

Møte fredag den 28. mai kl. 10President: *I n g e L ø n n i n g*

D a g s o r d e n (nr. 88):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av rv 2 Kløfta–Nybakk i Akershus (Innst. S. nr. 168 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 47 (2003-2004))
2. Referat

Presidenten: Fra representantene Morten *Høglund* og Finn Kristian *Marthinsen* foreligger søknader om permisjon i tiden fra og med 1. juni til og med 4. juni og fra representanten Eli Sollied *Øveraas* om permisjon i tiden fra og med 2. juni til og med 4. juni – alle for å delta i møter i Den vesteuropeiske unions parlamentariske forsamling i Paris.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Akershus fylke: Harald *Espelund*
For Buskerud fylke: Unni Hennum *Lie*
For Møre og Romsdal fylke: Ola T. *Heggem*

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av rv 2 Kløfta–Nybakk i Akershus (Innst. S. nr. 168 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 47 (2003-2004))

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

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

– Dette anses vedtatt.

Anne Berit Andersen (H) [10:04:01] (ordfører for saken): Dette må være en gledens dag for alle dem som har arbeidet for oppstart av Rv 2.

Strekningen vi behandler i dag, Kløfta–Nybakk, er den første av flere etapper på Rv 2 til Kongsvinger. Flertallet, alle med unntak av Fremskrittspartiet, er enige om at bomselskapet skal få tillatelse til å kreve inn bompenger for finansiering av utbyggingen av Rv 2 Kløfta–Nybakk. Fremskrittspartiet går inn for 100 pst. statlig finansiering. Sosialistisk Venstreparti presiserer at de ikke ser behov for en større motorveisatsing, men de ser at veien må rustes opp. De mener at her har jernbanen fortrinn og bør ha hovedprioritet.

Rv 2 utgjør sammen med Rv 35 en viktig ringvei rundt Oslo, en vei som har betydning for regionen og også som nasjonal ferdselsåre. Slik veien er i dag, er den ikke tilfredsstillende. Det medfører store negative konsekvenser for framkommelighet og trafikksikkerhet. Det er derfor et stort behov for å komme i gang med utbedring av hensyn til næringslivet og andre trafikanter.

Denne første strekningen er ca. 10,5 km lang, og den vil korte inn eksisterende Rv 2 med ca. 1,5 km. De første 3,5 km fra Kløfta fram til planskilt kryss ved Borgen vil bli bygd med 15 m veibredde, som tofelts vei med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Den resterende strekningen har en bedre og sikrere kurvatur og vil bli bygd som tofelts vei med 10 m veibredde. I den grad det er økonomisk forsvarlig, vil det imidlertid gjennom tiltak i utbyggingsprosessen bli tilrettelagt for en framtidig utbygging til firefeltsvei. Det er bred lokalpolitisk tilslutning til utbyggingen og de nødvendige planavklaringer som er gjort.

Det stilles en fylkeskommunal garanti for de lån bomselskapet, Rv 2 – Kongsvingervegen A/S, tar opp. Den totale summen for strekningen er 580 mill., hvorav 60 pst. er bompengandelen og 40 pst. er statens andel. Innkrevingsperioden er beregnet til 14 år og tre måneder. Det vil bli etterskuddsinnkreving av bompenger når veien står ferdig.

Når det gjelder de andre strekningene på Rv 2, vil departementet komme tilbake til Stortinget når det er aktuelt å starte utbygging av neste parsell. At flere ønsker at vi i dag skal kunne si at det skal være en kontinuerlig utbygging av prosjektet, forstår jeg, men flertallet ser det som helt naturlig at den behandlingen må skje i forbindelse med kommende Nasjonal transportplan.

Jeg vil til slutt si at jeg er veldig glad for at vi nå er kommet i gang med Rv 2. Jeg ser også fram til at vi kan få realisert hele strekningen.

Sigrun Eng (A) [10:07:39]: Om ikkje flagga går til topps langs strekninga Rv 2 Kløfta–Nybakk i dag, er det ikkje Stortinget si skuld. Vi behandlar søknaden om eit spleiselag med bompengar og statlege midlar for å komme raskare i gang med ein parsellveg mot Kongsvinger, slik dei lokalt ønskjer. Lokalt var tolmodet slutt. Det har vore meir enn nok ulykker og aukande trafikk over mange år, og for å komme ut av denne uhaldbare situasjonen blei løysinga bompengar i tillegg til statlege løyvingar.

Parsellen startar i Akershus, men vil komme lenger inn i Hedmark etter som nye etappar blir starta opp. For Arbeidarpartiet har det vore viktig å gi føringar om at når eit prosjekt startar opp, må vi sørgje for at framdrifta er god. Vi har mange eksempel på det motsette opp igjennom åra. Prosjekt som blir fordyra, og som har hatt urasjonell framdrift, har stoppa opp og resultert i at sluttreknestykket har blitt unødvendig stort og framdrifta altfor dårleg.

Rv 2 er stamveg mellom Noreg og Stocholm-regionen og av stor verdi for vår samhandel med naboene.

Traseen, slik han er i dag, fører trafikk inn og gjennom bustadområde, der små og store må ferdast lokalt for å komme til både skule og arbeid. Med dette nye prosjektet blir vegen tryggare og forkorta.

Saksordføraren har detaljert gjort greie for prosjektet, og eit samla storting stiller seg bak.

Hedmark er eit fylke som så langt ikkje har hatt så mange bompengeprojekt.

Når det er vegen å gå for å få betre veg og betre tilgang for næringstransport, er dette eit godt prosjekt. Men eg tør minne om at det ofte er ei eller anna form for brukarbetaling som gjer at store delar av Europa òg har klart å få til ei løysing når det gjeld vegkorridorar. Samstundes må ein ha med seg at veg åleine ikkje løyser alt.

I samband med handsaminga av NTP i juni vil dette vegprosjektet bli omtalt. Eg forskoterer ikkje kva som vil stå der, men i tråd med rasjonell framdrift, som eg før har omtalt, vil det vere heilt naturleg med ein merknad.

Eg registrerer at ordføraren i Sør-Odal er til stades her i dag. Han har heilt sikkert ei god magekjensle no. Samferdsel er viktig for oss alle, men mest for dei som lever i ein uholdbar situasjon til dagleg. Vi kan vel alle no be han reise heim, brette opp ermene og setje spaden i jorda.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:10:49]: Fremskrittspartiet mener at Rv 2 har stor betydning for transporten fra det sentrale Østlandsområdet og Vestlandsområdet mot Kongsvinger og Sverige. Jeg viser til veiens store betydning, som også tilsier full utbygging til motorveistandard. Vi mener også at Rv 2 Kløfta–Kongsvinger må bygges ut kontinuerlig i løpet av inneværende planperiode. Fremskrittspartiet vil bygge ut Rv 2 Kløfta–Kongsvinger med statlige midler, uten bompengefinansiering. Det er også lagt inn i revideringen av Nasjonal transportplan, som behandles om kort tid i Stortinget – og da med full utbygging.

Det er en skam at bilistene skal betale ekstra skatt gjennom bompenger. Jeg hører at det sies her at det skal være et spleiselag mellom staten og brukerne. Hva slags spleiselag er det når bilistene betaler inn over 40 milliarder kr i avgifter og kun 11,5 milliarder kr går til veibygging? I et slikt spleiselag er det slik at bilistene sitter på hver side av bordet. Fremskrittspartiet vil stemme imot at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for finansiering av utbygging av Rv 2 Kløfta–Nybakk, men vi vil i Nasjonal transportplan – som behandles om noen få dager – fremme forslag om full finansiering over statsbudsjettet, og at veien bygges ut fortløpende.

Jan Sahl (KrF) [10:12:38]: Det er gledelig at et stort flertall i komiteen støtter Regjeringens opplegg for utbygging av Rv 2 Kløfta–Nybakk i Akershus, finansiert delvis med statlige bevilgninger og delvis med etter-skuddsinnkreving av bompenger når veien står ferdig.

Dette er første etappe av utbyggingen av Rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger i Akershus og Hedmark. Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidet på Kløfta–Nybakk kan starte opp i 2004, og at prosjektet skal åpnes for trafikk i 2007. Det vil gi svært positive ringvirkninger for området. Rv 2 har i dag ikke en standard som er tilfredsstillende, og det har negative konsekvenser for framkommelighet og trafikksikkerhet. Derfor er det behov for å utbedre denne veistrekningen ut fra

hensynet til næringsliv og andre brukere – det er hele komiteen enig om.

En kort kommentar – først til SVs holdning til bygging av vei. Sosialistisk Venstreparti innrømmer i sin særmerknad at veien har en standard som ikke er tilfredsstillende, og at den trenger opprustning. Men det skal ikke gjøres skikkelig etter de standarder som årsdøgntrafikken tilsier, av frykt for at jernbanen kan tape passasjerer. I Kristelig Folkeparti er vi også opptatt av å få flest mulig til å ta jernbanen. Vi er opptatt av å ruste opp jernbanen, men jeg tror at vi som jernbanevenner gjør oss selv en bjørnetjeneste ved hele tiden å konstruere opp en motsetning mellom å ruste opp veien og å ruste opp jernbanen.

Til slutt til Fremskrittspartiet, som heller ikke denne gangen vil bruke bompenger, selv om det er lokal tilslutning til det. Det er bare å konstatere at Fremskrittspartiet befinner seg i en høyere divisjon enn de øvrige partiene på Stortinget når det gjelder bruk av penger, også til samferdsel. Men i Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at fiktive penger duger lite i realitetenes verden.

Jorunn Ringstad (Sp) [10:15:20]: Eg kan i hovudsak slutte meg til det saksordføraren sa i innlegget sitt i starten av debatten, difor skal eg ikkje forlengje debatten så veldig mykje. Men eg vil streke under verdien av at det no kan bli oppstart av parsellen Rv 2 Kløfta–Nybakk. Rv 2 er ein veg som har stor betydning for næringsliv, som gjennomfartsveg og som sambandsveg mellom distrikta.

Lokalt er, som fleire har vore inne på, Rv 2 Kløfta–Kongsvinger vurdert som eitt bompengeprojekt, og det er brei lokalpolitisk tilslutning til at utbygginga av heile strekninga skal delfinansierast med bompengar. Det er jo ikkje noko problem å forstå at f.eks. Framstegspartiet meiner at bompengar bør ein prøve å unngå. Men vi har vel oppdaga nokon kvar at vi får lang ventetid på fullføring av ein del av dei viktige prosjekta som vi finn ulike stader i landet, dersom vi ikkje er villige til å bruke bompengar. Når det òg er lokal semje om f.eks. kva rekkjefølgje parsellane skal utbyggjast i – ein har valt å byggje strekninga Kløfta–Nybakk i Akershus fyrst, bompengeprogget er handsama og vedteke i aktuelle kommunar og fylkeskommunar og har fått tilslutning – så er det ikkje noko problem for Senterpartiet å gi tilslutning til det opplegget som er skissert.

Når det gjeld vidare utbygging av Rv 2 på strekninga Kløfta–Kongsvinger, vil Senterpartiet streke under at vi no er midt i handsaminga av Nasjonal transportplan for dei komande ti åra, og det vil då vere heilt naturleg å sjå på den vidare utbygginga av Rv 2 Kløfta–Kongsvinger i den samanhengen.

Statsråd Torild Skogsholm [10:17:45]: Rv 2 mellom Kløfta og grensen til Sverige er den tredje viktigste grenseovergangen for godstransport. Rv 2 har dårlig standard og en alvorlig ulykkessituasjon. Samtidig som trafikk- og miljølempene er økende, er næringslivet i distriktet avhengig av en rask og sikker trafikkavvikling

for å kunne opprettholde og styrke konkurranseevnen. Det er tatt initiativ lokalt for å få bygd ut Rv 2 til tilfredsstillende standard.

I den lokale behandlingen av saken er Rv 2 Kløfta–Kongsvinger vurdert som ett bompengeprojekt, og det er lokalpolitisk tilslutning til at utbyggingen av Rv 2 Kløfta–Kongsvinger delfinansieres med bompenger. Strekingen er delt opp i fire delstrekinger. Det er lokal tilslutning til at strekingen Kløfta–Nybakk skal bygges som første etappe.

Jeg er glad for at samferdselskomiteen også ser behovet for å utbedre denne vegstrekingen ut fra hensynet til framkommelighet og trafiksikkerhet, og at et flertall slutter seg til den foreslåtte utbyggingen. Flertallet viser bl.a. til at Rv 2 sammen med Rv 35 utgjør en viktig ringveg rundt Oslo som har stor betydning for regionen og som nasjonal ferdselsåre. Regjeringen legger stor vekt på lokalpolitisk initiativ og vilje til delvis bompengefinansiert utbygging, og jeg registrerer at også flertallet i samferdselskomiteen gjør det samme.

Kløfta–Nybakk vil delvis bygges som tofeltsveg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk og delvis som ordinær tofeltsveg. Det har vært vurdert å tilpasse utbyggingsstandarden til ny stamvegnormal, dvs. utbygging til smal firefeltsveg. Dette ville ha medført krav om ny konsekvensutredning og gjennom dette kraftig utsatt byggestart. Både lokalpolitisk og hos Statens vegvesen har det vært enighet om at det er viktig å få startet arbeidet med å få en ny og tidsmessig veg innenfor de finansieringsmulighetene som det foreslåtte bompengeprojektet gir. I utbyggingen vil det imidlertid bli lagt til rette for en senere utbygging til firefeltsveg i den grad dette er økonomisk forsvarlig.

Samlet kostnadsoverslag for strekingen Kløfta–Kongsvinger er foreløpig beregnet til ca. 2,4 milliarder kr. For strekingen Kløfta–Nybakk er det lagt til grunn en styringsramme på 580 mill. kr og en kostnadsramme på 610 mill. kr – prisnivå 2004. Det er lagt til grunn en bompengandel på maksimum 60 pst. samlet sett for hele strekingen Kløfta–Kongsvinger. Bompengandelen for Kløfta–Nybakk er 60 pst. Akershus og Hedmark fylkeskommuner har vedtatt å stille garanti for bompengeprojektets gjeld og har videre akseptert en ordning med inntil 100 mill. kr i betinget refusjon.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i oktober 2004, med trafikkåpning høsten 2007. Noen restarbeider vil gjenstå til 2008. Etter en viss uenighet mellom de berørte kommuner vedrørende bomstasjonsplassering er det besluttet at bomstasjonen skal opprettes vest for kryss med Rv 174 ved Nybakk. Fra høsten 2012 skal Rv 174 legges om slik at bommen blir liggende øst for krysset med denne vegen. Fylkeskommunene er enige om denne løsningen, og opplegget løser en konflikt mellom vegprosjektet og landbruksinteressene.

Bompengeprojektet er basert på etterskuddsinnkrevning fra trafikkåpning i 2007. Innkrevingsperioden for den enkelte bomstasjon skal ikke være lengre enn 15 år.

Jeg er glad for at flertallet i komiteen har sluttet seg til Regjeringens forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av strekingen Kløfta–Nybakk på Rv 2.

Geir-Ketil Hansen (SV) [10:22:30]: Jeg vil bare understreke at vi fra SVs side støtter at det settes i gang opprustning av denne vegen. Vi sier helt klart at det er behov for å ruste den opp både i forhold til framkommelighet og i forhold til trafiksikkerhetsproblematikken. Men vi sier i vår merknad at det ikke er behov for en større motorvegsatsing. Vi markerer også at det her parallelt med vegen går en jernbane som har behov for stor opprustning. I korridorer hvor jernbane og veg går parallelt, prioriterer vi jernbane. Det betyr ikke at vi ikke vil gjøre noe med vegene der disse er dårlige, men vi prioriterer jernbane.

Så til Jan Sahl, som innledningsvis ikke forstår SVs prioritering på dette området. Jeg vil da minne om at det er behov for en betydelig jernbanesatsing i dette landet i de nærmeste ti årene. At denne regjeringen i sitt forslag til Nasjonal transportplan har redusert ambisjonsnivået med vel 4 milliarder kr når det gjelder investeringer i forhold til inneværende plan, er en stor nasjonal samferdselspolitisk utfordring, og den er vi i SV villig til å ta. Derfor markerer vi våre prioriteringer i enhver trafikkorridor hvor jernbanen og vegen går parallelt. Der er det behov for å satse ekstra på jernbane, og det er det også i denne korridoren.

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

Eirin Faldet (A) [10:24:22]: I dag er jeg faktisk veldig glad. Nå har vi kommet et langt stykke på veg etter en årelang debatt om Rv 2. En enstemmig komite gir Bompengeselskapet tillatelse til å kreve inn bompenger for finansiering av utbyggingen av Rv 2 Kløfta–Nybakk.

For godstransporten er dette den tredje mest trafikkerte av riksvegene med stamvegfunksjon som krysser riksgrensen. I 2002 gikk om lag 11 pst. av godstransporten på veg til utlandet over Magnor. Infosenteret, altså grensetjenesten på Morokulien, opplyser at det passerer 1,9 mill. biler over grensen pr. år, hvorav 120 000 lastebiler. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 for 2003–2004 vedtok Stortinget å bevilge 10 mill. kr til strekingen Kløfta–Nybakk i 2004. Rv 2 Kløfta–Kongsvinger starter i krysset ved E6 ved Kløfta, og går gjennom kommunene Ullensaker og Nes i Akershus og Sør-Odal og Kongsvinger i Hedmark fram til Kurudsand. Eksisterende Rv 2 er om lag 60 km lang. Strekingen Kløfta–Nybakk er om lag 10,5 km lang og vil korte inn eksisterende Rv 2 med om lag 1,5 km.

Det er bred lokalpolitisk tilslutning til at utbyggingen av hele strekingen delfinansieres med bompenger. Videre er det tilslutning til at strekingen Kløfta–Nybakk i Ullensaker bygges først ut, og deretter strekingen Fulu–Kurudsand i Kongsvinger, jf. det som har vært sagt fra andre talere.

Spørsmålet om delvis bompengefinansiert utbygging av Rv 2 Kløfta–Kongsvinger har vært behandlet i fire berørte kommuner i løpet av 2002. Jeg vil her benytte anledningen til å gi ros til ordfører Henning Myrvang i Sør-Odal for hans utrettelige kamp gjennom mange, mange år for Rv 2. Han er nok glad i dag, tror jeg, men helt lykkelig blir han nok ikke før vegen står ferdig. Jeg viser i den forbindelse til en merknad i innstillingen, der det står:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet vil peke på betydningen av en kontinuerlig utbygging i planperioden av hele rv 2, strekningen fra Kløfta i Akershus til Kongsvinger i Hedmark.

Disse medlemmer forutsetter at staten følger opp med statlige bevilgninger som forutsatt i prosjektet, og at strekningene videre blir vurdert når lokal behandling er ferdig.»

Nå er det opp til statsråden og Stortinget å bidra til en fortgang i utbyggingen av Rv 2.

Grethe Fossli (A) [10:27:39]: Som Akershus-representant vil jeg uttrykke glede over innstillingen fra samferdselskomiteen om igangsetting av første etappe i utbyggingen av Rv 2 i Akershus. Det er som komiteen sier i sine merknader: Rv 2 har ikke en standard som er tilfredsstillende, og dette har negative konsekvenser, bl.a. for framkommeligheten. Men det som er verre, er at trafikksikkerheten på denne vegen er veldig dårlig. Det er en sterkt ulykkesbelastet strekning, noe vi i Akershus ble minnet om sist søndag, da det denne gangen var en ungdom som omkom. Slikt må unngås, og mulighetene ligger der ved det som blir vedtatt nå i dag.

I tillegg til at denne utbyggingen vil gjøre en sterkt trafikkert vegstrekning mer trafikksikker, vil den også ha stor betydning for næringslivets utvikling i området. Transport er viktig for næringslivet, og dårlige veger koster både tid og penger. Dette er en vegstrekning som til tider er sterkt trafikkert, og hvor det tidvis er lange køer.

Jeg minner om at Gardermoen, hovedflyplassen vår, ligger i området, og for det næringslivet som sogner til denne vegen, vil dette være en viktig utbygging, også for utviklingen av Gardermoen-området.

Det er ikke noe nytt at lokalbefolkningen engasjerer seg i vegspørsmål – det er vi veldig klar over her på Stortinget – og det har også skjedd i dette tilfellet. Men i dette tilfellet har det også vært tatt initiativ lokalt til bompengefinansiering av utbyggingen. Det er en kjensgjerning at dette kanskje har ført til at framdriften av prosjektet er forsert. Brukermedvirkning er en bra sak, som vi kunne være flinkere til å utnytte her i Stortinget.

Fremskrittspartiet vil stemme imot bompengefinansiering. Det er leit. Her er det altså full enighet om at bompengefinansiering forserer en utbygging, og alle kommunene og fylkeskommunene som er involvert i saken, er enige om dette. Da synes jeg Stortinget skulle slutte opp om og bidra til at slike vegbygginger finner sted så raskt som mulig.

Bjørn Hernæs (H) [10:29:47]: Vi er nå i ferd med å komme i gang med et prosjekt hvor det kunne være fristende å bruke formuleringen at endelig er vi i ferd med å avslutte en lang dags ferd mot dag. Det er veldig, veldig gledelig at vi omsider er kommet i gang.

Jeg har lyst til å understreke det som Grethe Fossli nettopp sa om trafikksikkerhet. Et av de viktigste virkemidlene når det gjelder trafikksikkerhet, er jo delte kjørebanner, og jeg håper at det også blir tatt hensyn til i den videre prosjekteringen.

Om flaggene går til topps? Ja, det tror jeg de gjør blant alle oss og alle dem som forstår den betydningen samferdsel har for samfunnet. Det er sagt flere ganger: Samferdsel er like viktig for samfunnet som blodomløpet er for mennesket.

Men det er heller ingen grunn til å legge skjul på at det har vært meget stor motstand fra særinteresser, og at den har fortsatt helt frem til det siste. Jeg er derfor særlig glad for at Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet ble enige om at den traseen som er valgt, er den som også miljømessig er den beste.

Så har vi spørsmålet om den videre fremdriften. Det er ingen grunn til å legge skjul på at jeg er mer enn enig i at vi med alle mulige midler må tilstrebe en sammenhengende utbygging. Allikevel må jeg vel kanskje få lov til å si at den særmerknad om det som Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet står sammen om, ikke er verdt all verden. Det er jo en realitet at de to partiene har to vidt forskjellige tilnærminger til dette prosjektet, og derfor er det vel lov til å si at dette dreier seg mye om ord. For å si det i klartekst: Den videre fremdriften av Rv 2 helt frem til Kongsvinger er avhengig av en forståelse mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet. Hvis ikke blir dette ikke noe annet enn ord i løse luften.

Så må jeg få lov til å si at det er klart at 60 pst. bompengandel er ikke uten videre enkelt. Men det viser samtidig hvor stor betydning denne veien oppfattes å ha i næringslivet og blant mennesker som bruker veien til daglig. Ellers har det jo vært en slags regel at en 50-50-fordeling burde være det riktige. Når vi allikevel går med på en 60-40-fordeling, synes jeg det mer enn noe annet forteller hvilken betydning vi synes at veien har.

Nå tror jeg ikke det er særlig mer å føye til enn at vi tar innover oss at endelig har vi fått et prosjekt så nær opp til oppstart som det er mulig fra Stortingets side. Vi ser at det kommer i gang allerede i høst. Vi er fornøyd med den fremdriften vi har fått, og jeg synes at samferdselskomiteen her samlet sett har gjort en veldig bra jobb for å få til dette prosjektet.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:33:19]: Eirin Faldet påstod at det var en enstemmig komite som kom til å gå inn for dette prosjektet. Men Fremskrittspartiet kommer selvfølgelig ikke til å gå inn for bompenger.

Men det som fikk meg til å ta ordet, var representanten Sahl. Han startet sitt innlegg med å si at Fremskrittspartiet var «i en høyere divisjon» enn Kristelig Folkeparti. Det er helt rett. Hvis man ser politikken i sammenheng, er Fremskrittspartiets politikk i en helt annen divi-

sjon og i en langt høyere divisjon enn Kristelig Folkepartis. Det naturlige når en representant er på Stortingets talerstol og innser dette, ville være at han meldte overgang til Fremskrittspartiet. Jeg kjenner representanten Sahl veldig godt, så jeg ønsker ham velkommen.

Så sier han at Fremskrittspartiet bruker «fiktive penger». Jeg tror ikke det er noe sånt som fiktive penger i denne salen. Jeg kan godt tenke meg at representanten Sahl oppfatter oljepenger som fiktive penger. Jeg kunne godt ha tenkt meg at Jan Sahl kom opp her og forklarte meg forskjellen mellom bruk av det som kalles for oljepenger – penger som kommer fra overskuddet ved salg av olje eller skatt på oljeselskapene – og skattepenger, overskuddet ved f.eks. økte skatteinntekter. Hva er forskjellen på disse to typer penger? Jeg trodde at en krone i Norge var en krone, uansett hvor den kom fra.

Det er også forunderlig at representanten Sahl sier at vi bruker «fiktive penger». Når man ser på økningen som Fremskrittspartiet foreslo i det ordinære budsjettet, og ser hvor mye oljepenger som Regjeringen nå har brukt, er det jo ikke noen forskjell. Regjeringen bruker like mye fiktive penger som Fremskrittspartiet. Så det er jo forunderlig at man hører dette. Det er utrolig å høre representanten Sahl stå her og snakke om handlingsregelen for bruk av oljepenger, når denne regjeringen som sagt bruker like mye oljepenger som Fremskrittspartiet.

Så blir det sagt at det er full lokal enighet om at man skal bygge ut dette prosjektet. Jeg har ikke hørt om noen folkeavstemning som har vært avholdt. Jeg er klar over at kommunestyrene har vedtatt dette.

Men nå er det slik at vi hadde også nesten full lokal enighet i Tønsberg-området. Der var over 80 pst. av innbyggerne imot bompenger. Det førte som kjent til et ras ved valget, der de fleste som stemte for innføring av bompenger, ble fjernet. Altså: Lokaldemokratiet virket. Det betyr at selv om et kommunestyre går inn for at det skal være bompenger, går det ikke an å si at det er det samme som at det er full lokal tilslutning. Det er faktisk slik at det er folket i hver kommune som er den eventuelle lokale tilslutningen. Og det har ikke vært avholdt folkeavstemning, meg bekjent, i dette området.

Presidenten: Presidenten er litt i villrede om hvilken type divisjon det er man taler om i denne sammenheng, men presidenten vil anta at dette siste innlegget hadde mest med divisjons*musikken* å gjøre.

André Kvakkestad (FrP) [10:36:33]: Jeg må først si at jeg er glad for at presidenten liker toneleiet til Fremskrittspartiet og følgelig finner det musikalsk.

Når det gjelder Rv 2, er det, som det også går fram, en svært viktig kommunikasjonsåre. Som Akershus-representant ser jeg derfor svært positivt på at noe blir gjort med veien slik den framstår i dag.

Det er, som talere har sagt, de problemene som er i dag, som er i fokus. Og de er viktige. Men slik Fremskrittspartiet ser det, er problemet at man ikke ser Rv 2s store betydning som kommunikasjonsåre, med de behov som vil måtte komme. Hadde man sett litt framover, had-

de man følgelig tatt skrittet fullt ut, med full utbygging til motorveistandard allerede nå. Det å skulle ta dette skrittet senere vil medføre nye runder og mye mer kostnads-krevende byggearbeid.

Når det gjelder bompengefinansiering, er det klart at Fremskrittspartiet ikke går inn for det. Det får være grenser for hvor ofte man skal betale for samme vei.

Statsråden nevnte Rv 2 som en tilnærmet ringvei rundt Oslo. Statsråden glemte å nevne at hun nå også ønsker å etablere de facto en ny bompengering rundt Oslo. Man har i og for seg allerede nå bompengering én rundt Oslo, men også snart en bompengering to noe lenger ute. Den består i utgangspunktet allerede av Oslofjordtunnelen, hele grensen mot Østfold, nå Rv 2 og mulige planer om veiprisning andre steder på Romerike.

Det hadde i og for seg vært ønskelig, når man nå snakker om å se samferdsel i sammenheng, at man kanskje også så alle de gammeldagse passeringspengene i samme sammenheng.

Eirin Faldet (A) [10:39:05]: Det er vel bra typisk! Nå var stemningen så god i denne salen, og alle var fornøyde. Og så kommer representanten Hernæs opp og beskriver en merknad fra Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet som ikke verdt papiret den er skrevet på.

Jeg minner representanten Hernæs og Høyre om at vi i forbindelse med forrige nasjonale transportplan hadde den store glede å se hvor høyt Høyre fløy med pengene sine. Hvor ble det av dem? Hvor ble det av de milliardene som Høyre den gang blåste seg opp over? Det som står i denne merknaden, er bare kort og godt at vi håper at det følges opp med penger, sånn at vi kan ferdigstille Rv 2, helst lenge før planen, fordi det er så stort behov for den, både for personer som bor der, og for næringslivet i regionen. Men merknaden er faktisk velment, og den er faktisk alvorlig ment. Det bør alle merke seg.

Presidenten: Presidenten hadde inntrykk av at det representanten Hernæs sa, var at merknaden *var* verdt papiret den var skrevet på.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [10:40:40]: Nå får vi endelig en etterlengtet forbindelseslinje mellom E6 og Kongsvinger. Det har vi alle sett frem til. Det er viktig for næringslivet i området. Det er viktig for sikkerheten, ikke minst, på en meget dårlig vei. Nå, i første etappe, tar vi fatt på den aller viktigste delen av den, den spesielt dårlige veien ved Nybakk.

Det som imidlertid fikk meg til å ta ordet, var innlegget fra representanter for Fremskrittspartiet. Det er en kjent sak at Fremskrittspartiet har mer penger enn alle andre til alle gode prosjekter. Når det gjelder å bruke bompenger for å finansiere slike prosjekter, tviler jeg ikke på at det er mange som synes dette er mindre fordelaktig. Men når spørsmålet stilles om man vil ha prosjektet, eller om man ikke vil ha det, tror jeg det er grunn til å si at da sier folk ja lokalt. Og det som er klinkende klart i denne saken, er at med Fremskrittspartiets opplegg hadde dette veiprojektet overhodet ikke blitt realisert.

Jan Sahl (KrF) [10:42:02]: Jeg oppfatter det sånn at jeg har trådd på et par ømme tær med mitt innlegg. Først til representanten Geir-Ketil Hansen: Mitt hovedanliggende med det jeg sa om SVs merknad her, var at jeg mener vi ikke er tjent med i enhver sammenheng der vei og jernbane går parallelt, nødvendigvis å skape motsetninger mellom dem. Det må gå an å se muligheter for å bruke midler til begge deler. Det at vi skaper et sånt motsetningsforhold, er etter mitt skjønn ingen tjent med, og det tjener heller ikke saken hva gjelder utbygging av jernbanen.

Så til representanten Kenneth Svendsen: Så vidt jeg vet, nevnte jeg ikke i det hele tatt i mitt innlegg bruk av oljepenger. Men jeg har merket meg at Fremskrittspartiet går sterkt inn for at oljefondet skal brukes som et pensjonsfond. Der er vi enige. Og skal det brukes som et pensjonsfond, kan vi ikke bruke pengene dobbelt opp. Det vi gjør i dag, er at vi tar ut avkastning av fondet og bruker det. Jeg nevnte heller ikke den såkalte handlingsregelen for bruk av penger fra oljefondet.

Det som var mitt poeng, var følgende: Sett i en total sammenheng i forhold til hvor mye penger Fremskrittspartiet bruker på samferdsel, er jeg overbevist om at når det skal inn i en total budsjetttramme, er det fiktive penger, fordi det vil gå så kraftig ut over andre områder, ikke minst et område som Fremskrittspartiet er svært opptatt av, nemlig helse og omsorg. Det har vi sett i forhandlinger med Fremskrittspartiet der vi har hatt forhåpninger om at det skulle bli mer penger til samferdsel. Når man er nødt til å prioritere, har Fremskrittspartiet prioritert helse og omsorg framfor midler til samferdsel.

Bjørn Hernæs (H) [10:44:48]: Jeg konstaterer at på denne gledens dag blir Eirin Faldets humor ødelagt. Det forstår jeg godt, siden jeg tillater meg å påpeke at to partier som står for to vidt forskjellige innfallsvinkler for denne utbyggingen, står sammen i en merknad. Det som er det viktige her, er at flertallet i komiteen, alle partier inklusiv Senterpartiet, men uten Fremskrittspartiet, skriver i innstillingen:

«Flertallet støtter på denne bakgrunn Regjeringens forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen Kløfta-Nybygg på rv 2. Dette er den første av flere etapper i utbyggingen av rv 2. Opplegget er basert på de vedtak som er fattet i de berørte kommuner og fylkeskommuner.»

Premissen for disse vedtakene er nettopp at det skal være et spleiselag. Dermed er det å si at man forutsetter statlig deltakelse, totalt unødvendig. Det har man sagt i flertallsinnstillingen. I den særmerkningen som Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet står sammen om, sier man disse selvfølgeligighetene, men det sies fra to partier som har to vidt forskjellige innfallsvinkler. Og etter de innleggene man har hørt fra Fremskrittspartiets representanter i dag, blir det ikke noen videre finansiering av Rv 2, verken til Kløfta–Nybygg eller videre til Kongsvinger, hvis den politikken de legger til grunn, skal være rådende i denne salen. Derfor gjentar jeg det jeg sa i mitt første innlegg: Hvis dette skal bli noe annet enn bare ord, forut-

setter det at det blir en forståelse mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, og da synes jeg ikke sarte nerver så lett bør få ødelegge en god sinnsstemning. Man bør tåle å få dette påpekt. Det tror jeg vil være ganske fornøytig. Nå gleder vi oss til en ny humørspreddning. Takk for oppmerksomheten.

Presidenten: Hvis presidenten kjenner representanten Faldet rett, skal det mer til for å ødelegge hennes gode humor.

Eirin Faldet har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Eirin Faldet (A) [10:46:46]: Det var representanten Bjørn Hernæs som fikk meg til å lette litt fra gulvet. Jeg vil bare presisere at den merkningen vi viser til – nå kan Fremskrittspartiets representanter snakke for seg selv, det klarer de godt – den peker henimot de årlige budsjettene. Jeg har ikke forstått annet enn at det er vilje til å bevilge penger til veier vi snakker om da. Vi snakker om de årlige budsjettene. Nasjonal transportplan er en plan. Så kjenner representanten Hernæs kanskje godt til at det er når hverdagen kommer i budsjettssammenheng, at det blir trist å være den som har lovt så altfor mange milliarder som ikke finnes lenger.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:47:56]: Eg hadde ikkje tenkt å blanda meg inn, men eg kan ikkje dy meg. Eg kan kanskje gje komiteen den idéen at me kunne ha ein diskusjon om bompengar kvart år, i staden for å ha han 14 eller 17 gonger i året, knytt til konkrete saker, for han er akkurat lik kvar gong. No er det vel ikkje rom for den typen debattar i Stortinget utan at dei er knytte til konkrete saker, men det hadde spart oss for mange dagsverk, vil eg tru.

Når det gjeld Framstegspartiet, minner det meg om ein unge som seier: Mor, eg har spart pengar, eg manglar 100 kr til ein kommode, kan eg få dei av deg? Så seier mor: Du kan få alt av meg. Men så viser det seg at mor ikkje har dei pengane, og så får ikkje jenta kommoden. Slik ville det ha vore i Samferdsle-Noreg. Dei som ber om å få lov til å ordna opp sjølve, med litt statleg støtte, må få lov til det, for det er verkelege pengar. Dei pengane Framstegspartiet lover at dei får, kjem ikkje. No meiner Framstegspartiet at me må bruka meir pengar på veg framover, men me har nok ikkje den mengda med pengar som dei har.

Så til denne merkningen som har smerta. Eg skjønner ikkje det. Det er auka innsikt i kva det er å tena på å byggja strekinga fortløpande. Me sparer 10–20 pst. dersom me byggjer mest mogleg fortløpande, slik at me ikkje kjører inn gravemaskinene for nokre månader og så tek dei ut igjen, for så å kjøra dei inn igjen etter eit år. Her kan ein spare mange pengar. Det er auka innsikt i at dette må til for å full effekt av investeringane. Det må ikkje verta som i Drammen, at når ein får firefelts bru, så stoppar trafikken i ein tofelts tunnel. Dette er ei innsikt som òg Regjeringa reflekterer over – også Hernæs sitt parti, vil eg tru – i Nasjonal transportplan. Det er bl.a. lagt opp

til at i Drammen må den siste biten takast, for før ein tek den siste biten, får ein ikkje glede av det som har kome i forkant. Eg forstår ikkje heilt kvifor den merknaden smertar så. Me i Arbeidarpartiet har iallfall fått ei erkjening av at me få vera mykje flinkare til å byggja fornuftig, slik at me får mest mogleg veg for pengane. Det skriv me i denne saka som gjeld Kløfta–Nybakk. Det er ikkje fordi denne saka er spesiell, men det er fordi det er slik me må tenkja framover når me skal byggja bl.a. vegar i dette landet.

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:** Da er Stortinget rede til å gå til votering i sak nr. 1.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for finansiering av utbyggingen av rv 2 Kløfta-

Nybakk. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 47 (2003-2004) og Innst. S. nr. 168 (2003-2004).

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

Presidenten: Etter debattens forløp er det antakelig dekkende å si at presidenten er bomsikker på at Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot. (Munterhet i salen)

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 78 mot 19 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 10.58.02)

S a k n r . 2

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 10.59.
