasjonar er heilt avgjerande for framtidig industri- og næringsutvikling. Denne flyplassen er nok ein av dei få i sitt slag som greier å visa til driftsoverskot. I 1998 reiste ca. 50 000 passasjerar over Sunnhordland Lufthavn. Eg vonar at det innan kort tid vert ei endeleg avklaring slik at flyplassen får kortbanestatus. Den mest nærliggjande utfordringa nett no er eit nytt terminalbygg. At det er heilt nødvendig, er ei mild og forsiktig formulering.

Endå ein gong har regionen teke saka i egne hender og greidd å fullfinansiera terminalutbygginga med stort lånoptak, kommunalt engasjement og eigenkapital. Likevel ligg det eit statleg ansvar her. Dei såkalla AFIS-tenestene ved lufthamna er staten sitt ansvar. Då bør me iallfall syta for statleg finansiering av den delen av utbygginga som gjeld tårn og utrusting. Dette utgjør litt over 8 mill. kr.

Høgre og Framstegspartiet har ein eigen merknad om dette. Framstegspartiet har endå til forslag om at Luftfartsverket skal yta 5,3 mill. kr til prosjektet. Problemet er berre at heller ikkje Framstegspartiet går inn for å tilføra Luftfartsverket meir midlar. Forslaget vert bokstaveleg talt litt luftig, og difor finn eg det altfor lett vint å støtta eit slikt forslag. Gode ønske utan å tilføra friske midlar hjelper ikkje Sunnhordland Lufthavn.

Men eg vil gjerne understreka på nytt at det ikkje er meir enn rimeleg, rett og rettferdig at staten v/Luftfartsverket går inn med ein finansieringsdel som iallfall tilsvargar AFIS-tenestene i det nye terminalbygget. Om ikkje før, bør dette finna si løysing i samband med behandlinga av neste års statsbudsjett. Tidsmessig vil dette falla nokolunde saman med at Sunnhordland Lufthavn A/S tek i bruk sitt nye terminalbygg.

Sverre Myrli (A): Det var komitelederen i et replikkordskifte tidligere i dag – jeg tror det var med statsråden – som fikk meg til å ta ordet nok en gang.

Komitelederen kritiserte ganske sterkt bruken av de 75 mill. kr ekstra til riksveginvesteringer som budsjettforliket mellom sentrum og Arbeiderpartiet innebærer. Han framstilte det nærmest som om det nå var presset gjennom ei liste med nye vegprosjekter med små bevilgninger.

Jeg syns det blir noe eiendommelig å gå så høgt ut på banen og kritisere dette opplegget når vi i komiteinnstillinga leser følgende:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til forslaget fra komiteens flertall om økte bevilgninger til seks vegprosjekter på til sammen 75 mill. kroner.

Disse medlemmer støtter dette forslaget.»

Nå har ikkje Fremskrittspartiet og Høyre helt gjort lek-sa si, for det er ikkje seks, men sju vegprosjekter – men det kan vi la ligge. Men Høyre og Fremskrittspartiet støtter altså fordelinga. Og de sju prosjektene som nå får sårt tiltrengte midler, er ingen nye prosjekter som Stortinget nå vedtar å starte opp. Det er prosjekter som er igangsatt, men som har urasjonell framdrift, eller prosjekter som har stoppet opp på grunn av manglende bevilgninger. Det er altså ingen nye prosjekter som Stortinget nå vedtar å starte opp.

På spørsmål fra komiteen har Samferdselsdepartementet svart at det er tre riksvegprosjekter som har stoppet opp på grunn av manglende bevilgninger. Det er Rv 120 på Romerike, det er E134 Edland-Haukeligrend, og det er tunnelen på E6 fra Beisfjord-Fagernes og inn til Narvik sentrum. Vi må få gjort ferdig de vegprosjektene vi har startet opp, før vi drar i gang nye, store prosjekter.

Forut for vedtaket av Gardermoen som hovedflyplass godkjente Stortinget at Rv 120 skulle fungere som avlastningsveg. Det ble ganske tidlig klart at vegen ikke ville stå ferdig til åpningen av flyplassen i fjor. Likevel ble prosjektet startet opp for tre års tid siden, men så sa det stopp på grunn av manglende bevilgninger. Også i rikspressen har vi sett flere bilder av bruer og veganlegg uten tilknytning, som rett og slett er stoppet opp på grunn av manglende bevilgninger. Derfor medfører budsjettforliket at vi nå kommer i gang igjen og etter hvert får sluttført riksvegprosjekter, viktige sådanne, som tidligere er påbegynt, men som ikke er fullført. Og vi må sikre at disse prosjektene nå får kontinuerlig framdrift.

Jeg håper at vi om to år har åpnet den nye Rv 120 til Gardermoen, og jeg skal sørge for at komitelederen blir spesielt invitert.

Anne Lise Lunde (KrF): Vi er kjende med at Stortinget bad om å få utarbeidd ein handlingsplan for rassikring av vegar. Denne planen var lagd fram av Samferdselsdepartementet i august i år.

I St.prp. nr. 1 for 1999-2000 blir post 31 Tilskot til rassikring omtala m.a. slik:

«Departementet vil prioritere rassikring i de framtidige vegbevilgningene og vil gjennom denne ekstrainsatsen bidra til at det i de områder av landet der det er mange rasutsatte vegar, skal bli tryggere å ferdes, og at både liv og helse kan bli spart. I handlingsplanen er det lagt opp til at den særskilte satsingen på rassikring gjennom post 31 videreføres.»

Kristeleg Folkeparti ser det naturleg og nødvendig at denne handlingsplanen for rassikring blir med og dannar grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan.

Det er med stor undring vi legg merke til at eit stort fleirtal i samferdselskomiteen blir så opptatt av svakheiter ved å ha rassikring som éin budsjettpost, at dei no ber Regjeringa vurdere å innlemme rassikring som ein del av ordinære riksvegmidlar ved behandlinga av Nasjonal transportplan. Kristeleg Folkeparti vil sterkt understreke at rassikringsplanen må bli eit dokument som blir tatt aktivt i bruk av dei instansane som utarbeider framlegg til prioriteringar og legg fram rammer for løyvinga til riksvegane i landet vårt.

Kristeleg Folkeparti ser fram til at vi gjennom dei rette vurderingane og dei rette prioriteringane får eit vegnett i Noreg der folk kan ferdast utan redsle for ras, ferdast utan fare for liv og helse på grunn av rasutsette strekningar.

Det er viktig at ekstrasatsing når det gjeld rassikring held fram, og det er svært viktig at omtale og framdrift av rassikringsarbeidet blir lagt inn i Nasjonal transportplan.

Oddvard Nilsen (H): Det kunne være veldig mye å kommentere knyttet til debatten, men i et 3-minuttersinnlegg rekker en ikke å si så veldig mye, så jeg får konsentrere meg om representanten Husøys innlegg. La meg først si at jeg synes kanskje det var noe useriøst. Men la nå det ligge.

Men hun beskyldte Høyre for løftebrudd, og det synes jeg ikke man skal gjøre. Høyre har stått ved de løftene som vi gav i 1997. Ved hvert eneste budsjett har vi iallfall forsøkt å oppfylle det som vi la inn. At det ikke har vært flertall på Stortinget for å øke veibevilgningen, har vi også registrert. Og hva gjør man når det ikke er penger til de prosjektene man har? Ja, da mener jeg at det er riktig og fornuftig å gå inn og ta de prosjektene som betyr mest, som er av størst betydning for norsk samferdsel. Og det er i det perspektivet man må se Høyres – kan vi si – foreløpige motvilje mot å gå i gang i Bjørvika, rett og slett med bakgrunn i at vi har drøssevis av veiprojekter i dette landet. Det ble sagt her i sted at når man i Aust-Agder og Vest-Agder har et betydelig antall dødsulykker på veiene, så må det være galt å gå i gang med å bygge et veiprojekt som har den dårligste nytte-kostfaktor i Norges land. Det er ingen trafikale problemer i Bjørvika. Det er ikke det, og da er det galt å bruke samfunnets ressurser på et slikt prosjekt mens mennesker stryker med på andre veier. Det er det som er Høyres begrunnelse.

Hvis det er slik at dette huset vil være med på å bevilge mer penger til samferdsel, ja, så skal vi også være med i Bjørvika, men viljen til å prioritere har vi, og den må vi ha. Det var det som var mitt poeng til representanten Husøy: Ja, hvis Bjørvika kan finansieres utenfor samferdselsbudsjettet, på andre måter, så skal Høyre være med. Men å ta penger fra samferdsel, fra andre prosjekter med mye større virkning og langt større betydning for folk, det er galt. Jeg skal stå oppreist på den betraktningen uansett hvor det måtte være, for det er riktig. Samferdselsmidler kan ikke brukes på den måten som representanten Husøy legger opp til.

La meg så få avslutte med følgende: Hva skjer så etter at representanten Husøy har vært oppe her og sagt hun ville bruke pengene der? Jo, da kommer representanten Oppebøen Hansen fra Telemark opp på talerstolen og forsøker å få penger til Telemark. Så kommer representanten Gravidahl fra Oppland opp og sier at hun må ha penger til Oppland. Så kommer representanten Eng fra Buskerud og sier at hun trenger også penger til Buskerud. Så kommer Gunnar Halvorsen og sier han trenger penger til E18, og så kommer Torbjørn Andersen fra Fremskrittspartiet, som har vært med på vedtaket om Bjørvika, og klager over mangel på penger til Aust-Agder.

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

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Vi går da til votering i sak nr. 2.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det framsatt i alt 13 forslag. Det er:

- forslag nr. 1, fra Thore Aksel Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Oddvard Nilsen på vegne av Høyre
- forslagene nr. 3 og 13, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 4-12, fra Oddvard Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

Presidenten vil først ta opp mindretallsforslag utenfor rammeområdet.

Presidenten tar først for seg forslag nr. 13, fra Sosialistisk Venstreparti, som hun forstår er gjort om til oversendelsesforslag. Forslaget får da følgende ordlyd:

«Det henstilles til Regjeringen at arbeidet med ny E6 gjennom Melhus utvides med å se på nye korridorer, som alternativet gjennom Vassfjellet.»

Presidenten foreslår at dette forslag oversendes Regjeringen uten realitetsvotering – og anser det som bifalt.

Det voteses så over forslagene nr. 4-12, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 4 lyder:

«Staten selger sine aksjer i SAS Norge ASA.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette riksvegferjedriften.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innføre fri etableringsrett og oppheve kravet til konsesjon for ekspressbuser.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til aksjeselskap.»

Forslag nr. 9 lyder:

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

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om innføring av anbud i subsidiert rutebiltransport.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Posten Norge BA til aksjeselskap.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen oppheve Posten Norge BAs gjenværende monopol.»

V o t e r i n g

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 70 mot 30 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.27.34)

Presidenten: Vi går så til forslagene under rammeområde 18.

Det voteres først over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 430 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33, 45 og 60</i>	159 500 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33, og 60</i>	7 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33 og 45</i>	10 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	182 000 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	5 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	320 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 200 000	
1067		Trafikkentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 450 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 560 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 000 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 400 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	105 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 400 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk-sikkerhet m.v.	13 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	61 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	28 900 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	355 300 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	27 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	90 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	8 500 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 396 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 079 600 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	131 900 000	
	32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 60</i>	100 000 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	250 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	464 000 000	

Forhandlinger i Stortinget nr. 78

1999

Em. 9. des. – Votering i sak nr. 2

1163

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	75 400 000	
1350		Jernbaneanverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 727 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 328 100 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	10 100 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 410 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	9 360 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 850 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	37 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	730 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-2 346 300 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-209 900 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-2 000 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 535 700 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	192 200 000	
	6	Avskrivninger	338 600 000	
	7	Renter av statens kapital	37 300 000	
	8	Til investeringsformål	350 400 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	689 000 000	
		Totale utgifter		19 043 660 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 960 000	
	7	Refusjoner	10 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	342 850 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 000 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 050 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 860 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	33 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 300 000	
	2	Diverse gebyrer	219 900 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	58 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	20 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	150 000 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	152 400 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	350 400 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 239 465 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen for 2000 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

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

Kap. 1064	Kap. 4064 post 07
Kap. 1065 post 01	Kap. 4065 post 07
Kap. 1066 post 01	Kap. 4066 post 01

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan foreta bestillinger for inntil 27 000 000 kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1066 post 45.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan gi tilsagn for inntil 20 millioner kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1064 post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

V

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2000 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill. kroner ut over bevilgningen på kap. 1301 Forskning og utvikling m.v. post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

VI

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter

i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.

- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

VII

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 01 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. tilsvarende merinntektene på kap. 4320 Statens vegvesen post 02 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2000 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2000 forplikte for fremtidige budsjetterminer for opptil 650 mill. kroner utover gitte tildelinger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
- Statens vegvesen i 2000 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 300 mill. kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1090 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 55 mill. kroner til E39 Blindheim-Breivika. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.
- Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 120,0 mill. kroner til E39 Trekant-sambandet. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001.
- Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Sør-Trøndelag fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 74,4 mill. kroner til Rv 714 Hitra-Frøya. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002.

VIII

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

- Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold og 30

- Investeringer i linjen tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
- Jernbaneverket kan i 2000 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
 - Jernbaneverket kan i 2000 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitt bevilgning på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
 - Jernbaneverket kan i 2000 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter.
 - Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 post 37 Anleggsbidrag.
 - Jernbaneverket kan i 2000 motta 70 mill. kroner fra NSB BA til investeringstiltak på Kongsvingerbanen

mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – med 35 mill. kroner i hhv. 2002 og 2003.

- Jernbaneverket kan i 2000 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.

IX

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

- Post- og teletilsynet i 2000 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
- Post- og teletilsynet i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

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

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
			Utgifter	
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	74 430 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33, 45 og 60</i>	159 500 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33, og 60</i>	7 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33 og 45</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	182 000 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	5 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	320 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 450 000	
	45	Større utstørsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 560 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 000 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 400 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap 4300)		
	1	Driftsutgifter	100 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 400 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk- sikkerhet m.v.	13 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	61 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	28 900 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	355 300 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	27 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	90 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	8 500 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riks- veger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 496 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 464 600 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	101 900 000	
	32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 60</i>	100 000 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	250 900 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	464 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	75 400 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	2 677 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 139 100 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	937 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	10 100 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 410 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	9 360 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 850 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	37 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	570 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-2 346 300 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-209 900 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-2 000 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 535 700 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	192 200 000	
	6	Avskrivninger	338 600 000	
	7	Renter av statens kapital	37 300 000	
	8	Til investeringsformål	360 400 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	699 000 000	
		Totale utgifter.....		19 073 660 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 960 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	342 850 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 000 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 050 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 860 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	33 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 300 000	
	2	Diverse gebyrer	219 900 000	
4350		Jernbaneanverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	78 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	20 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	150 000 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	152 400 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	360 400 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 269 465 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen for 2000 mot tilsva-

rende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 01	Kap. 4060 postene 01 og 07, Kap. 4064 post 07 og Kap. 4065 post 07
Kap. 1064	Kap. 4064 post 07
Kap. 1065 post 01	Kap. 4065 post 07
Kap. 1066 post 01	Kap. 4066 post 01

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan foreta bestillinger for inntil 27 000 000 kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1066 post 45.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan gi tilsagn for inntil 20 millioner kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1064 post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

V

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2000 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill. kroner ut over bevilgningen på kap. 1301 Forskning og utvikling m.v. post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

VI

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i

løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir driftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.

- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

VII

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 01 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. tilsvarende merinntektene på kap. 4320 Statens vegvesen post 02 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2000 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2000 forplikte for fremtidige budsjetterminer for opptil 650 mill. kroner utover gitte tildelinger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
- Statens vegvesen i 2000 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 300 mill. kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1090 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 55 mill. kroner til E39 Blindheim-Brevika. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.
- Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 120,0 mill. kroner til E39 Trekant-sambandet. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001.
- Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Sør-Trøndelag fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 74,4 mill. kroner til rv 714 Hitra-Frøya. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002.

VIII

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan i 2000 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2000 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitt bevilgning på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2000 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsyttere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter.
5. Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 post 37 Anleggsbidrag.

6. Jernbaneverket kan i 2000 motta 70 mill. kroner fra NSB BA til investeringstiltak på Kongsvingerbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – med 35 mill. kroner i hhv. 2002 og 2003.
7. Jernbaneverket kan i 2000 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.

IX

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 2000 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 87 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.28.10)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	72 430 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33, 45 og 60</i>	134 500 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 45 og 60</i>	50 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33, og 60</i>	7 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33 og 45</i>	13 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	182 000 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	5 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	320 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 200 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 450 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 560 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 000 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 400 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	94 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 400 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk- sikkerhet m.v.	6 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	35 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	18 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	355 300 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	27 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	90 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	8 500 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 696 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 428 600 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	101 900 000	
	32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 60</i>	100 000 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	375 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	464 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	75 400 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 327 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	919 100 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	407 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	10 100 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 410 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	9 360 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 850 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	37 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	430 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-2 346 300 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-209 900 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-2 000 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 535 700 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	192 200 000	
	6	Avskrivninger	338 600 000	
	7	Renter av statens kapital	37 300 000	
	8	Til investeringsformål	360 400 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	699 000 000	
		Totale utgifter		19 053 660 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 960 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	342 850 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 000 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 050 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 860 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	33 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 300 000	
	2	Diverse gebyrer	219 900 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	58 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v	130 000 000	
	4	Leieinntekter	20 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	150 000 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	152 400 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	360 400 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 249 465 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen for 2000 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 01	Kap. 4060 postene 01 og 07, Kap. 4064 post 07 og Kap. 4065 post 07
Kap. 1064	Kap. 4064 post 07
Kap. 1065 post 01	Kap. 4065 post 07
Kap. 1066 post 01	Kap. 4066 post 01

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan foreta bestillinger for inntil 27 000 000 kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1066 post 45.

IV

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2000 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill. kroner ut over bevilgningen på kap. 1301 Forskning og utvikling m.v. post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner.

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

- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir driftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på det vilkår at bidragsyttere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

VI

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 01 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. tilsvarende merinntektene på kap. 4320 Statens vegvesen post 02 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2000 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2000 forplikte for fremtidige budsjetterminer for opptil 650 mill. kroner utover gitte tildelinger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
- Statens vegvesen i 2000 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 300 mill. kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1090 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 55 mill. kroner til E39 Blindheim-Breivika. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.
- Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 120,0 mill.

- kroner til E39 Trekant-sambandet. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001.
8. Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Sør-Trøndelag fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 74,4 mill. kroner til rv 714 Hitra-Frøya. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002.

VII

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan i 2000 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2000 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitt bevilgning på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2000 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsyttere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter.

5. Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 post 37 Anleggsbidrag.
6. Jernbaneverket kan i 2000 motta 70 mill. kroner fra NSB BA til investeringstiltak på Kongsvingerbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – med 35 mill. kroner i hhv. 2002 og 2003.
7. Jernbaneverket kan i 2000 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.

VIII

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 2000 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.28.28)

Komiteen hadde innstillet:

A. Rammeområde 18

I

På statsbudsjettet for 2000 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 430 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	52 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33, 45 og 60</i>	159 500 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33, og 60</i>	7 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30, 33 og 45</i>	10 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	182 000 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	5 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	320 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 200 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 450 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 560 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 000 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 400 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	105 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 400 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk- sikkerhet m.v.	13 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	61 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	28 900 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	355 300 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	27 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	90 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	8 500 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 496 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 154 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	101 900 000	
	32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 60</i>	100 000 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	250 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	464 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	75 400 000	
1350		Jernbaneanverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 727 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 189 100 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	10 100 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 410 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	9 360 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 850 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	37 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	730 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 346 300 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-209 900 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-2 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 535 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	192 200 000	
		6 Avskrivninger	338 600 000	
		7 Renter av statens kapital	37 300 000	
		8 Til investeringsformål	350 400 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	-104 000 000	
		Totale utgifter	689 000 000	19 043 660 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 960 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	342 850 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 000 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 050 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 860 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	33 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 300 000	
	2	Diverse gebyrer	219 900 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	58 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	20 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	150 000 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	152 400 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	350 400 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 239 465 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan overskride bevilgningen for 2000 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 01	Kap. 4060 postene 01 og 07, Kap. 4064 post 07 og Kap. 4065 post 07
Kap. 1064	Kap. 4064 post 07
Kap. 1065 post 01	Kap. 4065 post 07
Kap. 1066 post 01	Kap. 4066 post 01

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan foreta bestillinger for inntil 27 000 000 kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1066 post 45.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2000 kan gi tilsagn for inntil 20 millioner kroner utover gitt bevilgning under kap. 1064 post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

V

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2000 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill. kroner ut over bevilgningen på kap. 1301 Forskning og utvikling m.v. post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

VI

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 2000 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.

- Luftfartsverket i 2000 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir driftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

VII

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 01 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. tilsvarende merinntektene på kap. 4320 Statens vegvesen post 02 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2000 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2000 forplikte for fremtidige budsjetterminer for opptil 650 mill. kroner utover gitte tildelinger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
- Statens vegvesen i 2000 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 300 mill. kroner for 2. prioritets lån til

- anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1090 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
6. Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 55 mill. kroner til E39 Blindheim-Breivika. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.
 7. Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 120,0 mill. kroner til E39 Trekant-sambandet. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001.
 8. Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Sør-Trøndelag fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 74,4 mill. kroner til rv 714 Hitra-Frøya. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002.

VIII

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan i 2000 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2000 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitt bevilgning på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2000 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter.
5. Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 post 37 Anleggsbidrag.
6. Jernbaneverket kan i 2000 motta 70 mill. kroner fra NSB BA til investeringstiltak på Kongsvingerbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – med 35 mill. kroner i hhv. 2002 og 2003.
7. Jernbaneverket kan i 2000 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.

IX

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 2000 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.

2. Post- og teletilsynet i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 70 mot 30 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 22.29.03)

Presidenten: Det skal så voteres over B. Rammeuavhengige forslag.

Komiteen hadde innstillet:

B. Rammeuavhengige forslag*Særskilte transporttiltak*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en rammeavtale med hurtigruteselskapene om kjøp av transporttjenester tilsvarende dagens produksjon fra og med 2002 i 5 år basert på et tilskuddsbeløp på 170 mill. kroner pr. år.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 81 stemmer for komiteens innstilling og 17 stemmer mot. (Voteringsutskrift kl. 22.29.49)

Presidenten: Det mangler to stemmer.

Bent Hegna (A) (fra salen): Jeg har ikke avgitt stemme.

Jørgen Kosmo (A) (fra salen): Det har ikke jeg heller.

Presidenten: Komiteens innstilling dermed vedtatt med 83 mot 17 stemmer.

S a k n r . 3

Referat

1. (106) Hordaland Fylkeskommune sender skriv datert 2. desember 1999 vedrørende heving av vraket av snøggåten «Sleipner»
Enst.: Sendes partigruppene til orientering.
2. (107) Riksrevisjonens undersøkelse av styring og oppfølging av prosjektet Nytt Rikshospital (Dokument nr. 3:7 (1999-2000))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

Presidenten: Før vi forlater salen, er presidenten blitt sterkt oppfordret om å minne alle om at i morgen begynner Stortingets møte kl. 9. – Vel møtt i morgen tidlig!

Møtet hevet kl. 22.30.