

Møte tirsdag den 15. desember 2015 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 33):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2016, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2015–2016), jf. Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016))
2. Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i statsbudsjettet 2015 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Innst. 124 S (2015–2016), jf. Prop. 28 S (2015–2016), unntatt kap. 542, 595 og 3595)
3. Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (Innst. 120 S (2015–2016), jf. Prop. 29 S (2015–2016), kap. 820, 821, 822, 3821 og 3822)
4. Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Nærings- og fiskeridepartementet (Innst. 121 S (2015–2016), jf. Prop. 23 S (2015–2016), kap. 5613)
5. Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 122 S (2015–2016), jf. Prop. 22 S (2015–2016), kap. 490, 491 og 3490)
6. Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Kjersti Toppe, Geir Pollestad og Trygve Slagsvold Vedum om etablering av grønt investeringsselskap for utvikling av teknologibedrifter (grønt karbon) (Innst. 61 S (2015–2016), jf. Dokument 8:97 S (2014–2015))
7. Referat

Presidenten: Den innkalte vararepresentant for Østfold fylke, Fredrik *Bjørnebekk*, har tatt sete.

Representanten Karin Andersen vil fremsette et representantforslag.

Karin Andersen (SV) [10:01:03]: På vegne av representanten Audun Lysbakken og meg sjøl vil jeg sette fram forslag om å sikre integrering fra dag én.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet i dag om nødvendig går utover kl. 16.00.

Sak nr. 1 [10:01:31]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2016, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2015–2016), jf. Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 35 minutter, og at taletiden blir fordelt slik: Arbeiderpartiet 30 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalspersoner og seks replikker med svar etter medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre foreslås det at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter. – Det anses vedtatt.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:03:25] (komiteens leder): Jeg vil starte med å takke transport- og kommunikasjonskomiteens medlemmer for en grundig behandling av dette budsjettet som vi har til behandling i dag. Det er et viktig arbeid vi har gjort de siste ukene, og som vi i dag slutfører. Jeg vil takke samtlige medlemmer for alle gode bidrag. Budsjettinnstillingen viser at Stortinget har kunnskapsrike og engasjerte samferdselspolitikere, og det lover godt for transportfeltet også de neste to årene. Jeg vil også rette en spesiell takk til våre gode venner i Kristelig Folkeparti og Venstre for samarbeidet vi har hatt, også under forhandlingene.

Samferdselsbudsjettet innebærer to historiske milepæler. Det første er at budsjettet fører til at vedlikeholdet på vei og bane reduseres for andre gang på to år. Det andre er at vi faktisk gjør noe historisk nytt. Vi bevilger penger til et veiselskap som skal bygge ut hovedfartsårene på en langsiktig og forutsigbar måte, og vi reformerer jernbanen og bompengesektoren. Disse to tingene gjør at samferdselsbudsjettet i år skiller seg ut i et historisk perspektiv.

Store tall og milepæler er viktig, men hva betyr det egentlig når vi sier at det er en historisk satsing på samferdsel vi i dag skal vedta? Jo, det betyr bl.a. at nå bygger vi nye veier og mer jernbane i hele landet. I Alta og ved Arendal, på Djupvik og i Larvik bygges det ny vei eller bane som binder sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner på helt nye måter. I stortingsdokumentene er det stedsnavn og summer. For dem som bor der, blir det en helt ny hverdag og en helt ny virkelighet. Jeg er glad for at regjeringen følger opp handlingsprogrammene og fremskynder prosjekter der det er mulig.

Den historiske satsingen på samferdsel betyr også at vi vedlikeholder den infrastrukturen vi allerede har. Når det gjelder jernbane, har vi dokumentert en årlig økning i forfallet på 1 mrd. kr i året i årene 2005–2013. Men i 2014 snudde samarbeidspartiene denne trenden, og i 2015 og 2016 reduserer vi forfallet på vei og bane som har fått bygd seg opp over flere tiår. Det gir resultater. For noen dager siden kunne vi lese i VG at CargoNet endelig tjener penger på gods på jernbane, og de peker på en av de viktige årsakene: «en utvikling på punktlighet (...) som er den beste i manns minne». De peker altså på at lønnsomheten i gods på bane kommer nå, etter den gedigne vedlikeholdssatsingen vi ser fra regjeringen, og at vi endelig har fått begynt å redusere det rød-grønne forfallet som har bygd seg opp gjennom så mange år både på vei og på jernbane.

Folk som kjører mye på veiene våre, kan fortelle at det er nylagt asfalt veldig mange steder.

Tunnelsikkerhet er viktig for regjeringen, og derfor har vi sørget for at vi, selv etter justeringer i budsjettet, bevilger rundt fem ganger så mye til tunnelsikkerhet nå som vi gjorde før regjeringsskiftet.

Satsing på ny vei og bane og satsing på vedlikehold av infrastrukturen vår gjør ikke bare at vi får tryggere veier og tog som går når de skal. Det skaper også tusenvis av nye arbeidsplasser og trygger de arbeidsplassene vi allerede har.

På grunn av halveringen av oljeprisen mister mange i oljerelatert sektor jobben sin. Det at vi da har et høyt nivå på samferdselsinvesteringene, er helt avgjørende, og faktisk viktigere enn noen gang. Teknisk Ukeblad kunne fortelle at en fjerdedel av ingeniørene som begynner i andre jobber, begynner innen bygg- og anleggsbransjen og innen kraftbransjen. Det er et eksempel på hvordan økt samferdsels-satsing bidrar til å få folk i arbeid og holde aktiviteten rundt omkring i hele landet oppe på et høyt nivå.

Transportsektoren skal bidra til det grønne skiftet. Derfor øker vi bevilgningene til å bygge ut kollektivtrafikk og sykkelveier, slik at flere skal kunne velge miljøvennlig for å komme seg på jobb, til barnehagen og til skolen. Det er helt avgjørende for om vi skal klare det grønne skiftet i transportsektoren.

Bidragene opplever folk hver dag. Mer penger til kollektivtransport betyr flere busser som går. Mer midler til tog betyr at det nå går over 100 flere tog gjennom hovedstaden vår hver eneste dag enn det gjorde før. Det betyr at folk sparer tid i hverdagen, tid de kan bruke sammen med familie og venner fremfor å vente på tog som ikke kommer når de skal, eller sitte og stampe i kø i trafikken.

Samferdsel skal være et konkurransefortrinn for norske arbeidsplasser, men et effektivt transportsystem er avgjørende for å få puslespillet i folks hverdag til å gå opp. Det er det Høyre, regjeringen og samarbeidspartiene jobber for. Vi skal ta folk raskere frem og trygge hjem. Vi skaper arbeidsplasser, vi gir næringslivet økt konkurransekraft, og vi bidrar sterkt til det grønne skiftet.

Det er et stykke igjen til vi er der vi skal være, men med samarbeidspartiens enighet om samferdselsprioriteringene er vi nærmere enn noen gang.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Magne Rommetveit (A) [10:10:24]: I november inviterte Høgre, saman med Framstegspartiet, til seminar her på Stortinget om sjøsikkerheit i fritidsbåtsektoren. Det er eit viktig tema, for ulukkes- og dødstala i fritidsbåtflåten er altfor høge, med eit årleg snitt på 33 døde dei siste ti åra.

Det vart på dette seminaret m.a. av fleire båtorganisasjonar og myndigheitsorgan etterlyst betre faktagrunnlag om ulukker og dødsfall knytt til bruk av fritidsbåt. Det vart peikt på at ei eiga ulukkesgruppe, gjerne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, kunne vera eit viktig grep for å styrkja tryggleiken for fritidsbåtar. Arbeidarpartiet har i ein merknad teke til orde for at Statens havarikommisjon for transport må få større mogelegheit til å styrkja arbeidet opp mot fritidsbåtar. Kvifor vil ikkje Høgre støtta dette?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:11:16]: Jeg takker representanten Rommetveit for å ta opp et veldig viktig spørsmål. Det er helt riktig, som representanten peker på, at vi dessverre har sett altfor mange ulykker med fritidsbåter til havs, gjerne knyttet til alkohol og rusmidler. Derfor er det helt avgjørende at vi ser på hvilke virkemidler vi kan ta i bruk for å redusere dødstallene på sjøen.

I likhet med Arbeiderpartiet ønsker også regjeringspartiene å få frem et større faktagrunnlag. Vi er svært opptatt av tryggheten for fritidsbåter til sjøs, men vi er opptatt av at vi må sette inn de riktige forebyggende tiltakene. Så ønsker vi å vurdere om en havarikommisjon er det riktige tiltaket, eller om vi kan få mer ut av andre løsninger. Vi kommer til å komme tilbake til hvordan vi skal finne best mulige løsninger.

Magne Rommetveit (A) [10:12:24]: I siste utgåve av bransjebladet Båtmagasinet ser eg at Kongelig Norsk Båtforbund under overskrifta «KNBF lykkes med sitt båtpolitiske arbeid» omtalar Høgres sjøsikkerheitsseminar som «meget vellykket». Eg var jo der, og eg syntest òg det var eit godt og ikkje minst eit nyttig seminar – spesielt nyttig fordi det frå mange ulike, men relevante aktørar vart peika på kva veg ein kan gå for å auka tryggleiken for dei som brukar fritidsbåt.

Då me utforma vår merknad, var det etter råd frå fleire fritidsbåttørar. Me ville løfta eit felt som me trudde at alle ville vera med på. Mitt spørsmål vert då: Kva meiner representanten må gjerast for å auka tryggleiken for fritidsbåtflåten, utover det som representanten sa i sitt førre svar, om at forebygging er viktig?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:13:22]: Jeg er veldig glad for at representanten Rommetveit satte slik pris på å delta på fritidsbåtseminaret i regi av Høyre og Framskrittspartiet. Jeg lover representanten Rommetveit at vi skal arrangere flere seminarer som han vil få stor glede av.

Jeg synes det er et prisverdig initiativ, det som nå ligger i innstillingen. Det er ikke slik at vi – fra regjeringspartienes side, i hvert fall – ikke ønsker å gå inn på det, men vi ønsker å vurdere nærmere om det er den mest hensiktsmessige løsningen som det pekes på. Vi ønsker å se nær-

mere på det, for vi er selvsagt, i likhet med Arbeiderpartiet, veldig opptatt av trygghet for fritidsbåtflåten. Dette er et arbeid som vi kommer til å komme tilbake til.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:14:29]: I budsjettet som ble vedtatt før jul for et år siden, ble det med stemmene fra de fire samarbeidspartiene vedtatt å sette i gang arbeidet med nasjonal trafikksikkerhetsplan. Og selv om vi nå har bedre tall for antall drepte og hardt skadde i trafikken de siste årene, vil alltid nullvisjonen være en viktig ledestjerne i trafikksikkerhetsarbeidet.

Hva tenker Høyre om de viktigste områdene en framover bør fokusere på i det videre arbeidet med nasjonal trafikksikkerhetsplan?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:15:06]: Jeg vil takke representanten Grøvan for å ta opp et veldig viktig spørsmål, og det er selvsagt knyttet til trafikksikkerhet. Det er et helt sentralt arbeid for regjeringen å prioritere. Det er gledelig at trafikkdødstallene går ned, men et liv tapt i trafikken er et liv for mye, og derfor må vi ta i bruk alle virkemidler. Jeg er glad for at de fire samarbeidspartiene har foreslått at det skal lages en egen trafikksikkerhetsplan. Jeg tror at det er viktig å se på hva vi kan gjøre når det gjelder fysiske virkemidler på veien med midtledere og andre tryggingstiltak, men også å se på holdningsskapende arbeid, særlig inn mot risikogrupper og de sjåførene som vi vet er spesielt utsatt. Men vi vet også at det skjer veldig mye bra trafikksikkerhetsarbeid rundt omkring i fylkene. Det må inn i det arbeidet, slik at andre kan ta lærdom og dra nytte av det, for vi begynner nå å se tydelig hva som virker.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:16:27]: I budsjettinnstillingen sier flertallet at de vil

«fremheve at statsbudsjettet for 2016 med den påfølgende avtalen bidrar til et grønt skifte i transportsektoren».

Da må jeg gå ut fra at med det mener flertallet at klimagassutslippene skal ned, og at dette budsjettet bidrar til det. Da stiller jeg et veldig enkelt spørsmål til representanten Hofstad Helleland: Kommer klimagassutslippene i 2016 til å gå ned på grunn av dette budsjettet? Er det nok til å være i bane i retning klimaforlikets mål om 47 millioner tonn som Stortinget har vedtatt, og kan hun garantere at det går ned i det hele tatt? Eller er dette mer en merknad som er uttrykk for et håp om at klimagassutslippene skal gå ned?

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:17:21]: Takk for spørsmålet. Det er et håp, men det er også en sterk tro på at dette budsjettet vil sørge for at klimagassutslippene går ned, og det er ikke minst på grunn av den enorme jernbanesatsingen som de fire samarbeidspartiene har stått for i våre tre budsjetter. Når man er ute og møter folk som jobber i sektoren, og det vet jeg at representanten Eidsvoll Holmås også ofte er, legger man nå merke til entusiasmen og troen på at de økte bevilgningene har mye å si for å få fortgang på jernbaneutbyggingen. Vi styrker jernbanesatsingen med 466,4 mill. kr både på vedlikehold og nye investeringer, og vi ser at vi nå har store prosjekter i gang

som skal realiseres, og som det også settes av store midler til med hensyn til planlegging.

Presidenten: Dermed var replikkordskiftet omme.

Eirik Sivertsen (A) [10:18:54]: Fortellingen om Norge er historien om hvordan vi i fellesskap har møtt utfordringer som har stått foran oss. Sist gang Arbeiderpartiet satt i opposisjon, varslet vi en systematisk satsing på samferdsel. Vi ble møtt med beskyldninger om at vi hadde luftmilliarder. Historien viser at vi lyktes med vår ambisjon – samferdsel har blitt løftet på den politiske dagsordenen, vi har historisk høye bevilgninger, og vi er i full gang med å fornye og forbedre transportsystemet i landet.

Stoltenberg II-regjeringen startet tidenes samferdselsløft. Siden 2005 har det vært en systematisk økning av midler til investering, drift og vedlikehold i de framlagte nasjonale transportplanene. Vi har fulgt opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Våren 2013 la vi fram gjeldende Nasjonal transportplan. Den åpner for store investeringer i samferdselssektoren i perioden 2014–2023. Det er tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren – med en vekst på 65 pst. og en ramme på 508 mrd. kr. Sentrale satsinger er høyere investeringsnivå, at manglende vedlikehold skal reduseres tidlig i perioden, at planlegging skal effektiviseres, og at det skal organiseres bedre i sektoren.

Jeg er veldig glad for at den sittende regjeringen har som ambisjon å følge opp den ambisiøse nasjonale transportplanen vi la fram. Statsråden skal ha honnør for at han i hovedsak klarer å bevilge nok penger til å møte ambisjonsnivået i planen vi la. Jeg registrerer likevel at regjeringen er veldig langt unna å innfri det de i opposisjon lovet sine velgere våren 2013.

Arbeiderpartiet vil fortsette løftet for samferdsel – også i opposisjon. Derfor prioriterer vi i vårt alternative budsjett transport og telekommunikasjon, og vi foreslår 463 mill. kr mer enn regjeringen. Vi prioriterer annerledes enn regjeringen. Økt framkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn ligger til grunn for Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

I helgen konkluderte verdens land med en meget ambisiøs plan for å begrense effektene av klimautslipp: under 2 grader økning, med en ambisjon om å begrense ned mot 1,5 grader økning. Problemet med avtalen er at det i for liten grad er forpliktende konkrete handlinger. Med dette bakteppet må vi nå se framover på klimaområdet. Norge har, med bred støtte i Stortinget, forpliktet seg til å kutte i utslippene med 40 pst. innen 2030. Endringene vil ikke skje av seg selv. Skal bedriftene og de reisende virkelig legge om kursen, trengs forutsigbarhet og tydelige signaler. Som klimaministeren uttalte til TV 2 på søndag, kreves det dramatiske omlegginger i transportsektoren for å nå dette målet. Det er ikke det som preger regjeringens forslag til statsbudsjett for transportsektoren. Regjeringen viser til en rekke utslippsutfordringer og beskriver hva som skal komme i neste nasjonale transportplan. Viljen til å prioritere tiltak som reduserer utslipp, er liten når en selv sitter med ansvaret.

Det Norge vi kjenner i dag, er resultatet av hvordan vi som samfunn har evnet å omstille oss i møte med store endringer og omveltninger. Gjennom historien har dette vært normalen heller enn unntaket. Nå har vi blitt flere mennesker i landet vårt, ny teknologi har erstattet gamle løsninger, og utfordringer er løst og deretter erstattet av nye. Det krever aktive politiske valg. Det er lite som tyder på at regjeringen er kommet dit på dette området.

Jeg vil takke Venstre og Kristelig Folkeparti for å ha dratt regjeringsspartiene etter håret i riktig retning. Prioriteringene i forliket når det gjelder kollektiv- og jernbanesatsing, nærmer seg prioriteringene Arbeiderpartiet har.

Klimaendringene er en av vår tids aller største utfordringer. Det handler om framtiden og kommende generasjoners muligheter. Transportsektoren står i dag for om lag 30 pst. av de samlede norske klimautslippene. Tiltak innen sektoren er derfor sentralt for å redusere de innenlandske utslippene. Teknologitvikling, kollektivtransport og utvikling av miljøvennlige transportmidler er derfor nøkkelsatsinger vi ønsker å støtte opp under.

Sentralisering og befolkningsvekst i og rundt de store byene vil være en krevende utfordring som vi må møte. Klimaforliket på Stortinget forutsetter at all vekst i persontrafikk i de store byene skal tas med kollektivtrafikk, mer sykling og gange. Da må vi sørge for at det er mulig. Derfor vil Arbeiderpartiet investere 10 mrd. kr til klimag- og kollektivtiltak i storbyene over ti år. Vi følger opp fjorårets forslag og foreslår 700 mill. kr mer enn regjeringen foreslår, til dette for 2016.

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for kollektivtrafikken. I tillegg til befolkningsveksten i byene opplever fylkeskommunene redusert vekst i det økonomiske handlingsrommet generelt og direkte reduksjoner fra regjeringen. Vi styrker derfor også rammene for fylkeskommunene med 600 mill. kr i neste års statsbudsjett. Det er likevel ikke nok. Vi mener at staten må ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer. Dette er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene, og det innebærer at staten etter forhandlinger med kommunene må kunne påta seg inntil 70 pst. av kollektivinvesteringene i storbyene. Viktige prosjekter som bybanen i Bergen, bussveiprojektet i Stavanger, T-banetunnelen gjennom Oslo indre by og superbussprosjektet i Trondheim skal gjennomføres.

«Det er langt dette landet», skrev Rolf Jacobsen. Og det bor folk overalt – heldigvis. Det er et resultat av villet politikk, bevisste politiske valg. Tilgang til grunnleggende infrastruktur er avgjørende for å opprettholde bosettingen og realisere mulighetene i hele landet. Derfor ligger det et stort løft for investering og fornying av riksveinettet i den nasjonale transportplanen. Veier binder byer og omland sammen. Stamveinettet binder regioner og landet sammen. Gode og trygge veier er et gode for både innbyggere og næringsliv. Derfor vil Arbeiderpartiet videreføre oppgraderingen av veinettet.

Arbeiderpartiet mener moderne bredbåndsforbindelse er grunnleggende infrastruktur som alle skal ha, og at dette er et viktig bidrag til vekst og sysselsetting i hele landet. Vi vil derfor fortsette utbyggingen også i områder der det i

dag ikke er kommersielt grunnlag for det. På samme måte som da man rullet ut kobbernettet for telefon, er dette en mulighet som alle bør få, uavhengig av hvor man bor. Det kan ikke markedet ordne. Derfor vil Arbeiderpartiet investere tre ganger så mye som regjeringen for å sikre alle en likeverdig mulighet for en digital hverdag i 2016 og for framtiden.

Regjeringen har konsekvent vært på etterskudd med tiltak mot et rekordhøyt antall arbeidsledige. Da regjeringen presenterte sitt budsjett i oktober, ble det lagt stor vekt på at det var satt av penger til sysselsetting, fordi man så en sterkt økende arbeidsledighet på Vestlandet. Det er positivt at man bruker situasjonen til å forsere nødvendig vedlikehold. Det er likevel usikkert hva sysselsettingseffekten faktisk er.

Norsk bygg- og anleggssektor er kompetent og driver seriøst. Jeg er derfor bekymret når de store anleggsentreprenørene i Rogaland har varslet mulige permitteringer før jul. Vi har mye kompetanse og erfaring som kan og bør bli brukt. I bladet Byggeindustrien den 6. desember kan man lese at det på Follobanen alene er delt ut EPC-kontrakter til en verdi av 14,2 mrd. kr. Ingen av disse har gått til norske aktører, de har utelukkende gått til italienske og spanske entreprenører – ingenting galt om italienerne og spanjolere, men tidenes samferdselsløft burde også være en vitamininnsprøytning for vår egen bygg- og anleggssektor. Det er bekymringsfullt hvis man nå får økt inleie og utleie av arbeidskraft. Målet må være å skape varige arbeidsplasser i en sektor som er konkurransedyktig.

I Oslo har vi fått et byråd ledet av Arbeiderpartiet. En av de store utfordringene i Oslo er luftkvaliteten i byen. I oktober ble Norge dømt i EFTA-domstolen for ikke å ha iverksatt nok tiltak for å sikre god nok luftkvalitet. Regjeringen har ingen strategi for å møte dette. Likevel raljerer representanten Hofstad Helleland med sterke uttrykk over byrådet i Oslo, som griper fatt i saken og vurderer flere tiltak for å sikre god kvalitet på luften som innbyggerne faktisk må puste inn. Ingen har hørt hva Høyres alternativ for å få ned utslippene i byen er.

I Nasjonal transportplan var ett av hovedmålene å redusere planleggingstiden for større prosjekter. Det er også angitt en rekke tiltak som vil medvirke til det. Det var bred tilslutning til dette i Stortinget, men hva er status etter to år? Det er ikke mulig å svare på, for departementet følger ikke opp med noe systematisk kartlegging av et område der man var veldig høy og mørk i valgkampen. Det er langt igjen før regjeringen viser handlekraft på dette området.

I Arbeiderpartiet mener vi at alle skal med. Vi må nå målet om et universelt utformet samfunn i 2025, et samfunn der alle får være med. Likevel vil noen uansett være avhengig av hjelp for å kunne komme seg ut av hjemmet. Nøkkelen til dette har vært TT-ordningen. Regjeringen tar for neste år igjen omkamp for å kutte utviklingsprosjektene som er i tre fylker. Atter en gang blir de – heldigvis – pisket på plass av sine samarbeidspartnere i Stortinget. Regjeringen fører en politikk for økte forskjeller gjennom å kombinere store skattecutt for landets rikeste med usosiale cutt bl.a. for dem som er avhengige av hjelp

for å komme seg ut. Vi støtter en nasjonal TT-ordning basert på de erfaringene som er gjort.

Regjeringspartiene vil øke forskjellene i landet. Landets rikeste får hundretusener i skatteuttak. I stedet velger man å kutte i tilskuddet til fiskerihavner, man vil ikke gi tilskudd til bredbåndsutbygging, man øker avgiftene på persontransport, salderer bort sysselsettingstiltak, utsetter sikring av tunneler, skyver på rassikring og kniper i kommunenes og fylkeskommunenes muligheter til å legge til rette for utvikling og vekst.

Arbeiderpartiets alternative budsjett er et budsjett hvor arbeid til alle er jobb nummer én. Det peker framover mot politiske prioriteringer for framtiden. Høy sysselsetting kombinert med et seriøst og organisert arbeidsliv er en forutsetning for et samfunn med små inntektsforskjeller. Dette bidrar til trygghet for den enkelte og at folks muligheter avhenger mindre av lommeboka, og det gir bedrifter som konkurrerer i et internasjonalt marked, viktige fortrinn.

I møte med disse utfordringene mener Arbeiderpartiet at vi bør styrke samfunnstrekkene som har gjort Norge til det landet det er i dag – ikke svekke dem.

Jeg tar med dette opp forslagene som Arbeiderpartiet og Senterpartiet står bak.

Presidenten: Dermed har representanten Eirik Sivertsen tatt opp forslagene han refererte til.

Det åpnes for replikkordskifte.

Helge Orten (H) [10:31:40]: Vi har over lengre tid registrert en utvikling der byggekostnadene per meter vei har økt betydelig. De siste årene er byggekostnadene per meter vei faktisk doblet. Det gjør at vi får mindre vei for hver krone investert, og i stortingsmeldinga «På rett vei» gjør vi en del grep, bl.a. med etablering av et eget veiselskap og bruk av offentlig-privat samarbeid, nettopp for å øke effektiviteten i veibygginga. Dette er Arbeiderpartiet imot. Mitt spørsmål til representanten Sivertsen er: Er Arbeiderpartiet bekymret for kostnadsutviklinga? Og i så fall, hva er Arbeiderpartiets forslag til hva vi kan gjøre med dette?

Eirik Sivertsen (A) [10:32:18]: Jeg deler representanten Ortens bekymring for kostnadsutviklingen når det gjelder byggeprosjekter på veisiden, og for så vidt på jernbanesiden. I går hadde vi en debatt i forbindelse med nysalderingen knyttet til kostnadsutviklingen innenfor riksveiferjer, og fylkeskommunene erfarer det samme. Men Arbeiderpartiets svar på det er ikke å flytte bokser på et organisasjonskart og opprette nye aksjeselskap. Vi kan ikke se at det nødvendigvis fører til at det blir billigere å bygge vei, men vi er opptatt av å utvikle byggebransjen. Vi har varslet det å løfte yrkesfagene for å løfte kompetanse som et viktig grep for å effektivisere. Det mener vi kan være et riktig grep å ta. Vi tror at hvis vi skal løse disse utfordringene, gjør vi det i samarbeid med de store aktørene på dette området og balanserer etterspørselen mot det tilbudet som faktisk finnes, sånn at det ikke er for høy etterspørsel. I tider med

veldig høye konjunkturer blir det kostnadsdrivende i seg selv.

Morten Stordalen (FrP) [10:33:34]: Høyre og Fremskrittspartiet gikk inn i regjering og fikk regjeringsmakt fordi man hadde nye løsninger. Folk trodde på dem, de trodde på at man kunne løse ting raskere, bedre og rimeligere. Jeg leser med glede og interesse alternativt budsjett fra Arbeiderpartiet, som Sivertsen var inne på, og der kan man lese på side 51:

«Den lange tiden det tar å planlegge og bygge ut vei og jernbane er en utfordring. Det er derfor et mål å halvere tiden det tar å planlegge og gjennomføre utbygginger av infrastrukturprosjekter.»

Det er jeg helt enig i er et bra mål. Men vi har hatt en veireform og en jernbanereform, og Arbeiderpartiet stemte imot alt. Spørsmålet er – etter at Arbeiderpartiet har regjert sammenhengende de åtte siste år før denne regjeringen og mesteparten av de siste 50 år i Norge: Hva er løsningen? Hvor er den hen? Den har ikke jeg sett verken i budsjettet eller i andre forslag fra Arbeiderpartiet i denne salen.

Eirik Sivertsen (A) [10:34:36]: Jeg forstår representantens behov for å snakke om de åtte årene som sluttet for to år siden, istedenfor å snakke om de to årene med egen regjering. Når vi snakker om å bli trodd på det vi gikk til valg på: Hvor ble det av de 454,5 mrd. kr mer som Fremskrittspartiet lovet til samferdsel i opposisjon? Hvor ble det av de tiltakene man skulle sette i verk med hensyn til planlegging og effektivisering? Regjeringen er ikke i stand til å påvise at man faktisk har gjort noe. Av alternativet til Arbeiderpartiet framgår det at i den gjeldende Nasjonal transportplan legger vi til grunn en hel rekke effektiviserings tiltak, bl.a. at statlige myndigheter skal praktisere tydelig og tidligere involvering, å ta i bruk endringene og mulighetene i planloven fra 2009, å utarbeide frister og planer for behandling av samferdselsprosjekter, å se på behandlingen av konseptvalgutredning og planlegging etter plan- og bygningsloven i sammenheng, og ikke minst bruke statlig plan mer aktivt enn det som har vært gjort tidligere – det er Arbeiderpartiets svar.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:35:48]: Reformen «På rett vei» ble vedtatt i vår, hvor bl.a. etablering av nytt veiselskap ble sett på som et viktig redskap for å få fart på stamveitbyggingen i vårt land. Og så må vi vel erkjenne at uansett hva slags regjering vi har hatt, har stamveitbyggingen i dette land foregått klattvis og delt i historisk tid.

Veireformen tar mål av seg til å få endret på dette gjennom å gi det nye veiselskapet ansvaret for viktige og sammenhengende strekninger, og for 2016 bevilges de første pengene til selskapet. I Arbeiderpartiets budsjettforslag registrerer vi at bevilgningene til nye veier er null kroner. Jeg ønsker å få svar på om dette er et tydelig signal på at hvis Arbeiderpartiet skulle komme i posisjon etter valget i 2017, vil da selskapet Nye Veier bli lagt ned, og alt blir som før når det gjelder norsk stamveitbygging?

Eirik Sivertsen (A) [10:36:47]: Arbeiderpartiet bevilger, som representanten påpeker, null kroner til veiselskapet, og det er fordi vi mener at veiselskapet ikke tilfører noe spesielt nytt. Vi mener at vårt alternativ, der Statens vegvesen kunne porteføljestyre flere prosjekter i en egen prosjektorganisasjon, forhandle med regjering og storting om rekkefølge og gjøre prioriteringer, få mer slakk for å ha en rasjonell framdrift også knyttet til årlige budsjettbevilgninger, er et bedre alternativ. Vi ser ikke gevinsten ved å opprette en ny boks som skal konkurrere om kompetanse og planleggingsressurser for å få framdrift. De midlene vi kutter fra veiselskapet, putter vi i hovedsak inn på riksveiinvesteringer, så vi er enig i at det er behov for mer midler der.

Det å spekulere om hva som skjer i 2017, synes jeg er litt tidlig, men det kan jo være at man vinner noen erfaringer som kan være nyttige å bygge på videre. Og jeg er helt sikker på at uansett vil Arbeiderpartiet sørge for at veiselskapet vil vedstå seg de forpliktelsene de har påtatt seg når vi kommer tilbake i regjering.

Abid Q. Raja (V) [10:38:00]: Jeg vil først benytte anledningen til å takke representanten Sivertsen for at han benyttet anledningen til i sitt innlegg å takke både Venstre og Kristelig Folkeparti for at vi har bidratt til å få dette budsjettet i en lang tynnere retning, og jeg tror både representanten Grøvan og jeg selv er enig i at vi faktisk har bidratt til at budsjettet har blitt mye grønnere og mer framtidrettet. Apropos grønnere, så tenkte jeg på flyseteavgiften, for der har Arbeiderpartiet kommunisert at flyseteavgiften vil bidra til å rasere arbeidsplasser, til at flyene blir kansellert, færre vil fly osv. – at en rett og slett får færre til å fly. Samtidig har de kommunisert at dette tiltaket ikke kommer til å ha noen klimaeffekt, at det er en ren fiskal avgift. Men jeg har utfordringer med å få begge ting til å stemme, for enten vil det bli færre flyvninger og dermed har det en klimaeffekt, eller så vil det ikke bli det, og da vil det ha en ren fiskal side. Jeg vil be Arbeiderpartiet klargjøre: Har dette en klimaeffekt, og vil det medføre at flere flyruter vil bli nedlagt?

Eirik Sivertsen (A) [10:39:07]: Det er hyggelig at representanten Raja setter pris på den rosen han velfortjent fikk. I et så nyansert spørsmål skal jeg også gi et nyansert svar. Det er hevet over enhver tvil at hvis vi setter avgift på en ting, vil etterspørselen minke, og dermed vil en også mest sannsynlig få færre flyreiser, og dermed også mindre klimautslipp.

Det Arbeiderpartiet har kritisert, er ikke nødvendigvis at det ikke kommer klimautslipp, men at begrunnelsen for avgiften og motivet ikke synes å være en grønn avgift, for det skulle komme i Grønn skattekommisjon. Dette framstår mer som en saldering av budsjettet. Det er ikke vi som har sagt at dette vil føre til at mange hundre arbeidsplasser vil forsvinne. Det er ikke vi som har hevdet at det blir færre flyvninger, og at flyruter blir lagt ned, det er det faktiske aktørene i bransjen som har gjort, og det har vi valgt å ta på alvor. Vi synes det er feil å innføre en sånn avgift over natten uten å ha utredet konsekvensene på forhånd.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Åse Michaelsen (FrP) [10:40:33]: Å stå her på talerstolen på slutten av året er alltid litt vemodig. Hva fikk vi til i året som gikk? Ble det som vi vedtok i fjor?

Hvis jeg ser meg tilbake, har vi i 2015 levert på en rekke mål. Vi har fått igangsatt flere reformer, og ikke minst fått på plass en haug av gode tiltak på området vårt.

Sluttresultatet for budsjettet for 2016 har også blitt bra, selv om det uten tvil fra ståstedet til Fremskrittspartiet finnes områder som jeg gjerne hadde sett kunne vært annerledes. Men forslaget som ligger til behandling, viser at slik fungerer demokratiet vårt, og slik fungerer framforhandlede flertallsavtaler.

Hva bringer så 2016 oss?

Jo, et budsjett for arbeid, aktivitet og for omstilling med en sterk økning av samferdselsbudsjettet på nesten 4,5 mrd. kr. Vi får en tydelig satsing på vedlikeholdet for å stanse det rød-grønne forfallet med en veinvesteringsøkning på nesten 3 mrd. kr og med et totalbidrag til jernbanen med 9,9 mrd. kr. I tillegg går 568 mill. kr av regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting til vedlikehold og fornying av transportinfrastrukturen. Alt dette bidrar til at flere kommer i jobb i en situasjon hvor nasjonen med redusert pris på olje og økende ledighet trenger nye framtidsrettede prosjekter å jobbe med.

Jeg kan ikke tenke meg en bedre timing for denne enorme satsingen på infrastruktur enn nå.

Ta veiselskapet, der det jobbes allerede på spreng med å kartlegge og strukturere oppstarten om få dager. Syv strekninger er plukket ut innenfor det europeiske TEN-T-nettverket som hovedfartsårer i Norge for å bli ferdigstilt innen 20 år med en ramme på 130 mrd. kr. Dette gir klare føringer og forutsigbarhet.

Vi bygger bedre, vi bygger lengre, og vi bygger fortere. Vi korter ned på planprosessene, vi samler de ulike innsigelsesmyndigheter rundt samme bord, og vi tar med oss innspill som har kommet fra andre lands gode erfaringer på veibygging. Budsjettet og transportreformene legger som sagt opp til betydelig satsing på nye store prosjekt, men tar også bedre vare på dem vi allerede har bygd. Dette gir nettopp innbyggerne økt trafiksikkerhet, framkommelighet og gjør at bo- og arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen og gir vekst og ny sysselsetting.

Men det er også slik at Norge har en masse veier å ta av som dessverre har behov for oppgradering. For det er ikke slik at ved å flytte ut syv strekninger til veiselskapet, så er jobben gjort. Nei, flesteparten av veiene våre ligger i NTP, og vil bli meget godt ivaretatt av Statens veivesen. Vi overoppfyller Nasjonal transportplan med 2,7 mrd. kr. Dette er et viktig signal fordi det gir Statens veivesen et insitament om at det vil komme midler tilpasset situasjonen videre framover.

Regjeringen leverer også stort på jernbane. Her har vi igangsatt reformarbeid. Det er full framdrift på alle store prosjekt, og vi går inn i nok et år med redusert vedlikeholdsetterslep. Dette gir en kvalitetsheving av infrastrukturen med økt trafiksikkerhet og ikke minst en punktlig og forutsigbar jernbane.

Innen luftfarten skjer det også mye: Nye FOT-ruter er på plass, open-skies gjennomført, utredning av Polarsirkelen lufthavn, flytting av rullebanen i Bodø og snart ferdig ny terminal på OSL. Men ikke minst er endelig bagasje-prosjektet for reisende i transitt på Oslo lufthavn igangsatt. Jeg tror kanskje representanter for området rundt hovedstaden ikke aner hva dette har å si for reisende og for konkurransevnen til flyplassen. Distriktsrepresentantene vet nok veldig godt hva dette betyr.

For kystens del blir sektoravgiftene til Kystverket redusert med 86 mill. kr. Den innrettes slik at nærskipstrafikkens rammebetingelser styrkes. Det startes også bygging av fem farledsprosjekter og to fiskerihavnprosjekter. Målsettingen for flertallskonstellasjonen er så absolutt å få mer gods fra vei over til sjø. Ved å satse på intermodale knutepunkt vil vi lykkes langt bedre. Se på den vedtatte plasseringen for Trondheim, for Bergen og andre viktige prosjekt.

Jeg undres litt over opposisjonens motstand mot å ta nye grep for fremtiden. Vi har jo prøvd stykkevis og delt. Det er vel tverrpolitisk enighet om at det ikke funket helt. Nå fremmer altså regjeringen nytenking. Likevel stemmer opposisjonen imot. Jeg hører at representanten fra Arbeiderpartiet påpeker at de også var i gang med å tenke nytt, bygge helhetlig og lengre. Men hvorfor stemmer de da i imot?

Det viktigste nå er å se framover og sikre at samferdselsbudsjettet får nok midler framover. Det har landet fortjent.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [10:45:49]: For mange i dette landet er flytilbudet en del av deres kollektivtilbud, og det er med på å binde landet sammen. Det er derfor med stor forundring vi ser at vi har en regjering som gjør det dyreste å fly, med den nye flyseteavgiften på 1 mrd. kr. Vi ser allerede at dette får konsekvenser for flytilbudet. Det vil ramme distriktene ekstra hardt, som fra før har høye priser på flyrutene. Jeg mener også at dette vil føre til økte kostnader og true opprettholdelse av tilbudet på de minst lønnsomme flyrutene, og da ikke bare i distriktene. I går kunne vi lese at Moss lufthavn Rygge i verste fall må legges ned neste år, og at dette kan berøre så mange som 1 000 arbeidsplasser. Mener Fremskrittspartiet på Stortinget at dette er et godt forslag, og deler man bekymringen for dem som bli så sterkt berørt?

Åse Michaelsen (FrP) [10:46:42]: For det første vil jeg si til stortingsrepresentanten at jeg går ut fra at representanten fra Venstre vil redegjøre for synet på akkurat den avgiften.

Når det gjelder saken, om flyselskapene, flyplasser og alt som har med den sektoren å gjøre, tror jeg man skal se litt større på det. Det er ikke bare dette forslaget som har kommet i forbindelse med finansavklaringen, som ligger der. Vi har en oljesektor som sliter, og det har ført til at passasjertallet har sunket med 30 pst. Det er et økt behov for «security»-avtaler osv. på flyplassene, som også har gjort

at Avinor har krevd større avgiftspåslag fra flyselskapene. Vi har andre typer avgifter som gjør det delvis til en utfordring for flyselskapene. Det vi nå gjør, er å sende på høring det forslaget som er vedtatt, og gå i dialog med flyselskapene på dette området. Jeg er sikker på at vi vil finne noe som vil fungere bra.

Kjell-Idar Juvik (A) [10:47:48]: Over til et annet spørsmål, som går på trafikksikkerhet.

I nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 framgår det at 30 pst. av den planlagte reduksjonen av drepte og hardt skadde skal tas med fysiske tiltak, mens 70 pst. skal tas med trafikant- og kjøretøytiltak. Tiltak mot fart skal alene stå for ca. 25 pst. av reduksjonen. Streknings-ATK er et lokalt tiltak mot fart. Det er underlig at Fremskrittspartiet ikke vil være med på merknadene våre fra flertallet i komiteen. Er grunnen den at statsråden fortsatt forsøker å stoppe disse fotoboksene, eller er det andre grunner til at dere ikke vil være med på forslaget som går på streknings-ATK – og for den saks skyld også tempo med hensyn til alkohol?

Åse Michaelsen (FrP) [10:46:41]: For vår del mener vi at det ikke nødvendigvis er bevist at antallet ulykker går ned på grunn av streknings-ATK. Vi har jo diskutert behovet for det i tunneller. Fremskrittspartiet har sett på det, og der hvor man ikke kan bruke tradisjonell kontroll fra politiets side, er det mulig å vurdere det. Men den generelle streknings-ATK-en tilsier ikke nødvendigvis at antallet ulykker går ned. Hvis man ser på statistikk, er det viktigste vi kan gjøre når det gjelder trafikksikkerhet, å bygge bedre veier, sikrere veier, veier med midtdeler. Flesteparten av ulykkene som skjer på veien, skjer enten som møteulykker hvor en bil kommer over i den andre kjørebanelen, eller der en bil kommer ut fra et sidefelt på høyre side. Så jeg tror det viktigste vi kan gjøre er å bygge gode veier. Vi ser på statistikken at det er det som gir uttelling.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:49:43]: Stortinget vedtok enstemmig våren 2015 en tiltaksplan for å få mer gods fra vei til sjø. Dette er en viktig del av arbeidet med å få ned klimagassutslippene gjennom å gjøre mer miljøvennlige transportformer lønnsomme.

I forslaget til statsbudsjett for 2016 la regjeringen fram forslag om fjerning av losberedskapsavgiften for båter under 10 000 tonn – et tiltak som vil gjøre det rimeligere, vil vi tro, å transportere varer på sjø. Hvilke andre typer tiltak ser Fremskrittspartiet for seg vil kunne bidra til å intensivere utviklingen som går på mer gods fra vei til sjø?

Åse Michaelsen (FrP) [10:50:23]: Det som er viktig for oss, er å få de ulike transportformene til å snakke bedre sammen. Det betyr at en legger til rette for at en f.eks. har jernbanespor ned til en havn for dermed å gjøre overgangen mellom gods på sjø til bane lett – og motsatt. Det tenker vi er veldig viktig.

Jeg var i mitt innlegg innom intermodale knutepunkt. Det er et satsingsområde for regjeringen – og også fra re-

presentantens parti – hvordan vi skal få til en bedre flyt. Så må det være sånn at de som benytter seg av gods-transport, må kunne stole på at varen kommer fram til avtalt tid. Så det beste vi kan gjøre, det gjelder både bane og sjø, er å få til at gods kommer fram når det skal. Det er noen som sier at en død laks har virkelig behov for å komme fram. Derfor må vi legge best mulig til rette når det gjelder både kaianlegg og samhandling mellom de ulike transportformer.

Willfred Nordlund (Sp) [10:51:33]: Før Fremskrittspartiet kom i regjering, var partiet en sterk motstander av bompenger knyttet til veibygging. Nå har pipen fått en annen lyd, og det kommer bompengeproposisjon etter bompengeproposisjon fra Samferdselsdepartementet. Akkurat det skal jeg la hvile nå, siden jeg er tilhenger av å få bygd de aktuelle prosjektene, og bompenger er et nødvendig onde for å få det til.

Men Fremskrittspartiet er nå også med på å innføre bompenger i luftfarten, nærmere bestemt ved hjelp av en avgift på flyreiser, som skal gi over 1 mrd. avgiftskroner til statskassen.

Hva er det som har gjort at Fremskrittspartiet er blitt en så sterk tilhenger av slike avgifter på transport? Og: Sa representanten det jeg oppfattet, at man var åpen for å legge avgiften i skuffen, på lik linje som det statsministeren hevdet her for noen uker siden?

Åse Michaelsen (FrP) [10:52:22]: Det som jeg var tydelig på, var nettopp at når det gjelder enhver endring på et område, bør en lytte til næringen. Det er normalt, det gjør vi alltid. Nå skal dette forslaget ut på høring. Flyselskapene og andre aktører skal få lov til å si sitt, og så må vi se hva som kommer ut av det. Nå skal ikke jeg forskuttere hva enden på dette blir, men det blir litt for enkelt kun å si at denne avgiften som nå er foreslått pålagt flypassasjerer, er grunnen til at flyselskapene slutter å fly, at ruter blir lagt ned, og at flyplasser blir lagt ned. Den er litt tynn. Men nå er det viktig å lytte til næringen, og så er jeg helt overbevist om at etter høringen vil det komme gode forslag på bordet som det faktisk er mulig å leve med for både den ene og den andre.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:53:25]: I helgen hadde vi luftforurensningsnivåer i Oslo som var på rødt nivå. Det betyr at friske mennesker blir syke, syke mennesker blir sykere, og de sykeste dør. Det sier forskningen, som bl.a. er støttet av denne regjering.

Nå går vi inn i den tredje vinteren med den regjeringen vi har nå, og det er ennå ikke fremmet ett konkret forslag fra regjeringen om hvordan man kan sørge for at folk får ren og trygg luft.

Jeg har merket meg hva Fremskrittspartiet skriver i innstillingen, og da er spørsmålet mitt: Er det slik at Fremskrittspartiet på nasjonalt nivå er klar for å overkjøre Fremskrittspartiet på lokalt nivå, som går imot lavutslippssoner, og som går imot å ha miljødifferensierte bompengavgifter som gjør at de mest forurensende bilene holder seg unna, slik at vi kan få ren og trygg luft?

Åse Michaelsen (FrP) [10:54:27]: For oss er det viktig å opprettholde lokaldemokratiet. Så må man være klar over at en regjering består av flere partier som samarbeider, og det går jeg ut fra at representanten som står her, kjenner godt til fra sin tid med åtte år med en flertallsregjering fra Arbeiderpartiet og de rød-grønne.

Så er det jo slik at vi som representerer Stortinget, går i forhandlinger med det som regjeringen legger fram for oss her. Vi satser nå veldig tydelig på kollektivfeltet. Vi har gått inn for et budsjett der vi skal bidra 50/50 i storby med tanke på å øke kollektivandelen når dette bygges ut. Vi har også vært med og sagt at økningen skal tas på kollektivfeltet. Og så er det slik at Fremskrittspartiet har fremmet en rekke forslag, bl.a. arbeidsgiverbetalt kollektivkort, som vi hadde håpet at kanskje representanten og SV ville kunne støtte, og som TØI viser nettopp ville gitt en 20 pst. økning av folk som da ville ha benyttet seg av kollektivtilbud.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:55:47]: Trygge og effektive veier er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Kristelig Folkeparti synes derfor det er viktig og nødvendig at det nye politiske flertallet tar nye og helt nødvendige grep. Det iverksettes i disse dager store reformer innen vei og jernbane. En fornyelse av samferdselssektoren som kan gjøre reisehverdagen tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig, har vært programfestet og lenge etterlyst av Kristelig Folkeparti. Vi støtter derfor opp om de hovedgrep som tas av Solberg-regjeringen og statsråd Solvik-Olsen på samferdselsområdet.

Satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Framkommelighet er viktig både i distrikt og byområder, for næringsliv og enkeltpersoner. Til tross for at investering i infrastruktur var løftet fram som et av tre områder for bruk av avkastningen på oljeformuen da handlingsregelen ble utformet under Bondevik II-regjeringen, har samferdselssektoren lenge lidd under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår. Resultatet har blitt en for dårlig standard på vei og vedlikehold og ikke gode nok kollektivtilbud. Derfor er vi tilfreds med at vedlikeholdsetterslepet på riksveier ytterligere reduseres med 1,4 mrd. kr gjennom budsjettavtalen de fire samarbeidspartiene har inngått. Større forutsigbarhet, mer sammenhengende planlegging og utbygging må sikres gjennom alternative organiseringsformer og nye finansieringssystem. Formålet er å få til en økt investeringstakt for både vei og bane.

Driftsstabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som kan håndtere store transportstrømmer, er nødvendig for å bedre togtilbudet. Derfor har det vært behov for en jernbanereform med en ny incentivstruktur som kan skape en bedre dynamikk, et bedre tilbud for våre kunder.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å styrke toget som attraktivt transportmiddel. Da kreves et pålitelig togtilbud med tilstrekkelig kapasitet, god komfort og høy sikkerhet. En mer velfungerende jernbane vil også være et godt virkemiddel i arbeidet med å lette boligpresset i de større byene. Derfor er vi svært tilfreds med økte bevilgninger til plan-

legging og vedlikehold av jernbane, og at vedlikeholds- etterslepet ytterligere reduseres gjennom budsjettforliket. Kristelig Folkeparti er med på sammen med Venstre og de to regjeringspartiene.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å få på plass en ny og bedre TT-ordning. Vi trenger en nasjonal ordning for dem som har særlig behov for tilrettelagt transport, og som må komme i tillegg til den fylkeskommunale ordningen vi har i dag. Nå har vi hatt en prøveordning i tre fylker. Prøveordningen skulle gi oss erfaringer slik at vi kunne lage en bedre og mer brukervennlig ordning. Til vår store forskrekkelse oppdaget vi i budsjettet at regjeringen foreslo å avvike TT-ordningen. Hele satsingen var nullet ut. Det kunne ikke Kristelig Folkeparti godta. Derfor er jeg glad for at vi gjennom budsjettavtalen nå ikke bare har reddet prøveordningen, men òg har fått på plass økte bevilgninger, og ikke minst at vi nå skal utvikle en ny og forbedret nasjonal ordning. Det er viktig.

Det vil bety mye for dem som trenger en egen transporttjeneste. Dette handler om alle menneskers rett til å delta i samfunnet på lik linje med oss andre. Det dreier seg om å skape et inkluderende samfunn for alle hvor alle har den samme retten til å få oppleve å være en del av fellesskapet. Det gjør inntrykk når de som har deltatt i forsøksordningen, forteller om hvordan livet ble opplevd med ny ordning. Som én sier det: De første dagene med den nye ordningen gikk til å komme over gledessjokket. Tenk at jeg kan få være med på noe når jeg har lyst. Jeg har nå fått følelsen av å leve, ikke bare å være i live.

Vi i Kristelig Folkeparti er derfor glad for at flertallet bestående av de fire samarbeidspartiene legger til grunn at erfaringene fra forsøksordningen skal danne grunnlaget for en nasjonal ordning. Det forutsettes at kriterier og innretting for den nye ordningen utarbeides i dialog med brukerorganisasjoner og berørte parter. Det er viktig at ordningen for brukergruppene i de tre forsøksfylkene blir videreført fram til den nye ordningen er på plass i 2016. Bevilgningen for neste år gir i tillegg til at dagens brukere i prøvefylkene får fortsette med sitt tilbud, muligheten for nye brukere å bli inkludert i ordningen.

Det er viktig at vi nå bruker 2016 til å legge grunnlaget for en nasjonal ordning som kan åpne for at alle med store transportbehov basert på de samme kriterier kan inkluderes i dette tilbudet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Karianne O. Tung (A) [11:01:00]: I helgen konkluderte verdens ledere med en ambisiøs plan for å få ned klimagassutslippene. Som representanten Sivertsen var inne på i sitt hovedinnlegg, har Kristelig Folkeparti så langt i denne stortingsperioden en tradisjon for å dra regjeringspartienes klima- og kollektivsatsing i en riktigere retning. Grøvans partileder, Knut Arild Hareide, har allerede vært ute i Klassekampen og krevd at regjeringen skal legge fram en plan for kutt av utslipp nå. Da er mitt spørsmål: Hvor på transportfeltet vil Kristelig Folkeparti at vi skal kutte mest utslipp i nær framtid, sånn at vi kan nå ambisjonen verdens ledere nå har satt seg gjennom Paris-avtalen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:01:46]: Det er et veldig viktig spørsmål. Transportsektoren står i dag for ca. 35 pst. av utslippene. Hvis vi skal nå disse målene, er det helt nødvendig at vi setter inn målrettede tiltak. Et av områdene tiltakene bør settes inn på, er å kunne gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt i de større byene og å kunne ha lavutslippssoner. Vi tror også det er viktig å se på avgiftspolitikken for diesel og bensin og lage en bedre infrastruktur som gjør at det er lettere å bruke elbil, hydrogenbil osv., sånn at det alltid er lønnsomt å forurense minst mulig. Dette er noen av områdene vi vil prioritere.

Karianne O. Tung (A) [11:02:50]: Jeg takker representanten Grøvan for svaret. Jeg har et egentlig ganske kort oppfølgingsspørsmål: Mener representanten Grøvan at Kristelig Folkeparti får mest gjennomslag for sin klima- og kollektivpolitikk gjennom et fortsatt samarbeid med Høyre og klimaskeptikerne i Fremskrittspartiet, eller får man mer gjennomslag i et samarbeid med Arbeiderpartiet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:03:11]: For Kristelig Folkeparti er resultatene det som teller. Vi er opptatt av å få resultater på dette området, for vi tror at transportpolitikken er en viktig nøkkel for at vi som nasjon skal nå målene.

Vi er veldig glad for gjennomslagene vi har fått, ikke minst sammen med Venstre, i samarbeid med regjeringspartiene på viktige områder. Vi tror vi kan gå noen skritt videre med å bli enda mer konkrete både på avgiftspolitikken og på dette med differensierte soner – lavutslippssoner – og vi har tro på at vi skal kunne ha gjennomslag i det samarbeidet vi har.

Så vil jeg gjerne tilføye at vi også er åpne for gode forslag fra Arbeiderpartiet og de rød-grønne, som vi absolutt vil være positive til å vurdere hvis vi ser at vi i et bredt forlik på Stortinget kan nå resultatene vi alle sammen er opptatt av på dette området.

Tor André Johnsen (FrP) [11:04:26]: Fremskrittspartiet er opptatt av at de som eier noe, må ta ansvaret for det de eier. Følgelig er det logisk at staten tar ansvaret for sine veier, og også det økonomiske ansvaret. Men vi har fortsatt bompenger, dessverre. Det er en uting, og det skulle vi helst ikke hatt. Men når flertallet på Stortinget ønsker at vi skal ha bompenger, er det viktig at bomsatsene blir så lave som mulig, og at mest mulig av bompengandelen går til å nedbetale veien og ikke alle andre mulige tiltak. Er Kristelig Folkeparti også opptatt av at andelen bompenger som bilistene betaler, blir lavest mulig, og at bompengene går til å nedbetale veien, og ikke alt mulig annet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:05:09]: Bompenger er, som representanten Johnsen slår fast, en nødvendig del-finansiering av større veiprojekt, og det har både Kristelig Folkeparti og det politiske flertall i Stortinget sagt. Samtidig er vi også opptatt av i vårt parti at bompenger skal oppleves både relevant og rettferdig.

Vi tror at noen av de grepene som nå er tatt i veireformen, bl.a. færre selskap og større regionale selskap, vil føre til en mer effektiv innkreving og lavere administra-

sjonskostnader, og at vi på den måten får bompengene mer direkte over i veiprojektene.

Vi er absolutt opptatt av å bruke de mulighetene vi har til å redusere bompengandelen, men samtidig ønsker vi at dette fortsatt skal være en del av finansieringen, og det tror vi også må være for framtiden.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:06:26]: Jeg har heller ikke tenkt å gå aggressivt løs på Kristelig Folkeparti for den innsatsen som er gjort for å trekke budsjettet i mer miljøvennlig retning. Utgangspunktet er etter min oppfatning temmelig dårlig.

Men la meg begynne med å stille et spørsmål på et område der Kristelig Folkeparti umulig kan være fornøyd. Det gjelder luftforholdene for barn, hjertesyrke, astmatikere – folk som har astma, og de som har kols. Nå går vi inn i den tredje vinteren der representantens foretrukne regjering styrer, og det er ikke lagt fram ett konkret tiltak som sørger for at man har bedre byluft for folk. Da ønsker jeg egentlig bare å stille et enkelt spørsmål til representanten: Hvor raskt mener representanten det er nødvendig at regjeringen kommer med konkrete forslag på bordet som Stortinget kan banke igjennom?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:07:30]: Jeg mener at Holmås peker på en veldig sentral og viktig problemstilling, som må finne sin løsning gjennom konkrete tiltak. Det er klart at de luftforholdene som beskrives i flere av de større byene – Oslo er nevnt, Bergen er en annen by som har veldig store, konkrete utfordringer på dette området – krever spesielle tiltak. Kristelig Folkeparti har vært med på i energi- og miljøkomiteen å foreslå tiltak som gjør at kommuner og fylkeskommuner som er berørt, skal kunne iverksette egne tiltak når det gjelder både lavutslippssoner og andre begrensninger som skal gjøre luftkvaliteten bedre. Vi mener at det bør handles raskt, og vi håper at vi i løpet av neste år allerede skal kunne se de første tiltakene som fra neste år og i årene framover skal kunne gi konkrete resultater.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:08:33]: Tusen takk for det svaret. La oss si det sånn: Jeg er glad for og ikke overrasket over at representanten deler bekymringen for alle de folkene som nå lider, som jeg nevnte i en tidligere replikk. Denne helgen og denne tiden har det vært virkelig helseskadelige luftverdier – på rødt nivå – i Oslo. Problemet er at vi år etter år ser at det skjer lite. Og det er helt riktig som representanten sier, at alle forslagene som kan sørge for en forbedring, er fremmet av opposisjonspartier, enten det er Kristelig Folkeparti, SV eller Venstre. Likevel ser vi at regjeringen trener og ikke kommer ut med tiltak i tide til at kommunene kan få muligheten til å ta grep. Jeg vil bare stille et oppfølgingsspørsmål: Mener representanten det er avgjørende at regjeringen legger fram disse grepene i løpet av vårsesjonen, sånn at vi kan ha dem på plass til neste vinter?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:09:35]: Vi mener at det haster både med å få grepene fram og mulighetsrom-

met og tiltak på plass som kan gi konkrete resultater. Vi har gått inn for dette, fordi dette er et alvorlig problem. Vi tror at det fins tiltak som kan løse dette og bedre luftkvaliteten vesentlig. Derfor mener vi at vi har ingen tid å miste. Vi bør komme i gang og sette dette i verk og gi kommunene og fylkeskommunene det verktøyet som de trenger for å kunne skape den forbedringen i kvaliteten som er helt nødvendig for innbyggerne i disse byene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Willfred Nordlund (Sp) [11:10:30]: Senterpartiets samferdselspolitikk bygger på en mer helhetlig forståelse av landets samferdselsutfordringer enn det vi ser fra flertallspartiene. Det var et stort løft i norsk samferdselspolitikk da den rød-grønne regjeringen og Senterpartiets samferdselsminister Marit Arnstad la fram den nasjonale transportplanen som nå gjelder. Et parti trodde den gangen at de kunne bygge samferdselssektoren uten å ta hensyn til økonomien og statens finanser, men det partiet har de siste årene funnet tilbake til folden, for å si det forsiktig.

Vi er på mange måter glad for dette, men jeg vil allikevel holde fast på et sentralt poeng: Vi opplever fortsatt at en altfor stor del av midlene som kunne ha blitt brukt på samferdsel til det felles beste, sløses bort på skattelettelser til de rikeste uten at noen på en betryggende måte kan dokumentere at dette fører til investeringer og arbeidsplasser. I den tiden vi nå opplever, mener Senterpartiet at skattelettelser til de rikeste kommer langt ned på prioriteringslisten.

Samferdselsfeltet er ett av feltene som dermed får mer penger med Senterpartiets opplegg. Gode samferdselsløsninger betyr nemlig mye for folks hverdag. Det er derfor det må satses kraftig på rassikring, fjerning av flaskehals på veinettet, krysningsspor på jernbanen, havner og farleder og utbygging av bredbåndsdekningen og mobilnettet langs transportårene.

Altfor ofte opplever vi at de hensynene som gagnar det produserende næringslivet utenfor de største byene, kommer langt bak i køen av tiltak som skal prioriteres. Ta rassikring som eksempel: I deler av landet er faren for ras en uhyggelig realitet i folks hverdag, enten daglig eller nesten daglig. Rassikring bidrar til framkommelighet og trygghet, både for næringslivets transport og ikke minst for skoleunger og daglig reisende.

Derfor foreslår Senterpartiet å øke bevilgningene til rassikring på riksveier og fylkesveier med til sammen 400 mill. kr, en styrking på over 30 pst. Dette kan stå som et godt eksempel på at Senterpartiet ser hele Norge og tar hele Norges behov på alvor. Et slikt helhetlig blikk for hele landets utfordringer er nødvendig. Vi trenger en sterk infrastruktur- og transportpolitikk. Det er nødvendig for visjonen om å ta hele Norge i bruk. Vi møter atskillig motstand fra regjeringspartiene og deres medsamsvorne når vi presenterer en politikk som tar hele landet på alvor. Vi må unngå at det utvikler seg et classeskille på veiene, hvor fylkesveiene forfaller mens riksveiene settes i stand. Det viktigste for trafikantene er et sammenhengende og godt veinett, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som eier veien de kjører på.

Derfor er jeg glad for å kunne si at Senterpartiet har fremmet et helhetlig forslag om en romslig kommune- og fylkesøkonomi i 2016. Vi har fremmet forslag om en kraftig økning av overføringene til fylkeskommunene – øremerket til vedlikehold av fylkesveier. Vi har fremmet forslag om en styrket kompensasjonsordning for fylker som har krevende båt- og fergedrift, og vi har fremmet forslag om å justere de såkalte fylkesnøkene. Senterpartiet mener at det er viktig å fjerne flaskehalsen på både riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Vi foreslår derfor en satsing på 390 mill. kr til dette.

Den massive og økende godstrafikken på veinettet innebærer en betydelig utfordring både som sikkerhetsproblem, slitasjeproblem på veiene og ikke minst klimaproblem. Derfor bør det satses kraftig på å vri godstrafikken over fra vei til jernbane og sjø. Hvis man stimulerte til dette, ville antallet ulykker gå ned, og Norge ville være bedre i stand til å nå sine mål for utslippsreduksjoner fra bl.a. godstransportsektoren.

Pendlerne fikk en av de stiveste kalddusjene da regjeringen la fram sitt forslag til statsbudsjett. 2016-budsjettet forverrer pendlernes kår for tredje år på rad. I Norge er det lang tradisjon for en politisk tenkning som kompenserer for avstandsulemper. På denne måten har vi greid å skape et Norge som har litt likere muligheter i hele landet. Når regjeringen nå velger å ramme dagpendlerne rett i lommeboka for å definere kampen mot avstandsulempene ut av det politiske regnestykket, vil Senterpartiet advare mot dette. Det er en klar hindring i arbeidet med å få våre arbeidsmarkedsregioner til å fungere. I motsetning til regjeringen vil Senterpartiet styrke kompensasjonen til pendlerne, nettopp slik at vi kan styrke og øke bo-, service- og arbeidsregionene.

Ibsen fortalte oss: «Atter og fram, det er like langt. Ut og inn, det er like trangt.» Regjeringen og samarbeidspartiene har åpenbart latt seg inspirere av dette når det gjelder tilskuddet til bredbånd i utkantene. I to år har regjeringen kuttet, og i to år har Venstre og Kristelig Folkeparti forhandlet bevilgningene tilbake til det nivået de la seg på. Dette er ikke offensiv bredbåndssatsing. Tvert imot er det en runddans som har et lett komisk skjær.

Senterpartiets budsjett ville styrket konkurransekraften til næringslivet i hele landet, gitt en sterkere nasjonal klimainnsats og styrket regional og lokal utvikling. Jeg tar med dette opp Senterpartiets forslag.

Presidenten: Representanten Willfred Nordlund har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [11:15:52]: Det var egentlig mye å ta fatt i i det innlegget, men jeg skal nøye meg med å snakke om én ting som ble trukket fram. Senterpartiet har hatt et spesielt ansvar for Samferdselsdepartementet ganske mange ganger. Hver gang det har vært en rød-grønn regjering, har samferdselsministeren kommet fra Senterpartiet.

Representanten Nordlund sa i sitt innlegg at vi bruker pengene på alt annet enn samferdsel og gir til de rike.

I 1980 utgjorde samferdselsbudsjettet 8 pst. av statsbudsjettet. Under den rød-grønne regjeringen var det nede i 3,5 pst. Er det å prioritere samferdsel framfor alle andre ting?

Willfred Nordlund (Sp) [11:16:38]: Jeg registrerer at representanten mener man hadde for lavt ambisjonsnivå under forrige regjeringsperiode. Jeg tror jeg må få lov til å minne representanten på at dagens regjering styrer på den nasjonale transportplanen til Senterpartiet og den rød-grønne regjeringen. Dersom representanten mener at vi skal ha ytterligere satsing, er han hjertelig velkommen til å stemme for Senterpartiets forslag.

Tor André Johnsen (FrP) [11:17:12]: Da Senterpartiet styrte landet og til og med hadde samferdselsministeren, var det dessverre vanlig å bygge ut hovedveinettet stykkevis og delt, og ikke sammenhengende og helt. Retorisk sett snakket den rød-grønne regjeringen veldig mye om å bygge sammenhengende og helt, men ordene ble aldri gjort om til handling. I 2006 ble det bygget ca. 10,7 km motorvei i Norge, og i 2013 ble det fortsatt bare bygget 10,6 km motorvei. Men etter at Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen gjorde om tom retorikk til handling og etablerte veiselskapet – nettopp for å bygge mer rasjonelt, sammenhengende og helt – våknet endelig Senterpartiet og faktisk også Arbeiderpartiet. Nå ønsker Senterpartiet å åpne for at Statens vegvesen kan få lov til å jobbe på en tilsvarende måte som veiselskapet, med porteføljer og utbygging over flere år.

Jeg lurer på hvorfor Fremskrittspartiet måtte inn i regjering og opprette veiselskapet, og Senterpartiet måtte ut av regjering før Senterpartiet virkelig forsto at for å bygge sammenhengende og helt er det klokt å se prosjekter under ett og over flere år?

Willfred Nordlund (Sp) [11:18:19]: Jeg må få takke for spørsmålet. Hvis jeg hørte representanten rett, refererte han til en sammenhengende motorveiutbygging mellom 2012 og 2014. Sist jeg sjekket, satt representantens parti i regjering i 2014.

Senterpartiet har alltid snakket varmt om å styrke muligheten for å bygge mer helhetlig. Det er nettopp det som var omtalt i den nasjonale transportplanen som den forrige regjeringen la fram, og som jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiet i regjering nå også har valgt å følge opp – slik som vi også hadde gjort om vi hadde fortsatt i regjering.

Prosjektstyring og porteføljestyring gir mulighetene til å ha en mer helhetlig utbygging – en utbygging som er bedre samfunnsøkonomisk sett, og som lar oss se større og lengre strekninger under ett. Det er positivt at man nå legger opp til det videre framover.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:19:18]: Stortinget vedtok våren 2015 en enstemmig tiltaksplan om å få overført mer gods fra vei til sjø, for å få ned klimautslippene og gjøre mer miljøvennlige transportformer lønnsomme. For å kunne få til dette kreves det en hel rekke tiltak. Blant forslagene som skal behandles i dag, har Senterpartiet frem-

met forslag om en handlingsplan for bedre intermodalitet, «for å lette godstransportens overgang mellom veg/bane og havn».

Hvilke typer tiltak ser Senterpartiet for seg som noen av de mest sentrale for å få til denne typen intermodalitet?

Willfred Nordlund (Sp) [11:20:00]: Det er ganske mange tiltak som må til for å øke intermodaliteten, bl.a. må regulariteten på godstogene gå opp, slik at man kan ha omlasting i havnene og de intermodale knutepunktene som er hensiktsmessige og konkurransedyktige mot veitransporten.

I tillegg har vi fremmet en egen incentivordning for godstransport til sjøs, og det er en ordning som vi tror kan forsvare seg ut denne NTP-perioden.

Det er slik at intermodale knutepunkt og dette med å få mer gods over på bane og sjø er viktig nettopp for å møte de klimautfordringene som vi har, og ikke minst for å styrke næringslivets konkurranseevne.

Næringslivet har jo i mange tilfeller etterlyst slike satsinger. Jeg håper at regjeringen også har merket seg det, og at man følger det opp i det videre arbeidet med å se på flere stamnetthavner og utbyggingen av disse.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:21:12]: Regjeringen legger opp til en hurtigbehandling og en hurtigutbygging av E18 mellom Sandvika og Oslo-grensen ved å legge til grunn at de skal framskynde og tillate grunnverv med bakgrunn i kommunedelplanen istedenfor å vente på reguleringsplanen, som er normalt. Men det som forundrer meg mest, er at Senterpartiet er med på å si at det er viktig å holde framdriften i prosjektet og viser til at de vil bruke mer penger på tomtekjøp i Bærum.

Spørsmålet mitt er veldig enkelt. Den motorveien som ligger der ute, er en motorvei som Oslo kommunestyre er imot. Flertallet i Oslo er imot den veien. Den kommer til å koste 40 mrd. kr og kommer til å øke veitrafikken i området og inn til Oslo, i strid med det som er klimamålsettingene. Er det virkelig slik at Senterpartiet vil prioritere så mange milliarder kroner til veiprojekter i sentrale strøk – som sentrale strøk er imot?

Willfred Nordlund (Sp) [11:22:18]: Jeg må først få lov til å takke for spørsmålet, for det gir meg muligheten til også å si noe om at Senterpartiet ser byenes behov. Jeg vil gå tilbake til mitt innlegg der jeg refererer til næringslivets behov. Vi må ha evne i denne sal til faktisk å se behovene i både by og land. Mulighetene for å framskynde prosjekter har alltid vært noe enhver regjering har benyttet seg av dersom det er hensiktsmessig. Men dersom det skulle være slik at man ikke har lokal enighet om det, har man full mulighet til å flytte disse pengene til andre prosjekter som også har behov for dem.

Jeg tror vi skal si det som sant er: Vi har et stort etterslep på mange veistreknninger i dette landet, og andre veistreknninger kunne hatt bruk for disse pengene dersom det er slik at de lokale innbyggerne i regionen ikke ønsker denne strekningen bygget ut.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Abid Q. Raja (V) [11:23:31]: La meg innledningsvis takke samarbeidspartiene for at vi har kommet fram til et godt budsjett, som vi vedtar i dag.

Klimatoppmøtet i Paris konkluderte med at verden må omstille seg i en mer miljøvennlig retning. Det ble en svært ambisiøs avtale. Venstre har, som kjent, hatt miljøsakene på dagsordenen lenge, og vi har prioritert nettopp miljøvennlige løsninger i forhandlingene med Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. For dette er det det handler om. Vi blir stadig flere mennesker, og det fører til økt transportbehov. Samtidig må vi klare å redusere de samlede utslippene fra transportsektoren.

Jernbaneverket har anslått at veksten i persontransport med jernbane fram mot 2050 i byområdene Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger vil være om lag 170 pst. Vi må derfor bygge smart rundt kollektivknutepunktene og samtidig utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Jeg mener vi gjør mye riktig i Norge for å møte denne utfordringen. Senest i forrige uke, og nå kommer det litt skryt til statsråden, ble det klart at statsråden ønsker å bygge ny vei og jernbane mellom Voss og Arna. Det såkalte K5-alternativet vil gi en reisetid på om lag 40 minutter mellom Voss og Bergen og gjøre Voss til en forstad til Bergen. Det er positivt at statsråden har skåret igjennom i denne saken og gitt et tydelig signal. Det handler om å sikre både en trygg vei og et moderne togtilbud.

Samtidig er planleggingen av Ringeriksbanen godt i gang, og reisetiden mellom Oslo og Bergen kan komme ned mot fire timer.

På Østlandet er man godt i gang med å planlegge et intercitynettverk som vil utvide bo- og arbeidsmarkedene dramatisk. Det er nettopp slike prosjekter vi må prioritere framover om vi skal klare å nå de målene som Paris skisserer. Samtidig kan vi redusere presset på boligmarkedet i og rundt Oslo. Venstre er glad for at dette budsjettet bevilger 835 mill. kr til planlegging av de fire intercitystrekningene på Østlandet i 2016.

Venstre er svært fornøyd med å ha fått gjennomslag for å øke bevilgningene til jernbanen med 425 mill. kr utover regjeringens forslag. Det bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet med om lag 0,5 mrd. kr og kan forsere en del investeringstiltak, som flertallet viser til i merknadene.

Kollektivtrafikken i og rundt de store byene må styrkes betydelig i årene framover. Jeg er glad for at bymiljøavtalene som nå er i ferd med å framforhandles, vil styrke tilbudet, og at 50 pst. skal dekkes av staten. I budsjettforliket fikk vi styrket belønningsordningen med 275 mill. kr, noe som gjør at vi kan komme i gang raskere med viktige prosjekter som ny T-bane til Ahus og ny T-banetunnel i Oslo. Budsjettet sørger også for viktig framdrift for Forneubanen.

At Venstre også sørger for flertall for en reduksjon på månedskort hos NSB med 20 pst., med noen begrensninger, vil føre til at flere velger kollektivløsning framfor bil.

Selv om Venstre prioriterer jernbane, kollektivtrafikk

og sykkel høyest, betyr ikke det at Venstre ikke også satser på vei. Jeg hadde selv gleden av å se vårt vakre langstrakte land på min sykkelstur fra Lindesnes til Nordkapp i sommer, og der fikk jeg også se behovet for å utbedre veinettet. Dette budsjettet øker også rammen for vei neste år, og selv om flertallet reduserer litt på veibevilgningene, reduseres vedlikeholdsetterslepet med hele 1,6 mrd. kr neste år.

Ulykkestillene på veiene i 2014 og så langt i 2015 viser en markert nedgang. Vi er helt tilbake til 1947 for å finne tilsvarende lave tall. Jeg vil i den sammenheng vise til representantforslaget Dokument 8:18 S for 2015–2016, framsatt av bl.a. meg selv for å bedre trafikksikkerheten for syklende. Stortinget vedtok Nasjonal sykkelstrategi som en del av Nasjonal transportplan for 2014–2023. Sykkelstrategien har en målsetting om å øke sykkelandelen til 8 pst. nasjonalt og mellom 10 og 20 pst i byene. Det innebærer en dobling i forhold til i dag.

Med flere syklende trafikanter er det riktig samtidig å iverksette trafikksikkerhetstiltak. Bedre sykkelveier er første prioritet, men selv om vi skal bygge ut mange sykkelveier i denne tiårsperioden, klarer vi ikke å dekke behovet. Derfor må vi også satse på tiltak som reduserer ulykkene hvor sykkel er involvert.

I budsjettet fikk Venstre gjennomslag for 100 mill. kr mer til utbygging av sykkelveier. Venstre mener disse midlene bør settes inn der sykkelandelen er størst, slik at det bidrar til en tryggere hverdag for syklende.

Samferdselsprosjekter krever store arealer. Jeg vil derfor i denne sammenheng også peke på at Stortinget nettopp har vedtatt å styrke jordvernet. Fram mot 2020 skal omdisponeringen reduseres til 4 000 dekar per år. Det er et ambisiøst mål og vil kreve at alle etater tenker smart når nye traseer skal velges.

Dette er det tredje budsjettet i denne perioden hvor Venstre sørger for et flertall i denne sal. Venstre har i hvert budsjett sørget for en grønnere profil. Vi har fått gjennomslag for 1,5 mrd. kr mer til jernbane og 1 mrd. kr mer til kollektivsatsing og sykkel. Innenfor transportfeltet kan vi oppnå store miljøgevinsten ved å prioritere riktig.

Presidenten: Da var vi i mål! Kanskje representanten Raja vil ta opp forslag?

Abid Q. Raja (V) [11:28:36]: Jeg tar opp vårt forslag.

Presidenten: Da har representanten Abid Q. Raja tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Abid Q. Raja (V) [11:28:47]: Leseferdighetene var det ikke noe galt med på skolen!

Presidenten: Det er veldig bra. Til forskjell fra svært mange andre, har representanten Raja en veldig god diksjon, og det er ikke dumt å ha i denne salen, faktisk.

Abid Q. Raja (V) [11:29:02]: Takk, president! Det varmer i juletiden å høre dette.

Sverre Myrli (A) [11:29:06]: Det kunne virke som om han trengte mer taletid, så nå får han i hvert fall ett minutt til, når han skal svare på replikken min.

Jeg fortsetter der Raja sluttet. Dette er det tredje budsjettet – budsjettet for 2016 – som Venstre er med å sikre flertall for. Spørsmålet mitt er rett og slett: Er det nå Venstre-politikk som føres på samferdselssektoren? Er Venstre nå fornøyd med samferdselspolitikken i Norge etter tre år som budsjettpartner?

Abid Q. Raja (V) [11:29:38]: Hvis man skal svare helt ærlig på det, så er det ikke slik at Venstre er fornøyd og i mål. Hvis vi skulle vært fornøyd, ville jo vårt alternative budsjett ha blitt vedtatt. Vårt alternative budsjett har en mye sterkere miljøprofil, men med våre 5,2 pst. forstår vi godt at vi ikke kan få flertall for våre alternative budsjett. Men særlig hvis man ser årets budsjett i sammenheng med de to foregående, vil man se at vedlikeholdsetterslepet går ned på jernbane, at vi styrker sykkelsettsingen, og vi reduserer også vedlikeholdsetterslepet på vei. En del av disse tiltakene er Venstre godt fornøyd med. Men jeg tror at hvis vi hadde kunnet bestemme alene, hadde vi dratt landet raskere i en mye grønnere retning.

Sverre Myrli (A) [11:30:22]: Venstre skal ha ros for at de drar regjeringen i riktig retning. Nå har det dessverre blitt nærmest en sport for den sittende regjering at de kutter i bistandsbudsjett, de kutter i jernbanebudsjett, og så får Venstre og Kristelig Folkeparti lov til å plusse på de områdene som betyr noe. Det er bra, for da blir budsjettet bedre. Men det er klart, det burde kommet på toppen av det som allerede lå der, og ikke at man bare skal reversere kutt fra regjeringen.

Venstre er ganske så offensive i sine generelle merknader om jernbanen. Det skal Venstre ha. Men når vi kommer over på jernbanebudsjettet konkret, synes jeg det blir ganske så vagt. Arbeiderpartiet har prøvd å løfte flere bane-strekninger i merknadene når vi kommer til kapitlet om Jernbaneverket: Intercity-strekningene på Østlandet, Oslo-området, sammenkoblingen av Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Dovrebanen. Her er ikke Venstre med. Hvorfor er ikke Venstre med og ser litt framover i jernbanesatsingen?

Abid Q. Raja (V) [11:31:32]: Det var et langt resonnement. Jeg har ikke noen grunn til å skyte på regjeringen, slik representanten har. Jeg synes vi har fått til et ganske godt budsjett sammen med regjeringen. I en samarbeidskonstellasjon må man gi og ta, og jeg tror nok også at Arbeiderpartiet er kjent med hvordan det var i forrige periode. Miljøpartiene heiet mye på SV da de var i den posisjonen sammen med Arbeiderpartiet. Men jeg konstaterer at vi – heldigvis for miljøet – får gjennom mer miljøpolitikk med Fremskrittspartiet i regjering enn det SV klarte med arbeiderpartiregjering. Det drar landet i en riktigere retning. Jeg tror nok at hvis både SV og Venstre kunne bestemme mer, hadde vi nok fått «speedet» opp dette i ytterligere grad. Når det gjelder en del av de oppramsingene som representanten Myrli gjør, står en del av

dem faktisk i flertallsmerknadene mellom samarbeidspartiene og Venstre og Kristelig Folkeparti. Men det er ikke noen grunn til å ramse opp alle gode prosjekter, det viktige er at man har en målrettet innsats for å øke jernbansatsingen, og det viser dette budsjettet tydelig at vi faktisk gjør.

M a r i t N y b a k k overtok her presidentplassen.

Willfred Nordlund (Sp) [11:32:50]: Representanten Raja snakket veldig varmt om sin såkalte sykkelturné. Jeg har hatt gleden av å følge denne med gjentatte søk i media der representanten snakker veldig varmt om behovet for å styrke veinettet uavhengig av veier, og ikke minst om å satse på sykkel- og gangveier også utenfor de mest tettbygde strøkene.

Da ønsker jeg å spørre representanten: Medfører det nå, siden man nå er kommet i denne salen, at man ikke ønsker å ha en helhetlig satsing uavhengig av veier? Er det derfor man har vært med på et budsjett som skjærer ned både på tunnelfornying, fylkeskommunenes mulighet til å investere i sykkelveier, og ikke minst på mulighetene som de ulike veiene har for å sikre våre myke trafikanter?

Abid Q. Raja (V) [11:33:47]: Representanten Raja var veldig fornøyd med sykkelturnéen og lærte mye på den.

Det er som å lese statistikk hvis man ser på dette budsjettet og skal begynne å sammenlikne de alternative budsjettene seg imellom og så videre, og se hvor man har redusert, og hvor man har økt. Vi har vårt alternative budsjett. Jeg vil kalle forslaget regjeringen kom med, for et alternativt budsjett. Hvis man ser på budsjettet som faktisk har blitt vedtatt, øker det i forhold til i fjor, både riksveiinvesteringene på veiene og tunnelsikringen. Det øker også distriktsprofilen, og det øker jernbansatsingen. Totalt sett er dette økninger på post etter post, så jeg kjenner meg ikke igjen i den virkelighetsbeskrivelsen representanten forsøker å lage. Det er klart det er omrokninger i forhold til det alternative budsjettet regjeringen fremmet. Når regjeringen da går i et samarbeidsforhold med Kristelig Folkeparti og Venstre, må man gi og ta, men samlet sett har det faktisk blitt mer til riksveiinvesteringer og mer til tunnelsikring enn det var i fjorårets budsjett.

Willfred Nordlund (Sp) [11:34:50]: Det er riktig som representanten sier, at det er blitt mer til riksvei. Det henger sammen med at man i stort har lagt seg på linje med den nasjonale transportplanen. Da er det interessant å merke seg at representanten er fornøyd med å klare å følge opp den forrige regjeringens transportplan, og ikke synes det er nødvendig med ytterligere tiltak nettopp på grunn av utfordringene vi ser her i dag.

Da har jeg lyst til å spørre representanten videre om det. Det har seg sånn at vi har flere KVVU-er som går i dag, bl.a. om tunnelutbedring, som sluttføres i disse dager. Da må jeg spørre representanten: Medfører det ikke riktighet at representanten har vært med på et flertall som har kuttet bl.a. 100 mill. kr til tunnelfornying?

Abid Q. Raja (V) [11:35:36]: Når det gjelder Nasjonal transportplan, som representanten først tar opp, kan man på mange punkter si den forrige regjeringens nasjonale transportplan, hvis man skulle karakterisere den som det, egentlig ikke var ambisiøs nok på en rekke punkter. Det er derfor det, når vi ser tilbake på samarbeidsavtalen mellom regjeringspartiene og samarbeidspartiene, står nettopp at man skal overoppfylle Nasjonal transportplan på en rekke punkter. Langt på vei er vi i gang med nettopp det. Vedlikeholdsetterslepet på jernbane har blitt redusert i fjor og kommer også til å bli redusert med budsjettet som kommer nå, og vi vet at under den rød-grønne regjeringen økte vedlikeholdsetterslepet på jernbane med 1 mrd. kr i året.

Når det gjelder tunnelutbedringer, viser jeg til forrige svar der jeg sa at i forhold til fjorårets budsjett og Nasjonal transportplan er vi faktisk godt i gang. Vi minsker faktisk etterslepet i det, og vi øker både riksveiinvesteringene og ikke minst tunnelsikringstiltak i forhold til fjorårets budsjett. Hvis man skal sammenlikne det med de alternative budsjettene til de andre partiene, vil det alltid slå negativt ut for et eller annet parti. Men det man må se på, er summen i forhold til fjorårets budsjett. Og der øker vi.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:36:51]: Jeg roser gjerne det Venstre får til med denne ikke spesielt miljøvennlige regjeringen, men jeg må bare arrestere Raja når han kommer med påstanden om at miljøpolitikken til denne regjeringen er mye, mye bedre enn den forrige. Jeg kan bare ramse opp: Førdefjorden, Repparfjorden, skuterkjøring i natur, klimautslipp som står bom stille, der man i regjeringens egne fagetaters rapporter ikke engang ligger an til å nå klimaforliket i 2030.

Men la meg da stille representanten et spørsmål om noe jeg synes er viktig, nemlig: Hvor lenge kan representanten og Venstre holde hånden sin over en regjering som ikke legger fram en oppfølging av de stortingsvedtakene som vi begge har vært med på, for å sikre ren og trygg luft til innbyggerne i Oslo og de andre storbyene? Vi ser at det treneres og treneres, og imens blir luften dårlig.

Abid Q. Raja (V) [11:37:55]: Vi har mekanismer i Stortinget dersom regjeringen eller statsrådene ikke følger opp Stortingets vedtak. Da har man mekanismer i Stortinget for eventuelt å kalle statsrådene inn til høringer, eventuelt andre typer tiltak her i salen. Og hvis det viser seg at regjeringen ikke lojalt følger opp de vedtak som Stortinget fatter, vil det selvfølgelig få konsekvenser. Det er ikke slik at vi har vernet noen som helst på noen punkt. Så de forslagene som Venstre har vært med på å fremme, som også representanten Eidsvoll Holmås har vært med på å fremme, regner vi med at regjeringen lojalt vil følge opp, og jeg har grunn til å tro at de faktisk lojalt blir fulgt opp.

Et av forslagene – som handler om noe annet – felles billetteringssystem, som er et krevende forslag som jeg har vært med på å fremme, vet jeg regjeringen jobber iherdig med, og representanten Eidsvoll Holmås og jeg har sammen vært med på å fremme bilbegrensende tiltak for å bedre luftforurensingen i byene, og jeg regner med at det vil også regjeringen følge opp. Jeg viser også til en merk-

nad der Venstre og Kristelig Folkeparti har dannet flertall sammen med Arbeiderpartiet og Senterpartiet, som nettopp roser Bergen for de tiltakene som man er i ferd med å sette i gang for å redusere bilbruken der.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:39:22]: Jeg kommer rett fra Paris der miljøministre fra hele verden ble enige om en klimaavtale som sier klart ifra at vi er langt fra å kutte nok i klimautslipp skal vi hindre en global oppvarming på 2 grader. Vi er enda lenger unna om vi skal nå målet om 1,5 grader, som ble slått fast som ambisjon. Beskjeden fra Paris til alle verdens land er som følger: Gå hjem og skru opp ambisjonene! Jo mer som kan kuttes før 2020, desto bedre.

Samferdselsministeren gjør, sammen med resten av regjeringen, så godt han kan for å fornekte at klimaendringene og klimaavtalen skal ha noe å si for norsk politikk, inklusiv samferdselspolitikken – de viser heller til EU. Det har spredt seg en utstrakt misforståelse om at EU – og dermed Norge – har ambisiøse klimamål. Det har vi ikke. De fire største utslipperne i verden, Kina, USA, EU og India, ligger an til å bruke hele utslippsrommet for CO₂ basert på hva som er innmeldt fra landene. Og da er det ingen-ting igjen til resten av verden om vi skal nå togradersmålet. EU er blant dem som ligger langt unna en rimelig andel kutt.

Hovedspørsmålet i transportplanleggingen er om vi skal bygge Atlanta eller Barcelona. Det er to like store byer. Atlanta er spredt utover, Barcelona er tett, Atlanta er bilbasert, Barcelona er kollektivbasert. Atlanta har høy energibruk og høye klimagassutslipp, Barcelona har lave. Ingen byer i Norge er på Barcelona-størrelse. Men prinsippene for samfunnsplanlegging er de samme. Ved presentasjonen The New Climate Economy, der både forrige og nåværende statsminister var til stede og priste Barcelona og mente det var avgjørende at vi reduserer transport- og energibehovet, ønsket de å bygge samfunn som Barcelona. Men det spiller ingen rolle at Erna Solberg snakker om Barcelona i festtalene når samferdselsministeren bygger Atlanta. I dag ser vi byspredning, der man presser byene utover på grunn av motorveiutbyggingene, og da får man det motsatte av Barcelona, man får det motsatte av den organiske veksten innenfra som både Statens vegvesen og Jernbaneverket argumenterer for. Tennøy ved Transportøkonomisk institutt skrev følgende i et forskningssammen- drag:

«I henhold til forskningsbasert teori og empiri fra hele verden over lang tid vil utvidelse av veikapasitet i slike systemer gi indusert eller nyskapt biltrafikk.»

Med andre ord – forskningsbasert teori og empiri over lang tid. Da er det umulig for meg, når vi har denne kunnskapen, å forstå hvorfor statsråden mener vi skal forsere utbyggingen av et prosjekt, E18, som bryter med Stortingets klimamål, som vil øke trafikken, med den forurensingen det medfører, som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, som har et prisanslag på 40 mrd. kr, og som bygger Atlanta istedenfor Barcelona.

SV har en del mål for transportpolitikken. Det ene er: Er det ikke nullutslipp, eller gjør det lettere å nå målet om nullutslipp, er det ikke godt nok. Det andre er at vi skal ha ren og trygg luft. Det tredje er at vi vil ha trygge og gode veier i distriktene. Det fjerde er at vi vil ha kollektivtrafikk rundt byene og lyntog for å binde landet sammen. Det femte er at vi vil sette syklende og gående først. Derfor bruker vi like mye penger i samferdselsbudsjettet som regjeringen, men viser en annen kurs. Vi legger målet om nullutslipp til grunn for alt vi gjør. Vi omprioriterer fra vei til sykkelvei og har 1 mrd. kr ekstra til sykkelveier. Vi kutter planlegging av nye, store flyplasser og motorveier rundt byene og prioriterer jernbane- og kollektivsatsing og lyntogplanlegging til beste for både gods og folk. Vi vedlikeholder jernbanen mer. Det er sterke ord fra regjeringsfraksjonen med kritikk av forfallet i jernbanen i den rød-grønne tiden. Selv synes jeg regjeringspartiene burde være ærlige nok til å innrømme at forfallet ville vært større, til dels betydelig større, med regjeringspartienes opposisjonsbudsjetter.

Vi rassikrer mer. Det er betenkelig etter et år med flere alvorlige tunnelbranner at det er viktigere for samferdselsministeren og flertallet å bygge nye veier enn å rassikre og utbedre de utrygge tunnelene vi har. Vi sier nei til byråkrativering av vei og jernbane og bakstreversk konkurranseutsetting, og vi prioriterer ren og trygg luft foran hensynet til at folk skal få kjøre bil, og med det gjøre friske syke og syke sykere, og gjøre at de sykeste dør. Senest i helgen var det helseskadelige forurensingsnivåer. Samferdselsministeren har ikke tatt et eneste initiativ eller grep for å skape ren og trygg luft for de i befolkningen som lever med helseskadelig forurensing, til tross for at veitrafikken er hovedproblemet og han har sittet i over to år.

Jeg vil avslutte med noe som jeg mener er alvorlig for forholdet mellom storting og regjering, og det er følgende: At statsråden mener at han selv vet best, viser han gjennom ord og handling. Jeg mener likevel at statsråden må gi seg når han får flertallet imot seg. Og jeg mener at statsråden viser ringeakt for Stortinget når han velger ikke å følge opp et stortingsvedtak det var bred enighet om. Jeg synes det er oppsiktsvekkende at samferdselskomiteen ikke arresterer ham for dette.

Da Stortinget behandlet mitt representantforslag 106 S for 2014–2015, var statsråden imot å sette klimamål for nasjonal transportplan. Han ville heller lage klimastrategier. Hele Stortinget, med unntak av Høyre og Fremskrittspartiet, stemte ham ned og påla ham å følge opp med klimamål, men i budsjettet sier han igjen at han vil lage klimastrategier.

Presidenten: Da er tiden ute, og presidenten antar at representanten skal ta opp forslag.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:44:43]: Presidenten har gjort dette før. Jeg tar opp forslag.

Presidenten: Da har representanten Heikki Eidsvoll Holmås tatt opp de forslagene han refererte til. Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jørgstad (H) [11:45:07]: Representanten har en engasjerende måte å snakke på, selvfølgelig, men vi er ikke enig i mye av det som legges som premiss. Jeg har lyst til spesielt å gå litt inn på geografikunnskapen – når han snakker om at Oslo skal kunne bestemme over veiprosjekter i Akershus, tenker jeg at det har vel veldig lite med lokaldemokrati å gjøre. Og når man ser på hva Oslo har oppnådd ved å grave E18 gjennom Bjørvika, hva Oslo har oppnådd ved å ha byfornyelse på områder hvor det tidligere var parkeringsplasser, hvorfor skal ikke den samme kvaliteten kunne etableres også utenfor Oslo, at man f.eks. kan få bort støv og støy fra det eksisterende veinettet, kan frigjøre arealer til utbygging av byområder, kan være med på å tilrettelegge for buss, vei og gang- og sykkelvei i landets sjettede største kommune? Hvorfor skal ikke Akershus-kommunene kunne ha det samme tilbudet som Oslo har hatt?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:46:15]: La meg begynne med å si at jeg er for en utbedring av forholdene i Sandvika. Jeg mener at det er helt på sin plass at Sandvika får en type utbedring som gjør at en åpner opp området på en helt annen måte enn slik det er i dag. Jeg mener det er riktig å prioritere penger til det innenfor E18-prosjektet. Men det jeg er imot, er den kapasitetsøkningen som det legges opp til på veistrekingen ved den planlagte utbyggingen av både egen lokalvei og ekstra kollektivtraseer, som vil komme til å øke muligheten for å kjøre bil og dermed få mer utslipp. Oslo har en ambisjon om å redusere utslippene med 50 pst. og redusere biltrafikken med 20 pst. fram mot 2020. Jeg mener at det er et godt prinsipp at hvis et fylke gjør noe som påvirker et annet, må det andre fylket også ha avgjørende innflytelse på utformingen. Spesielt siden dette er felles penger og er et spleiselag, må vi få lov til å prioritere dette i fellesskap.

Tor André Johnsen (FrP) [11:47:30]: SV har historisk prøvd å markere seg og profilere seg som et miljøparti. Om de har lyktes med det, strides vel de lærde, men spesielt i opposisjon har SV alltid vært veldig offensive – og kanskje litt mer moderate i posisjon. Men jeg synes det er interessant å merke seg at et annet parti som har profilert seg veldig mye på miljø, og som kanskje har fått en større troverdighet enn SV på dette området, nemlig Venstre, mener de får mer og bedre miljøpolitikk også innen samferdsel, og da spesielt f.eks. jernbane, med fremskrittsparti-regjering enn med SV-regjering. Så er det ikke rett og slett litt flaut for SV at miljøpartiet Venstre er fornøyd med å samarbeide med dagens Høyre-Fremskrittsparti-regjering, og faktisk synes at vi kanskje gjør mer for miljøet enn det SV gjorde da SV satt i regjering, og SV selv hadde ansvaret for miljødepartementet?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:48:21]: Det er vel ikke noe oppsiktsvekkende at folk går rundt og skryter av seg selv når de tross alt har innsatt en regjering av Fremskrittspartiet og Høyre, som knapt kan kalles miljøpartier. Men jeg har ikke noe behov for å snakke ned Venstres innsats i opposisjon. Jeg vet hvordan det er å være miljøparti

og drive på og fichte med andre partier som ikke har like store ambisjoner, og jeg vet hvordan Venstre har det. Men det er klart, det jeg reagerer på, og som jeg føler behov for å arrestere representantene fra Venstre for når de snakker, er at denne regjeringen leverer så veldig mye bedre på klimareduksjoner enn det den forrige regjeringen gjorde. Under den forrige regjeringen – fra det første klimaforliket og fram til 2014 – var det altså sånn at vi beveget oss nærmere og nærmere klimaforlikets mål om 47 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Under denne regjeringen har dette stått stille, og regjeringens egne rapporter viser at man ligger ikke an til å nå målet i 2030. Det er ikke en bedre miljøpolitikk.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:49:37]: I budsjettinnstillingen fra transportkomiteen har de fire samarbeidspartiene en merknad om å etablere en nasjonal TT-ordning for brukere med spesielt transportbehov, som f.eks. blinde og rullestolbrukere, en ordning som har vært utprøvd i tre fylker. Det blir foreslått bevilget 22 mill. kr til ordningen for 2016 med halvårsvirkning, påløpt 44 mill. kr. Som vi vet, sitter ikke SV i transport- og kommunikasjonskomiteen. Jeg vil derfor vite hvilken holdning SV har til å utvikle en nasjonal ordning for gruppen med spesielt transportbehov, og hvor raskt en eventuelt ønsker å få til en nasjonal ordning.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:50:19]: Jeg vil gjerne applaudere innsatsen som Kristelig Folkeparti og Venstre har gjort for å få på plass et prinsippvedtak om en nasjonal TT-ordning og en opptrappingsplan for dette. Det har SV kjempet for lenge, og jeg er glad for at det nå ser ut til at en kan få rullet ut dette – hvis statsråden lojalt følger opp Stortingets vedtak. Det er ennå uklart hvordan dette vil bli seende ut, siden det ikke er klart hvordan pengene som er lagt på bordet i forliket med regjeringspartiene, skal brukes. Ambisjonen om en opptrappingsplan slutter vi oss til, og vedtaket om en nasjonal TT-ordning er vi dundrende for – og som sagt applauderer vi det. I vår finansinnstilling la vi også inn penger til dette. Vi så for oss dette som en videreføring av forsøkene og en gradvis opptrapping, men nå er et prinsipp om en nasjonal ordning vedtatt, og det applauderer vi.

Abid Q. Raja (V) [11:51:21]: Representanten så bort på Venstre og sa at han forstår hvordan vi har det, som om vi har det veldig vondt og vanskelig, men vi har det egentlig ganske greit. Vi føler at vi drar landet i en grønnere retning, og vi føler at vi faktisk får til ganske mye med Fremskrittspartiet i regjering. Jeg noterte meg at representanten Holmås innledningsvis hadde spørsmål til komitélederen om at han håpet på, og nærmest ba til Gud om, at det skulle gå greit med dette budsjettet, og at man skulle få det i grønnere retning. Hvis jeg skulle utfordre representanten Holmås: Ser han at i kombinasjonen av transportbudsjettet, både LPG, naturgass, svovelavgift, månedskort, intercity, jernbane, vedlikehold, sykkel, belønningsordning, ferger eller mer miljøvennlig, elbiler fredet fram til 2018, flyavgift osv. i transportsektoren, og det som er represen-

tantens komité, altså energi- og miljøkomiteen, hvor vi tar store grep for å dra det i miljøvennlig retning, får Venstre faktisk til en del ting som SV kan glede seg over på vegne av miljøpartiene?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:52:22]: Ja, jeg ser at Venstre får til en del ting, men jeg ser også at de jobber i motbakke. Det ser vi veldig, veldig tydelig når det gjelder klimamålene for 2020, som Venstre har fått med regjeringen til å garantere for at man skal forsterke, og som ikke ses ut til å nås i 2020, ikke en gang i 2030, hvis man skal stole på regjeringens egne utredninger. Derfor vil jeg si at jeg ikke synes innsatsen er god nok. Det har ikke først og fremst med Venstre, men med Høyre og Fremskrittspartiet, å gjøre.

Det skjer mye positivt på jernbanesiden, det er opptrapping, og vi bidrar med ekstra penger, men på flere områder skjer det ikke noe positivt. Det blir ikke dyrere å forurense med den regjeringen vi har nå. Omleggingen av bilavgiftene er puslete, og det bygges ut altfor mye veier kombinert med kollektivtrafikk. Da får man ikke de ønskede resultatene.

Abid Q. Raja (V) [11:53:30]: Jeg synes man, kanskje særlig ved juletider og mot slutten av sesjonen, kunne være litt mer raus med hverandre. Jeg har ikke noe problem med å forstå at SV sleit veldig med Arbeiderpartiet. Samtidig vet vi at vi har tatt ganske store grep. Kristelig Folkeparti og Venstre har faktisk fått til et grønt skatteskifte, som virket helt umulig sammen med Arbeiderpartiet. Kunne representanten Holmås si, sett med SVs øyne, at det virker som – selv om vi er i en motbakke, jeg skal erkjenne det – at vi likevel i den motbakken faktisk får til mer for miljøet nå enn man får til hvis Arbeiderpartiet sitter i posisjon? Klarer man å være såpass raus og se at selv med motbakken, altså Fremskrittspartiet, får landet grønnere profil enn dersom Arbeiderpartiet satt i posisjon?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:54:29]: Nei, det ser jeg ikke, for det er ikke sant. I stedet for at Abid Raja ser seg selv i speilet om morgenen, bør han se på de statistikkene som viser hvordan utviklingen i klimagassutslipp er. De viser med all tydelighet at det ikke går i riktig retning og i det tempoet som både jeg og representanten Raja er enige om at det bør gå. Som sagt blir det ikke dyrere. I budsjettet som Venstre er med på å vedta, blir strøm dyrere – ren fornybar strøm blir dyrere, men det ikke blir dyrere med fossil energi. Hvordan i all verden skal man gjennomføre et grønt skifte, fra fossil energi til fornybar energi, når man gjør det motsatte i budsjettet? Jeg setter meg gjerne ned og lager hele den listen over alle tingene jeg mener er nødvendig for å nå klimamålene i 2020. Men akkurat nå er Abid Raja og Venstre med på å frede en regjering som ikke har til hensikt å nå disse målene. Det synes jeg er trist.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:55:45]: Budsjettet Stortinget nå vedtar, gir rom for kraftig satsing på samferd-

selsformål på så mange ulike plan, både det rent fysiske med å kunne bygge mer ny vei og jernbane, legge til rette for bedre luftfart og havner, vedlikeholde det vi har, planlegge det vi skal bygge, og ikke minst legge til rette for mer miljøvennlig og effektiv transport på infrastrukturen som bygges.

Det er litt rart å høre debatten så langt, der noen gir inntrykk av at miljø ikke betyr noen ting. Hvis en hadde gått gjennom listen, hadde man sett masse grep som reduserer utslipp i byer, ikke minst av CO₂. Denne satsingen skjer over hele landet. Statens vegvesen har et rekordbudsjett. Det som er interessant, er at i alle regioner av landet sender Vegvesenet ut sine pressemeldinger: I Nord-Norge kan de nå begynne å redusere vedlikeholdsforfallet for første gang på mange, mange år. På Vestlandet er bevilgningsøkningen i milliardklassen. Men fra opposisjonen hører vi at dette er altfor dårlig. Det er litt rart at når en altså får en vekst på milliarder av kroner mer enn det man hadde, ikke bare under de rød-grønne, men i 2015, karakteriseres det som for dårlig. Det vitner om liten vilje til å ta innover seg realitetene.

Budsjettet har økt fra 41 mrd. kr i 2013 til 60 mrd. kr i 2016. På tre år har vi nesten 20 mrd. kr mer å disponere innenfor samferdselssektoren. Det gir mye handlingsrom, ikke minst fordi vi ikke bare tenker på hvor mye penger vi har, men også på å bruke dem på en bedre måte. Det gjør regjeringen mye med på reformsidene.

Det er flere ting som vektlegges. Vi skal gjøre hverdagen bedre for pendlere. Gjennom å bedre reiseopplevelsen og effektiviteten på reisen folk gjør 200 ganger i året, kan vi gjøre den store forskjellen. Det er der man ofte opplever kø og kork. Det er der vi kan gjøre de store miljøforbedringene.

Så skal vi sørge for at mer gods reiser kollektivt, at mer gods bruker jernbane og skip for å komme fram, men samtidig legge til rette for at vi har en god, seriøs og sikker lastebilnæring i Norge som tar de siste strekningene fra terminaler til målet. Der satser vi også bredt. Det handler om flere kontroller på veiene for å ta ut de useriøse aktørene fra lastebilnæringen, det handler om at infrastrukturen skal fungere.

Nettopp vedlikehold er et av satsingsområdene der vi gjør langt mer enn man hadde planlagt i Nasjonal transportplan. Jeg understreker det fordi man gir inntrykk av at man ikke gjør noen ting fra eller til med tanke på Nasjonal transportplan. Jo, på vedlikehold satses det langt mer enn det som var planlagt. Det interessante er at selv med den nye NTP-en var den rød-grønne regjeringens forslag til 2014-budsjettet en reduksjon av vedlikeholdsbudsjettet, ikke en økning, som var påkrevet.

Vi reduserer nå forfallet for andre år på rad etter mange tiår med vekst. Der de rød-grønne i 2014-budsjettet foreslo å bruke totalt 5,1 mrd. kr på fornying og vedlikehold av vei og jernbane, er budsjettet for 2016 – bare to budsjettår senere – på ca. 9,5 mrd. kr. Det vitner om forskjell. Ikke minst er det viktig fordi i tiden vi er i nå med turbulens i oljeindustrien i en del fylker, skaper dette viktige sysselsettingsplasser.

På fredag forrige uke besøkte jeg CargoNet. De kunne

si at bare de siste to årene hadde antall innstilte togavganger gått ned til en tredjedel av det vanlige nivået i årene før, på grunn av at infrastrukturen nå fungerer. Da sier kundene at med frekvensen vi nå har, med den påliteligheten, er gods på jernbane mye mer attraktivt. Politikken vår fungerer, markedet responderer.

Det andre området er å planlegge mer for framtiden. Det er kjekt å kunne lese i Stavanger Aftenblad at planleggerne i Vegvesenet sier: Før holdt vi på å planlegge én og én liten parsell, nå planlegger vi 20 mil om gangen. Det gir oss helt andre muligheter. Det viser at politikken fungerer.

Jernbaneverket hadde i sitt tredje år i forrige stortingsperiode 46 mill. kr i planleggingsbudsjett. Det var året de skulle legge fram sin nasjonale transportplan. 46 mill. kr hadde fagetaten på jernbane. I 2016 vil den ha 1 144 mill. kr. Det gir et helt annet handlingsrom og en helt annen troverdighet når man satser på jernbane.

Skulle vi nådd nivået de rød-grønne la opp til for jernbane i NTP, måtte vi faktisk kuttet jernbanebudsjettet med rundt 2,5 mrd. kr. Det sier noe om hvordan dagens flertall satsar kraftig på dette.

Det er ikke nok bare å planlegge og tro at ting blir bygd. I så fall hadde vi allerede hatt et fantastisk motorveisystem i dette landet etter at Arbeiderpartiet i 1963 la fram sin nasjonale motorveiplan. Planer må følges opp med handlekraft. Det ser man i investeringsbudsjettet til regjeringen og det som vedtas i Stortinget. Vi framskynder en rekke veiprojekter, for eksempel rv. 70 og E 39 Bjørset–Skei. Vi gjennomfører planene som har vært, både på vei og på jernbane.

Så ivaretar vi trafikksikkerheten. Der har det vært et tverrpolitisk arbeid over lang tid. Statistikken går i riktig retning, men tross alt snakker vi nok om en rundt 120 personer som blir drept på veiene i 2015. Vi er langt fra i mål. Det arbeidet må styrkes. Men vi bygger flere midtdele, vi lager flere rumlefelt, det bygges flere sykkelveier enn det som opprinnelig var planlagt, og det er for å forsterke trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi skal utvikle byer som blir mer miljøvennlige, bedre for folk å bo i og som løser trafikkutfordringene på en bedre måte. Fra Oslo S er det rundt 114 flere togavganger hver dag nå sammenliknet med for bare kort tid siden. Oslo kommune får fire ganger mer penger i belønningsordningen for kollektivtrafikk med de første to årene under dagens flertall, sammenliknet med de siste to årene under forrige flertall. Vi forhandler om bymiljøavtaler og har allerede begynt å bevilge penger til f.eks. Fornebubanen, der staten sier at vi skal ta halvparten av regningen, langt mer enn det som ligger inne i Nasjonal transportplan. På sykkelveisatsingen legger budsjettet og forliket opp til en økning på 60 pst. sammenliknet med 2015-budsjettet. På gods samarbeider vi med havnene, vi får på plass kutt i losberedskapsavgiften, vi har reformert losordningen. Dette gjør også at mer gods går på sjø, og dermed kan vi få vekk noen flere lastebiler fra veiene. Det bidrar også til bedre miljø.

På bompengesiden har vi foreslått en bompengereform. Jeg synes det er trist at Arbeiderpartiet og Senterpartiet

kutter alle forsøk på å redusere bompengesatsene og belastningen på bilistene, men jeg er glad for at man likevel har fått flertall med Kristelig Folkeparti og Venstre for å gå videre med å bevilge penger for å kunne kutte satsene, og at vi får grønt lys til f.eks. å se på en statlig låneordning som kan gi lavere rente rett inn i bomprosjektene. Det var noe forrige regjering av slo, men som dagens regjering nå jobber med.

Posten gjør en viktig jobb med fysisk leveranse av brev og pakker rundt i landet. Der ser vi at markedet endrer seg gjennom mer digitalisering. Posten får også flere pakker å levere, men færre brev. Ny postlov skal innføres i løpet av 2016. Posten Norge er godt posisjonert, og jeg ser fram til arbeidet som skal skje der.

Innenfor luftfarten legger vi til rette for at Avinor kan bygge ut flere lufthavner bedre og raskere, gjennom at vi tar mindre utbytte. Avinor har også vist seg som et effektivt selskap som håndterer økonomien sin på en god måte. Vi har redusert avgiftene Avinor tar fra flyselskapene for lufthavnsformål. Samtidig legger vi til rette for at Fagernes lufthavn kan utvikle seg til en charterlufthavn. Dermed har vi altså en spesiell ordning for den flyplassen.

Telekomsektoren er et fantastisk område, ikke bare fordi den tillater enda bedre kommunikasjon i tale, og ikke minst digitalt mellom personer, men også fordi den kommer til å være med og reformere transportsektoren. Det investeres mellom 6 og 8 mrd. kr i året i den sektoren. Jeg synes det er litt rart å høre fra Arbeiderpartiet at markedet ikke betyr noe i dette, og det derfor er støtteordninger som er suksesskriteriet – et marked som altså legger 6 til 8 mrd. kr på bordet til sektoren. I går var jeg med og så Netcom, TeliaSonera, sette verdensrekord i hastighet innenfor det eksisterende 4G-nettet gjennom å kalle det 4,5G. Det gir oss mulighet til å tenke at vi kan ha trådløst bredbånd rundt i distriktene i stedet for fiberkabler. Her er mulighetene store, og vi må velge løsningene som gir flest tilgang til telekom for en lavest mulig penge.

Dette er også viktig, for når vi skal ha visjoner om hvor vi skal i framtiden, må vi ikke bare tenke at vi skal bygge mer vei og jernbane, selv om regjeringen legger opp til det. Vi må også sørge for at vi kan bruke den infrastrukturen mer effektivt. Da er ITS – intelligente transportsystemer – og teknologien rundt det svært viktig. Regjeringen har derfor hatt et utstrakt samarbeid både med andre land og ulike næringer for å sørge for at vi bygger ut infrastruktur og legger regelverket til rette for å kunne få mer autonome kjøretøy på veiene, mer jernbane på de samme sporene. Vi må også sørge for at infrastrukturen i bunnen fungerer. Derfor er utbyggingen av fiberkabler og 4G-nett – 5G-nett på sikt – svært viktig i den overordnede samferdselspolitikken.

Jeg er stolt over det vi får til. Vi er langt ifra i mål, men kursen er absolutt riktig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirik Sivertsen (A) [12:06:00]: La meg få lov til å starte med å si at jeg noterer meg at statsråden tok signalet fra debatten i går og roet ned adjektivbruken og karakterise-

ringen av sine politiske motstandere. Det tjener statsråden til ære.

Så en oppklaring: Hvis han oppfatter at vi er misfornøyd med at regjeringen oppfyller vår NTP, så er vi tvert imot veldig fornøyd med at man anstrenger seg for å realisere den i stort. På noen områder ligger dere foran for å få det til, på noen områder ligger dere litt etter. Så må jeg minne statsråden om at vi diskuterer 2016-budsjettet til Arbeiderpartiet, og ikke det budsjettet vi la fram i 2014.

I helgen ble det vedtatt en omfattende klimaavtale med ambisiøse målsettinger om å begrense økningen i den globale temperaturen ned mot 1,5 grader. Transportsektoren står for ca. en tredjedel av de innenlandske utslippene. Når mener statsråden at klimautslippene fra denne sektoren skal begynne å gå ned, og hvordan skal statsråden bidra til at det faktisk skjer til neste år? Hans kollega i regjeringen har sagt at det kreves dramatiske omlegginger i transportsektoren. Når skal det skje?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:07:06]: La meg først replisere at når det gjelder Nasjonal transportplan, gjennomfører selvsagt dagens flertall alle de forslagene vi selv stemte for i 2013. I tillegg gjør vi mye mer, og derfor ville det vært uansvarlig om vi bare gjennomførte den rød-grønne NTP-en, for da måtte en kutte jernbanebevilgningene med 2,5 mrd. kr for å komme ned på det nivået. Det synes jeg ville vært veldig uheldig. I tillegg gjennomfører vi en rekke reformer som ikke var planlagt av den forrige regjering.

La meg likevel si at når det gjelder klima og transport, er det litt rart å høre en debatt der opposisjonen gir inntrykk av at ingenting har skjedd. La meg bare nevne noen eksempler: Det settes inn et forsterket grønt skifte i skipsfarten – 40 mill. kr til ny teknologi. Det er støtteprogram for f.eks. ladestrøm til skip, ladestasjoner til elbiler, og 20 mill. kr i pilotanlegg for biogassanlegg. Vi har økte bymiljøavtaler, og vi ligger langt foran skjema når det gjelder belønningsordningen. Elavgiften for skip i næringstransport er redusert, og vi bygger 60 pst. mer gang- og sykkelveier gjennom 2016-budsjettet. Jernbanebudsjettet er økt med 50 pst. etter regjeringsskiftet. Engangsavgiften for kjøretøy legges om ... (presidenten klubber) og masse mer enn Stortinget tillater meg å si på 1 minutt.

Eirik Sivertsen (A) [12:08:20]: Jeg er glad for at statsråden mener at han leverer som han har lovt. Det tror jeg mange av velgerne hans er veldig uenig i, for ambisjonsnivået til Fremskrittspartiet da de var i opposisjon, var helt hinsides det nivået som faktisk er nå. Men det er et saksforhold som statsråden må ta med sine velgere ved neste korsvei.

Det jeg spurte om, var ikke alle de tiltakene man har iverksatt. Mitt spørsmål var knyttet til at vi har inngått en ambisiøs avtale og forpliktet nasjonen i Paris. Vi skal ned, det haster. Er det sann at vi bare skal vente på det som kommer i Nasjonal transportplan? Eller er det sann at man også nå legger om og tenker at vel, transport, som står for en tredjedel av utslippene, skal bidra allerede til neste år?

Er det sann at statsråden er framoverlent og har en idé om hva han vil, eller venter vi bare på ytterligere utredninger?

Jeg vil benytte de siste sekundene til å spørre statsråden, som stadig vekk er opptatt av det som skjedde på 1960-tallet da vi hadde en motorveiplan: Vet statsråden hvorfor den motorveiplanen ikke ble realisert?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:09:25]: Jeg mener det er viktig at vi forstår fortiden for å se hvem som leverte det som skjer i dag, for da kan vi også vurdere hvem som er handlekraftig og gjør noe med problemstillingene som må løses for framtiden.

Arbeiderpartiet har rett: Fremskrittspartiet er mye mer ambisiøst enn det den rød-grønne regjeringen var. Vi skulle gjerne hatt et enda større flertall for å øke satsingene enda mer, men det er interessant at Arbeiderpartiet selv i hvert fall innrømmer at hvis de skal se hvem som vil mest i samferdselspolitikken, må en se på Fremskrittspartiet, så jeg takker for det.

Så kommer vi til fortsatt å øke bevilgningen på mange av disse områdene. Når det gjelder hvor vi skal på klima, minner jeg for det første om at vi har sagt at vi skal komme tilbake når vi nå har Paris-avtalen. Da har vi en ramme å forholde oss til, og så skal vi samarbeide med EU for å få ting på plass.

Så er det litt rart å få kritikk på miljøsidan fra et parti som selv var med og «pøste opp» salget av dieselbiler i dette landet, og som faktisk la fram en oljemelding som predikerte økte CO₂-utslipp, samtidig som klimameldingen som ble framlagt samtidig, sa lavere CO₂-utslipp, så dobbeltkommunikasjon preget mer klimapolitikken enn handlekraftnivået.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:10:45]: Vi er vel kjent med at statsråden er en bilglad mann. Et besøk på hans kontor kan bekrefte det. Når nå det nye flertallet på Stortinget har satsset mer på både bygging av nye veier og økt vedlikehold, er det fordi vi vet noe om veiens betydning for økt verdiskaping og trafikksikkerhet, og ikke minst – bilen er kommet for å bli. Så framover er ikke spørsmålet bil ikke bil, men hvordan vi kan bidra til å skape en utvikling av lavutslippskjøretøy, slik at vi kan nå våre klimamål i 2020 og 2030.

Kan vi regne med en like offensiv statsråd for å utvikle en politikk for å ta i bruk lavutslippskjøretøy som i arbeidet med nye og bedre vedlikeholdte veier?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:11:32]: Jeg er stort sett glad i alt som har hjul og motor, det være seg tog, buss, bil o.l. Det som er viktig her, og som representanten tar opp, er at det ikke er veiene i seg selv som skaper utslipp, men det er kjøretøyene en bruker oppå dem, og det burde også vært langt til grunn av flere partier enn bare dagens fire flertallspartier. Der har regjeringen og Venstre og Kristelig Folkeparti vært med på å bidra til at vi nå har en politikk som legger til rette for at en stimulerer til kjøp av elbiler og lavutslippsbiler mye lenger enn det som opprinnelig var planlagt. Gjennom avgiftsbudsjettforliket i fjor la en til rette for mer hybridbiler. I tillegg har vi lagt til rette

for en biogass-strategi, lavutslippsdrivstoff som skal kunne kjøpes. Vi har en ladestrategi som Kristelig Folkeparti har vært med på. Alt dette gir en infrastruktur, det gir en teknologiutvikling på drivstoff, og det gir innkjøp, på en måte kapital, av kjøretøyer, som går i riktig retning. Og så skal vi gjennomføre enda mye mer når det gjelder utvikling av byene for å få utslippsreduksjonene enda tydeligere fram der.

Willfred Nordlund (Sp) [12:12:44]: Det var mye som statsråden tok opp i sitt innlegg som jeg kunne tenkt meg og tatt replikk på. Men jeg skal spørre om én ting, og det handler litt om det statsråden sa i en tidligere replikk da han sa at han var glad i alt som hadde hjul på. Da håper jeg statsråden har meg unnskyldt, for fly har også hjul. I nasjonalbudsjettet som regjeringen selv la fram tidlig i oktober, der sto det på side 82:

«Ekstratiltak i Norge for kvotepliktig luftfart vil ikke bidra til å redusere de samlede utslippene fra luftfart i EØS-området.»

Da vil jeg gjerne spørre statsråden om eksakt hva er det som nå har gjort at en påstår at en sånn avgift har en effekt på klimaet?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:13:31]: Når det gjelder flyseteavgiften, er det noe som ble et resultat av budsjettforhandlingene. Og som representanten Raja riktig påpekte, når opposisjonen mener at den vil gi færre flyvanger, er det naturlig at da blir det også mindre utslipp fordi de flyavgangene ikke finner sted.

Når det gjelder debatten om flyseteavgiften i seg selv, er det litt rart da at Senterpartiet er det partiet som tar opp det i replikkordskiftet. I fjor var Senterpartiet ute og krevde at vi skulle fjerne taxfree-ordningene på alle flyplassene. Det ville gjort at Torp og Rygge ville blitt lagt ned umiddelbart fordi de hadde mistet sine inntekter – som skaper overskudd. Det ville betydd at Avinor hadde mistet 2,5 mrd. kr i inntekter fra sin virksomhet som ville gitt en avgiftsøkning langt over det som nå er vedtatt i budsjettet. Så hvis en er bekymret over avgiftsnivået på flyplassene, er i hvert fall den politikken som Senterpartiet har krevd i opposisjon, noe av det som ville vært aller mest ødeleggende for norsk luftfart både sett i forhold til avgifter og inntekter fra de ikke-statlige lufthavnene med utenrikstrafikk.

Abid Q. Raja (V) [12:14:45]: Jeg synes Kristelig Folkeparti og Venstre sammen med regjeringen og statsråden får til veldig mye bra sammen, og det viser også dette budsjettet.

Så kan vi ha ulike syn på hvorfor utslippene skal ned. Det kan være fordi vi er opptatt av å få ned CO₂-utslipp, NO_x eller lokal forurensing. Men jeg tror statsråden er enig i at utslipp er en uting og i utgangspunktet bør ned. Det kan være ulike begrunnelser for dette. Det har jeg forståelse og respekt for – at vi kan ha ulike innfallsvinkler til det.

Miljødirektoratet foreslo i sommer at for å nå våre klimamål innen 2030 må alt nybilsalget fra 2025 være biler som går på fornybart drivstoff, og tungtransport fra 2030 må gå på fornybart drivstoff: bio, hydro, el osv.

Mitt spørsmål til statsråden er. Hva slags infrastruktur planlegger regjeringen å sette i gang nå, slik at man kan nå disse målene om fornybart drivstoff, og ikke minst at vi kan få på plass fornybare biler av alle mulige slag, og at infrastrukturen er på plass innen disse årene.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:15:47]: Vi har allerede ordninger med f.eks. bevilgninger til pilotordninger for biogassanlegg og den type ting. Vi har pengestøtte som gjør det mulig å bygge flere ladestasjoner. Samtidig må jeg understreke at det beste vi kan få til, er å få en bilbransje og en energibransje som kommersialiserer dette, så en ikke er avhengig av statlige tilskudd, men at en faktisk på samme måte som i dag har bensinstasjoner over hele landet uten statlige bidrag og får en energiinfrastruktur for alternative drivstoff på plass.

Så er det helt riktig – jeg er for å kutte alle miljøskadelige utslipp. Det holder regjeringen på med gjennom den listen jeg tok opp fra Arbeiderpartiet som også kunne vært mye lengre.

Noe av det verste som har skjedd på miljøsidene, var da forrige regjering gjorde at dieselbiler ble veldig mye billigere å kjøpe. Det gjorde at man fikk en topp der 75 pst av bilsalget for bare fire år siden var dieselbiler mot 40 pst. i dag, mens elbilandelen har gått kraftig opp. Så utviklingen har faktisk gått i veldig riktig retning. Jeg minner om at da Marit Arnstad var samferdselsminister, sa hun at hun ikke ville ha dieselbilforbud i Oslo, og hun ville heller ikke ha egne dieselgebyr. Så det er en historie til dette som er større enn den noen gir inntrykk av.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:17:07]: Jeg vil gjerne ha meg frabedt statsrådens krokodilletårer for det økte dieselsalget. Han er selv en mann som aldri har levert et eneste forslag for å sørge for å redusere andelen dieselbiler eller andelen lokal forurensende biler etter at han kom i regjering, men er blitt presset til den typen ting av sine samarbeidspartier og opposisjonen.

La meg stille et annet spørsmål som handler om klimaet. Det er ikke sånn at klimautslipp er noe man kan se på stykkevis og delt, sånn som statsråden gjør når han leser opp alle tiltakene og hva det er han og regjeringen ønsker å gjøre for å redusere klimagassutslipp. Jeg måler regjeringen på resultatene de oppnår ut fra helheten i politikken. Sånn trodde jeg faktisk at Fremskrittsparti- og Høyre-folk pleide å tenke også. Derfor stiller jeg det veldig enkle spørsmålet: Statsråden har sluttet seg til klimaforliket gjennom samarbeidsklæringen – hva slags mål for utslipp fra samferdselssektoren innen 2020 opererer han etter å nå?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:18:09]: Å få sånne påstander fra en tidligere minister som har månelanding på sin kappe som den fremste fallitterklæringen for klimapolitikken, synes jeg er litt rart.

Det som er viktigere for dagens regjering er at vi skal kutte utslipp. På samferdselsområdet er det per i dag ikke bindende målsettinger i Europa. Det er et kvotepliktig område hvor vi har forpliktelser, og der har vi vært tydelige og

sagt fra mange ganger i Stortinget. Det er rart at representanten Eidsvoll Holmås ikke har fått det med seg. Vi skal komme tilbake når vi ser hva Paris-forhandlingene ga. Vi må finne ulike måltall for de ulike sektorene. Det viktigste er at vi som nasjon klarer å kutte utslippene. Der er jeg veldig stolt over at vi fire partiene faktisk har mange virkemidler på gang som i sum vil gi utslippskutt. Jeg minner igjen om at da representanten Eidsvoll Holmås satt i regjering, presterte altså den regjeringen først å legge fram en klimamelding som sa at utslippene fra oljenæringen skulle ned. Så la de fram en oljemelding som sa at utslippene kom til å stige som følge av oljepolitikken. Det var ikke veldig mye sammenheng da – det er større sammenheng nå.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Magne Rommetveit (A) [12:19:38]: Det er gjennomgående slik i transport- og kommunikasjonskomiteen si budsjettinnstilling at samarbeidspartia i sine merknader seier seg godt nøgde med regjeringa sine satsingar, medan me frå Arbeidarpartiet hevdar at det ligg meir og betre samferdselssatsing i vårt alternative budsjett.

Regjeringa legg i hovudsak den vedtekne NTP-en til grunn for samferdselsprioriteringane, og ikkje i så stor grad det som var regjeringpartia sine uttalte ambisjonar før regjeringsdanninga. Det er då grunn til å minna om at den gjeldande NTP-en vart vedteken under regjeringa Stoltenberg II, og med det stortingsfleirtalet me då hadde.

Merknader kan seia mykje om retning og ønske for politikken, men tala som ligg bak merknadsskrivinga, er også ein viktig peikepinn, og der er det talmessige grunnlaget for budsjettinnstillinga også verdt å merka seg: Med 463 mill. kr meir enn regjeringa Solberg på samferdsel vil Arbeidarpartiet styrkja omlegginga i retning av meir miljøvennleg transport og infrastruktur. Og samanlikna med budsjettforliket mellom regjeringa og samarbeidspartia ligg Arbeidarpartiet sitt alternative budsjett 387 mill. kr over dette.

Me legg opp til ei satsing på jernbane og kollektivtransport og sykkelveggar som er mykje sterkare enn det regjeringa legg opp til, nemleg 1,2 mrd. kr.

Sjølv om budsjettforliket naturlegvis inneber at det er etablert eit fleirtal bak pengebruken, viser komiteen si innstilling at det på viktige felt også er stortingsfleirtal som går mot regjeringa.

Eg vil her spesielt visa til overskrifta om «Bymiljøavtalene», der eit fleirtal i komiteen, bestående av Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, peikar på at det gjennom vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompengar i Bergen er demonstrert tydeleg vilje til å gjennomføra restriktive tiltak mot personbiltransporten for å betra luftkvaliteten i Bergen. Dette fleirtalet merkar seg at dei lokale prosessane har vist utolmod etter å få tilgang på ytterlegare verkemiddel som dreg i same retning, som t.d. heimel til å innføra miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssoner. Regjeringa må spesielt merka seg at dette fleirtalet no ber om at regjeringa så raskt som mogleg følgjer opp vedtaka i Innst. 159 S frå i fjor.

Desse vedtaka, som vart gjorde i Stortinget i mars no i

år, går på at det skal fremjast forslag til verkemiddel som i storbyane kan avgrensa bilbruk på riksvegane i periodar der luftforureininga er høg, og det vert bedt om å gje kommunane heimel i vegtrafikklova for å oppretta lågutsleppssoner.

Sjølv om luftkvaliteten ikkje ser ut til å ha vorte betre i storbyane våre, kan ikkje eg sjå at det har skjedd noko frå regjeringa si side sidan Stortinget fatta desse vedtaka.

I desember 2014 vart Noreg stemna av ESA for EFTA-domstolen på grunn av manglande tiltak mot brot på grenseverdiene i luftkvalitetsdirektivet. Og det var altså med bakgrunn i dette at Stortinget 17. mars i år vedtok å be

«regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner».

Den 2. oktober i år fall det dom mot Noreg i EFTA-domstolen, fordi Noreg, trass i fleire utsette fristar, ikkje hadde kome med nokon forpliktande plan med tiltak om lågutsleppssoner.

Riksrevisjonen la nyleg fram si undersøking av myndighetene sitt arbeid med å sikra god luftkvalitet i byområda. Det kom her fram at Folkehelseinstituttet sine grenseverdiar vert brotne i alle kommunane som målar dette, og flest timar med brot på grenseverdiene har me i Oslo, Drammen, Fredrikstad, Bergen, Stavanger og Trondheim, med mellom 200 og 400 timar.

I tillegg veit me at byar som Bergen og Oslo, mykje på grunn av vêrtilhøve, tidvis slit med å ha eit «giftlok» liggjande urørlig over bykjernen over fleire dagar.

Det hastar no med å få på plass ein lovheimel om lågutsleppssoner for å kunna setja inn tiltak mot helsefarleg luftforureining i utsette byområde. Det hastar sjølv sagt først og fremst på grunn av helsa til folk som bur i byane våre, men det hastar også for at me skal unngå, no rett etter Paris, på nytt å verta stemna inn for EFTA-domstolen fordi me ikkje har tiltak mot helsefarleg byluft.

Representanten Abid Raja sa at Kristeleg Folkeparti og Venstre hadde fått til så veldig mykje med denne regjeringa. Men på dette feltet hadde dei fått mykje meir til mykje fortare med oss.

Helge Orten (H) [12:24:53]: Dette er det tredje året der regjeringa og samarbeidspartiene leverer et samferdselsbudsjett med en historisk høy vekst. Det er et samferdselsbudsjett som tar tak i de store utfordringene, der bevilgningene både til vei og bane er rekordhøye, men der en også evner å tenke nytt, slik at vi kan få mest mulig ut av hver krone.

Situasjonen høsten 2013, etter at de rød-grønne hadde styrt med rent flertall i åtte år, var ikke særlig rosenrød. For hva var det som kjennetegnet situasjonen på det tidspunktet? Jo:

- Vedlikeholdsetterslepet var rekordhøyt både på vei og bane, og forfallet hadde økt hvert år under det rød-grønne styret.
- Planleggingstida var uforholdsmessig lang, rundt ti år i gjennomsnitt.
- Både vei og bane ble planlagt og bygd stykkevis og delt.

– Kostnadsveksten for bygging av vei var urovekkende høy, med nær en dobling i løpet av de siste ti åra.

Derfor handler god samferdselspolitikk om mye mer enn økte rammer. Det handler om hvordan vi bruker pengene, og hvordan vi kan få mest mulig igjen for hver krone investert.

I tre budsjett på rad har regjeringa og samarbeidspartiene økt satsingen på vedlikehold. Det har vært helt nødvendig for å begynne å redusere det forfallet som bygde seg opp over mange år med rød-grønt styre, både på vei og bane. Nå begynner folk å merke dette i hverdagen, og vi ser en bedring i framkommelighet og trafikksikkerhet langs veiene våre og en økt regularitet på jernbanen. Det lønner seg å prioritere vedlikehold og fornying.

I tillegg er det viktig at vi fortsetter det gode arbeidet vi er i gang med for å redusere planleggingstida gjennom økt bruk av statlig plan der det er formålstjenlig, kutte unødvendige utredninger der det går an, og redusere antall statlige innsigelser gjennom en bedre samordning – bare for å nevne noen eksempler. Kortere planleggingstid betyr raskere realisering av prosjektene og er god samfunnsøkonomi.

Det har vært helt nødvendig å skape større forutsigbarhet i norsk veibygging. Derfor er det gledelig at vi før sommeren behandlet meldingen På rett vei, med regjeringas mange reformer innenfor veisektoren, og at vi i budsjettet for 2016 legger inn 1,3 mrd. kr til Nye Veier AS. Det vil gi oss et nytt verktøy for raskere og mer effektiv veibygging, og bli en organisasjon som både utfordrer og er komplementær til Statens vegvesen, og kan bidra med nytenking og andre måter å jobbe på. Målet må være at vi får mer igjen for hver krone vi bruker.

Offentlig–privat samarbeid, eller OPS, er et annet verktøy vi tar i bruk for å effektivisere veibyggingen. På samme måten som veiselskapet vil det bidra til en strekningsvis utbygging, se investering og drift i sammenheng, og bidra til økt forutsigbarhet for finansiering og framdrift. I budsjettet for 2016 er det satt av planleggingsmidler og midler til forberedende arbeid for de tre prosjektene som så langt er vedtatt gjennomført med OPS. Det vil sikre god framdrift og rask realisering.

Sist lørdag vedtok 195 land en historisk klimaavtale i Paris. For å nå målene satt i Paris vil det kreves mange og viktige tiltak fra alle land, og transportsektoren vil også være en viktig del av dette.

Det er mange måter å gå løs på denne utfordringen på. Vi kan legge til rette for at flere benytter gang, sykkel og kollektiv. Særlig i byene er dette nødvendig for å nå målet om lavere utslipp, men også for å sikre framkommeligheten. Regjeringspartiene sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre har i samtlige budsjett prioritert dette høyt. Det betyr en rekordsatsing på jernbane, nye tiltak for økt bruk av sykkel og gode belønningsordninger for kollektiv. Alt dette vil bidra positivt.

Godsanalysen viser at en stor del av godset går sjøveien. Det er viktig at en med veksten i godsmengde i åra som kommer, fortsetter å bruke sjøveien som et foretrukket alternativ. Effektive havner, gode ordninger for farledsbevis og reduserte avgifter, f.eks. losberedskapsavgiften, er til-

tak som bidrar til at sjøtransporten blir mer konkurranse-dyktig.

Det viktigste er likevel å utvikle ny teknologi. Enova er styrket og er et viktig redskap i denne sammenhengen. Avgiftsregimet for elbiler har vist seg å være effektivt, der Norge er et foregangsland. Samtidig er det viktig at staten bruker sin funksjon som bestiller, slik vi gjør når nye tilbud for ferger skal utlyses. Strengt miljøkrav reduserer utslippene og vil være et konkurransefortrinn for norske bedrifter, samtidig som det bidrar til en fornying av fergeflåten. Det viktigste må være å utvikle ny teknologi som bidrar til lav- og nullutslipp uansett transportform.

Helt til slutt: Dette er et godt budsjett for økt framkommelighet, bedre trafikksikkerhet og mer miljøvennlig transport, både av gods og personer. Og det legger til rette for økt effektivitet i bygging av vei og bane.

Karianne O. Tung (A) [12:29:56]: I helgen konkluderte verdens land med en ambisiøs plan for å begrense effektene av klimagassutslipp. Vi vet at transportsektoren står for 30 pst. av de samlede norske klimautslippene. Tiltak innenfor sektoren er derfor helt nødvendig for å redusere utslippene. Dette vil ikke skje av seg selv. Skal bedriftene og den reisende virkelig legge om kursen, trengs forutsigbarhet og tydelige signaler. Samferdselsminister Solvik-Olsen er den viktigste klimaministeren foruten klimaministeren selv. Klima- og miljøminister Tine Sundtoft slår soleklart fast at transportsektoren må stå for en stor del av kuttene i klimagassutslippene. Det er en oppgave samferdselsministeren så langt synes å ha liten både evne og vilje til å prioritere.

Både klimaforliket og gjeldende Nasjonal transportplan slår fast at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektiv, sykkel eller gange. Nullvekstmålet er helt avgjørende for den enigheten verdens ledere nå har satt som ambisjon.

Arbeiderpartiet vil investere 10 mrd. kr til klima- og kollektivtiltak i storbyene over ti år. Vi følger opp fjorårets forslag og foreslår 700 mill. kr mer enn regjeringen til dette formålet for 2016.

Det hjelper fint lite at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen snakker varmt om kollektivtrafikken når de både underfinansierer bymiljøavtalene for neste år sammenlignet med ambisjonen i Nasjonal transportplan, og samtidig strammer inn fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom og foretar kutt. Dette går direkte utover satsingen på kollektivtrafikken.

Arbeiderpartiet styrker rammen for fylkeskommunene med 600 mill. kr. Men vi vet at det ikke er nok. Staten må ta et særskilt ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer. Dette er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene og innebærer at staten etter forhandlinger med kommunene skal påta seg ansvaret for inntil 70 pst. av kollektivinvesteringene i storbyene. Viktige prosjekter som Bybanen i Bergen, bussveiprojektet i Stavanger, T-banetunnelen gjennom Oslo indre by og superbussprosjektet i Trondheim skal gjennomføres.

Sett i lys av den helhetlige satsingen på kollektivtrafikken er det også verdt å nevne TT-ordningen. Regjerin-

gen foreslår nok en gang å avvikle ordningen med et pennestrøk, eller en svart strek på et papir. Dette er ikke bare et pennestrøk eller en svart strek på et papir for dem det gjelder – dette er en rasering av god livskvalitet som de personene fortjener på samme måte som alle andre. Arbeiderpartiet er opptatt av TT-ordningen og ønsker å gjøre den til en nasjonal ordning. Vi har derfor i vårt forslag en bevilgning på 20 mill. kr til TT-ordningen.

Klima er ikke én sak, den kan ikke forstås som én sak, men klima er en ramme rundt alle sakene vi diskuterer. Transportsektoren er og blir et viktig tiltaksområde, og regjeringen har et spesielt ansvar for å lede overgangen til fornybarsamfunnet på en sånn måte at man får hentet i barnehagen når man trenger det, og på en sånn måte at næringstransporten kommer fram i tide på en best mulig energieffektiv og klimanøytral måte. Dette må skje uten at det går på bekostning av mulighetene til dem som kommer etter oss.

I møte med disse utfordringene mener Arbeiderpartiet at vi bør styrke og ikke svekke samfunnstrekkene som har gjort Norge til det landet det er i dag. Store utfordringer har banket på døra vår før, og vi har bevist at vi klarer å gjøre store endringer. Nå er det på tide at regjeringen tar ansvar og gjør de riktige prioriteringene, og jeg kan ikke se at regjeringspartiene gjør det i sitt forslag til statsbudsjett for transportområdet.

Nils Aage Jegstad (H) [12:34:38]: Statsbudsjettet for 2016 er et budsjett for arbeid, aktivitet og omstilling. Gjennom en økning av samferdselsbudsjettet bygger regjeringen landet og tar Norge trygt gjennom omstillingen. En sterk satsing på vedlikehold bidrar til mer arbeid og økt aktivitet i en situasjon med redusert oljepris og økende ledighet.

Høyre–Fremskrittsparti-regjeringens målsetting er å gjøre landets infrastruktur til et konkurransefortrinn for nasjonen. Budsjettet og transportreformene legger opp til betydelig satsing på nye store prosjekt, men tar også bedre vare på det vi allerede har bygd. Satsingen gir innbyggerne økt trafikkikkerhet og framkommelighet, og bo- og arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen og styrkes.

Med den foreslåtte økningen i rammene til drift og vedlikehold på både riksvei og jernbane kan vedlikeholdsettersepet reduseres i 2016. Med budsjettforslaget for 2016 vil etterslepet på riksveier og jernbane bli redusert med henholdsvis om lag 1,3 mrd. kr og 0,5 mrd. kr. Dette gir en kvalitetsheving av infrastrukturen, med økt trafikkikkerhet og en mer punktlig og forutsigbar jernbane.

Regjeringen leverer rekordstor satsing på jernbanen. Det er full framdrift på alle store prosjekt, og vi går inn i nok et år med redusert vedlikeholdsettersepet. Totalt bevilges om lag 9,9 mrd. kr til investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Dette er 1,3 mrd. kr lavere enn saldert budsjett 2015, som skyldes et lavere utgiftsbehov til de store pågående investeringsprosjektene. Det viktige er imidlertid at beløpet dekker bevilgningsbehovet på alle jernbaneprosjektene som blir gjennomført i henhold til planene. Bevilgningen til Follobanen øker med om lag 980 mill. kr til om lag 4,1 mrd. kr i 2016. Videre øker bevilgningene til

planlegging av nye jernbaneanlegg. Det gjelder bl.a. IC-utbyggingen med Ringeriksbanen.

Det er verdt å merke seg at i vedtatt NTP 2014–2023 står det om Ringeriksbanen:

«Det settes av 1,5 mrd. kr til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode»

– altså perioden 2018–2023.

Det at en allerede nå har kommet så langt i planleggingen, er altså en kraftig forsering av prosjektet.

Transportsektoren skal bidra til det grønne skiftet. Forpliktelsene til å kutte klimautslippene med minst 40 pst. innen 2030 står fast. Kutt i utslippene fra transportsektoren blir viktige. Det er flere tiltak som må settes i gang:

- Det samlede transportbehovet må reduseres og sykkel og gange ta en større del av transportbehovet. Det dreier seg om tilrettelegging gjennom smart planlegging knyttet til lokalisering av arbeidsplasser og boliger. Det offentlige har her et ansvar med sine lokaliseringer av egne arbeidsplasser.
- Transportmidlene må bli renere. Her føler jeg at vi er i god gang både med nullutslippsløsninger og utvidet bruk av mer miljøvennlig drivstoff.
- Vi må få til en raskere utskifting av bilparken. Her er avgiftspolitikken viktig. Det er selvfølgelig også avgjørende viktig at internasjonal bilindustri nå har gått tungt inn i å framskaffe kjøretøy som vil tilfredsstille morgendagens krav til utslipp.
- Det må legges til rette for attraktiv kollektivtransport både på skinner og veier. I et land som Norge vil busen være det viktigste kollektivtransportmidlet også for fremtiden. En attraktiv kollektivtransport dreier seg om kapasitet, regularitet, frekvens og flatedekning. Det dreier seg ikke bare om skinner, men også om veier.
- IKT vil være et viktig ledd i det grønne skiftet. Bruk av ny teknologi i hele transportsektoren – fra automatiserte tog og selvkjørende biler til trafikkregulering og miljødifferensiering.

Bymiljøavtalene er viktige. Det er stor enighet om nødvendigheten av at de største byene får gjennomført store kollektivtiltak. Det er imidlertid viktig at det er sammenheng mellom planprosessene og tidspunktet for bevilgningene. Det er verdt å merke seg at selv med et stort statlig bidrag vil det være krevende for kommuner og fylker å finne dekning for sin del av kostnadene. Vi konstaterer at regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre allerede fra dag én har forpliktet seg på et statlig tilskudd på 50 pst. Flertallet er derfor fornøyd med at det i budsjettet er lagt inn tilstrekkelig til å inngå de første bymiljøavtalene.

Sverre Myrli (A) [12:39:37]: Lørdag var en festdag. Da åpnet nemlig det nye dobbeltsporet langs Mjøsa, i alle fall første delen av det nye dobbeltsporet. 17 km med topp moderne jernbane i Eidsvoll og Stange. Samferdselsministeren var i form under åpningen, og glemt var det at partiet hans stemte imot det samme dobbeltsporet da saken var oppe til behandling i Stortinget i 2011. Og det er jeg enig i, det passer seg ikke å rippe opp i gamle sidesprang når det er invitert til bryllupsfest.

I går åpnet nye Høvik stasjon. Nå ser vi resultatene av ti års satsing på jernbanen. Vi får mer ny jernbane, og vi får mer nytt togmateriell. Derfor strømmer passasjerene til NSB, og sannelig går det nå også riktig veg for NSBs godsselskap CargoNet.

Vi må videre. Vi må nå holde planarbeidet oppe på intercitystrekningene, slik at vi har ferdig dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg i 2024, som Stortinget samlet seg om ved behandlingen av Nasjonal transportplan, og til Lillehammer, Halden og Skien senest i 2030, og vi bør faktisk se om vi kan få det til raskere ut til ytterstasjonene Lillehammer, Halden og Skien enn 2030. Vi må få på plass ny tunnel gjennom Oslo. Vi må komme i gang med Ringeriksbanen og nytt dobbeltspor mellom Arna og Voss. Vi må ruste opp Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. Vi må komme i gang med sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Vi må få fart i arbeidet med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen og Solørbanen og Rørosbanen, og derfor var det veldig interessant det Jernbanelogget nå presenterte om elektrifisering rett før helga.

Hvis det er noe som bekymrer meg blant alt det positive som skjer på jernbanen, er det den kraftige kostnadsveksten for jernbaneutbygging, for så vidt også for vegutbygging, men særlig for jernbaneutbygging. Kostnadsveksten er formidabel. Det er prøvd små kontrakter, og det er prøvd store kontrakter, mange forskjellige virkemidler er prøvd, og uansett stiger prisene kraftig. Vi må nå passe på at stor satsing på jernbanen ikke blir spist opp av kostnadsvekst.

Så foregår det veldig mye bra arbeid i storbyene våre, selvsagt fra byområdene og tilhørende omland selv, men også fra Jernbanelogget og Statens vegvesens side. Staten må bidra på investeringssida i byområdene våre, altså bidra til å få på plass infrastruktur så vi får mer trafikk over på buss og over på skinner, og staten må bidra betydelig til prosjekter som ny T-banetunnel i Oslo, Romeriksbanen til Ahus og videre til Lillestrøm og Kjeller, Fornebubanen, Bybanen i Bergen, superbussprosjektet i Trondheim, Bussveien-prosjektet i Stavanger og kanskje også flere prosjekter.

Så til slutt en iakttagelse etter å ha jobbet med samferdselsspørsmål gjennom mange år: Tidligere har det vært tatt til orde for å slå sammen Statens vegvesen og Jernbanelogget, altså å få på plass en felles transportenhet. Det er det argumenter for, og det er det argumenter mot. Jeg skal ikke gå inn i den debatten i dag, men uansett så ser jeg at det er stadig tettere kontakt mellom de to transportetatene, stadig tettere kontakt og stadig nærere samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbanelogget. Det tror jeg er veldig bra, ja, faktisk har jeg registrert at når representanter fra den ene etaten skulle delta på møter, og det stiller opp en representant fra den andre etaten i stedet, så går møtet like bra – nært og tett samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbanelogget til beste for samordnet transportplanlegging og til beste for å finne samordnede transportløsninger. Det tror jeg er veldig bra, og kanskje ser vi konturene av en felles transportetat.

Torill Eidsheim (H) [12:44:45]: «Samferdsel handler ikke bare om penger, men også om organisering», stod

det å lese i Bergens Tidende i haust. Det var i samband med Ringeriksbanen – landets eldste ikkje-eksisterande jernbanetrasé, første gong diskutert for 125 år sidan.

Planlegging av veg og bane i Noreg har lang tradisjon for omfattande og tidkrevjande prosessar. Når denne regjeringa no har fått gjennom både Ringeriksbanen og E16, viser det at det faktisk var mogleg å finne meir effektive løysingar for planlegging, ja til og med òg for bygging. Når veg og bane blir planlagde og bygde samtidig, vil det kunne føre til betre og meir effektive løysingar.

Som hordalending vil eg nytte anledninga til å takke alle, både lokalt og sentralt, som har stått på og kjempa for å få ei rask avklaring for E16 Arna–Voss og Vossebanen.

Og det har gått raskt. Frå siste utgreiing kom på bordet, gjekk det berre tre månader til valet blei teke av regjeringa. Det ligg framleis inne kritiske merknader frå opposisjonen om at planarbeidet går for seint med E16 Bergen–Voss, så her har behandlinga gått så raskt at Arbeidarpartiet i merknadsskrivinga tilsynelatande ikkje hang heilt med.

Den såkalla K5-løysinga som no er vald mellom Arna og Voss, betyr i korte trekk dette:

- ei reisetid mellom Arna og Voss på 46 minutt med bil og 24 minutt med tog
- firefeltsveg frå Arna til Romslo, og deretter ny tofeltsveg med midtrekkverk vidare til Voss
- dobbeltspora jernbane heile vegen

Men mest av alt: ei trygg reise for oss alle!

Og ja, samferdsel handlar òg om pengar. Samferdselsfeltet har i 2016 fått ei historisk ramme på litt over 60 mrd. kr. Det resulterer i stor aktivitet, i arbeid og i ny infrastruktur som legg til rette for omstilling.

Samtidig som vi byggjer nytt, har vi òg snudd forfall til fornying, og forfallet blir no redusert både på veg og på bane.

Denne regjeringa viser nytenking på fleire område. OPS-prosjekt, vegreform, jernbanereform og bompengerreform er alle nødvendige tiltak som i stor grad handlar om organisering, men som – viktigast av alt – skal gjere reisekvardagen for folk og næringsliv som brukar infrastrukturen, betre samanlikna med den den opplever i dag, både med omsyn til framkomst og – ikkje minst – tryggleik.

Arbeidarpartiet og dei raud-grøne har hittil vist størst iver etter å kjempe mot reformene og alt som liknar på endring. I god tradisjon etter åtte år ved roret, der rapport etter rapport blei lagde fram med skrikande behov for utvikling på både veg, jernbane og nett, har dei stemt imot nye idear og betre løysingar.

«Samferdsel handler ikke bare om penger, men også om organisering», som sagt. Det er nettopp det vi i Høgre har hevda lenge. Når vi no er vist tillit til å styre landet og har fått makt til å få gjort noko med systemet, gjer vi faktisk det. Breiband er eit eksempel som definitivt viser at organisering er viktig, og at det trengst god tilrettelegging for at alle aktørar skal kunne bidra til måloppnåing.

Regjeringa er oppteken av å leggje til rette for optimal deltaking av kommersielle aktørar, og at tilskott blir gjeve berre der det er opplagt at marknaden ikkje fungerer.

Samferdselsbudsjettet for 2016 er ekspansivt, og det bør det vere. Det svarar på utfordringane som landet no

står overfor, og det legg eit godt grunnlag for den heilt nødvendige omstillinga som er nøydd til å kome.

Kjell-Idar Juvik (A) [12:49:47]: «Arbeid til alle er jobb nummer én», er Arbeiderpartiet hovedfokus i budsjettet for 2016.

«Se mot nord.

Oftere.

Det er langt dette landet.

Det meste er nord.»

Slik lyder ordene til Rolf Jacobsen.

Gode samferdselsløsninger er viktig for hele landet, ja det binder dette langstrakte landet sammen. Samferdsel er således viktig for at det kan bo folk i hele landet, og det er med på å bidra til økt sysselsetting.

Regjeringen Stoltenberg II startet tidenes samferdselsløft – la det ikke være tvil om det – og avsluttet sin regjeringsperiode med tidenes satsing på samferdsel ved å legge fram gjeldende Nasjonal transportplan. Den åpnet for store investeringer i samferdselssektoren i den perioden vi er inne i nå. Det var tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren med en vekst på 65 pst. og en ramme på hele 508 mrd. kr.

Jeg er glad for at den sittende regjeringen har som ambisjon å følge opp den ambisiøse nasjonale transportplanen som vi la fram. Men det er også viktig å minne på at vedtatte transportplan, som de nå forsøker å levere på, er langt under det de selv gikk til valg på, og det de foreslo i 2013.

Jeg kan også konstatere, selv om jeg registrerer at statsråden fortsatt ønsker å prate om 2014, at ikke bare i 2015, men også i 2016 har Arbeiderpartiet mer til samferdsel enn regjeringen og det som er i flertallsforslagene.

Men regjeringen følger ikke opp på alle områder. Landet vårt er ikke bare langstrakt, det er også mange strekninger som er skredutsatt. I går la Statens vegvesen fram sin kartlegging for rassikring på riks- og fylkesvegene i Nord-Norge. Det viste et behov på hele 18 mrd. kr. Da er det merkelig at regjeringen samlet sett reduserer bevilgningen til skredsikring for riksveger og fylkesveger med 262 mill. kr i 2016 sammenlignet med saldert budsjett for 2015.

Arbeiderpartiet er opptatt av å finne gode løsninger for både by og land. Det er viktig med gode veger, flytilbud, jernbane og gode kollektivløsninger. Men det er også viktig med gode telecomløsninger i hele landet. Vi har i dag et digitalt klaseskille mellom tettbebygde strøk og spredtbygde strøk. Ser vi på utbyggingen av høyhastighets bredbånd, har i dag 94 pst. av husstandene i tettbebygde strøk tilgang, mens bare 32 pst. har det samme i spredtbygde strøk.

Et av virkemidlene for å bedre dette er å øke tilskuddsordningen. Det er derfor uforståelig at regjeringen også i år foreslår å redusere dette nivået til bare en tredjedel. Behovet er stort. Det ser vi på søknadsmassen. I 2014 var det søkt om 700 mill. kr, i år var det søkt om 645 mill. kr, og da monner det lite å komme med forslag på 50 og 51,5 mill. kr.

Begge deler må til – det er ikke sånn at statsrådets og regjeringens løsning, at dette må markedet ordne alene,

fungerer. Det fungerer ikke alene – det har vi sett, ikke minst av tallene for spredt bebyggelse.

Det er ikke sånn som statsråden prøver å si, at vi kun ønsker støtte. Nei, vi ønsker begge deler – markedet også. Men der markedet ikke ønsker å ordne eller ikke har økonomi til å ordne, må vi komme inn med tilskudd.

For mange i dette landet er flytilbudet en del av deres kollektivtilbud og er med på å binde landet sammen. Det er derfor med stor forundring vi ser at vi har en regjering som gjør det dyrere å fly med sin nye flyavgift på over 1 mrd. kr. Vi ser allerede at dette får konsekvenser for flytilbudet. Jeg vil minne regjeringen på at for mange er flytilbudet det eneste alternativet, i tillegg kanskje til privatbilen.

Arbeiderpartiet støtter derfor ikke forslaget om å innføre denne avgiften. Dette vil ramme distriktene ekstra hardt, som fra før har høye priser på sine flyruter. Jeg og vi mener dette vil føre til økte kostnader og true opprettholdelse av tilbudet for de minst lønnsomme flyrutene, og ikke bare i distriktene. I går kunne vi lese at Moss lufthavn Rygge må legge ned neste år, og at dette kan berøre så mye som 1 000 arbeidsplasser.

Pendlerne rammes hardt. Statsråden sa at det var bedring for pendlerne – ja, i hvert fall ikke økonomisk, når man går inn og kutter i fradraget og skattlegger kilometergodtgjørelsen.

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

Stein Erik Lauvås (A) [12:55:03]: Vi har i lang tid hørt fra Høyre og Fremskrittspartiet at samferdsel og næringsutvikling hører sammen, og at rammevilkårene for samferdsel er avgjørende viktig for å skape nye arbeidsplasser. Det er det egentlig stor enighet om. Men hva gjør så regjeringens partiene Høyre og Fremskrittspartiet? De klarer ikke engang å finne fram stusslige 10 mill. kr til opprustning av Borg havn. De klarer det altså ikke før de blir tvunget til det gjennom forhandlinger med andre partier.

Vi finner heller ikke at det er noen forsering av jernbaneutbyggingen i Østfold. Det ble lovet klart og tydelig at dersom Fremskrittspartiet og Høyre kom i regjering, skulle dette bygges mye raskere enn det som opprinnelig var planlagt. Det var mange som trodde på det. Nå har de blitt skuffet alle sammen.

Og så kliner Høyre og Fremskrittspartiet til med en ny statlig avgift på flyseter, en statlig avgift som bare i Østfold vil føre til at hundrevis av arbeidsplasser står i fare – på landsbasis tusenvis. Man kan lure på: Hvordan er det mulig? Hvordan ble det mulig at Fremskrittspartiet ble et avgiftsparti som går i bresjen for å skattlegge luftfarten, og som setter næringsutviklingen og eksisterende arbeidsplasser i fare? Hvordan ble det mulig at Høyre mener at en slik statlig avgift på flyseter er viktigere enn valgløftene om bedre rammevilkår for næringsutvikling i distriktene?

At representantene fra Fremskrittspartiet og Høyre kan gå i bresjen for en statlig flyseteavgift som kan redusere antall arbeidsplasser, er umulig å forstå. Snakk om å endre politikk, snakk om å lure sine egne velgere! Jeg skal gjengi Tor Prøitz, medlem i Høyre og i samferdsels- og nærings-

komiteen i Østfold fylkeskommune. Han sier at flypassasjeravgiften «vil resultere i at Rygge er død» i løpet av 2016, og at ved å miste basefly «vil det ikke være grunnlag for videre drift og ca. 1 000 personer vil miste arbeidet».

Hva er det Høyres fylkestingsmedlem Tor Prøitz har forstått som ikke Høyres og Fremskrittspartiets egne stortingsrepresentanter har forstått – og samferdselsministeren dertil?

Så må jeg bare kort sveipe innom et tall som jeg oppdaterte meg på i går ettermiddag: 17 502 972 000 kr i innkrevde bompenger siden Fremskrittspartiet gikk inn i regjering – og intet forslag er å se noe sted fra regjeringen om å legge ned bompengeneinnkrevningen.

Det er ikke særlig glød i å forsvare budsjettet fra posisjonens side. Det kan hende det kommer av at nå kan folk der ute se hva de faktisk står for.

Morten Stordalen (FrP) [12:58:23]: I dag behandler vi et godt og framoverlent samferdselsbudsjett, som får flertall med regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet og samarbeidspartiene Kristelig Folkeparti og Venstre. Dette gleder ikke bare meg og Fremskrittspartiet, men landets innbyggere generelt, og ikke minst næringslivet, som er helt avhengig av effektive og sikre transportløsninger.

Vi tar folk på alvor, og derfor er det nå en historisk satsing på vedlikehold, fordi forfallet under rød-grønt styre økte betydelig. Bare for jernbane økte forfallet med 1 mrd. kr i året.

Jernbaneverket selv sier at de er fornøyd med borgerlig styre. Ja, ikke bare fornøyd, man kaller dette året for det store vedlikeholdsåret. Det sier ikke lite. Enda bedre blir det i 2016, med ytterligere vedlikeholdssatsing, som igjen betyr at det skal både bygges og vedlikeholdes det som kan bygges. Og sjelden har det vært en budsjettføring i komiteen der de som møtte, i all hovedsak var fornøyd med budsjettet.

Etter budsjettforliket mellom de borgerlige partiene øker bevilgningene til Jernbaneverket. Totalt sett økes bevilgningene opp til 18 mrd. kr. Det er en formidabel økning, som verdsettes blant mange. I altfor lang tid under rød-grønt styre opplevde man nær sagt hver uke å bli møtt med overskrifter som tok for seg ulike problemer. Ikke unormalt var togpassasjerene fortvilte når kjøreledninger var gått i stykker, signalanlegg var ute av drift, materiellmangel, personellmangel osv. Fortsatt opplever vi dessverre dette flere steder, nettopp som følge av det rød-grønne forfallet. Derfor er jeg glad for at det for tredje år på rad satses så mye på økt vedlikehold på både vei og bane. Denne satsingen gjør at forfallet nå innhentes, for første gang på flere tiår.

Jeg er også fornøyd med at det nå ligger til rette for at NSB kan kjøpe enda flere nye togsett enn de 26 som har ligget inne fra regjeringen. Hele 18 nye kan nå bestilles i tillegg til de 26. Det er viktig for å kunne legge til rette for at flere kan benytte seg av tog der det er mulig, nettopp fordi det har vært mye dårlig og slitt materiell, som har gjort toget til en uforutsigbar løsning. Dette gjør de borgerlige partiene noe med ved at det nå kjøpes inn nytt og trygt utstyr. I tillegg legges det nå opp til en rabatt på må-

nedskort og årskort hos NSB som betyr at prisen for disse reduseres med 20 pst. på enkelte strekninger.

Mye av dette vil bety at flere og flere som bor slik til, vil se verdien av å ta tog, ikke ved at man gjør det dyrere eller vanskeligere å velge andre løsninger, men rett og slett gjør det rimeligere å velge det trygge og gode kollektivtransporttilbudet. I motsetning til rød-grønn politikk er de borgerlige opptatt av å legge til rette ved å benytte gulrot og ikke pisk. Derfor er jeg glad for at disse partiene nå legger opp til rabatt på tog og tilrettelegger for at avgangene kan økes og sporene benyttes som følge av økt vedlikehold.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Stine Renate Håheim (A) [13:01:38]: Toget er viktig for alle dem som hver dag pendler inn til og ut av byene våre for å jobbe og studere, og toget er helt avgjørende skal vi lykkes med det grønne skiftet. Det viktigste vi kan gjøre, er å øke investeringene og vedlikeholdet. Arbeiderpartiet har derfor prioritert 0,5 mrd. kr mer til jernbane enn det regjeringen foreslår.

Så vil jeg også gjerne rose Venstre og Kristelig Folkeparti, som har greid å forhandle inn mer til vedlikehold av jernbanen, og jeg er også veldig glad for at det blir nytt krysningsspor på Gjøvikbanen.

For Arbeiderpartiet er målet å få ned reisetiden Gjøvik–Oslo med halvannen time og timesavganger begge veier. Vi har også klare forventninger om at planarbeidet for nytt dobbeltspor kan startes opp i 2016. Arbeiderpartiet er også bekymret for driftssituasjonen for Dovrebanen. En stabil drift for Dovrebanen er et av de viktigste bidragene for å opprettholde andelen gods på bane mellom Oslo og Trondheim. Arbeiderpartiet sier derfor i merkna-dene at de økte bevilgningene til vedlikehold bør prioriteres på strekninger som ivaretar målsettingen om mer gods på bane.

Infrastruktur er viktig for næringslivet i distriktene, men infrastruktur er mer enn bare vei og bane. Derfor er det alvorlig at regjeringen for n'ete gang nå kutter støtten til bredbåndsutbygging i distriktene. Det rammer bedrifter i mitt område i hvert fall, og man trenger bredbånd for å ha en god næringspolitikk.

E16 er hovedpulsåren gjennom Valdres, et distrikt som ikke lenger har jernbane, og hvor gårsdagens debatt viser at regionens flyplass går en svært usikker framtid i møte. E16 er den eneste vintersikre fjellovergangen mellom øst og vest, og når uværet rammer, kan næringslivet og innbyggerne være sikre på at man kommer seg over fjellet på Filefjell.

Når fv. 33 fra Gjøvik til Valdres står ferdig, er det heller ingen tvil om at E16 vil være en viktig forbindelse mellom Vestlandet og hele innlandet. Det understreker viktigheten av fortsatt utbygging av E16.

Det bygges i Valdres, og det er bra at regjeringen i all hovedsak følger opp den offensive rød-grønne transportplanen. Neste år er det anleggsstart på E16 Øye–Eidsbru, og det er veldig bra. Så vet vi at Statens vegvesen har be-regnet at det vil gi store besparelser å bygge ut Turtne-

Øye samtidig som man bygger ut Øye–Eidsbru. Vi vet at det er betydelige innsparinger på Filefjell-prosjektet, og da mener Arbeiderpartiet at det hadde vært fornuftig å bruke de sparte pengene på en samtidig utbygging helt fra Eidsbru og ned til Turtnes.

Tone Merete Sønsterud (A) [13:04:50]: Det er litt merkelig å være vitne til en samferdselsdebatt i denne sal uten at Fremskrittspartiets representanter med ett ord nevner «bom» og «bompenger», bortsett fra statsråden, som nå plutselig er fornøyd, bare bompengesatsen blir lavere. Man krever fortsatt inn bompenger, selv om man garanterte folket, uavhengig av valgresultat, at bompengene skulle bort, men nå betales mer bompenger enn noen gang før.

I sitt innlegg kritiserte representanten Michaelsen Arbeiderpartiet for å stemme imot noe de er for – det er mulig det var omvendt – men at Fremskrittspartiet i over to år har stemt for alle bompengeproposisjoner, er tydeligvis helt greit. I valgkampen hadde Siv Jensen mikrofonen på full styrke og sa at når de kom til makten, skulle det stå store skilt med «gratis» på alle bomstasjoner i Norge. Nå er hun landets finansminister, og bommene er fortsatt der. I forrige stortingsperiode mente Bård Hoksrud at den rød-grønne regjeringa drev med landeveisrøveri, og ropte fra denne talerstol: Regjeringa flår og raner bilistene. Med tanke på hans egen retorikk er både han, statsråd Solvik-Olsen og finansministeren kriminelle.

I mitt hjemfylke har vi blitt lovet mye på samferdsel av både Høyres Gundersen og Fremskrittspartiets Johnsen. Det skulle bli kontinuerlig utbygging av E16 mellom Kongsvinger og Kløfta. Den skulle stå ferdig i løpet av 2017, sa Johnsen. I tillegg skulle han ordne med firefelts vei helt til svenskegrensa. Det er over ett år siden jeg så anleggsmaskiner på den veien, og så vidt jeg vet, kommer det ingen i 2016 heller. Johnsen fortalte oss at det var null problem å få til videre utbygging av E6 i rekordfart. Ja, det skulle til og med bli en rask utbygging av firefelts vei fra Rena til Hamar. Det var bare å velge ham inn, så skulle han ordne opp. Det samme gjaldt for tog. Et krysningsspor på Kongsvingerbanen var ifølge ham nærmest som lommerusk å regne. Men det blir ikke krysningsspor til neste år heller.

I fjor fikk vi høre at rv. 3/25 skulle bli et vellykket OPS-prosjekt. Det skulle bli mye billigere enn opprinnelig planlagt, bygges mye raskere og med lavere risiko enn tradisjonell veibygging. I mars i år stilte samferdselsministeren opp i Hedmark, sammen med representantene Gundersen og Johnsen. Med full pressdekning ga de høylytte garantier om at byggestart av veien ikke blir utsatt pga. OPS, slik mange hadde fryktet. «Jeg senker skuldrene nå. Det er ingen grunn til bekymring,» sa Elverums Høyre-ordfører etter møtet. Men nå leser vi i lokalavisene at veien kan bli to år forsinket. Kostnadene har økt til nærmere 5 mrd. kr, og man vet intet om hvilke bompengesatser det opereres med, eller hvor lenge bommene skal bli stående for å dekke fortjenestene til den private samarbeidspartneren.

I transportdebattene hører vi at all samferdselsbygging skal gå så mye fortere, det skal bli mye billigere, det skal omorganiseres, og det skal kuttet i byråkratiet. Sett fra mitt

ståsted og fra Hedmarks ståsted er det faktisk det motsatte som skjer.

Odd Henriksen (H) [13:08:00]: Jeg skal ikke snakke om bompenger eller avgifter. Jeg skal snakke om landsdelen jeg kommer fra, som på mange måter og til alle tider har levd av det vi har nærmest oss, nemlig våre naturressurser. For oss handler det om å ha god tilgang til et marked hvis vi skal få levert varene våre. Vi er helt avhengige av god samferdsel. Sånn har det ikke vært. I disse tider leser vi til stadighet om vogntog som står fast, om stengte veier, osv.

Jeg ble en gang spurt om hvor viktig infrastruktur er for næringsutvikling. Jeg kommer fra en liten fjellbygd som heter Sulitjelma – en gang i tiden Norges nest største arbeidsplass. Det var ikke fordi man fant malm oppe i fjellene i Sulis at det ble Norges nest største arbeidsplass. Nei, det var fordi man bygde en jernbane på 35 km. Riktignok var det ikke staten, men virksomheten, som bygde den, slik at malmen kunne nå ut til verden, og vi kunne skape arbeidsplasser. Når det gjelder næringsutvikling i Nord-Norge, eller for så vidt i distriktene, er infrastruktur helt klart det viktigste punktet. Skal vi drive med god næringspolitikk, er infrastruktur ordet. Vi kan gjerne si det om igjen, både to og tre ganger, for det er det som gjelder. Det er god distriktspolitikk og god politikk for å skape verdier, og det gjør oss i stand til å skape flere arbeidsplasser der verdiene, etter mitt syn, er størst.

For å komme fra landsdelen må jeg si at budsjettet som skal vedtas i dag, er historisk bra. Det er en historisk satsing på samferdsel i Nord-Norge. Jeg nevner i fleng: Ny flyplass diskuteres – et enormt prosjekt for Bodø. Vi snakker om ny flyplass-struktur både på Helgeland og i Lofoten. For ikke å snakke om vei – hvis jeg tar dere med fra Trøndelags-grensen og helt til Troms fylke, har vi Helgelandspakke Sør og Helgelandspakke Nord. Går vi over Saltfjellet, møter vi Tjernfjellet og får kanskje den lille skammen som står igjen, fra Borkamo til Sørrelva, som ingen har klart å bygge ut, på plass. I Bodø er det Bypakke Bodø med spesiell satsing på kollektivtransport og ikke minst gang- og sykkelstier. Nå holder vi på med et konseptvalg for nye tunneler på E6 mellom Fauske og Narvik, Hålogalandsbrua er i ferd med å bygges, det er rassikring på E10, og det planlegges ny E10/rv. 80 mellom Tjeldsund, Gullsfjord og Ramsund.

Det er klart at det skjer mye. Innen jernbanesatsingen får Ofotbanen prioritet. I tillegg får vi satsing på Nordlandsbanen, knyttet til signalanlegg som vi har gått og ventet på i all tid, og nye krysningsspor. Det bygges en ny stasjon på Tverlandet, og sannsynligvis kommer det også en ny stasjon på Otteråga eller Reitan.

Hvis det er noen plasser regjeringen i hvert fall må være stolte av det de gjør, handler det om nordområdepolitikk og om hvor de ønsker å satse. Det viser de gjennom investeringene som gjøres, i hvert fall i min landsdel.

Anna Ljunggren (A) [13:11:15]: Det var interessant å høre foregående taler ramse opp en rekke prosjekter i Nord-Norge som det ble bevilget penger til i forrige re-

gjeringsperiode, og som er startet opp, noen i forrige regjeringsperiode og noen i denne regjeringsperioden. Hålogalandsbrua var en av sakene den forrige representanten nevnte. Det er landets nest lengste bro. Den skal stå klar innen høsten 2017. Det er en bro som binder Nord-Norge enda bedre sammen, og broen vil korte ned avstanden til stamflyplassen på Evenes med 20 minutter. Derfor skal Framneslia flyplass legges ned. I proposisjonen som ble behandlet i denne salen, lå det en forutsetning til grunn: Narvik lufthavn nedlegges når E6 Hålogalandsbrua er åpnet for trafikk.

Broen skulle etter planen stå klar i 2016. I proposisjonen sto det at om åpningen av broen ville bli noe forskjøvet, skulle det vurderes om lufthavnen skulle legges ned ved utgangen av kontraktperioden for flyruten mellom Narvik og Bodø 31. mars 2017. Broen er nå antatt ferdig høsten 2017, og det ser ut til at det kan bli en tid uten flyplass og uten at broen er klar.

Narvik kommune tok på seg å betale 30 mill. kr til dette prosjektet. Nå har forutsetningene forandret seg, og Narvik har bedt om hjelp fra regjeringen for å få betalt denne regningen. Dessverre er det ikke vilje i Samferdselsdepartementet til å finne disse pengene. Men jeg er veldig glad for at Arbeiderpartiet har funnet rom for dette i vårt alternative budsjett.

Jeg blir litt forundret, for dette har vært en så viktig sak for Høyre og Fremskrittspartiet lokalt. Tidligere stortingsrepresentant og ordfører kandidat Torgeir Trældal fra Fremskrittspartiet sa fem dager før valget at han hadde gjort alt han kunne i denne saken, men han måtte erkjenne at det ikke er mulig for regjeringen alene å endre en finansieringsplan som innebærer at Narvik kommune må ut med 30 mill. kr. «Nå må det bli opp til de andre partiene på Stortinget å stemme sammen med Frp, slik at det kan bli flertall for å få bevilget de 30 millionene på Stortinget,» sa Trældal til avisen Fremover.

I oktober sa avtroppende ordfører Tore Nysæter fra Høyre til samme avis: «Høyre vet hva partiet skal gjøre når denne saken kommer opp til behandling. Det samme gjør Frp.» Han håpet da på støtte fra minst ett annet parti for å sikre flertall for å få slettet en regning kommunen oppfatter som veldig urimelig.

Fra den nye ordføreren fra Arbeiderpartiet har det vært jobbet godt, og det som både Høyre og Fremskrittspartiet etterlyste tidligere i høst, at ett annet parti måtte støtte dem, er nå tilfellet. Men hva har skjedd? Jo, Høyre og Fremskrittspartiet på Stortinget har ikke funnet rom for denne engangsbevilgningen i sitt budsjett.

Uavhengig av om Narvik får hjelp til å betale regningen på 30 mill. kr, er det viktig at det nå jobbes med å få flyttet FOT-rutene fra Framneslia flyplass til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Jeg håper innstendig når stortingsflertallet nå ikke foreslår å bevilge disse 30 millionene, at statsråden da arbeider for at Avinor forlenger avtalen om drift av flyplassen.

Tor André Johnsen (FrP) [13:14:28]: I flere tiår har forfallet både på vei- og jernbanenettet økt og økt år for år. Forfallet bare på fylkesveiene er på minst 45 mrd. kr. Men

det var ikke bare økt forfall på veinettet under den rød-grønne regjeringen. Da Stoltenberg-regjeringen startet, var forfallet på jernbanenettet på 9 mrd. kr, og da Stoltenberg-regjeringen ga seg, hadde forfallet doblet seg til 18 mrd. kr.

En ting er at en regjering bestående av Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV ikke prioriterer veier, men at de også nedprioriterte viktig kollektivsatsing og jernbaneutbygging, er mildt sagt litt underlig, spesielt sett i lys av at de påstår at de både er opptatt av kollektivtransport og av miljø.

Det historiske skiftet med at dagens Høyre-Fremskrittsparti-regjering ikke bare har stoppet forfallet på vei og bane, men også begynt å ta igjen etterslepet, er bare én av flere viktige og store endringer som vi nå gjennomfører.

En annen enormt viktig sak er opprettelsen av veiselskapet. Da de rød-grønne styrte landet, var det dessverre vanlig å bygge ut hovedveinettet stykkevis og delt, og ikke sammenhengende og helt. Retorisk snakket de rød-grønne veldig mye om å bygge sammenhengende og helt, men ordene ble ikke gjort om til handling. I 2006 ble det f.eks. bygd 10,7 km med motorvei i Norge, og i 2013 ble det heller ikke bygd mer enn 10,6 km motorvei.

Med det nye veiselskapet blir det slutt på å bygge ut små parseller på 10 og 10 km årlig. De to oppstartsparsellene på E18 i Telemark og Aust-Agder er på omtrent 20 km hver. En annen parsell veiselskapet kommer til å starte med, er E6 i Hedmark. Den er på hele 43 kilometer. Det er virkelig historisk, siden det er den lengste parsellen som har blitt bygd ut i Norge. Hittil er det OPS-prosjektet Grimstad-Kristiansand som har vært det lengste, og det er på 38 km.

Jeg har lyst til å minne Stortinget om at i de rød-grønnes NTP skulle de kun bygge ut 32 km av disse 43 km med E6. Det er meget spesielt, men Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV ønsket faktisk da å la 11 km ferdig regulert firefelts motorvei stå igjen til en annen gang. Det er nesten så man må lure på om de hadde en bevisst strategi om å bygge kortest og dyrest, for de rød-grønne skrøt faktisk av at de oppfylte NTP i kroner og øre, men de oppfylte ikke NTP i kilometer, mil eller prosjekter. Hvis en sammenligner med idretten, blir denne måten å bygge veier på som om Therese Johaug skulle gi seg noen få meter før mål for å spare den siste distansen til en annen gang. Det ville selvfølgelig aldri skjedd.

Kjersti Toppe (Sp) [13:17:42]: Vedlikeholdet av fylkesvegnettet er estimert å vera på om lag 59 mrd. kr nasjonalt. Samferdselsdepartementet har presentert tal som viser at dekketilstanden er utilfredsstillande på halvparten av fylkesvegane i Noreg. I Hordaland har vi 2 567 km fylkesvegar. Prosenten av desse som har tilfredsstillande vegdekke, er berre på 41,9. Senterpartiet er opptatt av å unngå eit klasseskilje på vegane der fylkesvegane forfell mens riksvegane vert sette i stand. Difor prioriterer Senterpartiet òg ein kraftig auke av dei statlege midlane til fylkeskommunen i vårt alternative budsjett med øyremerkte midlar til vedlikehold av nettopp fylkesvegane.

Faren for ras er ein realitet som både næringsliv og innbyggjarar må leva med i mange delar av landet. Ifølg-

je Statens vegvesen sitt innspel til Nasjonal transportplan bør Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland skredskilte for minst 22 mrd. kr på totalt 715 skredpunkt. Regionssjefen i Vegvesenet meiner talet viser at det er særskilte utfordringar på vegnettet på Vestlandet, og at behovet i Region vest utgjør halvparten av det totale behovet i heile landet. Det er ifølgje Vegvesenet 192 skredpunkt på riks- og fylkesvegnettet med høg skredfaktor berre i Region vest.

Senterpartiet meiner rasutfordringane må takast på større alvor. Vi prioriterer i vårt alternative budsjett 400 mill. kr meir til rassikring på riks- og fylkesvegar i 2016.

E16 i Hordaland mellom Bergen og Voss til sognegrensa er ei svært ulykkesutsett og rasfarleg strekning. 29 av raspunkta Vegvesenet rapporterer om i Region vest, ligg her. Strekinga har hatt 200 ras og meir enn 20 dødsulykker dei siste 15 åra. Det var den raud-grøne regjeringa med Senterpartiet i Samferdselsdepartementet som sette i gang ei konseptvalutgreiing for strekinga. Anbefalinga frå Jernbaneverket og Vegvesenet vart overlevert denne regjeringa i april 2014.

Konseptvalvklaringa frå regjeringa kom den 8. desember: alternativ K5 om ny veg og bane mellom Bergen og Voss. Eg må seia det var gledeleg. Alternativet og avgjerda får stor støtte lokalt, og hos Senterpartiet. Det viktige no er at Stortinget prioriterer strekinga til Stanghelle som første byggjetrinn, og at ho kjem inn i NTP. Da kan Bergensbanen saman med Ringeriksbanen verta ein reell konkurrent til fly, og det er bra både for folk og næringsliv, og det er bra for klimaet.

Frank J. Jenssen (H) [13:21:02]: Vi har en regjering som gjerne bidrar til gledesstunder rundt omkring i landet, kanskje i særdeleshet på samferdselsområdet.

Vi har gått fra planer med svak finansiering og store forsinkelser til planer med penger, nye løsninger og gjennomføringskraft. Opposisjonen smiler tappert, samtidig som de etter fattig evne prøver å så små korn av usikkerhet. Det er iallfall vanskelig å lese det annerledes når det største opposisjonspartiet i innstillingen til denne saken uttrykker bekymring for forsinkelser på den helhetlige utbyggingen av E6 i Sør-Trøndelag, sør for Trondheim. Dette er angivelig fordi en gryteklar og viktig delstreking, vei og tunnel mellom Vindåsliene og Korporals bru, løftes fram for å gjennomføres så raskt som mulig. Dette er et meget etterlengtet prosjekt for alle som ferdes der, både yrkessjåfører og familier på tur – og for øvrig grunnlag for en av de mange omtalte gledesstundene.

Denne bekymringen om forsinkelse kommer fra et parti som ikke la noe helhetlig for E6 inn i Nasjonal transportplan, og som så for seg ferdigstilling i 2032, ifølgje deres egne lokalpolitikere – 2032! Så går man rundt her og uttrykker bekymring for forsinkelser. Det er ubegripelig. Jeg gikk til valg i Sør-Trøndelag på at Arbeiderpartiets E6-plan gikk for sakte. Den gang var det grunn til bekymring. Arbeiderpartiet, derimot, blir urolig når vi skal gå i gang med å bygge.

Ett av de nye grepene til denne regjeringen, som det samme Arbeiderpartiet er imot, er opprettelsen av Nye Veier AS, som skal sørge for effektiv og sammenhengende

utbygging av bl.a. E6 i mitt fylke. Jeg ble veldig glad da denne viktige veistrekingen kom inn i veiselskapets portefølje, for det betyr at den er garantert gjennomføring. Det er jo det nye her. For første gang foreligger det en garanti for at veiene skal bygges. Men Arbeiderpartiet er bekymret. Der vanlige folk og næringslivet gleder seg, virker det som om Arbeiderpartiet innerst inne lever etter Bjørnsons ord, nemlig at «hver gledesstund du fikk på jord, betales må med sorg». Men det er det ingen grunn til i veibyggingssammenheng. Det hjelper kanskje på optimismen, også i Arbeiderpartiet, hvis jeg minner om at Nye Veier AS nylig lyste ut en stilling som prosjektdirektør for E6 Trøndelag. Jeg tror vi kan kjenne oss trygge på at når det nye selskapet etablerer prosjektorganisasjon og ansetter folk, er det fordi de har tenkt å bygge vei.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:23:53]: Noen understrekinger av viktige områder for Kristelig Folkeparti i det framforhandlede budsjettet: Det er en sentral oppgave å støtte opp om bosettingen og fiskerinæringen langs kysten. Videreføringen av tilskuddsordninger til fiskerihavner på 60 mill. kr er et viktig tiltak, både for å redde liv og for å sikre fiskerinæringens infrastruktur. For framtiden tror vi det er nødvendig med en gjennomgang av dagens ordning for å få en ordning som i større grad enn i dag kan sikre en mest mulig målrettet utbygging av fiskerihavner med vekt på næringens behov.

Vi har i Norge et stort etterslep på tilrettelegging for syklistene. I Kristelig Folkeparti er vi glade for at vi sammen med Venstre og regjeringspartiene har fått gjennomslag for en egen belønningsordning for gang- og sykkelveier. Det er en målrettet ordning som bidrar til nye kilometer med gang- og sykkelvei i Kommune-Norge. Dette gjelder kommunene som har planene klare, og som er villige til å bruke av egne midler for å få til en raskere utbygging. 8 pst. sykkelandel innen 2023 er ingen ambisiøs målsetting. Vi er glade for at vi i budsjett samarbeidet med de tre andre partiene fikk til en påplussing på 75 mill. kr til dette formålet.

Bredbånd er også en viktig del av infrastrukturen. Det skaper en mulighet til å få nye desentraliserte arbeidsplasser utover i Distrikts-Norge. Vi er derfor glade for påplussingen på 75 mill. kr, slik at vi får til et noe økt nivå i 2016 i forhold til i 2015.

Mange veifarende må daglig leve med rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte, og kan føre til utrygghet i hverdagen. For Kristelig Folkeparti har det derfor vært en prioritert oppgave å bidra til å ta igjen etterslepet på dette feltet, og jeg er glad for at bevilgningen til formålet er økt med 75 mill. kr i budsjettavtalen med de fire samarbeidspartiene.

På samme måte som stamveiutbygging har også jernbanen store muligheter til å skape nye bo- og arbeidsregioner. Sammen med fullt utbygd InterCity til Skien–Porsgrunn vil sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen kunne skape en ny bo- og arbeidsregion. KVVU-en skal ferdigstilles i løpet av 2016 og vil være svært viktig for å kunne løfte sammenkoblingen inn i NTP-en som skal vedtas våren 2017. Med hensyn til både gods- og persontrans-

port vil dette kunne knytte to landsdeler sammen på en helt ny måte.

På Sørlandet er vi også glade for at jernbanesporet til Kristiansand fergeterminal, videreføringen av rv. 9 samt utbedringen av Farsund havn er tiltak som er blitt prioritert i flertallsmerknadene.

Vi har fått et budsjett på samferdselsområdet som ikke bare tar igjen tidligere tiårs forsømmelser, forsømmelser som vi alle, uansett parti, må dele ansvaret for – vi er i startgropa for å få gjennomført viktige reformer på vei og bane, som vil bidra til bedre framkommelighet, tryggere veier og mer miljøvennlig transport.

Jenny Følling (Sp) [13:27:02]: Ras og rasfare er ein realitet for mange vegfarande i mange delar av landet. For dei som lever i frykt for at skulebussen til barna skal bli ramma, og for dei som kvar dag passerer farlege raspunkt, er det ei stor belastning. Senterpartiet meiner at ei av dei største svakheitene ved samferdslepolitikken til regjeringa er at innsatsen for å sikre vegnettet mot ras ikkje er høg nok. Klimaendringane fører også med seg at det rasar oftare og på nye stader.

Ein rapport Statens vegvesen for Region vest la fram i går, syner at det samla behovet for Region vest er på heile 22 mrd. kr til rassikring og heile 715 raspunkt. Nye tal syner òg at behovet for rassikring av fylkesvegnettet i fylke som Sogn og Fjordane utgjer 40 pst. av det totale behovet i Region vest. Tilsvarande oppdaterte tal vil kome for heile landet og skal vere grunnlag for prioriteringa i neste Nasjonal transportplan.

Dette fortel meg at ramma til rassikring til både fylkesvegar og riksvegar må aukast mykje fordi behovet er så enormt stort. Det syner òg at fordeling og prioritering av rassikringsmidlane må målrettast inn mot dei som har dei største behova og dei mest rasfarlege vegstrekningane.

Når det berre i Region vest er behov for 22 mrd. kr, vil det ta svært lang tid å rassikre vegane når ramma for 2016 er på 1,3 mrd. kr, og det for heile landet. Difor må det ei opptrapping til av rassikringsmidlane – ikkje ein reduksjon. Senterpartiet vil styrkje rassikringsarbeidet med over 30 pst. i neste års budsjett. Men det må òg til ei satsing i Nasjonal transportplan for å makte dei utfordringane vi står overfor med å rassikre vegnettet vårt både på fylkesvegar og på riksvegar.

Christian Tynning Bjørnø (A) [13:29:48]: «Alle vegar fører alle stader hen.» Slik sier vi det i Telemark fordi det stemmer særst godt i Telemark, et fylke som ligger sentralt plassert og som huser noen av de viktigste transportkorridorene i landet vårt, mellom øst, vest og sør.

En av disse er E18, og i Telemark er vi bekymret for at oppstart av prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal forsinkes. Tiden begynner å renne ut for å holde opprinnelig ambisjon om behandling av stortingsproposisjonen for utbygging og finansiering før jul, for å si det mildt. Vi forventer at det legges opp til en prosess der det gjøres alt for å sikre byggestart ved utgangen av 2016.

Den andre viktige transportkorridoren er E134. Det er

derfor bra at det settes av penger til videre planlegging av Haukelitunnelene, og i Telemark legger vi til grunn at E134 som øst–vest-forbindelse gis aller høyeste prioritet. I en slik prioritering er det helt sentralt å igangsette planleggingen av strekningen Saggrenda–Gvammen i løpet av 2016.

Hjemme i Grenland har vi klødd oss i hodet og kranglet i mange år om hvordan vi skal løse de trafikale utfordringene i byområdene våre. Løsningen ble Bypakke Grenland. Kommunene ble enige, vedtak er fattet, og spaden settes om kort tid i jorda. Bypakke fase 1 er en realitet – en bypakke for framkommelighet og miljø. Men etter fase 1 kommer fase 2. Det er viktig at KVU-en for fase 2 kommer i gang i løpet av 2016, slik at vi sikrer framdrift for viktige prosjekter på riksvei 36 og ikke minst fylkesvei 353, den såkalte Gassveien.

Sist, men ikke minst: Sjøtrafikksentralen i Brevik. Bekymringen i Porsgrunn og Telemark er stor etter ryktene om at sjøtrafikksentralen vår blir lagt ned og flyttet til Horten. Husk på at Grenland har en av Norges travleste havner. Et stort antall skip med enorme mengder gods og råstoff går daglig inn og ut av vårt bo- og leveområde. I Grenland er vi vant til å bo nær havner og industriområder. Det er det vi lever av. Men det gjør også at vi er helt avhengig av at sikkerheten blir ivarettatt – sikkerhet for skip, for miljø og for folk. Sjøtrafikksentralen ligger der den ligger av en grunn, og meldingen kan ikke være klarere: Sjøtrafikksentralen må bli i Brevik.

Willfred Nordlund (Sp) [13:32:51]: Representanten Odd Henriksen fra Høyre tok ordet og påsto at næringslivet i nord var fornøyd med den såkalte historiske satsingen fra denne regjeringen. Representanten snakket om at man så for seg en vekst i næringslivet. Ja, det er helt riktig. Nord-Norge og spesielt Nordland har den største prognostiserte veksten i næringslivet i hele landet. Det kommer av at man har et næringsliv med diversitet, men der mesteparten faktisk handler om å få godset fra kysten til markedet.

Da er det en motsetning – når man snakker om en historisk samferdselssatsing i nord, blir det bildet helt feil når man ser det totale veinettet, for det spiller ingen rolle for verken næringslivet eller den lokale innbygger om veien det kjøres på, er en fylkesvei, en kommunal vei eller, som i dette tilfellet, en riksvei. Næringslivet, veksten og muligheten til verdiskaping – og dermed også finansiering av skoler, veier og barnehager også i framtiden – er uavhengig av hvem som er veieier. Da er det synd å si at man gjennom inntektsordningen for fylkeskommunene faktisk har svekket de regionale aktørenes mulighet til å bygge et samferdselsnett samtidig som veksten kommer i næringslivet.

Man legger fra regjeringens side her opp til at det vil være – og det påstås fra statsråd Sanners side at det er – mer rettferdig og bedre å bygge ut veiene også på fylkesveinettet i etterkant, når veksten er kommet. Det er å være på etterskudd, på lik linje med at man egentlig er på etterskudd når man snakker om muligheten for vekst og bosetting langs kysten og det å skape mer aktivitet i fis-

kerinæringen – for det var mange som rynket pannen da regjeringen foreslo å avvikle tilskuddsordningen rettet mot de kommunale fiskerihavnene.

Senterpartiet vil nemlig gå motsatt vei. Vi foreslo derfor å styrke den statlige tilskuddsordningen for fiskerianlegg med over 70 mill. kr. Dette er små tiltak som virker ute i lokalsamfunnene, og som skaper ny vekst og ny giv for mange små lokalsamfunn. Disse lokalsamfunnene – de ligger gjerne på ei øy og gjerne i sammenheng med et lakseslakteri – har en høy verdiskaping per hode, mye høyere enn i andre deler av landet. Disse finansierer altså totale utgifter i statsbudsjettet gjennom skatter og avgifter, slik at vi nettopp kan bygge det samfunnet vi ønsker, der vi tar hele landet i bruk.

Forslaget er distriktsfiendtlig, så som også andre forslag er. Men regjeringen skal få honnør for at man fyller opp den nasjonale transportplanen i stort, selv om jeg må hilse og si at så ikke er gjort med E8 i Troms. Dette er et budsjett som går i feil retning, når det gjelder å ta hele landet i bruk.

Anders B. Werp (H) [13:36:08]: Heldigvis fikk vi et regjeringsskifte for to år siden. Bare på jernbane økte vedlikeholdsetterslepet og forfallet med 1 mrd. kr i året under de rød-grønne. Regjeringen reduserer nå det rød-grønne forfallet både på vei og på bane.

Regjeringen har lagt fram et meget godt budsjett, et budsjett som bidrar til å stimulere de sterke sidene av norsk økonomi, et budsjett som bidrar til at vi trapper opp innsatsen på infrastruktur, forskning, utdanning og innovasjon. Det er store utfordringer foran oss. Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre gir regjeringen landet de beste forutsetninger for å lykkes i denne omstillingen.

Gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet krever både en moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger. Dette samferdselsbudsjettet svarer på utfordringene vi står overfor.

Regjeringen har iverksatt mange reformer. Disse gir nye og bedre løsninger: veireformen, med det nye veiselskapet, bompengereformen, som handler om å få en ny og mer effektiv innkreving, jernbanereformen, som gjør at vi organiserer arbeidet med norsk jernbane på en ny og bedre måte. Stortinget har et flertall som tør å tenke nytt. Arbeiderpartiet har stemt imot alt.

Som representant for Buskerud er det en stor glede å lese dette budsjettet. Regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre legger til rette for gode løsninger – til glede for fylket og for landet. Regjeringen tar i bruk alle virkemidler og har gitt Jernbaneverket og Statens vegvesen i oppdrag å starte reguleringsarbeidet for Ringeriksbanen og ny E16 som et felles prosjekt, med sikte på mulig felles anleggsstart i 2019. Dette er handlekraft og sterk politisk vilje i skjønn forening. Prosjektene kommer ut av det rød-grønne dødvannet.

Rv. 23 Dagslett–Linnes er et veiprojekt av nasjonal betydning, som en del av en viktig gjennomfartsåre til Sverige. Nåværende trasé er sterkt ulykkesbelastet. Nå er de nødvendige vedtak for å starte bygging fattet. Veiarbei-

dene på E134 strekningen Damåsen–Saggrenda pågår for fullt.

Regjeringen sørger for trygg styring i en krevende tid. Dette budsjettet viser det med all tydelighet.

Magne Rommetveit (A) [13:39:09]: Transportkomiteens flertall «er svært skuffet over regjeringens håndtering av saken om heving av ubåten U-864, med sin livsfarlige kvikksølvlast, utenfor Fedje i Hordaland.»

Vidare:

«Konsekvensene av denne unødvendige forsinkelsen er at miljørisikoen øker, utryggheten for befolkningen i regionen øker, og Norges omdømme som både fiskerinasjon og miljønasjon svekkes.»

Dette kunne vore fleirtalsmerknad frå transport- og kommunikasjonskomiteen etter at samarbeidspartia no i budsjettforliket har redusert løyvinga til gjennomføring av miljøløysinga for U-864 med 10 mill. kr. Sitatet er rett nok frå komiteen, og det er saksa frå Innst. 13 S, men det er frå den som vart gjeven av komiteen ved budsjetthandsaminga i 2011.

Då var det partia Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti som utgjorde fleirtalet i komiteen, og vraket av den sundsprengde, torpederte ubåten med lasta på 67 tonn kvikksølv er neppe i noko betre forfatning i dag enn det som var tilfellet for fire år sidan.

Me i Arbeidarpartiet er svært skuffa over at budsjettforliket her inneber eit kutt på 10 mill. kr, og det gjev grunn til stor uro når reduksjonen vert grunngeven med at gjennomføringa av miljøløysinga for U-864 og kvikksølvlasta ser ut til å verta forseinka samanlikna med opphavleg plan. Me støttar difor i vårt alternative budsjett løyvingforslaget i Prop. 1 S, der det står:

«50 mill. kr vil benyttes til vidare arbeider med miljøtiltak for U-864 utenfor Fedje.»

Eg har forstått det slik, ved tidlegare orienteringar om saka, at det viktigaste miljøtiltaket no består i å byggja opp ein støttevoll på havbotnen, opp mot den største vrakdelen, at dette må gjerast for å hindra at vraket kvelvar eller rasar nedover ei skråning, og vidare at dette må utførast uavhengig av om ein vidare vel heving eller tildekking, eller ein kombinasjon av desse løysingane. Vidare har eg forstått det slik at det hastar med å få utført dette oppstøttingstiltaket, som no altså vert utsett.

Me i Arbeidarpartiet vil støtta at regjeringa set i verk dei miljømessig beste tiltaka når det gjeld handtering av U-864 og kvikksølvlasta, men me forventar då også at regjeringa held god framdrift i dette. No, meir enn to år etter at Solberg-regjeringa overtok, ser me ikkje lenger noko til den iveren og det utolmodet regjeringspartia la for dagen i denne saka – den tida dei var i opposisjon.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:42:19]: Det er en interessant debatt når mesteparten av opposisjonens tid går med til å prøve å ta æren for den politikken regjeringen fører. Da har vi kommet langt sammenlignet med tidligere budsjettdebatter, under andre regjeringer, men jeg tar det som et godt tegn på at en stort sett synes ting er rimelig bra. Det er likevel noen ting som jeg ikke helt logisk kla-

rer å følge med på, så hvis Arbeiderpartiet og Senterpartiet kunne forklart litt mer, tar jeg imot litt lærdom.

For eksempel sier representanten Lauvås at han ikke har sett et ord om at regjeringen vil kutte bompenger i noen av dokumentene våre, selv om vi altså har lagt fram en egen bompengereform, og den står også omtalt i budsjettet. Så får vi kritikk fra representanten Sønsterud for at vi ikke har kuttet bompenger nok, samtidig som Arbeiderpartiet stemmer imot alle forsøk på å bevilge penger nettopp for å kutte bompenger. Arbeiderpartiet må bestemme seg: Er de for å kutte bompenger og dermed støtter bevilgningene, eller imot når de stemmer imot? Det er blitt mindre bompenger i dette landet som følge av dagens regjering, selv om vi ikke har fått dem vekk – nei, det fikk ikke Framskrittspartiet flertall for. Men hadde Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet fortsatt styrt, hadde bompengenivået vært enda høyere enn det det er i dag.

Så er det bekymringen for vedlikehold. Nå gir plutselig mange i Arbeiderpartiet inntrykk av at forfall i samferdselssektoren, det er det, og det skulle det ikke vært. Dette er vi helt enige om. Men jeg vil minne om at fra 2005 til 2014 doblet vedlikeholdsetterslepet seg på jernbane, mens det går ned i 2015 og i 2016. Det som en ikke syntes var et problem da en selv styrte, hvorfor er det plutselig blitt et stort problem i dag? Det forstår jeg rett og slett ikke. Tidligere opposisjon mente det var et problem, og derfor holder vi på med å gjøre noe med det i dag. Jeg minner om at i Jernbanemagasinet nr. 1 fra 2014 sier jernbanefolkene selv at det vedlikeholdsbudsjettet som Stoltenberg-regjeringen la fram før de gikk av, ville vært en krise for jernbanen, men det ble bedre etter regjeringsskiftet. Fra fagfolk får en høre gode ting.

Jeg må også minne om noe. Representanten Ljunggren er skuffet over at Narvik kommune må bidra med 30 mill. kr til å bygge en bro. Det er faktisk en avtale som ble inngått under den rød-grønne regjeringen, sammen med Arbeiderpartiets ordfører i Narvik. Det er altså Arbeiderpartiet som selv har skapt situasjonen som de nå er bekymret over. Det Ljunggren glemmer å nevne, er at gjennom bompengereformen og rentekompensasjonsordningen vil Narvik bli kompensert mer enn de 30 mill. kr. Dermed kan Narvik, som er med og stiller garanti for det lånet, selv velge å bruke de pengene til å bedre egen kommuneøkonomi og nedbetale de bidragene framfor å kutte bompenger. Her er dette løst hvis bare de rød-grønne ser etter løsningene.

Heidi Greni (Sp) [13:45:41]: Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er estimert å være om lag 59 mrd. kr, selv om det hefter usikkerhet ved anslaget. Samferdselsdepartementet har presentert tall som viser at dekketilstanden er utilfredsstillende på halvparten av fylkesveiene i Norge. Tallene er dårligst i Troms, der bare 31,9 pst. har et dekke som regnes som tilfredsstillende. I både Oppland, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Nordland og Finnmark er mindre enn halvparten tilfredsstillende.

En romslig økonomi for kommuner og fylker, slik Senterpartiet foreslår i sitt alternative budsjett, vil på en kraft-

full måte styrke kommunesektorens evne til å drive vedlikehold på kommune- og fylkesveiene.

Senterpartiet foreslår også en kraftig økning av de statlige midlene til fylkeskommunene, øremerket til vedlikehold av fylkesveier. Denne bevilgningen foreslås på Kommunaldepartementets budsjett, og er på 300 mill. kr. I tillegg til dette foreslår Senterpartiet på samme budsjett å endre kostnadsnøklene for fylkene, slik at de fylkene som har store utfordringer når det gjelder båt- og ferjedrift, får overføringer som står i forhold til behovet.

I tillegg kommer 200 mill. kr til skredsikring på fylkesveiene.

Endelig foreslår Senterpartiet en bevilgning på 390 mill. kr for å fjerne flaskehals på veinettet, en problemstilling som særlig angår næringstransporten generelt og tømmertransporten spesielt. Senterpartiet foreslår at alle tre veiklasser, riksveier, fylkesveier og kommuneveier, skal nyte godt av denne særskilte satsingen.

Senterpartiet støtter den store aktiviteten som foregår i veisektoren om dagen. Dette er helt i tråd med det Senterpartiets samferdselsministere har lagt til rette for. Men det er viktig å huske at fylkesveinettet også er helt sentralt for infrastrukturen i Norge.

Jeg har en viss uro for oppsplittingen av E6 sør Melhus–Ulsberg, der Senterpartiet i innstillingen er med på å presisere at det er viktig å få til en helhetlig og rasjonell framdrift, slik det er forutsatt.

Det gir grunn til bekymring at strekningen E6 Vindåsliene–Korporalsbrua er tatt ut av porteføljen til utbyggingsselskapet for vei og overført tilbake til Statens vegvesen. Jeg er bekymret for forsinkelser for resten av strekningen E6 Melhus–Ulsberg, da denne strekningen ikke er pekt på som ett av oppstartsprosjektene for Nye Veier AS i 2016.

Her er det også bekymring lokalt. Om det ikke kommer en bompengeproposisjon i løpet av våren, kan det bli vanskelig å få fram prosjektet slik at det kan løftes opp og fram når ny Nasjonal transportplan skal behandles i 2017. Bompengeproposisjonen bør være behandlet høsten 2016 eller våren 2017 for at utbyggingen skal bli sammenhengende og mest mulig rasjonell.

Jeg vil derfor spørre om flertallspartiene kan berolige lokalpolitikere som nå skal i gang med reguleringsarbeid: Vil denne første bompengeproposisjonen komme til våren, slik at utbyggingen vil være i rute, og at den kan foregå sammenhengende og rasjonelt?

Odd Omland (A) [13:48:55]: Nordområdene, medregnet Svalbard, er blant de områdene i verden som er under størst påvirkning av klimaendringer. Området er samtidig generelt preget av økt aktivitet. Mindre is gjør området lettere tilgjengelig for samferdsel og annen virksomhet, og utviklingen de senere år viser at skipstrafikken til de arktiske områdene øker både i antall og omfang, og dette gjelder særlig cruisetrafikken.

Arbeiderpartiet mener at med større kommersiell og industriell aktivitet i Polhavet vil Longyearbyen måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap, og som base for tilbud av maritime

tjenester. I den sammenheng vil eksisterende kunnskap og kompetanse om arktisk teknologi og logistikk som finnes i ulike miljøer i Longyearbyen, kunne være en ressurs som kan videreutvikles.

En økende maritim aktivitet i området vil også stille krav til en styrking av rednings- og beredskapsarbeidet på øygruppen og i tilstøtende havområder.

Svalbardsamfunnet vil i framtiden måtte omstille seg. I dag er det en akutt og prekær situasjon i Longyearbyen som følge av situasjonen rundt Store Norske. Det haster nå at næringsministeren kommer på banen og tar en rask avgjørelse vedrørende driftshvileforslaget, om ikke viktig kompetanse skal gå tapt.

Arbeiderpartiet er opptatt av å bidra og å utvikle nye langsiktige muligheter i Longyearbyen. Derfor la Arbeiderpartiet allerede i vår fram en egen næringsstrategi for Svalbard, hvor bl.a. havnen ble løftet fram som en fjerde pilar for næringsutvikling i Longyearbyen.

Det handler om å ha nye bein å stå på for svalbardsamfunnet, samtidig med at norsk tilstedeværelse på øya er viktig. Havneforholdene er allerede utredet og ligger inne i NTP-en for 2014–2023, og her er det er bare å sette i gang. Arbeiderpartiet har derfor i sitt alternative budsjett avsatt 100 mill. kr til havneutbygging på Svalbard – et viktig bidrag til svalbardsamfunnet i en vanskelig tid, som vi hadde håpet Stortinget hadde støttet opp om.

Marianne Aasen (A) [13:51:42]: Da reiser vi litt sør- over igjen fra Svalbard, ned til Oslo-området. Jeg har tenkt å snakke litt om E18. Jeg tror ikke jeg tar munnen for full når jeg sier at det kanskje er den mest omdiskuterte veistrekningen – i hvert fall i Norge – selv om det er mange veier og mye jernbane i Norge vi får høre om i denne debatten.

Det var et tema i kommunevalgkampen, og jeg kan bare konstatere – og det er jeg tilfreds med – at det er et stort og bredt flertall i Stortinget for å bygge ny E18 Vestkorridoren, altså vest for Oslo. Det er litt overraskende, kanskje litt oppsiktsvekkende også, å se at det kuttes 100 mill. kr på den posten i årets budsjett av regjeringspartiene. Det er bl.a. Høyre som har vært svært sterke forkjempere for den veien, og det er mye penger når man halverer en post. Det man egentlig gjør, er at man skyver på en regning som kommer uansett, for dette er penger som skal brukes til å kjøpe opp eiendommer som skal brukes til veiprojektet. Det koster penger, for det er dyre tomter gjennom Bærum det er snakk om. Jeg tviler for øvrig på at det er noe særlig romsligere økonomi neste år, men vi venter og ser, og håper at pengene er på plass da.

Det er fristende å leke med tanken på hva regjeringspartiene hadde sagt til et annet regjeringsalternativ, om vi hadde gjort det samme. Av erfaring vet jeg at det kommer ganske saftige gloser i så måte. Ett eksempel er ordene som ble brukt før valgkampen sommeren 2013, hvor tøffe ord ble brukt om ny Forneubane. Representanten Elvenes lovet at hvis det ble et skifte, skulle regjeringen gyve løs på ny Forneubane. Venstre og Kristelig Folkeparti skulle begynne så fort som mulig, så fort Bærum var ferdig med reguleringen. Den reguleringen har vært ferdig lenge,

men det har ikke skjedd noen verdens ting hva gjelder ny Forneubane.

Statsråd Solvik-Olsen har uttalt til Asker og Bærum Budstikke noe som jeg i og for seg synes var bra at han sa, at Forneubanen skulle komme så fort som mulig. Det viktigste er ikke starttidspunktet, men det vil neppe skje før 2018. Det står i ganske sterk kontrast til de løftene som kom ved forrige valgkamp. Da var det ikke grenser for hvor skuffende det var å se regjeringspartiene den gangen. Dette handler om å realitetsorientere seg. Jeg synes faktisk det er en dyd i politikken at folk forholder seg til virkeligheten. Derfor er det bra at man har forstått at Forneubanen ikke kan trylles fram, og det er i og for seg helt greit at man kutter 100 mill. kr i E18-prosjektet, så lenge det ikke har konsekvenser videre. Da forventer jeg også at denne opplæringsperioden har satt sine spor, og at en del representanter snakker litt mindre tydelig og litt mer realistisk i framtiden.

Hårek Elvenes (H) [13:54:59]: Det passer egentlig som fot i hose å få lov til å ta ordet etter foregående representant. Denne regjeringen har gjort akkurat det som den foregående regjeringen burde ha gjort, men som den ikke gjorde – den bevilget faktisk penger både til planlegging av Forneubanen, 100 mill. kr i neste års statsbudsjett og 100 mill. kr til innløsning av eiendommer i E18-traseen. Arbeiderpartiet skal ikke være bekymret – innløsning av eiendommer ligger foran planen. Regjeringen startet faktisk før reguleringsplanen var på plass. Alt er etter skjema og ligger til dels foran skjema.

Det var egentlig SVs representant som fikk meg til å ta ordet. I SV er det å være mot ny E18 synonymt med å være for klimaet. Så ambisjonsløs kan man bli på klimaets vegner, og så opptatt av symboler kan man bli i samferdselspolitikken. Faktum er at E18 er Norges største trafikk- flaskehals, og at Sandvika er ett av landets mest trafikk- destruerte tettsteder. Det må simpelthen gjøres noe. 17 000 mennesker plages av støy daglig, og 50 000 nye mennesker venter å bosette seg i Asker og Bærum innen 2030. Det er en forutsetning at den økte trafikkmengden som dette høye befolkningsantallet innebærer, skal tas av kollektivtrafikken. Da må man gjøre noe med kollektivtrafikken – som i dette henseendet faktisk er bussen. Den kommer ikke fram i dag. Dagens E18 består av tre felt, der det ene feltet hovedsakelig er til kollektivtrafikk, som faktisk ikke kommer fram fordi man må krysse andre felt for å komme til sin kjørebane. Da oppstår kø, kork og kaos, og vi er inne i en ond sirkel.

Det er en veldig positiv utvikling her i salen hva gjelder E18-spørsmålet. Nå er det snart bare SV og Miljøpartiet De Grønne som er imot ny E18. Senterpartiet har faktisk blitt for, og har tonet ned sin sedvanlige evne til å dyrke konflikten mellom by og periferi. All honnør til Senterpartiet for at de har kommet på bedre tanker i dette spørsmålet.

Til slutt: Skal hovedstadsområdet kunne utvikles til et felles bo- og arbeidsmarkedsområde, må man gjøre noe med trafikkkløningen. Det er derfor denne regjeringen bevilger 100 mill. kr til Forneubanen, 120 mill. kr til planlegging av Ringeriksbanen og 100 mill. kr til ny E18. Ringeriksbanen vil faktisk gjøre at Asker, Oslo, Bærum, Hole

og Ringerike kan utvikles som et felles bo- og arbeidsmarked, og da får man en helt annen effektivitet og mulighet til å utvikle både næringsliv og boligområder i dette hovedstadsområdet.

Audun Otterstad (A) [13:58:14]: I denne debatten har vi fått presentert både historiske satsinger, historiske prioriteringer og såkalte historiske snuoperasjoner, ja, det mest historiske var at representanten Henriksen kunne slå fast at nå diskuteres det fly, og det diskuteres ny flyplass. Det var visst en historisk prioritering. Og fra en rekke andre representanter har vi fått slått fast gjennom retoriske floskler at det er nye ideer og bedre løsninger – ja, nye ideer og bedre løsninger som at det opprettes et veiselskap, som skal bruke 60 mill. kr til drift før det er bygd en eneste vei.

Min medfylking, representanten Frank J. Jenssen, sa at han var bekymret for framdriften av E6 sør for Trondheim. Og Arbeiderpartiet gikk jo til valg på at den skulle bygges ut og stå ferdig i 2023, ikke i 2032. Frank J. Jenssen slet altså litt her med mattekunnskapene og tallkunnskapene. Men det pussige er at han og en rekke andre representanter fra regjeringspartiene slår fast at grunnen til etableringen av dette veiselskapet, som bruker 60 mill. kr på drift før de har bygd en eneste vei, er at det skal sikre helhetlig utbygging og sammenhengende utbygging. Så viktig er det at dette veiselskapet sikrer framdrift at en del av E6 sør for Trondheim blir tatt ut av veiselskapet fordi man er bekymret for framdriften i prosjektet, og man er bekymret for at det blir forsinkelser med dette veiselskapet, som bruker mer på drift før de får bygd en eneste vei. Da er det pussig at representanten Stordalen snakker om at Fremskrittspartiet er opptatt av gulrøtter, for gulrøtter i dette budsjettet har vært bortfall av pendlerfradrag, flyseteavgift og økt skatt på pendling. Hvis dette er gulrøtter, tror jeg kanskje jeg ville latt årets avling ligge, og hvis dette er de såkalte gulrøttene man trakter etter å trekke fram, tør jeg ikke engang tenke på hvordan piskene til Fremskrittspartiet og ministeren ser ut.

Presidenten: Presidenten vil påpeke at ordet «floskler» ikke er parlamentarisk språkbruk.

Tor André Johnsen (FrP) [14:00:52]: Stein Erik Lauvås og Tone Merete Sønsterud, begge fra Arbeiderpartiet, kom med en del kritikk, eller kommentarer, til regjeringen, spesielt til Fremskrittspartiet, som at Fremskrittspartiet er et avgiftsparti på grunn av at vi går inn for flyseteavgift, slik Lauvås sier. Jeg kan berolige representanten Lauvås med at vi absolutt ikke er noe avgiftsparti, og at vi absolutt ikke ønsker noen ekstra avgifter, i hvert fall ikke noen flyseteavgift, men når en tross alt har et samarbeid og en sitter i en mindretallsregjering, må en gi og ta. Det er ganske vanlig i alle forhold – en må gi og ta. Arbeiderpartiet har tydeligvis ingen erfaring med å gi så veldig mye, men de har tydeligvis veldig god erfaring med å ta, så kanskje det kunne vært litt sunt for Arbeiderpartiet å sitte litt i en mindretallsregjering, slik at de hadde fått litt erfaring med det. Da må en inngå kompromisser, da må en må forhandle, og vi har fått til en helhet som er veldig bra, selv om vi har måttet gi

etter for f.eks. flyseteavgiften, som for øvrig er en del av et grønt skifte, som vi snakket en del om med SV og Venstre i stad, og at Venstre der tross alt har et lite miljøalibi, slik sett, som de ikke ville fått med Arbeiderpartiet. Men vi har kuttet i bompengene – vi jobber med det, vi kutter fra 50 til kanskje bare fem bompengeselskap – vi jobber med statlige lån, med rentekompensasjon, eller rentestøtte, vi løfter intercity til enorme høyder, som aldri var på det nivået da de rød-grønne styrte – totalt sett til planlegging for jernbanen i 2012 var det bevilget bare 47 mill. kr, og til kun intercitystrekningene nå, med Ringeriksbanen, er vi allerede oppe i 835 mill. kr i 2016, så det er noen voldsomme løft. Og vi har stoppet økningen i bensin- og dieselavgiftene, etc. etc.

Når det gjelder Tone Merete Sønsterud og at ingen her snakker om bom, kjenner jeg meg ikke helt igjen i det. Vi er opptatt av å få ned bompengesatsene og selvfølgelig også opptatt av å fjerne bomstasjoner – og vi har fjernet flere bomstasjoner. Jeg minner om at gjeldende NTP ikke åpnet for å gi bompengefritak, så vi måtte ta en politisk beslutning for bl.a. å gi bompengefritak til dem som bor på Strandlykkja langs E6. Tone Merete Sønsterud nevner E16 i Hedmark, som er hennes og mitt hjemfylke. Der har vi ryddet opp veldig mye. Vi har gitt bompengefritak til dem som blir berørt av bom på sideveier ved Kongsvinger, vi har foreslått å flytte bommen, vi har til og med foreslått å stoppe bompengene, men Tone Merete Sønsteruds parti i Hedmark har ikke vært imøtekomende med hensyn til verken å flytte bommen eller å oppheve bompengene. Så den som sitter i glasshus, bør være litt forsiktig med å kritisere andre.

Når det gjelder rv. 325, forholder jeg meg til det jeg har fått bekreftet flere ganger fra samferdselsministeren, at vi planlegger der som forutsatt, og hvis man ser i NTP-en, handlingsplanen til Statens vegvesen, kommer de største statlige bevilgningene i tidsrommet fra 2018 til 2023 og ikke nå i inneværende periode.

Helga Pedersen (A) [14:04:04]: Nå er vi over halvveis i stortingsperioden. Dagens regjeringspartier gikk til valg på et taktskifte i samferdselspolitikken. Det skulle ikke bli færre bompengeselskap, som forrige tider var inne på, man skulle ha bompengene helt bort. Men ellers skulle det bli mer av alt mye raskere. Fremskrittspartiet, som i dag sitter med både samferdselsministeren og finansministeren, lovet før valget i 2013 at det skulle brukes 45 mrd. kr mer på samferdsel hvert år. Jeg er glad for at regjeringen følger opp den transportplanen som den rød-grønne regjeringen la fram og fikk flertall for i Stortinget, men det er grunn til å etterlyse hvor det ble av den ekstraordinære satsingen som skulle utgjøre selve forskjellen mellom en Høyre-Fremskrittsparti-regjering og den NTP-en som da ble vedtatt av det rød-grønne stortingsflertallet.

Etterlysning nummer én er etterslepet på de fylkeskommunale veiene. Vi ser i dag at det ikke reduseres. Budsjettundersøkelsen til KS for 2016 viser at fire av fem fylkeskommuner sier at etterslepet på fylkeskommunale veier vil være som i dag, eller endog øke. Det er ikke særlig imponerende, tatt i betraktning de løftene som er gitt fra høyre-

siden, at regjeringen dessuten har kuttet kraftig i fylkenes næringsutviklingsmidler fordi det nettopp skulle bli mer fylkesvei.

Etterlysning nummer to: For norsk fiskerinæring er infrastrukturen selvfølgelig veldig viktig, som for næringslivet for øvrig. Kommunale fiskerihavner er en vesentlig del av den infrastrukturen som sjømatnasjonen Norge holder seg med i dag, og det er selvfølgelig viktig at også fiskerihavnene utvikler seg i takt med nye behov. Her valgte regjeringen å kutte i sitt budsjettforslag. Det er bra at det ble rettet opp i forliket, men usikkerheten er skapt.

Etterlysning nummer tre: Før valget i 2013 lovte Fremskrittspartiet en rekke konkrete prosjekter i Finnmark. Det skulle bli ny vei i Pasvik, egen pakke for Sør-Varanger, full opprusting av E6 og E69 fra Lakselv til Honningsvåg, opprusting av flyplassene i Kirkenes, Alta og Hammerfest. Veldig bra så langt, men ingenting av dette er levert på så langt, og vi er altså over halvveis i stortingsperioden. Har Fremskrittspartiet bevisst ført velgerne bak lyset og lagt disse prosjektene på is, eller kan vi i dag få avklart en oppstartsdato for disse prosjektene før sommeren 2017?

Helge Orten (H) [14:07:07]: Det har vært en interessant debatt å følge. Det jeg kanskje synes er bemerkelsesverdig etter en lang samferdselsdebatt, er at for de to største opposisjonspartiene, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, synes hele samferdselsbudsjettet kun å handle om penger. Det handler altså ikke om løsninger og måten å gjennomføre prosjekter på, det handler kun om mengden penger. Det synes jeg er en veldig snever og trang innfallsvinkel til en god samferdselssatsing.

Vi har gjennomført flere reformer innenfor transportområdet, vi har fått på plass en veireform som gjør at vi nå etablerer et veiselskap. Det vil bringe inn nye ideer, nye tanker og nye måter å jobbe på som både kan få ned kostnadsnivået og sørge for at veier blir bygd raskere og mer effektivt. Det samme gjelder offentlig-privat samarbeid, som har vært utprøvd med stort hell for en del år tilbake, men som har ligget dødt i åtte år uten å bli tatt opp igjen. Det tar vi nå tak i og bruker det som en effektiv gjennomføringsstrategi. Vi har også en jernbanereform på en jernbane som etter mine begreper skriker etter en ny organisering, en ny måte å tenke på, tydeligere ansvarsforhold og bedre tilbud for de reisende. Her har verken Arbeiderpartiet eller Senterpartiet en eneste ny idé annet enn å stemme imot.

Så til det representanten Lauvås sa: Jeg er enig, samferdsel er en utrolig viktig del av næringspolitikken til Høyre. Derfor satser vi også veldig mye på samferdsel, og derfor er dette løftet vi har nå på samferdselssektoren, så viktig for oss, nettopp for å skape økt aktivitet og sørge for økt produktivitet i næringslivet. Det er en av de beste grunnene til å gjennomføre det, og det vil bety at vi faktisk styrker konkurransevnen til norsk næringsliv. Da er det pussig å få kritikk fra Arbeiderpartiet på det området, når det samme partiet bare får løftet regninga over til næringslivet gjennom økte skatter både på næringslivet og på norsk eierskap. Det er vanskelig å forstå.

Så til flere arbeiderpartirepresentanter i denne salen

som har bedt om framskynding av flere prosjekt. Jo, vi er opptatt av å framskynde prosjekt når vi kan, men skal vi framskynde prosjekt, må vi også sette av penger til å gjennomføre det. I Arbeiderpartiets alternative budsjett er det mindre penger til riksveiinvesteringer enn det vi legger opp til i det forliket som ligger på bordet. Da er det litt rart å drive og be om framskynding av prosjekt.

Og så til slutt, til representanter fra Nordland som snakker ned samferdselssatsinga i Nordland: Er det ett fylke i Norge som virkelig har fått et løft, er det nettopp Nordland. Vi bygger langt mer enn det som ligger til grunn i NTP-en i dette fylket, og da synes jeg det er litt pussig å få kritikk for at ikke vi satser nok i det fylket. Så jeg håper virkelig og tror at vi nå kan få debatten over på at vi ikke bare satser mer, men også at vi faktisk tenker nytt.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:10:27]: Regjeringen og flertallets politikk er godt beskrevet i debatten så langt. Jeg opplever liten kritikk mot det som faktisk foreslås. Derimot virker det som om Arbeiderpartiet er mest opptatt av å etterlyse at vi skulle framskyndet enda flere prosjekt enn det vi har gjort så langt. Det blir litt som å høre fotballtreneren til Brasil skryte av Brasils ene mål i VM-finalen for noen år siden og glemme at Tyskland faktisk skåret sju.

Når jeg hører representanten Pedersen, minner hun igjen om at Fremskrittspartiet er langt mer offensiv enn Arbeiderpartiet til å bygge ut samferdselsprosjekter, og så etterlyser hun at flere skal bli realisert. Utfordringen er at Arbeiderpartiet bidrar ikke selv med noe for at de samme prosjektene skal bli gjennomført. Ofte pleier politisk debatt og kamp å handle om å få prosjektene fram. Her har altså Arbeiderpartiet ikke tenkt å løfte en finger, men bare mene noe om at Fremskrittspartiet ikke klarer å få flertall for alle de ekstrabevilgningene som en ønsker. Men det er likevel fullt ut et faktum at dagens regjering og dagens flertall framskynder en rekke veistrekninger, bl.a. E105 i Pedersens eget hjemfylke, og rv. 94 har nå spaden i jorda tidligere enn det som en egentlig hadde lagt opp til i Nasjonal transportplan.

Så tar representanten Pedersen opp fylkesvei, og det har også flere i Senterpartiet gjort. Det er litt rart at ikke disse representantene har fått med seg at de statlige bevilgninger til fylkesveier har økt med mange hundre prosent etter regjeringsskiftet. Så hvis en mener at bevilgningsnivået i dag er for lavt, så sier det i hvert fall noe om hvor lavt det var under egen regjering. Når en da sier fra Arbeiderpartiet at fire av fem fylkeskommuner kommer til å få økt forfall på fylkesveiene sine, minner det meg veldig om hvordan det var da de rød-grønne styrte dette landet, for da var det også økende forfall på riksveier. Nå har vi fått blått styre og borgerlig flertall i Stortinget, og nå reduserer vi forfallet. Dessverre ser vi at de fleste fylkeskommunene ble rød-grønne, og da ser vi også at forfallet øker der, men det er et valg en tar politisk.

Når det gjelder E6, er det interessant at representanten Otterstad, som selv representerer en regjeringskonstellasjon som la opp til at E6 skulle være ferdig tidligst en gang i 2032, kritiserer dagens regjering fordi vi snakker om 2023. Jeg hadde sågar fylkeskommunen fra Sør-Trøndelag

på besøk, og de sa at vi må få gjort om på den rød-grønne NTP-en slik at Trøndelag blir prioritert opp. Og så står en her og kritiserer dagens regjering for at vi framskynder de veistrekningene, sammenlignet med det en selv fikk til.

Så bare til slutt til Arbeiderpartiet og Fornebubanen: Jeg minner om at i Nasjonal transportplan ble Fornebubanen omtalt som «et potensielt prosjekt». Dagens flertall har sagt at Fornebubanen skal gjennomføres, og at staten skal ta halvparten av regningen. Det er altså langt mer offensive taker og beslutninger nå enn før.

Kjell-Idar Juvik (A) [14:13:51]: Regjeringspartiene bruker også årets debatt til å framheve satsingen på økt vedlikehold. Det er slik at det er en historie man prøver å fortelle. Dette slår inn åpne dører sett i forhold til der vi er i dag, for vi er vel ikke uenige om økningen til vedlikehold. Det kan en se på vårt alternative budsjett, både i fjor og i år. Så liker statsråden selvfølgelig å prate om tidligere års budsjett, men i rettferdighetens navn bør man snakke om det vi skal behandle i dag, og det er budsjettet for 2016.

Det bør ikke være noen overraskelse, for hvis dere hadde lest Nasjonal transportplan som ble vedtatt i 2013, tok vi der inn over oss at det var et vedlikeholdsetterslep, og man sa ganske tydelig at man skulle øke dette i den perioden som kom, og det er det som skjer. Men nå er det deres vakt, og så prøver de å lage sin historie på det, og det har de selvfølgelig både lov og rett til.

Arbeiderpartiet har som sagt fulgt opp dette både i budsjettet i år og for neste år. Så har vi gjort en annen ting som ikke dagens regjering har gjort, og som er minst like viktig – vi har også bevilget mer penger til fylkene. Og hvem styrer fylkene? Jo, det er Kommunaldepartementet, og det liker vel ikke samferdselsministeren å snakke så mye om. Men det har vi gjort, og derfor har vi ikke bare styrket samferdselsbudsjettet, vi har også styrket budsjettene til fylkeskommunene. Det er ikke til å komme unna at etterslepene der øker. Bare i mitt hjemfylke er det nå på 8,5 mrd. kr, og det har fortsatt å øke også disse to siste årene. Det er ikke slik at man har klart å ta grep der.

Så litt om Hålogalandsbrua, som statsråden sa noe om til representanten Ljunggren: I kjent stil skyter han på noen andre i stedet for å svare på det som ble tatt opp. Arbeiderpartiet har tatt opp dette forslaget, for vi mener at forutsetningene har endret seg, men har de ikke endret seg, er det en gladnyhet i dag. Det er ingen tvil om at partifellene til statsråden og Høyre i siste kommunevalgkamp aktivt gikk ut og lovt at de skulle ordne penger for å finansiere den brua. Vi mener at det kan gå lengre tid å få brua ferdig, og da mener vi at det er en viktig forutsetning som endres ved at flyplassen i verste fall legges ned før brua er ferdig. Det er slik at flyplassen skal driftes til brua er ferdig, men her kan det bli en annen situasjon.

Helt til slutt til representanten Odd Henriksen: Det var hyggelig å høre oppramsingen av alle prosjektene i Nordland. Men dette er prosjekter som er vedtatt, eller som ligger i NTP-en, og det ligger fortsatt store utfordringer i Nordland som dere ikke har svart på i dette budsjettet.

Åse Michaelsen (FrP) [14:17:12]: Det er mange som har lyst til å fortelle historier her, og det er veldig mange som ser på saken med forskjellige briller. Jeg skal fortelle en sann historie, og den er fra mitt fylke. Under de rød-grønne ble det i Lindesnes kommune bygd godt og vel 2 km trefeltsvei midt på E39 – med dårlig vei før og etter og med rundkjøring før og etter. Og det var faktisk en vei hvor det også ble bedt om i det minste å vurdere å bygge brede overganger, slik at en for framtiden kanskje kunne ha mulighet til å utvide veien – men nei. Dette var 2 km – midt på!

Så har vi en annen sak fra samme fylke: I 2005 ble et OPS-prosjekt igangsatt av de rød-grønne med bygging av to felt over Fedafjorden. Fedafjorden er en dyp og lang fjord, og brokarene ble kun laget for to felt. De som har kjørt den veien, vet hvordan det er å komme ut av tunnelen og rett ut på en tofelts bro, hvor vinden blåser på tvers og en møter trailere. Dette er en veistrekning hvor én av fire som ferdes der, er en trailer, og en merker dragsuget på denne broen. Den gangen da den ble åpnet i 2005 – og 2005 er egentlig ikke lenge siden, ti år siden – nektet NAF å være med på å åpne veien, for den var allerede for gammel.

Sånn er den sanne historien om de rød-grønne. Og hvordan er det nå? Samme vei planlegges nå for fire felt med lange strekninger, helhetlig bygging, og det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For å gjøre dette innlegget kort: Det er forskjellen på før og nå.

Anne Tingelstad Woien (Sp) [14:19:28]: Skal vi ta hele landet i bruk, trenger vi en offensiv samferdselspolitikk til lands og til vanns, og i luften med, som det heter i eventyret.

Med representanten Liv Signe Navarsete som samferdselsminister ble det vei i vellinga og samferdsel ble satt skikkelig på norgeskartet. Dette er senere fulgt opp av flere senterpartiministre. Derfor er jeg glad for at dagens samferdselsminister i hovedsak følger opp den nasjonale transportplanen framlagt av den rød-grønne regjeringa.

Det er likevel med uro vi merker oss at dagens regjering og støttepartiene ikke ser ut til å være opptatt av å ta hele landet i bruk. For tredje gang på rad kutter regjeringa i pendlernes skattefradrag – ikke bare litt, men mye. Senterpartiet gjør det motsatte, vi ønsker å lette pendlernes kår. Vi ønsker ikke å belaste pendlere ekstra i tillegg til reiseveien med ekstra høye reisekostnader. Det er krevende nok å være pendler som det er. Ikke nok med det, men regjeringa skattlegger også kjøregodtgjørelse. En statsråd som kommer fra partiet for nedsettelse av skatter og avgifter, øker byrden for pendlere i tillegg til at han skattlegger kjøregodtgjørelse og beholder bommer som Fremskrittspartiet skulle fjerne. Det er veldig spesielt.

Så litt om Oppland: I 1988 la Stortinget ned Valdresbanen. I går la Stortinget, mot Arbeiderpartiets og Senterpartiets stemmer, i praksis ned flyplassen på Leirin – til jubel fra lederen i avisen Hallingdølen, ifølge statsråden. Det er trist. Den rød-grønne regjeringa prioriterte utbygging av E16 gjennom Valdres i NTP sist. Vi la sågar utbyggingen over Filefjell ut i en egen prosjektfinansiering, nettopp fordi vi ville forsikre oss om at det ble en kontinuerlig ut-

bygging på denne strekninga. Vi har nå kommet dit at det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Øye–Eidsbru i 2016. Reguleringsplan for Turtnes–Øye ble lagt fram i november og blir trolig godkjent til våren. Samtidig vet vi at E16 over Filefjell blir billigere enn vi opprinnelig trodde. Dermed ligger det an til at en kan få mer vei for pengene, så sant det er politisk vilje til å gjøre et smart grep – eller en annen måte å gjøre det på, som det ble nevnt her tidligere. Jeg er glad for at vi i Senterpartiet har lagt inn penger til en slik utbygging i vårt budsjett. Jeg håper derfor at departementet vurderer å bruke besparelsen fra Filefjell-prosjektet – Øye–Borlaug – til strekninga Turtnes–Øye, noe som ville vært et fornuftig tiltak å ta i samme slengen. Som Åse Michaelsen sa, er det dumt ikke å bygge sammenhengende. Om det å tenke nytt betyr å gjøre ting på en mer effektiv måte, kunne man som Senterpartiet f.eks. halvert bomavgifter for tungtransporten. Det ville i alle fall ha gjort Fremskrittspartiets bomfjerningsvedtak halvparten så flaut.

Nils Aage Jørgstad (H) [14:22:42]: Denne debatten viser hvor mye veier vi egentlig har i Norge og hvor mange prosjekter vi egentlig stiller med. Det å få et helhetlig grep om alle til enhver tid kan være en utfordring. Interessen er selvfølgelig stor fordi behovet er stort. Jeg tenkte jeg skulle komme inn på noen punkter av det som har vært nevnt i debatten så langt.

For det første er det tatt opp at man kutter noe til innløsning av eiendommer i Vestkorridoren E18. En av årsakene til at man gjør det, er at man er i gang med å innløse eiendommer på et tidligere tidspunkt enn egentlig forutsatt etter lovverket. Samtidig har ikke omsetningen vært så stor, annet enn at man sitter igjen med en betydelig post som ikke ble brukt i 2015, og som kan overføres – 240 mill. kr.

Fornebubanen er også på beddingen, men det er nå en gang slik at selv om staten har gått ut og sagt at de dekker 50 pst., skal de lokale myndigheter, kommune og fylke dekke den andre 50 pst.-en. Det er i seg selv en utfordring og krever mye arbeid. Så er det ikke sånn at 70 pst. ville gjort det noe særlig mye bedre. Det er faktisk ganske mange milliarder kroner igjen vi snakker om uansett.

Så vil jeg komme tilbake til kostnader ved å bygge ut stykkevis og delt. Det er noen som sier at vi bruker 60 mill. kr til å etablere et selskap som nå skal få lov til å bygge mer helhetlig. Ja, det koster noe å implementere et nytt selskap, men hvis vi går tilbake og ser på hva det faktisk har kostet dette landet å bygge stykkevis og delt – f.eks. E18 i Vestfold med ni etapper og E18 i Østfold med syv etapper – hvor mye koster det? Det er atskillig dyrere. Det å få et helhetlig grep, bygge helhetlig og ikke stykkevis og delt, er en betydelig besparelse som langt overskrider eventuelle kostnader ved å etablere et selskap.

Så har jeg lyst til å si at den regjeringen som la fram det første budsjettet i inneværende NTP, var Stoltenberg II-regjeringen. Den la fram budsjettet for 2014 før den gikk av. Det var det første i denne NTP-perioden. Og hva inneholdt det? Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen ville ha økt med ytterligere en milliard kroner også i 2014 hvis det ikke hadde kommet en ny regjering. De kuttet rentestøtten

til fylkene for at de skal kunne låne mer penger billig for å gjennomføre disse prosjektene.

Det er et paradoks at i 2010 hadde Senterpartiet både samferdselsministeren og kommunalministeren, og så overførte de mesteparten av veisystemet til fylkene hull for hull uten å ta tak i det enorme etterslepet som lå der, som i ettertid er beregnet til 45–75 mrd. kr. Det overførte man uten å ta inn over seg den enorme kostnaden det innebar for dem som mottok gaven.

Tone Merete Sønsterud (A) [14:25:49]: Arbeiderpartiet har aldri gått til valg på å fjerne bompenger. Hvor i all verden har statsråden det fra?

Mitt poeng var at Fremskrittspartiet i valget garanterte – garanterte – at bare de kom i regjering, og det var uten noe forbehold om valgresultatet, skulle bommene fjernes. Nå har Fremskrittspartiet både finansministeren og samferdselsministeren, og vi har aldri betalt mer i bompenger enn vi gjør nå. Det er deres løftebrudd overfor velgerne, det er ikke Arbeiderpartiets, uansett hvor mye statsråden forsøker å prate det bort. Det blir litt søkt når Fremskrittspartiet går til angrep på Arbeiderpartiet for egne nederlag.

Jeg hører at representanten Johnsen snakker litt om samferdselsprosjekt i hans og mitt hjemfylke Hedmark, men det er bare snakk, for i innstillingen støtter verken han, Fremskrittspartiet eller Høyre Arbeiderpartiet og Senterpartiets merknader når det gjelder viktigheten av prosjektene, og det er synd. Det er synd for alle som er opptatt av vekst og utvikling i innlandet. Men han er tydeligvis nå mest opptatt av det som skjer hjemme i fylkestinget, enn det som skjer i denne salen.

Jeg spør statsråden om ett prosjekt: Hva skjer med rv. 325 mellom Hamar og Elverum? Jeg ser statsråden har bedt om ordet, og jeg håper han kan gi et svar i innlegget sitt.

Til slutt: Vi skal gjøre det lettere for pendlerne, sa statsråden. Vel, nå får pendlerne et stort kutt i pendlerfradraget, slik representantene Juvik og Tingelstad Wøien har vært inne på. Det er de som nå skal være med og betale for store skattelettelser til dem som er rikest. Jubelen har så vidt jeg vet ikke akkurat stått i taket blant pendlerne – i hvert fall ikke i vårt fylke, Hedmark.

Geir Pollestad (Sp) [14:27:53]: Regjeringen styrer etter en svært offensiv nasjonal transportplan, og det gleder meg at når tre fjerdedeler av denne planperioden har gått, ja, så har regjeringen greid å bevilge tre fjerdedeler av pengene. Det vil si at en er i rute med å oppfylle den nasjonale transportplanen – ja, en satser på en økning også neste år, slik at det blir en overoppfylling av transportplanen – ikke ulikt det forrige regjering gjorde med sine planer. Men det blir brukt svært store ord her, og jeg mener at Fremskrittspartiet må ta inn over seg at de hadde ikke lyktes med å gjennomføre det samferdselsløftet som ligger i transportplanen, og som de nå får æren og gleden av å gjennomføre, hvis de ikke hadde satt ny norsk rekord i bompenger. Det er et faktum.

Det som er problemet, er at en ikke bare bryter valgloftene som en ga i valgkampen, en bryter løftene som

en ga etter valget, også. I Stavanger Aftenblad leste jeg at samferdselsministeren var ute og lovet en statlig garantiordning for bompengelån. Det har Senterpartiet foreslått i Stortinget, men det har blitt stemt ned. Jeg skulle ønske at samferdselsministeren tok på alvor den situasjonen som elbilene fører til i en del bompengeprojekter, og ikke henviser til flere år tilbake, da utfordringen med finansiering knyttet til elbiler var en helt annen enn i dag.

Jeg hadde et møte med entreprenørene i Sør-Rogaland. De syntes det var mange fine ord, men når de går inn på Doffin for å se etter oppdrag, finner de nå ingen oppdrag innenfor samferdsel i Rogaland. Det er ille i en situasjon der ledigheten er stigende.

Vi vet at det bygges et Ryfast-prosjekt. Hadde det gått som Fremskrittspartiet stemte den 12. juni 2012, hadde det vært stille på den byggeplassen. Ryfast hadde ikke vært under bygging.

Jeg vil utfordre statsråden til å si noe om planene for neste NTP. Hvor stor økonomisk ramme har han lagt til grunn i den bestillingen som er gitt til fagetatene? Det kunne vært på sin plass å få en avklaring. For en kan som sagt ikke kjøre på en KVU, veien må også bygges.

Til slutt en kort kommentar til Åse Michaelsens innlegg: Det er rett at de rød-grønne skal ha skylden for mye, men en vei som åpnet i 2005 – å gi den rød-grønne regjeringen skylden for den! Visst bygde vi vei effektivt, men vi greide faktisk ikke å bygge OPS-prosjektet på noen få uker. Det var et prosjekt som det bare gjensto å åpne, og et snev av skikkelighet i argumentasjonen kunne jeg også etterlyse fra Fremskrittspartiet.

Morten Stordalen (FrP) [14:31:13]: Denne debatten har vært interessant, og jeg tror jeg skal være veldig enig med statsråden i at budsjettet må være veldig bra når det er så små ting man diskuterer, og som opposisjonen er opptatt av.

Arbeiderpartiet hilser innom med passasjeravgiften. Det er jo fint at de har engasjert seg i avgifter, men hvor var Arbeiderpartiet i april, da landsmøtet vedtok at man skulle overføre taxfree-salget til Vinmonopolet? Hvor var Arbeiderpartiet da man samme dag, med en gang det var vedtatt, gikk ut fra Rygge flyplass og sa at dette ikke var bra? Det betyr slutten for flyplassen, sa man til NRK da. Det betyr 2,5 mrd. kr i tapte inntekter for Avinor. Hvor var Arbeiderpartiets engasjement da? Jeg har ikke sett noen representant være veldig engasjert da – kun de lokale fra Arbeiderpartiet i Østfold.

Det er ganske interessant når Arbeiderpartiet prøver å framstille det som om de hadde så store planer. Representanten Juvik sier her at man oppdaget i 2013 at forfallet hadde økt. Da tok de det innover seg. Ja, det var jaggu på tide, etter å ha styrt i åtte sammenhengende år.

Det skylder kanskje Arbeiderpartiet i salen å gjøre oppmerksom på: Hva er det Arbeiderpartiet nå skal lykkes så med? I teksten i sitt alternative budsjett skriver de at planleggingstiden og byggetiden på vei og bane må halveres. Men det er ingen tegn og ingen signaler om hva de vil gjøre annerledes, man skal bare fortsette som man gjorde før, i de åtte foregående årene. Man skal løpe fortere, tydeligvis.

Men Høyre og Fremskrittspartiet har kommet med forslag og satt i gang: Veireformen, med det nye veiselskapet – Arbeiderpartiet stemte imot. Bompengereformen, med mer effektiv innkreving – Arbeiderpartiet stemte imot. Jernbanereformen, å organisere arbeidet med norsk jernbane på en ny og bedre måte – Arbeiderpartiet stemte imot.

Arbeiderpartiet er tydeligvis, akkurat som de alltid har vært, imot å tenke nytt. Man er fornøyd med det man har gjort, men man skriver at man skulle gjerne gjort det annerledes. Det blir som med motorveiplanen fra 1960-tallet, det blir ikke noe av.

Ingvild Kjerkol (A) [14:33:52]: Transportdebatten bekrefter en ganske stor enighet om at vi skal bruke mye penger på samferdsel framover. For begge regjeringspartiene har jo forlatt sine luftige løfter. Regjeringspartiet Høyre lovet som kjent 2 mrd. kr mer enn NTP-rammen hvert år i sitt alternativ, mens Fremskrittspartiet lovet 45,5 mrd. kr mer årlig. Men det var den gang da. Det var sist det var hvit vinter i Trøndelag, og det begynner faktisk å bli noen år siden.

Jeg har lyst til å si et par ord om vei og avlegge en visitt til representanten Frank Jenssen fra Trøndelag. Det nye veiselskapet har utlyst prosjektleder for E6 Trøndelag, sa representanten Frank Josef Jenssen, så nå blir alt så meget bedre. Reguleringsplanen for E6 Ranheim–Værnes ble sendt til politisk behandling i Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner i september 2015, altså denne høsten, slik at den kunne blitt vedtatt i april 2016, og da ville den strekningen vært planmessig avklart. Trafikksikkerheten og framkommeligheten i Være, Stavsjøtunnelen og Hell-tunnelen må bedres i tråd med tunneldirektivet på denne strekningen, som ligger i den tettete vekstaksen i hele Trøndelag. Disse tunnelene er ofte stengt, og når hendelser oppstår, stopper trafikkavviklingen. Og ulykkestallene er altfor høye. Veiselskapet overtar ansvaret for disse veistrekingene 1. januar 2016, og det er styret i veiselskapet som prioriterer utbyggingsrekkefølgen for de strekningene de har ansvaret for. Så lenge de ikke har sagt at dette haster like mye som de folkevalgte i Trøndelag har sagt at det haster, er vi forsinket. Da blir det mildt sagt stusslig å høre på Frank Jenssens forsøk på å simulere en raskere framdrift med veiselskapet som ansvarlig.

Denne handlekraften – hvor ble det av den? Før de kom i regjering, mente Fremskrittspartiet at Trønderbanen og Meråkerbanen måtte elektrifiseres så fort som mulig, altså tvert, som vi sier i Trøndelag. I årets budsjettframlegg står det bekreftet: Meråkerbanen og Trønderbanen har hatt forsinket framdrift i 2015, og man begrunner dette med forsterket kostnadskontroll og prosjektstyring. Du verden – handlekraften forduftet dessverre da man gikk fra å være i opposisjon til å bli ansvarlig.

Frank J. Jenssen (H) [14:37:01]: Ikke bare Frank Jenssen: Frank Josef Jenssen, som Kjerkol og Otterstad så gledelig understreker – mitt stolte mellomnavn.

Først til Kjerkol: Meg bekjent har Høyre faktisk stått ved løftet sitt om 2 mrd. kr ekstra. Det får nå så være, det

er talldiskusjon. Jeg er en smule overrasket over Arbeiderpartiet i denne debatten knyttet til E6 gjennom Sør-Trøndelag. Når vi nå skal begynne å bygge E6 gjennom Trøndelag, uttrykker Arbeiderpartiet bekymring for at dette kan bli forsinket. Det sier altså partiet hvis fylkesordfører har reist til Oslo og lobbet for raskere framdrift, også under den forrige regjeringen, fordi man da var bekymret for at med den rød-grønne framdriften kom ikke veistrekningen E6 gjennom Sør-Trøndelag til å stå ferdig før i 2032, som Arbeiderpartiets fylkesordfører sa. Jeg er ikke sikker på om «leksen» han fikk tilbake, er den samme som den Arbeiderpartiets representanter sier noe om her i dag, nemlig: Å jo da, dette skal vi ordne. Å jo da, det her kommer til å gå så fort, det her fikser vi. Bare vi vinner valget, skjønner du, så skal vi ordne dette.

Nei, det var selvfølgelig ikke sånn. Bekymringen for svak framdrift og lite penger til prosjektet var selvfølgelig betydelig, langt inn i Arbeiderpartiets rekker i Trøndelag også den gangen. Det var da det var grunn til bekymring. Nå skal vi til å begynne å bygge vei, og nå er plutselig Arbeiderpartiet på Stortinget bekymret for framdriften.

Ja, vi har etablert Nye Veier AS. Det høres ut som om representanten Otterstad er overrasket over at man for å bygge og planlegge en vei trenger driftsmidler. Hvis det har vært Arbeiderpartiets utgangspunkt, at man kanskje har trodd at hverken Vegvesenet, Jernbaneverket eller andre trenger driftsmidler for å planlegge en vei, kan man begynne å nærme seg lite grunn av forklaringen på svak framdrift i de rød-grønnes transportplaner. Nå har vi fått på plass et veiselskap som skal sikre rask og sammenhengende utbygging av både E6 i Trøndelag og andre veistreknninger. Det er nå vi med sikkerhet kan si at vi får bygd E6 gjennom Trøndelag. Det kunne vi ikke da de rød-grønne styrte. Men nå når vi med sikkerhet kan si det, går Arbeiderpartiet rundt her og er bekymret. Det står på ingen måte til troende.

Stein Erik Lauvås (A) [14:39:54]: Jeg hører at Fremskrittspartiets og Høyres representanter er mye mer opptatt av de rød-grønnes regjeringstid enn sin egen. Det forteller ganske mye. Hva med å stå opp for egne forslag? Hva med å stå opp for egen politikk? Hva med å stå opp for den politikken som regjeringen med Høyre og Fremskrittspartiet faktisk fører? Det gjør ikke representantene fra Høyre og Fremskrittspartiet. De står ikke opp for sin egen politikk. De bruker stort sett tiden her oppe på talerstolen til å skylde på andre, og det gjør de derimot med stor glød og entusiasme. Men når de skal fortelle om sin egen politikk, lurer de seg unna så godt de kan.

Så hørte jeg statsråden viste til at det var kutt i bompengene. Det var ikke det som ble lovet fra Fremskrittspartiet. Bompengene skulle bort. De skulle fjernes. Det budskapet ble hamret inn i årevis. Det var ikke til å misforstå. Fremskrittspartiets Per Sandberg omtalte bompengene som noe herk. Bård Hoksrud, stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet, var raskt på ballen og fulgte opp med følgende utsagn: «Vi skal sørge for å fjerne dette flåeriet.»

Da spør jeg statsråden: Hvor ble det av fjerningen av flåeriet, og hvorfor fører ikke Fremskrittspartiets minister sin egen politikk? Hvorfor klager han bare på alle andre?

En kan jo spørre ministeren om hvor mange bompengeprojekter Fremskrittspartiet her i Stortinget har stemt imot siden november 2013, eller kanskje bedre: Vi kan spørre statsråden om hvor mange bompengeprojekter Fremskrittspartiets representanter har stemt for i denne salen siden november 2013. Faktum er at TV 2s «bomometer» tiker fortore enn noen gang med Fremskrittspartiet i regjering. Nesten 18 mrd. kr er sopt inn siden Solvik-Olsen ble samferdselsminister for Fremskrittspartiet.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:42:57]: Det er rart å høre Arbeiderpartiets opptatthet av bompenger, noe som Arbeiderpartiet her tok fullstendig avstand fra at de ville være med og fjerne. Nei, hvor kunne noe sånt komme fra, spurte representanten Sønsterud om. Men så er de veldig opptatt av at Fremskrittspartiet ikke får flertall for å fjerne de samme bompengene. Det er litt rart. Jeg kan aldri huske at Fremskrittspartiet i opposisjon kritiserte Arbeiderpartiet for at de ikke økte skattene enda mer enn de gjorde. Tvert imot: Vi fremmet forslag om å kutte skatter. Vi tapte.

Hvis velgerne er opptatt av å kutte bompenger, vet de hvilket parti de skal stemme på. Det er absolutt ikke Arbeiderpartiet, har Arbeiderpartiet selv påpekt.

Denne debatten blir igjen litt rar, for mesteparten av Arbeiderpartiets innsats går ut på å si at det er de som har æren for at regjeringen leverer en god samferdselspolitikk. Da sier jeg bare takk for ros. Jeg hadde ønsket at den samme tilnærmingen var der da Arbeiderpartiet la fram sin nasjonale motorveiplan i 1963. Den så vi dessverre ikke så mye av. Selv i den nasjonale transportplanen fra forrige periode var det altså over 20 veiprojekter som var forsinket. Nå er diskusjonen mer at en frykter at veiprojekter kan bli forsinket i framtiden. Man har ikke noen konkrete eksempler på at så er tilfellet nå, men man frykter at det kan skje i framtiden. Så drar man fram E6 i Trøndelag: Fylkesordføreren fra Arbeiderpartiet reiste til Oslo for å si at de ikke kunne gjennomføre den etter 2032, som Arbeiderpartiet vedtok i regjering, de måtte få den framskyndet. Vi er i gang med å framskynde den, og da får vi altså kritikk for at vi ikke framskynder den nok. Igjen: Det blir som om Brasil klager over at de bare tapte 7–1 mot Tyskland i VM-semifinalen, og at Tyskland burde slått dem 10–1. Som tysker er man nok uansett fornøyd med at man vant slaget.

Så registrerer jeg at til og med Senterpartiet og Arbeiderpartiet i fjor foreslo at det måtte framlegges en ny NTP fordi dagens regjering hadde så mye ekstratasinger i budsjettene – og planer. Det er også glemt i denne debatten.

Et par andre ting har jeg merket meg i denne diskusjonen. Vi har fått kritikk fra SV for at det var for mye luftforurensning i Oslo fra 2009 til 2012. Jeg vil bare minne om hvem som styrte landet da den måleperioden var.

Vi får kritikk fra Arbeiderpartiets Myrli for at det ble åpnet en jernbanestrekning som Fremskrittspartiet angivelig var imot. Nei, vi var uenige i trasévalget, vi var ikke imot jernbanen. Så kan vi kanskje avslutte den debatten, som er basert på feil fra Arbeiderpartiet.

Det er litt rart å høre at Arbeiderpartiet sier at vi må satse mer på kollektivtransport, uten at de i hvert fall anerkjenner at bevilgningene til f.eks. Oslo er firedoblet med

dagens regjering sammenliknet med egen regjering. Det er litt rart når Arbeiderpartiet sier at alle har vært for vedlikehold. Det er helt riktig. Arbeiderpartiet sa til og med i regjering at det var en viktig prioritering – i 2006. Likevel doblet forfallet seg i løpet av regjeringsperioden. Derfor er det å få en overensstemmelse mellom fakta og historie viktig.

Odd Omland (A) [14:46:18]: Det som fikk meg til å ta ordet, var Åse Michaelsens innlegg, og harseleringen over forskjellen på de rød-grønnes politikk og dagens regjerings politikk når det gjelder Vest-Agder, samt det at de rød-grønne hadde bygd 2 km vei. Det skal jeg komme tilbake til, men først det som ble sagt vedrørende Listerpakken: Det var faktisk Bondevik-regjeringen som planla den, men Arbeiderpartiet fikk lov til å slutføre den. Det blir framstilt som om det ikke har vært noe godt prosjekt. I Lister snakker alle om regionen før og etter Listerpakken. Det er blitt en felles, god arbeidsregion. Det har vært en stor suksess for hele Lister.

Denne regjeringen styrer i all hovedsak etter Stoltenberg-regjeringens NTP. Jeg husker godt at Arbeiderpartiet i forbindelse med valgkampen ble sablet ned fordi vi bare hadde lagt inn 400 mill. kr i den første perioden 2014–2017 på strekningen Søgne–Lyngdal. Jeg vil si til Åse Michaelsen at ja, det er skapt store forventninger på Sørlandet til framtidig veiutbygging, men det har også representanten Åse Michaelsen skapt før. Før valget garanterte Michaelsen at en ny firefelts vei skulle bli ferdigstilt mellom Kristiansand og Stavanger i løpet av 10 år, bare de kom i regjering og fikk opprettet det nye selskapet. Det er ikke tatt ett spadetak ennå, og jeg tror heller ikke det kommer noe særlig på den strekningen i løpet av denne perioden. Det er det skapt usikkerhet om. Det er riktignok opprettet et veiselskap, men nå er også porteføljen utvidet til 20 år. Man er avhengig av årlige bevilgninger, og prosjektene skal også konkurrere med de som samfunnsmessig er de beste.

På Sørlandet roper vi etter en ny vei. Det blir ikke om 10 år. I beste fall blir det i løpet av 20 år, og det er noe helt annet enn det representanten Åse Michaelsen var så høyt på banen om i valgkampen.

Torill Eidsheim (H) [14:49:09]: Skremselspropaganda og ugrei retorikk er sjeldan konstruktiv. Eg stiller meg litt undrande til Arbeidarpartiet sin intensjon når dei brukar si tilmålte taletid her til å snakke ned og så usikkerheit om eigne lokale prosjekt. Rommetveit snakka om handtering av ubåtvraket U-864, der han refererte til ein merknad frå 2011. Eg vil minne om at det som blei gjort av dei raud-grøne, bestod av utgreiing på utgreiing, og fyrst med Høgre og Framstegspartiet i regjering blei vedtak faktisk fatta. Støttefyllinga skal byggjast, og det er heilt udramatisk å bruke 10 mill. kr mindre i 2016 når grunnen er at det er lite hensiktsmessig å starte arbeidet mens vinterstormane rasar som verst utanfor Fedje. Støttefyllinga skal på plass, og løysinga for korleis ei vidare handtering av U-864 skal vere, skal finnast.

Når det gjeld Arbeidarpartiet sitt forsøk – òg i dagens debatt – på å få det til å framstå som ei stenging av flyplas-

sen Leirin, er det skuffande. Det er leitt at utgangspunktet og satsingsviljen for Leirin som charterflyplass for lokale aktørar blir snakka ned av eigne politikarar frå Valdres. Eg har stor tru på at lokalt eigarskap og alternative driftsformar til Avinor vil kunne finne sin veg ved Leirin – i tett og god dialog med departementet.

Sverre Myrli (A) [14:51:14]: Samferdselsministeren sa at denne debatten blir rar. Det er jeg enig med ham i, og det rareste er at det er samferdselsministeren som i stor grad sørger for at denne debatten blir rar. Det ses svært mye bakover. Jeg fulgte med på klokka da samferdselsministeren pratet. Da han var ferdig med å raljere over Arbeiderpartiet og den forrige regjeringen, stod uret på 04.45. Han hadde altså pratet i over 5 minutter før han i det hele tatt kom inn på en eneste idé om hva det er han selv vil gjøre. Han pratet om en motorvegplan fra 1962. Men hva vil samferdselsministeren? Skal han legge fram noen motorvegplan? Hva vil han framover? Det er heller ikke riktig at han har fått kritikk fra Myrli for at han åpnet dobbeltsporet langs Mjøsa. Det er helt feil. Jeg roste ham. Jeg syntes det var kjempesint, men jeg minnet ham på at Fremskrittspartiet stemte imot da vi hadde den dobbeltsporutbyggingen til behandling i Stortinget i desember 2011.

Helge Orten brukte sitt andre innlegg – 3 minutter – på å etterlyse opposisjonens løsninger. Skal du kritisere noen andre for at de ikke har løsninger, bør du i hvert fall ha noen løsninger selv. Han hadde ikke én løsning i sitt innlegg. Ikke én tanke om hva han ville gjøre framover – 3 minutter. Kan vi ikke se litt framover og diskutere hva vi vil til neste år, hva vi vil deretter, og stake ut kursen framover i stedet for bare å prate om det som har skjedd? Jeg synes samferdselsministeren og flertallspartiene er lite offensive. Det er opposisjonens talere som først og fremst har tatt opp klimautfordringene. Det er opposisjonens talere som først og fremst har tatt opp storbyutfordringene og hva vi der skal gjøre.

Jeg vil gå til et prosjekt i eget fylke, og nå ser jeg at min gode venn Nils Aage Jegstad lytter – det er bra. I mange år har det vært jobbet med å få ny bru over Glomma på Fetsund, rv. 22, en viktig forbindelse østover. Der har Vegvesenets folk sagt at det er mulig å få ferdig ei ny bru i 2024. I innstillingen spør vi om det ikke er mulig å få bygd den brua litt tidligere. Vi bruker til og med begrepet «ses nærmere på». Det er ikke særlig rabiatt – «ses nærmere på» – men nei, det er det ikke mulig å være med på. Det er helt tyst, det kommer ikke én kommentar fra flertallspartiene om hva de vil framover. Nå skal det være slutt på å bygge stykkevis og delt, hører vi. Ja, la oss slutte med det, sier vi. På E16 i Valdres er det til neste år anleggsstart på parsellen mellom Øye og Eidsbru. Vegvesenet sier at det er titalls millioner kroner å spare på å bygge parsellen Turtnes–Øye samtidig. Så sier vi: Kan vi ikke prøve å gjøre det, da? Nei, sier regjeringspartiene. Det er ikke mulig å bygge de to parsellene samtidig og spare titalls millioner kroner.

Slutt med den måten å debattere på!

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen har

hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tor André Johnsen (FrP) [14:54:35]: Sverre Myrli spør om hva vi vil gjøre, og Gunnar Gundersen og jeg ble kritisert her av Tone Sønsterud for at vi bare prater – at det er mye snakk, og ikke noe handling. Jeg har lyst til å nevne de tre veiene som Tone Sønsterud sannsynligvis viser til. Den ene var E6 – der løfter vi E6-en ut av NTP-en – vi framskynder den mange, mange år. Vi bygger sammenhengende 43 km. Det er historisk, som jeg sa i sted – det har aldri blitt gjort før. Arbeiderpartiet skulle dele opp den parsellen og spare igjen 11 km til en eller annen annen gang. På rv. 325 har vi bevilget 60 mill. kr i revidert budsjett i år. Jeg må innrømme at de rød-grønne ikke hadde én krone der i sin NTP-plan og i sitt budsjett. Når det gjelder E16, så jobber vi faktisk med en videre løsning til Sverige med fire felt. Jeg håper det kan glede Tone Sønsterud – som var litt bekymret for det, skjønste jeg, og det er jo bra. Når det gjelder videre E16 i Nes og Sør-Odal, er det dessverre utfordringer med grunnforhold som tar litt tid, men vi jobber selvfølgelig med det også.

Margunn Ebbesen (H) [14:55:57]: Når jeg hører mine nordlandskolleger fra opposisjonen her på Stortinget, så lurer jeg virkelig på om vi beveger oss i samme landsdel. Det virker som om de kritiserer bare for å kritisere, og verken har lest eller fått med seg den samferdselsstatsingen som vår regjering har bidratt med i fylket vårt. Heldigvis har iallfall regionveisjefen fått det med seg, så de kan kanskje ta en kaffekopp i lag med han neste gang de er i fylket. Bare til fornying og opprustning av fylkesveier er det foreslått totalt 1,23 mrd. kr for 2016 – en økning på 230 mill. kr fra 2015. Gjennom Nasjonal transportplan legges det til grunn at det skulle vært bevilget 680 mill. kr i året til denne posten for årene 2014–2017. Vi ligger langt foran dette nivået, og med budsjettet for 2016 vil vi ha bevilget totalt 836 mill. kr mer enn det den rød-grønne regjeringen la opp til i NTP-en. For Nordland betyr dette 174,5 mill. kr i 2016 – en økning på 32 mill. kr fra 2015. De økte bevilgningene over NTP-nivået betyr at Nordland har fått om lag 118 mill. kr mer med oss i regjering bare på denne posten – enn om vi skulle ha fulgt det uansvarlig lave nivået de rød-grønne la opp til i NTP.

Til oppfølging av tunnelforskrifter på fylkesveiene er det foreslått 279,3 mill. kr i 2016 – en økning fra 272 mill. kr i 2015. Denne forskriften forelå det ingen planer om å innføre for fylkesveiene da vi overtok. Denne regjeringen sørger for at pengene følger med på innføringen av nye forskrifter, i motsetning til hva vi var vant med fra den rød-grønne regjeringen. Nordland får naturlig nok nest mest penger ut av denne potten – det betyr 54 mill. kr i 2016. Det er naturlig å legge sammen bevilgningene til fornying og opprustning og til tunnelforskriften. Sammenlignet med det som ligger til grunn i NTP – som de rød-grønne partiene solgte ut som redningen for fylkesveiene – ligger vi om lag 1,4 mrd. kr foran det de planla å ha bevilget innen tre år. For Nordland betyr det samlet sett at fylket har fått om lag 233 mill. kr mer til sammen i årene 2014–2016 med det

regjeringen har bevilget – sammenlignet med hva den rød-grønne planen i NTP var. Jeg tror vi skal ta på oss å skryte av det denne regjeringen gjør for Nordland – i stedet for å framstille det som at regjeringen raner Nordland.

Geir Pollestad (Sp) [14:59:05]: Vi er inne i en tid da det er stort behov for å skape arbeidsplasser. Det er behov for å legge til rette for nye arbeidsplasser, og det er behov for å ta vare på de arbeidsplassene vi har. I Norge har vi mange arbeidsplasser knyttet til luftfarten. Nå har flertallspartiene bestemt at det ikke bare skal innføres bompenger på bakken, det skal også innføres bompenger i luften – 88 kr. I tillegg har man økt momsen på flyreiser.

Jeg var i går på Moss lufthavn Rygge. Der hadde de allmøte med de ansatte fordi 500 ansatte i Østfold står i fare for å miste jobben på grunn av flertallspartienes politikk. Det er konsekvensen av denne regjeringens samferdselspolitikk. Det mener jeg er svært, svært alvorlig. Jeg var også forrige mandag på Sandefjord lufthavn Torp. Der var de også dypt bekymret for utviklingen. De hadde fått – eller fikk den dagen – melding om at Widerøe trakk sitt tilbud. Økonomien på Torp er presset. Torp lufthavn er en svært viktig flyplass for næringslivet i regionen, men den er nå truet på grunn av denne regjeringens politikk. Da Geiteryggen ble lagt ned, fikk Torp lufthavn en regning på flere millioner kroner. Man frykter som en konsekvens av en eventuell nedlegging på Rygge, at hele regningen som Rygge i dag har til Avinor, vil bli overført til Torp. Jeg håper samferdselsministeren kan avkrefte at det vil skje. For sånn som jeg oppfatter det, opplever de private lufthavnene en samferdselsminister som stiller opp, som lytter, som er interessert, som viser forståelse – men det skjer ingenting. Det er her jeg frykter at det kan ha skjedd en forveksling mellom handlekraft og snakkekraft. Rygge lufthavn og Torp lufthavn har en viktig rolle i regionene der de ligger, og de må ikke få den typen overraskelse som de fikk etter en natt de fire flertallspartiene hadde på Stortinget. Det er en useriøs næringspolitikk – det burde ikke regjeringen stå inne for. Men nå er jeg opptatt av at samferdselsministeren bruker sin mulighet innenfor Avinor til i alle fall å begrense konsekvensene mest mulig.

Anna Ljunggren (A) [15:02:13]: Flere representanter fra regjeringspartiene, og Høyre spesielt, påstår at det å peke på utfordringer og manglende tiltak innenfor samferdsel fra regjeringens side, er å snakke ned en region, snakke ned en landsdel. Å peke på manglende satsinger fra regjeringens side og vise til andre løsninger, ja sågar bedre løsninger, er ikke å snakke ned en region eller å snakke ned en landsdel. Jeg er stolt av å komme fra Nord-Norge, og jeg blir provosert av å høre påstander om at jeg snakker ned landsdelen jeg kommer fra når jeg peker på utfordringer som vi har.

Jeg forstår at statsråden mener at han har funnet en løsning for å dekke Narviks andel til Hålogalandsbrua. Betyr dette at Narvik kommune kommer til å motta 30 mill. kr fra rentekompensasjonsordningen for bompengelån til neste år, altså at denne ordningen kan være med på å styrke kommuneøkonomien? Eller betyr det at flyplassen holder åpent

til høsten 2017 når broen står klar, sånn som forutsetningen var? Her er det behov for en oppklaring fra statsrådets side.

Løsningen fra de lokale representantene fra Høyre og Fremskrittspartiet har vært en engangsbevilgning på 30 mill. kr. Dette har Arbeiderpartiet nå foreslått, og det ser ut til at Høyre og Fremskrittspartiet kommer til å stemme det ned. Jeg registrerer at statsråden har funnet en løsning, men vi kan mildt sagt si at den er ganske så uklar.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer i dag forslag om å planlegge kapasitetsøkning med dobbeltspor på Ofotbanen, sånn at midler prioriteres i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det er to ting som er viktig vedrørende planleggingen nå: Det ene er at tiltaket er tilstrekkelig godt planlagt, sånn at det kan gå inn i NTP, og det andre er at man lager en jernbaneplan for første parsell av dobbeltspor, sånn at det kan planlegges allerede til neste år.

Sommeren 2014 sa samferdselsministeren at midler til Ofotbanen måtte tas utenom NTP. Men da statsministeren besøkte Narvik i valgkampen, sa hun at dette var urealistisk. Det kommer ulike signaler, og det er ikke vilje til å prioritere kapasitetsøkningen som ble lovet i 2014. Statsråd Solvik-Olsen har lovet 20 mrd. kr, men i budsjettet er ikke dobbeltspor på Ofotbanen nevnt. Samferdselsministeren sier at dette prosjektet må tas utenom NTP, mens statsministeren sier at det er naturlig at prosjektet inngår i NTP. Hva er regjeringens politikk?

Presidenten: Representanten Willfred Nordlund har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Willfred Nordlund (Sp) [15:05:03]: Det har vært det man må kalle en interessant debatt. Den største utfordringen som undertegnede opplever her, er når enkeltrepresentanter, spesielt fra nordre regioner, tar ordet og misleder salen. Det er mulig at representanten Ebbesen, siden hun sitter i justiskomiteen, ikke har lest inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner verken for 2015 eller 2016, men da kan i hvert fall undertegnede opplyse om at nedtrekket er på flere hundre millioner når vi snakker om totale samferdselsinvesteringer på fylkesveiene og på øvrig samferdselsinfrastruktur – og det kun for Nordland. Det har seg nemlig sånn at inntektssystemet, med endringene i det – altså fylkeskommunenes muligheter for faktisk å gjennomføre denne såkalt historiske samferdselsløsningen i nord – er kraftig svekket med denne regjeringen. Faktisk er det slik at utslagene og endringene var på over 300 mill. kr bare for inneværende år, og det inkluderer de såkalte forherligede tunnelforskriftspengene.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:06:32]: Vi diskuterer et budsjett som har vokst fra 41 mrd. kr i 2013 til 60 mrd. kr i 2016. En skulle ikke tro at det var så mye penger tilgjengelig når en hører opposisjonen snakker, men det er altså rekordnivå. Og vi ligger foran planene i Nasjonal transportplan. Vi kutter vedlikeholdsetterslepet raske enn planlagt. Vi holder veiprosjektene i gang. Vi planlegger mer enn noen gang, og vi omorganiserer sektoren.

Jeg har ikke hørt om noen alternative forslag til hvordan pengene burde vært prioritert på en bedre måte, eller om reformer som burde vært gjennomført på en annen måte – utover at Arbeiderpartiet prøver å gi inntrykk av at det ikke skjer noe annet enn det som uansett skulle skjedd.

La meg derfor igjen påpeke at det er ganske mange faktafeil som kommer fram i debatten. Representanten Sverre Myrli spør: Kommer det en motorveiplan? En burde lest i pressemeldingen at den kommer i Nasjonal transportplan. Og den har vi til hensikt å gjennomføre, i motsetning til Arbeiderpartiets motorveiplan.

Jeg minner igjen om at jernbanen og E6 fortsatt ville blitt bygd forbi Minnesund om Fremskrittspartiet hadde fått styrt for noen år siden, men det hadde hatt en annen trasé. Så jeg håper at Arbeiderpartiet kan få med seg at det går an å legge en vei på to ulike steder, og veien ville fortsatt blitt bygd på ett av dem – og ikke late som om den ikke ville blitt bygd i hele tatt.

Jeg har vist hvordan vi kunne gjøre det med Hålogalandsbrua. Det interessante er likevel at Arbeiderpartiet var de som skapte problemet. Det var arbeiderpartiordførere som godtok at kommunen skulle betale, det var Arbeiderpartiet i regjering som sa at kommunen skulle betale. Og når dagens regjering skisserer en løsning, later en som om den ikke finnes.

Jeg merker meg at en sier at E16 burde vært bygd på en annen måte, at den har vært stykket opp, stykkevis og delt, og nå bør regjeringen fikse det – uten at en selv tar ansvar for at den oppstykkningen faktisk skjedde under forrige regjering. Dagens regjering har gjennom veiselskapet vist hvordan vi kan slå sammen prosjekter og gjennomføre dem på en bedre måte. Men da er Arbeiderpartiet imot den løsningen også. Så det er mye kritikk og lite løsning.

Senterpartiet kritiserte at utenlandske entreprenører hadde fått oppdrag i Norge, men glemte at det var en senterpartistatsråd som i 2012 gikk aktivt ut og ville ha flere utenlandske entreprenører til Norge.

Arbeiderpartiet sier at vi må begynne å ta et særskilt ansvar for investeringer i kollektiv infrastruktur i byene, men glemmer at regjeringen allerede er i gang med det, ved at vi har sagt at staten skal ta 50 pst. av investeringskostnadene.

Så er Senterpartiet – til slutt – bekymret for flyseteavgiften. Det var ikke en avgift som lå i regjeringens budsjettforslag, men den er en del av Stortingets forlik, og da skal vi stå bak den. Men jeg minner om at alternativet var å gi flertall til en konstellasjon som ville økt skatter og avgifter med 10 mrd. kr eller mer, og som ville fjerne taxfree-ordningen, som hadde gjort at flyplassene hadde måttet øke avgiftene langt mer enn det som flyseteavgiften utgjør, og der Senterpartiet ville sørget for at Rygge og Torp hadde mistet alle inntekter fra taxfree. Det må i hvert fall være samsvar mellom det en sier, og det en gjør, som det hos Senterpartiet i denne saken ikke er. Med Senterpartiets politikk ville en vært den første som hadde fått Rygge og Torp til å bli lagt ned, dessverre.

Presidenten: Representanten Åse Michaelsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Åse Michaelsen (FrP) [15:09:51]: Representanten Omland nevnte Listapakken. Ja visst ble den mye bedre enn den var, men framtidsrettet var den ikke.

Jeg vil også minne om at Fremskrittspartiet kom i regjering for første gang i 2013. Om E39: Da vi overtok i 2013, var nesten ingen planlegging på plass. Alt var stykkevis og delt og basert på en rød-grønn NTP, som – som alle vet – er uten midler. Det er en plan, og vi må fra år til år slåss i dette rom for å sikre midlene. Nå er det full rulle. Kommunene langs strekningen legger ned et fantastisk arbeid, og jeg er akkurat like overbevist i dag som jeg har vært hele tiden om at vi skal klare på ti år å ha fire felt på strekningen Kristiansand–Stavanger.

Så bare en liten kommentar til representanten Willfred Nordlund om kapital på fylkesplan. Meg bekjent er det slik at Nordland fylke eier aksjer i Widerøe for 70 mill. kr. De eier 20 pst. av DIPS ASA. Byråkratiet vokser. Det er 100 mill. kr over gjennomsnittet i administrasjonskostnader i forhold til f.eks. Rogaland fylke.

Presidenten: Representanten Tone Merete Sønsterud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:11:12]: Statsråden fortsetter sin merkelige retorikk for å forsøke å bortforklare sitt nederlag knyttet til bompenger – men han om det.

Representanten Johnsen snakker om at han gjør så mye for prosjektene i Hedmark, men det er jo kun snakk. Det skrives ikke ett ord om det i innstillingen vi nå behandler.

Representanten Stordalen påstår at vi bare diskuterer de små ting. Vel, hva som f.eks. skjer med rv. 3/25, er sikkert en liten sak for representanten Stordalen, men den er viktig for Hedmark og for innlandet. Jeg spør statsråden en gang til: Hva skjer med det prosjektet nå?

Hårek Elvenes (H) [15:12:02]: Som nordlending fra Nordland, som kjenner både fylket og folkesjela godt, kjenner jeg meg ikke igjen i disse mollstemte framføringene fra nordlandsrepresentantene. Jeg er vant med en folkesjel som er stemt i dur. Det er jo greit at det er mørketid, men det behøver jo ikke bli helt natta av den grunn. Jeg savner stortingsrepresentanter å la Bjarne Mørk Eidem, Eivind Bolle, Hill-Marta Solberg, som uansett om de var i opposisjon eller i posisjon, hadde en konstruktiv tilnærming til det man diskuterte. Det er noe å gå på.

La oss ta en kort ouverture og se hva denne regjeringen faktisk leverer i dette statsbudsjettet på samferdselssiden i Nord-Norge: E6 Helgeland Sør, E10 Solbjørneset–Hamnøy, E6 gjennom Sørfold, rv. 77 Tjernfjellet, Nordlandsbanen utbyggingstiltak, Nordlandsbanen rassikring, Træna mudring av havna, Hovden det samme, Napp det samme, Steigen, Myre fiskerihavn, innseilingen til Bodø, krysningsspor Reitan, oppgradering av Dunderlandsbanen, og i Narvik, like utenfor kjøkkenvinduet til representanten Ljunggren, kapasitetsøkning på Ofotbanen og Narvik stasjon til den nette sum av 306 mill. kr. Jeg er stolt. Jeg henstiller til representantene fra Nordland, og spesielt

Nordland Arbeiderparti og Nordland Senterparti, å finne fram til litt av begeistringens ild som preger nordlendingen når han ser gode samferdselsbudsjett, uansett hvem som leverer dem.

Eirik Sivertsen (A) [15:13:59]: Som nordlending kan jeg love representanten Elvenes at når jeg ser et godt samferdselsbudsjett for Nordland, skal jeg spille en festmarsj.

I denne debatten har regjeringspartiene vært så blendet av sin egen fortrefelighet at det rammer hardt og er sårt når de blir kritisert for det som ikke er godt nok. Jeg må få lov til å si at jeg har en annen oppfatning av det å sitte i regjering enn den sittende statsråden har, for jeg er vant til at statsrådene står fram og står opp for det budsjettet de leverer, og står inne for at det faktisk er historisk høy innkreving av bompenger, og at man ikke har levert. Det nytter ikke å ri to hester. Det nytter ikke å snakke om at regjeringen gjør ditt og datt, og at det er ikke det vi i Fremskrittspartiet egentlig vil gjøre. Det er ikke å ta ansvar.

Så litt om vedlikeholdet, for statsråden er veldig opptatt av at det skal være etterrettelig. Det er et godt utgangspunkt, men da bør man jo gå foran som et godt eksempel. Det har vært bred politisk enighet i denne sal, i det politiske Norge og i næringslivet om at det er behov for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Derfor fikk etatene, da de skulle lage planen i 2009, beskjed om å øke vedlikeholdet med 20 pst. Da bestillingen kom for planen som skulle legges fram i 2013, var bestillingen å øke med ytterligere 30 pst. Og så står det i den planen som ble vedtatt, at vedlikeholdet skal tas igjen tidlig i denne perioden. Det er vi veldig fornøyd med at man lever opp til, for det har vært politisk enighet om det.

Så stilte jeg i morges et spørsmål til statsråden om hva som skjedde med den motorveiplanen – med fire felt – som ble lagt fram av Arbeiderpartiet. Jo, den ble lagt til side – den ble lagt til side av samferdselsminister Kyllingmark, en høyremann. Derfor ble den ikke realisert.

Statsråden har hatt en samlet taletid i dag på 28 minutter – suverent mest av alle. Jeg er veldig enig med representanten Sverre Myrli, som etterlyser hva tankene framover er, hva visjonene er. Det er ikke ett ord om nordområdene, det viktigste området for regjeringen. Vi har fremmet forslag om å forsere investeringer på Svalbard, som er viktig for videre utvikling i nordområdene. Vi er opptatt av Ofotbanen. Det er ikke viktig for statsråden. Hvordan skal man møte sysselsettingen? Representanten Pollestad var inne på de dype bekymringene han har for sitt hjemfylke, og for de manglende effektene av historisk høye investeringer på samferdsel, i tråd med NTP. Det er ikke ett ord fra statsråden om det.

Flere representanter har trodd at vi skulle ta på alvor de gode ambisjonene og de forpliktelsene regjeringen har inngått på vegne av nasjonen i Paris, og at det kunne være noe vi også skulle diskutere her, i forbindelse med statsbudsjettet for neste år, fordi det er aktuelt, og fordi det er her vi må gjøre dramatiske kutt, ifølge kollegaen til statsråden. Men nei da – statsråden har holdt historieforedlesning, og dessverre har den heller ikke vært spesielt etterrettelig.

Presidenten: Kjell-Idar Juvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kjell-Idar Juvik (A) [15:17:16]: Man hadde forventet litt større grad av etterrettelighet fra denne talerstolen. Det er ikke slik, som noen prøver å framstille det, at Arbeiderpartiet har foreslått å legge ned taxfree-ordningen. Tvert imot har landsmøtet faktisk sagt noe annet. Man har sagt at man skal se på om Avinor kan gå inn og drifte – det er korrekt. Men å stå på talerstolen og påstå dette er direkte feil. Tvert imot er Arbeiderpartiet tilhenger av og forkjemper for den såkalte Avinor-modellen, måten vi bruker inntektene på alle våre flyplasser på, og det er viktig. Vi har i merknadsform sågar sagt at vi er villig til å styrke egenkapitalen til Avinor for å møte de framtidige investeringene – i motsetning til regjeringspartiene, som faktisk har økt utbytte i forslaget som ligger i Stortinget i dag. Det er behov for å øke kapitalen, for det er store investeringer på gang. Jeg kan nevne flyplassen på Mo, flytting av rullebane i Bodø, nye løsninger for Hammerfest og Lofoten. Så det er viktig.

Karianne O. Tung (A) [15:18:30]: Jeg har behov for å knytte noen kommentarer til E6 sør for Trondheim.

På den ene siden har Høyre og Fremskrittspartiet lovet en ferdigstillelse av E6 sør for Trondheim innen 2023. På den andre siden er strekningen nå lagt til utbyggingsselskapet, som skal gjøre sin egen uavhengige vurdering av når strekningen skal være ferdig. Jeg trodde det var hele poenget med den nye organiseringen. Hvem er det som garanterer? Er det regjeringen, eller er det utbyggingsselskapet? På den ene siden sier Høyre og Fremskrittspartiet sammenhengende og helhetlig utbygging av vei. På den andre siden tar man en liten delstrekning på E6 sør for Trondheim ut av selskapet, sånn at noe ligger i selskapet, og noe blir liggende i Statens vegvesen. Hva har skjedd med sammenhengende og helhetlig utbygging fra regjeringens side?

På den ene siden sier ministeren at fylkesordfører Tore Sandvik fra Sør-Trøndelag har reist til Oslo for å framskynde E6 sør. På den andre siden vet jeg at fylkesordfører Tore Sandvik aldri har hatt møte med ministeren akkurat i denne saken. At noen andre politikere fra fylkeskommunen i Sør-Trøndelag har sagt det, kan godt hende, men er det da rart at vi fra Arbeiderpartiet blir noe bekymret for strekningen E6 sør for Trondheim?

I motsetning til statsråden er ikke vi i Arbeiderpartiet redd for å skryte når vi mener at regjeringen gjør noe bra. Desto mer finner vi grunn til å påpeke mangler når vi mener at regjeringen ikke svarer på de utfordringene vi står oppe i. Dette gjelder ikke minst klima. Samferdselsministeren har i dag ikke omtalt temaet, ministeren har ikke svart på spørsmål han har blitt direkte utfordret på: Hvordan skal vi klare å kutte klimagassutslippene?

Jeg står fast ved min konklusjon i det første innlegget jeg hadde: Jeg kan ikke se at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for neste år, og ikke minst i dagens debatt, gjør de riktige prioriteringene og klarer å ta ansvar for at vi

på samferdselsfeltet skal klare å kutte i klimagassutslippene.

Presidenten: Representanten Hårek Elvenes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hårek Elvenes (H) [15:20:56]: Jeg tar ordet for å rydde av veien det som antakelig er en åpenbar desinformasjon fra representanten Sivertsen. Han sier han er nordlending, men i mine ører hørtes han ut til å være en fullblods trønder.

Presidenten: Representanten Magne Rommetveit har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Magne Rommetveit (A) [15:21:25]: Når eg no har igjen berre 1 minutt taletid, burde eg vel brukt tida på å hakka på regjeringa, men 1 minutt er no berre 1 minutt, og det nærmar seg jul. Så eg vil nytta desse siste orda til å seia at eg er svært godt fornøgd med at statsråden no har avklart at fellesprosjektet E16 Mørsvikbotn på strekninga Arna–Voss skal byggjast ut etter det såkalla K5-alternativet.

Representanten Torill Eidsheim sa tidlegare i debatten at avgjerda om K5 kom så raskt at me i Arbeidarpartiet ikkje klarte å følgja med i merknadsføringa vår. Eg trur heller at då statsråden såg merknaden vår, skunda han seg med å bestemma seg, og det var på tide – eitt og eit halvt år etter at KVU-en var lagd fram. – Så god jul.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:22:44]: Det er underholdende når en får kjeft fordi dagens flertall av og til sammenligner seg med hva de rød-grønne fikk til på sine åtte år. Når Arbeiderpartiet skal forklare hvorfor den nasjonale motorveiplanen fra 1963 ikke ble noe av, skylder de på Høyre – noe som altså betyr at Høyre er årsaken til at Arbeiderpartiet i 50 år ikke klarte å innfri sine egne planer. Det er morsomt.

Det blir påstått at regjeringen og undertegnede ikke har nevnt klima med et ord. Det står i hvert fall i mitt manus at jeg snakket om det, og jeg svarte også på spørsmål om det i replikkordskiftet. Jeg anbefaler at en leser referatet.

Så påstås det at vi ikke har snakket noe om Nord-Norge. Det vil det også stå i referatet at jeg gjorde.

Det blir nevnt at vi alle er for vedlikehold, og at en ikke forstår hvorfor dagens flertall påpeker så mange ganger at forfallet nå reduseres, for det er ingen som er imot det. Det er helt riktig. Det er ingen som er imot det. Som jeg nevnte, allerede i 2006 påpekte forrige regjering ved daværende samferdselsminister Navarsete at vedlikeholdsforfallet måtte reduseres, ikke økes. Nå er dette allikevel et tema, for til tross for at de rød-grønne etter at de kom i regjering lovet å kutte i forfallet, økte det år for år, åtte år på rad. Det er riktig at i dagens nasjonale transportplan var det foreslått et høyere nivå på vedlikehold enn i forrige nasjonale transportplan. Det har jeg også påpekt, at til tross for at vi i 2014 gikk inn i en ny NTP-periode, valgte den rød-grønne

regjeringen å legge fram et budsjett for 2014 før de gikk av, som reduserte vedlikeholdet og fornyingen av vei og jernbane. Så til tross for at planene var en økning, var det som ble levert før regjeringsskiftet, en nedgang. Det viser forskjellen mellom liv og lære og mellom ord, retorikk og fakta. Det er det som er litt interessant.

Det blir tatt opp fra representanten Tung at fylkesordføreren ikke har vært i Oslo. Jo, jeg har hatt møte med ham i Oslo, men det er riktig at på det møtet der Sør-Trøndelag fylkeskommune tryglet og ba om at vi skulle framskynde E6, var ikke fylkesordføreren til stede. Men det var tross alt hans mannskap som var der, med presentasjon med Sør-Trøndelag fylkeskommunes logo. Det er altså det offisielle Sør-Trøndelag som har vært på vårt kontor, for å be om at vi ikke skulle følge NTP-en fra de rød-grønne, men at vi skulle gjøre mer. Når vi nå gjør mer, er det litt rart at vi får kritikk for det.

Det er det mye av denne debatten preges av. Arbeiderpartiet henviser til hva Fremskrittspartiet og Høyre har lovet, og at vi lovet mye mer enn dem, men at vi bare leverer en del mer enn dem. Men faktumet for velgerne er uansett at med Arbeiderpartiet hadde de fått mindre enn det som nå leveres, for Arbeiderpartiet hadde mindre ambisjoner. Som jeg har nevnt tidligere, i Nasjonal transportplan i forrige periode var det over 20 veiprojekt som var forsinket. Nå går en bare og frykter at veiprojekter kan bli forsinket i framtiden, og det er også en veldig ulik virkelighet.

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Helge Orten (H) [15:26:05]: Jeg får bruke tida godt. Representanten Myrli mener at vi bruker mye av tida vår på å snakke om opposisjonens politikk. Det er helt feil. Myrli må begynne å høre etter. Hvis han hadde hørt innleggene mine fra tidligere i dag, og ellers, ville han hørt at jeg snakket om vår egen politikk og våre løsninger. Jeg snakket om veiselskapet, og jeg snakket om nye gjennomføringsmetoder, som f.eks. OPS. Jeg snakket om bompengereformen, jeg snakket om jernbanereformen, og jeg snakket om budsjettet – som jeg mener er et godt budsjett for 2016.

Samtidig må det være lov til å etterspørre, når Arbeiderpartiet gang etter gang stemmer imot alle disse forslagene til nytenking: Hva er den alternative løsningen til Arbeiderpartiet? Det har ikke debatten svart på. Problemet for Myrli er nok at han stort sett bare er imot, uten å ha nye løsninger. Det synes jeg er litt synd.

Presidenten: Representanten Odd Omland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Odd Omland (A) [15:27:14]: Åse Michaelsen sa i sitt siste innlegg at det ikke var avsatt planleggingsmidler i NTP-en som Arbeiderpartiet har lagt fram. Det medfører ikke riktighet. Vi satte sågar av 400 mill. kr til denne

strekningen til oppstartsmidler i den første perioden fra 2014 til 2017. Det som kanskje forundrer meg mest, er at representanten Åse Michaelsen gjentar at hun står ved den garantien på ti år som hun ga før valget – at da skulle strekningen Kristiansand–Stavanger stå ferdig. Det ser ikke ut som det blir oppstart i denne stortingsperioden, og dermed blir det i løpet av seks år. Tror virkelig Åse Michaelsen at det er gjennomførbart å få ferdig strekningen Kristiansand–Stavanger som firefelts vei i løpet av seks år?

Presidenten: Representanten Eirik Sivertsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Eirik Sivertsen (A) [15:28:23]: La meg få starte med å si at heller ikke etter det 31. minuttet på talerstolen klarte altså statsråden å skue framover.

Jeg tok ordet til en stemmeforklaring. Jeg vil opplyse om at Arbeiderpartiet vil støtte Senterpartiets forslag nr. 7 i innstillingen, og vi kommer til å stemme subsidiært for rammeavhengig vedtak under A, siden vårt forslag til rammevedtak da er falt.

Så må jeg få lov til å si at jeg tror representanten Elvenes – i hvert fall for meg – nådde et nytt bunnmål på Stortingets talerstol i dag. Jeg trodde faktisk ikke at min etniske opprinnelse skulle være et tema som var interessant å diskutere i landets nasjonalforsamling. Jeg vil velge å holde meg for god til å gå inn i den diskusjonen. Man kan tenke seg at vi byttet ut etnisitet med seksuell legning eller religion – tema som jeg heller ikke synes hører hjemme på denne talerstolen.

Presidenten: Representanten Geir Pollestad har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Geir Pollestad (Sp) [15:29:38]: Jeg reagerer på at statsråden tar så lett på den situasjonen som er ved Sandefjord lufthavn og Moss lufthavn, for det er ikke bare det at det kommer en avgift, men også at aktørene overhodet ikke er forberedt på den. De har ikke fått sagt sin mening. Det er helt rett som statsråden påpeker, at Senterpartiet også har synspunkter på luftfarten – hvorvidt det er rett at den er subsidiert og finansiert via sprit, eller om det burde skje via statsbudsjettet. Men vi ville aldri tenke på å innføre et slikt vedtak uten en skikkelig prosess, og uten at vi sikret oss at distriktenes flytilbud kunne leve videre. Jeg mener at statsråden må vie mer oppmerksomhet til den situasjonen som er ved Sandefjord og Moss lufthavner nå. Jeg håper at han vil gjøre det videre og ikke lage dette om til en retorisk øvelse – for dette er realiteter.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [15:30:43]

Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i statsbudsjettet 2015 under Kommunal- og mo-

derniseringsdepartementet (Innst. 124 S (2015–2016), jf. Prop. 28 S (2015–2016), unntatt kap. 542, 595 og 3595)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 3 [15:31:06]

Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (Innst. 120 S (2015–2016), jf. Prop. 29 S (2015–2016), kap. 820, 821, 822, 3821 og 3822)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 4 [15:31:30]

Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Nærings- og fiskeridepartementet (Innst. 121 S (2015–2016), jf. Prop. 23 S (2015–2016), kap. 5613)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 5 [15:31:46]

Innstilling frå kommunal- og forvaltningskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2015 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 122 S (2015–2016), jf. Prop. 22 S (2015–2016), kap. 490, 491 og 3490)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 6 [15:32:15]

Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Kjersti Toppe, Geir Pollestad og Trygve Slagsvold Vedum om etablering av grønt investeringselskap for utvikling av teknologibedrifter (grønt karbon) (Innst. 61 S (2015–2016), jf. Dokument 8:97 S (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Jørund Rytman (FrP) [15:33:18] (ordfører for saken): Dette representantforslaget, fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Kjersti Toppe, Geir Pollestad

og Trygve Slagsvold Vedum om etablering av grønt investeringselskap for utvikling av teknologibedrifter, grønt karbon, har vært under behandling her i Stortinget i en del måneder. Det ble fremmet i våres og kom først til energi- og miljøkomiteen, men endte etter hvert hos oss i næringskomiteen.

Forslaget tar for seg behovet for risikokapital til kapitalkrevende forsknings- og utviklingsprosjekter innen nye løsninger og teknologier basert på grønt karbon for å kommersialisere det.

Forslagsstillerne begrunner behovet for et nytt heleid statlig investeringselskap med at utvikling av nye løsninger for hvordan biomasse – eller det fornybare og grønne karbonet – i større grad kan utnyttes, krever meget store investeringer med stor risiko.

Komiteen er enig med forslagsstillerne i at Norge bør innnta en ledende posisjon innen bioøkonomi, og vi må nok erkjenne at dagens virkemiddelapparat ikke er tilfredsstillende. Vi vet at det statlige investeringselskapet Investinor AS i flere år har hatt en ramme på 500 mill. kr, øremerket investeringer i norske selskaper i en tidlig vekstfase innen treindustri. Likevel er kun litt over 10 pst. av denne rammen blitt brukt. Det betyr én av to ting, enten at det ikke er gode nok prosjekter, eller at Investinor opererer med investeringskriterier som er for strenge – eller kanskje en kombinasjon.

Forslagsstillerne er i forslaget også veldig detaljerte med hensyn til hva slags innretning og mandat dette nye statlige investeringselskapet skal ha, og slik sett kanskje i overkant mer detaljerte enn det et flertall i komiteen ønsker å konkludere med.

Flertallet i komiteen mener imidlertid ikke at løsningen er å etablere enda et nytt heleid statlig investeringselskap, i hvert fall ikke på det nåværende tidspunkt, og i hvert fall ikke slik forslaget bærer preg av.

Komiteen er kjent med at det pågår en prosess med å evaluere Investinor AS og ser det som naturlig at man avventer å se hva som kommer ut av det. Likevel er komiteen positiv til og enig i at det kan være aktuelt å endre innretningen og mandatet til Investinor AS. Og slik jeg ser det, er det vel også tverrpolitisk enighet om at noe må endres og gjøres.

I arbeidet med dette forslaget har komiteen åpnet for det jeg kaller skriftlig høring, at vi aktivt gikk ut og åpnet for innspill. Likevel kom det kun ett skriftlig innspill. Det var fra NORSKOG, som er en medlemsorganisasjon for skogeiere. Kort fortalt støttet de ikke forslaget. De mener at de utfordringene man søker løst, bør kunne gjøres i regi av allerede eksisterende enheter, som f.eks. Investinor og Innovasjon Norge.

Komiteen er kjent med at regjeringen holder på å utarbeide en strategi for bioøkonomi og en strategi for grønn konkurransekraft og det grønne skiftet. Videre vet vi at regjeringen også holder på med en stortingsmelding om industrien i Norge. Mange av de problemstillinger som forslagsstillerne har tatt opp, og som andre har tatt opp, er det naturlig å ta inn i dette arbeidet, noe jeg har forstått at næringsministeren og fiskeriministeren har bekreftet.

Som saksordfører vil jeg ellers rose forslagsstillerne

for initiativet til å reise debatten. Er det noe jeg personlig også er opptatt av, er det at man i større grad legger til rette for mer risikokapital til innovative bedrifter, og da gjerne i en kombinasjon med privat og offentlig risikokapital.

Jeg vil også legge til at det skjer veldig mye innenfor dette området gjennom andre fagkomiteer, nærmere bestemt Stortingets finanskomité, der et flertall har vedtatt at oljefondet skal få en bedre miljøprofil. Jeg mener å huske at det var i fjor at Venstre og Kristelig Folkeparti støttet regjeringens forslag om å øke de såkalte miljømandatene fra ca. 20–30 mrd. kr til ca. 30–50 mrd. kr, altså en dobling. Oljefondets miljørelaterte investeringer er altså ikke helt ubetydelige.

Jeg vil avslutningsvis også minne om den relativt ferske budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, der man ble enig om at det skal forberedes og utredes en opprettelse av et selskap som skal hete Fornybar AS, altså et grønt investeringsfond som sammen med private skal kunne investere i selskaper som utvikler og benytter grønn teknologi, herunder fornybar energi, hydrogen, energilagring, transportløsninger med lave klimetrykk, reduksjon, fjerning, transport og lagring av CO₂, energieffektive industriprosesser, og som er innrettet slik at selskapet forventes å gi markedsmessig avkastning over tid. Dette fikk flertall her i Stortinget, og regjeringen har fått i oppdrag å utrede hvordan et slikt selskap kan og bør være.

Odd Omland (A) [15:38:31]: Jeg vil begynne med å takke saksordføreren for en ryddig behandling.

Arbeiderpartiet er enig med forslagsstillerne i at Norge bør innta en ledende posisjon innen bioøkonomi og i arbeidet med å utvikle det grønne karbonet. I helgen ble det inngått en historisk klimaavtale i Paris. Avtalen understreker betydningen av at vi satser på utvikling av klimateknologien framover, og gjennom næringspolitikken må vi sikre gode rammer for dette. Arbeiderpartiet prioriterer virkemidler som vil bidra til å utvikle næringslivet og industrien vår i en grønn retning, bl.a. vil vi styrke miljøteknologiordningen med 1 mrd. kr over fire år, og i årets alternative budsjett har vi også foreslått en egen bioøkonomisatsing på 125 mill. kr.

Vi stiller oss undrende til at regjeringen har avvirket ordninger som skulle bygge opp under utvikling av nye løsninger for hvordan biomasse i større grad kunne utnyttes i næringsutviklingen, det være seg fjerning av energiflisordningen i budsjettet for 2014 eller forslaget om å fjerne det trebaserte innovasjonsprogrammet i årets budsjett. I regjeringens næringsnøytrale verden overlates dette til markedet og til generelle ordninger. Vi stiller også spørsmål om hva som skal til for å bringe oss videre i det grønne skiftet.

For tiden foregår det mange prosesser som er relevante for det forslaget som vi nå har til behandling. Regjeringen har startet en prosess med å evaluere Investinor, i tråd med de signalene som er blitt gitt i eierskapsmeldingen. Jeg er glad for at det er en samlet komité som nå mener det kan være aktuelt å endre innretningen og mandatet til Investi-

nor. De 500 mill. kr som ble øremerket til investeringer i skogsektoren, er i liten grad utnyttet.

Regjeringen er også i gang med to andre viktige saker som Stortinget har bedt om, en stortingsmelding om industri og en bioøkonomistrategi. I begge disse sakene forventer vi at tilgangen til risikokapital for næringslivet blir et av de viktige temaene. I tillegg kom det i budsjettforliket i Stortinget et anmodningsvedtak om i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett å utrede opprettelse av fondet Fornybar AS, en utredning som Arbeiderpartiet støtter.

Som jeg har vist til, pågår det mange prosesser, og det er også allerede etablert en rekke ulike virkemidler og programmer gjennom det statlige næringspolitiske virkemiddelapparatet. Virkemiddelapparatet er veldig fragmentert og lite oversiktlig, og vi er også usikre på om de ulike virkemidlene bygger opp under den nødvendige grønne omstillingen i næringslivet. Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti har derfor et eget forslag hvor vi ber regjeringen kartlegge og presentere en samlet oversikt for Stortinget på hvordan staten kan bidra økonomisk til utvikling og kommersialisering av ny teknologi. Arbeiderpartiet mener Investinor kan spille en viktig rolle i denne sammenheng. I innstillingen tar vi derfor opp igjen forslaget om at regjeringen må se på hvordan Investinor kan bidra til å utvikle nye teknologibedrifter som baserer seg på det grønne karbonet, også på eiersiden.

I næringskomiteens budsjettinnstilling var det et flertall i komiteen som var opptatt av Investinors rolle, og ga uttrykk for at det mest sannsynlig finnes gode muligheter i eksisterende industri for å restrukturere virksomhet eller utvikle nye forretningsområder som møter dagens krav. Flertallet mente også at i påvente av en helhetlig gjennomgang av Investinor bør selskapet gis adgang til å investere også i modne bedrifter i skogsektoren. Vi forventer derfor at regjeringen nå vil se nærmere på dette. Det haster med å få på plass gode rammevilkår og helhetlige ordninger for dem som satser på en grønn teknologiutvikling.

Med det tar jeg opp forslagene som Arbeiderpartiet står inne i.

Presidenten: Representanten Odd Omland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Ove Bernt Trellevik (H) [15:43:19]: Vi trenger teknologiutvikling på mange område. Difor har Høgre satsa tungt på forskings- og innovasjonspolitikken, noko regjeringa og samarbeidspartia Venstre og Kristeleg Folkeparti har følgd svært godt opp i budsjetta dei siste åra. Løyvingane til miljøteknologiordninga dei siste åra har auka betrakteleg, og er meir enn dobla sidan Stoltenberg II-regjeringa.

I Høgre meiner me at Noreg har gode føresetnader for å styrkja den eksisterande konkurransekrafta og miljø- og klimaløysingane i industrien. Mange bedrifter og kompetansmiljø er allereie verdslaiande. Bioøkonomien vert også sett på som ei moglegheit for norsk industri. Innanfor den blå bioøkonomien er det fleire internasjonalt konkurransedyktige bedrifter og kunnskapsmiljø, og bedrifta Borregaard er eit godt eksempel på ei bioøkonomibedrift som har oppnådd suksess innan den grønne bioøkonomien.

Ei av utfordringane for selskapa er kostnader. Det medfører at bedriftene importerer mykje tømmer frå Sverige. Eg oppfattar det slik at formålet med det nye grøne investeringselskapet er å utnytta norsk skog. Skal me få det til, trengst det bl.a. satsing på infrastruktur, forskning og rammevilkår for skognæringa elles, slik regjeringa legg opp til.

Det er særdeles viktig for Høgre at framtidig industri baserer seg på lønsemd og privat verdiskaping. Næringar og teknologiar som er avhengige av offentleg støtte til drift, er ikkje berekraftige over tid.

Så er det slik at selskapet som her er føreslått, har eit svært avgrensa mandat, noko saksordføraren gjorde greie for. Det vert berre peika på grønt karbon som råvare, bl.a., og samtidig konkurransedyktig avkastning. Med den låge oljeprisen me no har, er det svært krevjande å få produkt baserte på grønt karbon til å vera økonomisk konkurransedyktige målt opp mot produkt som er baserte på svart karbon. Dette gjer at eit slikt selskap er ei høgrisikoinvestering. Det vil også vera krevjande å finna interessante bedrifter å investera i med dei vilkåra og dei krava som ligg i Dok. 8-forslaget.

Når det gjeld dei tre forslaga frå mindretallet, er det mykje som ligg i intensjonane i dei forslaga som regjeringa allereie ser på. Budsjettavtalen frå i år, mellom regjeringspartia, Venstre og Kristeleg Folkeparti, inneber at me allereie er i gang med å oppfylla ein del av føremålet med dette Dokument 8-forslaget. For Høgre er det særdeles viktig at regjeringa i arbeidet med bioøkonomistrategi og strategiar for grønt konkurransekraft og vurderingane som følgjer av budsjettavtalen om Fornybar AS, også peikar på utfordringar og moglegheiter når det gjeld finansiering og eigenkapital.

For Høgre er det viktig at det er dei beste miljøa, dei beste bedriftene og dei beste ideane som når fram i konkurransen om dei statlege investeringsmidlane. Det er eigentleg litt påfallande at Senterpartiet no vil ha eit investeringselskap og skapa ny næringsverksemd for norsk skog. For ikkje lenge sidan sat dei i regjering og førte ein politikk som gjorde at industribedrifter som nytta norsk skog, vart lagde ned. Eksempel her er Follum Fabrikker, Tofte Industrier og ikkje minst biodrivstoffelskapet Uniol i Fredrikstad.

Norsk skog har tapt mykje konkurransekraft, ikkje minst i åra med raud-grønt styre. Tidlegare landbruksminister Johan C. Løken hadde ein tommelfingerregel som seier at me i Noreg har ein tredel av skogkapitalen i forhold til Sverige, men berre ein tidel avverking av skog i forhold til Sverige. Og me har berre ein trettiddel av investeringsnivået i forhold til skogbruket i Sverige. Det viser at det er eit potensial for norsk skog dersom me er konkurransedyktige. Utfordringa er at skognæringa har høge norske kostnader, norske skattar, norske avgifter og norske reguleringar, mens prisen er internasjonalt bestemt i ein open marknad. Det handlar også om å styrkja norsk konkurransekraft, som Høgre har teke til orde for i opposisjon, og som me no, med denne regjeringa, er godt i gang med å realisera.

Avslutningsvis vil eg seia at for Høgre er det viktig at me støttar togradersmålet, men den offentlege ressursbru-

ken må innrettast målretta, slik at me òg tenkjer kost-nytte i denne måloppnåinga og kva me får igjen for å nå desse togradersmåla. At Høgre vil vidareutvikla og vidareføra verkemidla knytte til miljø- og klimateknologi, bør det i alle fall ikkje vera nokon tvil om. Det viser det siste budsjettet for det siste året. Men skal me lykkast, må me fokusere på kostnadseffektivitet.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [15:48:02]: Dette er en passende sak å diskutere rett etter den gode avtalen som kom i havn i Paris, for når en refererer til togradersmålet, er det nesten fristende å referere til «halvannengrads-målet» eller i hvert fall til ambisjonen om å komme ned mot det.

Jeg er glad for at det er en så samstemt komité som peker på at det er avgjørende å utvikle ny teknologi, og at optimismen er der, knyttet både til at en skal løse klimautfordringene gjennom å utvikle ny teknologi, og til at vi skal ta vår del av den enorme verdiskapingen som kan komme på disse ulike feltene. Det å da lykkes med å ha gode ordninger som sikrer hjelp gjennom utviklinga i kommersialiseringfasen, som er krevende for selskapene, enten det er på andre områder eller dette området som Senterpartiets forslag gjelder, er viktig.

Jeg vil gi stor honnør til Senterpartiet for forslaget, med tanke på både temaet og vinklinga når det gjelder investeringselskap og grønn karbon. Jeg tror også at det er viktig å lykkes med bioøkonomien, og at det er viktig å lykkes med å ta i bruk de grønne karbonene og utnytte det potensialet som ligger der, for det er egentlig enormt. Det en kan gjøre med grønne karboner, er alltid fascinerende og overraskende for mange når en går inn i det, og at det skal erstatte de sorte karbonene, er det ingen tvil om.

Kristelig Folkeparti støtter, i likhet med representanten Omland, forslaget som handler om en helhetlig gjennomgang av de samlede virkemidlene innenfor investeringer og støtteordninger, nettopp for å lykkes med å bidra på en best mulig måte gjennom utvikling og kommersialisering.

Vi registrerer at det er en utsettelse av strategien for bioøkonomien, men den kommer til våren, og fra Kristelig Folkepartis side er det viktig å understreke at det viktigste i den sammenheng er at det blir en god strategi, så vi har forståelse for at den vil komme til våren. Det gjelder også for de andre meldingene som saksordføreren refererte til, at det er mange prosesser som er på gang.

Til slutt vil jeg – i likhet med andre her – peke på at en har hatt en god påfylling av Klima- og energifondet, som vil være oppe i 62,5 mrd. kr. Jeg vil peke på etableringa av Fornybar AS, som skal ha et bredere mandat, men som kan bidra. Jeg vil også peke på etableringa av et eget såkornfond, gjennom budsjettavtalen som ble inngått i år. Alt dette er med på å bidra til at kapital blir tilgjengelig, men jeg vil understreke at forslaget fra Senterpartiet, som peker på potensialet i grønn karbon, må man ikke glemme. Skal en klare å lykkes – hvis det er et felles mål om det – på det området, tror jeg en må ha en spissing av noen av virkemidlene. Men på det området ønsker vi en bredere og mer helhetlig gjennomgang, og vi har store forventninger til strategien som skal komme på dette området, og

derfor stemmer vi for det forslaget som det ble referert til.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:51:27]: Temaet er å redusere tilførselen av CO₂ fra fossile kilder, samtidig som verdiskaping og velferd opprettholdes i Norge. Det er altså å foredle råvarer og styrke realøkonomien i Norge. Som flere har vært inne på, går dette rett til kjernen av debatten om den klimavennlige omstillinga av vårt næringsliv. For å definere det litt: Den klimavennlige omstillinga er for det første å redusere det samlede forbruket av energi og materialer, altså å være mer sparsommelig. For det andre: Det vi så trenger av energi og karbon, skal være fornybart. Det er Senterpartiets definisjon av det grønne skiftet.

Det er da viktig at vi skiller mellom energi og karbon. Energi er noe annet og mindre enn karbon, for karbon kan både være energi og et byggemateriale. Vi snakker altså om karbon. Vi snakker om det fornybare karbonet, som har sin basis i torsken, i timoteien og i grana, for å si det folkelig. Forslaget angår lønnsomheten i bruk av grønt karbon. Det er et faktum at det er dyrere å produsere og foredle grønt karbon til de produktene vi trenger, enn å høste og foredle svart karbon. Det er et faktum.

Vi står altså overfor en stor omstilling av næringslivet. I vår tradisjon har alle store industriepoker, som har brakt Norge framover, vært et samspill mellom privat kapital, offentlig innsats, rammebetingelser og en sterk fagbevegelse. Det er noe vi må ta med oss videre. Det siste vi gjorde på det området, var i skipsfarten. Skipsfarten fikk konkurrerende vilkår, som det heter i den bransjen, og det medvirket til at vi fikk et løft i hele skipsfartsclusteret, som alle har berømmet etterpå.

Når det gjelder bio, taper Norge terreng. Vi taper terreng på alle områder, noe som vi ikke burde. Derfor fremmes forslaget om grønt investeringselskap for utvikling av teknologibedrifter med grønt karbon. Det går altså på at vi skal medvirke til at private selskaper, og jeg understreker det, kan etableres – for i dag blir de ikke etablert – og bli mer lønnsomme gjennom et bidrag fra selskapet. Og bidraget skal være to ting: langsiktig risiko lånekapital og, om nødvendig, egenkapital til selskapet. Vi snakker altså ikke om tilskudd. Tilskudd er ivarettatt gjennom ordningen med tilskudd til miljøteknologi, så det er en egen sak. Det konkrete forslaget er altså at man skal investere i selskaper som tar en ledende og strategisk rolle i utviklinga av nye løsninger og teknologier basert på grønt karbon. Det skal være utløsende for at utviklingsarbeidet kan gjennomføres. Det skal investere i virksomheter som kan skape konkurransedyktig avkastning i et langsiktig perspektiv. Det trengs en betydelig kapital – 10 mrd. kr er antydning i første omgang – og investeringselskapet skal kunne gå inn i bedriftene med mellom en tredjedel og 50 pst. eierandel. Bedriftene skal ha teknologiutvikling og kommersialisering av nye produkter som formål.

I mange år har vi diskutert omstilling av norsk næringsliv – i det siste har vi virkelig diskutert omstilling av næringslivet – på et abstrakt nivå. Så kommer det nå et forslag som er rimelig konkret – og så er det for konkret. Det er for konkret. Det er ganske spesielt at et forslag kan bli for kon-

kret. Forslaget er konkret på den måten at det baserer seg på privat næringsvirksomhet – endring av rammebetingelsene i vår beste tradisjon. Det skal bli spennende å se hvordan det går med andre forslag. Jeg håper at de kommer, så får vi ta diskusjonen videre derfra.

Presidenten: Skal representanten Per Olaf Lundteigen ta opp forslaget?

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:56:31]: Det er korrekt.

Presidenten: Da har representanten Per Olaf Lundteigen tatt opp forslaget fra Senterpartiet.

Pål Farstad (V) [15:56:43]: Jeg vil starte med å takke saksordføreren for en vel utført jobb. Store deler av det som står i teksten, står også komiteen bak.

Venstre satser på det nyskapende miljø- og klimavennlige næringslivet. Derfor er vi godt fornøyd med at vi har bidratt til et langt grønnere budsjett gjennom budsjettavtalen for 2016 – langt grønnere enn det regjeringen la fram.

Selv om vi i Venstre gjerne hadde gått enda lenger, får vi nå styrket de ordningene som bidrar til teknologiutvikling, og som sikrer tilgang på risikovillig kapital til store, innovative og grønne prosjekter i næringslivet.

Det er viktig å ha ordninger som sikrer tilstrekkelig støtte også utover utviklingsfasen. Mye av problemet i dag er at mange næringsaktører har forholdsvis lett for å få støtte til teknologi- og produktutvikling – forholdsvis lett, sier jeg – men at byrden med å få nye løsninger til markedet ikke støttes. Venstre vil bruke det statlige virkemiddelapparatet til å fremme grønne, vekstkraftige bedrifter. Til denne oppgaven må det skje endringer i mandat og oppgaver for bl.a. Innovasjon Norge, Siva og Argentum, som en del av arbeidet med det grønne skiftet. I dag investerer disse tre selskapene på vegne av den norske stat store summer i norsk næringsliv. Felles for alle er at det er en for liten andel som brukes til å stimulere grønn vekst. For hver krone Argentum investerer i fond med miljøprofil, investeres 10 kr i fond relatert til fossile.

Det er allerede flere bedrifter på Vestlandet som har brukt sin høyt kvalifiserte arbeidskraft i regionen på å omstille seg til innovative, grønne teknologiløsninger og produkter. Dette er svært gledelig, og vi må sørge for at flere bedrifter deltar og bidrar til denne grønne omstillingen. Slike innovative bedrifter må Norge derfor ha flere av for å skape nye arbeidsplasser og for å øke den norske konkurranseevnen.

Når det gjelder forslaget det skal tas stilling til i dag, deler jeg forslagsstillernes motiver og tanken bak det prisverdige initiativet. Når vi ikke støtter forslag nr.1, fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti, er det fordi vi nå trenger tiltak mer enn kartlegging. I Vestres alternative statsbudsjett er det konkrete initiativer til tiltak som innen kort tid kunne bidratt økonomisk til utvikling og kommersialisering av ny teknologi. Et slikt tiltak var forslag om opprettelse av et ekstra såkornfond på 200 mill. kr, som skulle øremerkes bioøkonomi. Slike prosjekter, slike til-

tak, vil vi jobbe videre med for å få på plass. Et slikt tiltak ville vært konkret og handlekraftig for mer utvikling og kommersialisering av grønn teknologi. Vi trenger ikke mer kartlegging og presentasjoner. Vi trenger konkrete tiltak.

Når det gjelder forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet, synes jeg at virkeligheten, gjennom budsjettavtalen, har innhentet dette forslaget. Jeg viser til opprettelsen av Fornybar AS – som flere, deriblant saksordføreren, har vært inne på allerede – hvor nettopp statlige og private midler skal spille sammen for å utvikle og benytte grønn teknologi. Som det står i budsjettavtalen:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan et slikt selskap kan operasjonaliseres når det gjelder investeringsmandat, organisering, budsjettering og om det vil virke utløsende på denne typen investeringer i lys av eksisterende virkemidler, samt om slike investeringer bør begrenses til Norge eller ha globalt mandat, og komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2016.» – altså allerede til våren – «Det tas sikte på at fondet over tid får en forvaltningskapital på 20 mrd. kroner.»

Dette har jeg store forventninger til. Og derfor blir forslaget fra Arbeiderpartiet i praksis realisert gjennom Vestres gjennomslag for opprettelsen av Fornybar AS.

M a r i t N y b a k k hadde her overtatt presidentplassen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:01:49]: Eg har stor sans for forslaget frå Senterpartiet. Vi står på mange måtar på terskelen til ein heilt ny industriell epoke i Noreg anten vi vil det eller ikkje. Ny teknologi, spesielt digitaliseringa, forandrar no heile grunnlaget for alle dei idéane og tankane vi hadde for berre ti år sidan om korleis industrielle prosessar føregår. Det kjem til å påverke alt. Det påverkar fiskeindustrien, skogindustrien, prosessindustrien – alle delar av det vi kallar industri.

Det er i dette bildet ein må lese forslaget frå Senterpartiet. I Noreg – i motsetning til i dei meir industrialiserte landa i nabolaget vårt – er det stillstand. Der Tyskland har starta store nasjonale strategiar på industrifeltet for fleire år sidan, blir dette no varsla til våren i Noreg. Vi får sjå kva som kjem – om det er konkret eller om det er mykje utgreiing.

På bioøkonomifeltet – i utnyttinga av tre, fisk og andre fornybare ressursar – skjer det mykje internasjonalt. Her i Noreg har vi hatt nokre strategiar, men det har ikkje vore nokon plan. Viss Noreg skal lukkast, må vi gjere ein transformasjon frå primært å vere ein råvareleverandør til å utvikle Noreg til ein industrinasjon i det nye bildet.

Vi er eit lite land. Det betyr at vi er heilt avhengige av større felles satsingar. Det er her Høgre–Framstegsparti-regjeringa konsekvent og systematisk misforstår, der dei trur at Noreg kan gjere akkurat slik som dei større økonomiane kan. Vi er ein liten økonomi. Vi treng å trekkje i lass.

Vi har eit verkemiddelapparat som er for spreitt, for breitt og for uoversikleg for aktørane som brukar det. Det får vi høyre av alle. Dei ulike verkemidla er etablerte med

ulik type grunngeving i ulike tider, kanskje med satsingar som er utgått på dato. Kanskje dette er satsingar som burde ha vore fornya, burde ha vore samla, osv. Det er ei svakheit med forslaget til Senterpartiet – dette byggjer seg på toppen av eit kratt av verkemiddel. Men eg meiner at det ikkje er grunn nok til å seie at vi ikkje skal handle.

Verkemiddelapparatet til Noreg er òg svekt av dagens regjering. Det har blitt påpeikt mange gonger at regionale utviklingsmiddel har blitt trekte ned kolossalt av uforstålege grunnar. Det har blitt evaluert, og har vore ein suksess. Innovasjon Noreg blir sentralisert. Det blir meldt om at veldig mange av satsingane som tidlegare har vore i fylka, er mykje vanskelegare å få finansiert no.

Det har også vore kutt i dei meir særskilde satsingane – på marin, på flis, osv., med grunngevinga næringsnøytralitet, men det gjeld altså ikkje for olje. Der skal ein ha særskilde satsingar. Viss vi skal byggje den nye økonomien, treng vi rett og slett å tenkje nytt om verkemiddelapparatet vi har i Noreg, men det finst ingen overordna plan. Det finst ingen sentral strategi frå regjeringa på dette området. Dermed fortset vi spreitt, breitt og – med denne regjeringa – svekt inn i framtida, i ei tid der vi burde ha vore offensive. Der vi har alle moglegheiter til å vere offensive, ramlar ein inn i framtida utan å vite kva ein vil.

Ein sel seg ut i Noreg. Ein sel seg ned i selskap i Noreg og kjøper seg opp i utlandet. For kvart selskap ein sel i Noreg, går pengane inn i Statens pensjonsfond utland, og da kjøper vi opp eit eller anna i utlandet. Noreg er dømd til å eige noko, men vi vel altså å ikkje eige noko her. Ein ønskjer heller å eige noko i London eller andre stader.

Det er fleire utfordringar med forslaget, slik eg ser det. Eigenkapitaldelen er kanskje mest interessant her. Risikokapital meiner eg vi burde ha eigne ordningar på. Kanskje dette kunne ha vore eit selskap med satsing berre på eigenkapital. Eg støttar forslaget frå Arbeidarpartiet og Kristeleg Folkeparti om ein fullstendig gjennomgang. Eg støttar ikkje forslaget om Investinor, for det meiner eg er ein del av forslag nr. 1. Men eg har kome fram til at vi støttar forslaget frå Senterpartiet om etablering av eit investeringselskap.

Statsråd Monica Mæland [16:07:09]: Det er et overordnet mål for denne regjeringen at Paris-avtalens mål for global oppvarming oppnås. For å nå det målet trenger vi teknologiutvikling og omstillinger på mange områder.

I Meld. St. 13 for 2014–2015, Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU, varslet regjeringen fem prioriterte satsingsområder innen klimapolitikken:

- reduserte utslipp i transportsektoren
- utvikling av lavutslippsteknologi i industrien og ren produksjonsteknologi
- miljøvennlig skipsfart
- CO₂-håndtering
- styrke Norges rolle som leverandør av fornybar energi

I omtalen av det siste satsingsområdet nevnes utvikling av avansert biodrivstoff spesielt. Regjeringen tar dette opp bl.a. gjennom en strategi for bioøkonomi som legges fram våren 2016. Vi jobber også med en stortingsmelding om industripolitikk. Fra regjeringens side arbeider vi

også med en bredere og mer overordnet strategi for grønn konkurransekraft og et grønnere skifte.

Vi har de siste årene økt bevilgningene til virkemiddelapparatet for å utvikle klima- og miljøteknologi og sørge for at nye løsninger finner fram til markedene. I statsbudsjettet for 2016 satser regjeringen ytterligere på statlig risikokapital for å utvikle ny klima- og miljøteknologi. Jeg vil særlig trekke fram følgende satsinger:

- Kapitalen i Klima- og energifondet vil øke til 67,75 mrd. kr i 2016, i stedet for 50 mrd. kr som var ambisjonen i klimaforliket.
- Regjeringen har styrket miljøteknologiordningen, og etter budsjettavtalen med samarbeidspartiene er den mer enn tredoblet i forhold til Stoltenberg II-regjeringens siste budsjettforslag, og den er nå på 504,5 mill. kr for neste år.

De beste og mest lovende klima- og miljøprosjektene må prioriteres. Dette er viktig både ut fra et klimaperspektiv og et næringsperspektiv. At norske løsninger kan vinne fram på internasjonale markeder, vil være viktig både for norske arbeidsplasser og for å kunne bidra til å løse globale klimautfordringer. Jeg er derfor glad for at næringskomiteen vektlegger at grønne investeringer også skal ha et kommersielt mål.

Regjeringen har gjennom budsjettavtalen med samarbeidspartiene kommet til enighet om å utrede og forberede opprettelse av Fornybar AS, «Greenfund». Fondet skal sammen med private kunne investere i selskaper som utvikler og benytter grønn teknologi, herunder f.eks. fornybar energi, hydrogen, energilagring, transportløsninger med lave klimaavtrykk, reduksjon, fjerning, transport og lagring av CO₂ og energieffektive industriprosesser.

Selskapet skal innrettes slik at det forventes å gi markedsmessig avkastning over tid. Regjeringen vil komme tilbake til dette selskapet i revidert nasjonalbudsjett for 2016. Hensikten bak det foreslåtte investeringselskapet vil også kunne bli dekket av dette fornybarfondet.

Satsingen på teknologiutvikling og investeringsstøtte er likevel ikke nok. Vi må jobbe parallelt med virkemidler som stimulerer til teknologiutvikling, og virkemidler som stimulerer markedene. Andre tiltak, f.eks. riktig karbonprising, vil være en svært viktig del av løsningen, slik at forurenser betaler og innretter sin virksomhet etter dette. Jeg tror på både positive og negative virkemidler for å fremme omstilling mot et grønnere og lønnsomt næringsliv.

Klima er vår tids viktigste utfordring. Det har regjeringen tatt konsekvensene av, gjennom bl.a. styrking av virkemidlene for utvikling av miljø- og klimateknologi i 2016. Men vi er ikke i mål. Vi skal forberede og utrede et grønt investeringsfond. I tillegg vil vi komme tilbake med ytterligere tiltak, bl.a. gjennom arbeidet med strategi for grønn konkurransekraft og det grønne skiftet og i framtidig budsjettforslag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Odd Omland (A) [16:11:39]: I Klassekampen i dag ser vi at næringslivet representert ved Norsk Industri og Abelia mener at klimaavtalen som er inngått i Paris, vil

framskynde prosessen og vri norske industriinvesteringer i en grønn retning. Det samme var statsråden inne på i sitt innlegg.

I Arbeiderpartiet er vi opptatt av å sikre gode rammevilkår for norsk industri og ser fram til at regjeringen kommer til Stortinget med en industrimelding. Bioøkonomistategien som regjeringen jobber med, blir også viktig. Spørsmålet blir da: Hvordan vil disse sakene bli koordinert, og når kan vi forvente at industrimeldingen kommer til Stortinget?

Statsråd Monica Mæland [16:12:25]: Når det gjelder strategien om bioøkonomi, utføres det arbeidet av Nærings- og fiskeridepartementet sammen med Landbruks- og matdepartementet. Det er godt i gang. Vi er litt forsiktig, men det kommer en strategi våren 2016, forhåpentligvis tidlig vår.

Når det gjelder arbeidet med en stortingsmelding om industripolitikk, er det arbeidet akkurat satt i gang. Vi kommer til å jobbe gjennom 2016 og kan forhåpentligvis mot slutten av 2016 legge den fram for Stortinget.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:13:07]: Statsråden sier at det er bevilget mer penger – og det er jo bra. Men poenget fra Senterpartiet er at vi tenker for smått. Foredling av de fornybare naturressursene taper terreng, samtidig som det er store muligheter. Det som også er sterkt å erfare, er at i statsrådens brev av 2. juni 2015 står det at forslaget fokuserer kun på grønt karbon. Ja, det er presist, for det skiller mellom energi og karbon. Men så sier statsråden at forslaget går bare på én type teknologi. Det er en kardinal misforståelse. Forstår statsråden etter å ha opplevd debatten nå at forslaget går ikke på én type teknologi, men det går på grønt karbon i motsetning til fornybar energi?

Statsråd Monica Mæland [16:14:12]: For det første er jeg uenig i representantens beskrivelse av at man taper terreng. Det skjer fantastiske ting. Hydros pilotanlegg er ett eksempel. Vi vet at søknadene til miljøteknologiordningen er økende. Derfor har vi styrket den hvert eneste år. Vi vet at det er mange flotte prosjekter, og vi vet at industrien går foran. Det investeres og utvikles ny teknologi hele tiden, og jeg er helt sikker på at industrien er en del av løsningen, og ikke en del av problemet.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:14:51]: Det som skjer på Hydro, er veldig bra. Men det vi snakker om her, er karbon. Det er to typer karbon. Det er fossilt karbon, og det er fornybart karbon, som vi definerer som grønt karbon. En av de største kildene til fornybart karbon er tømmerstokken. Hvis ikke statsråden ser at vi taper terreng på foredling av tømmerstokken i Norge, så lever vi i hver vår virkelighet. Senterpartiet ser at vi taper terreng ved at stadig mer av tømmerstokken sendes ut av landet uforedlet – en utvikling som vi kunne motarbeide dersom vi la de nødvendige rammebetingelser til grunn slik at private investorer kunne investere i moderne tømmerforedlingsanlegg, eksempelvis i Norge. Det er det som er kjernen i forslaget.

Statsråd Monica Mæland [16:15:55]: Mitt poeng om å tape terreng var knyttet til et mye videre begrep enn det representanten har brukt. Når det gjelder skogsatsingen, er det ingen tvil om at den har vært svært utfordrende og åpenbart ikke truffet slik hensikten for veldig mange sin del var. Derfor ser vi nå på mandatet for Investinor. Vi lager også en biostrategi nettopp for å se på hvordan de kan benytte våre fordeler på disse områdene og skape verdier og arbeidsplasser. Men det må ligge i bunn at det er et marked, at det er lønnsomt og at det skapes overskudd, og ikke industri som skal leve av tilskudd.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:16:39]: Som det framgår av forslaget, er nettopp kjernen at det skal medvirke til å gjøre investeringene lønnsomme ved at rammebetingelsene endres. Som det står i komiteens innstilling:

«Komiteen mener at omlegging til grønne investeringer er viktig i det grønne skiftet i Norge, dersom de er lønnsomme.»

Det er det vi nettopp skal få til. Vi skal få til den lønnsomheten, slik som en fikk til innenfor skipsfartsnæringa. Da blir det ganske spesielt at statsråden sier i sitt brev til oss at hun er «skeptisk til om det er realistisk å opprette et helt kommersielt selskap med langsiktig konkurransekyktig avkastning som mål». Mener virkelig statsråden at en ikke kan medvirke med statlig lånekapital og eierkapital sammen med privat kapital og få til lønnsomme selskaper?

Statsråd Monica Mæland [16:17:37]: Jo, det mener jeg er mulig, men det har vist seg veldig vanskelig. Det er ikke slik at vi mangler virkemidler. Vi har en rekke virkemidler, bl.a. gjennom Investinor og for så vidt Argentum også. Hvis de beste prosjektene var de prosjektene representanten viser til, ja, så ville de bli investert i, og de ville gitt avkastning. Så langt har det vært svært vanskelig. Og så er jeg veldig åpen for at vi må se på andre innretninger, og vi har nå fått et oppdrag fra Stortinget som vi skal levere på i revidert.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:18:24]: Veldig mange har påpeikt at verkemiddelapparatet vi har i dag, er for breitt, for spreidd, for smått og for uoversiktlig for aktørane sjølv, og ikkje har nokon samla, overordna strategi. Det har blitt til på ulike tidspunkt gjennom historia og så blitt plukka litt på her og der. Samla sett, i den nye situasjonen vi er i i dag, er verkemiddelapparatet rett og slett for tungrodd.

Trur ministeren det kan vere klokt å ha ein større gjennomgang av heile verkemiddelapparatet, eller trur ministeren at den einaste farbare vegen er småjusteringar her og der?

Statsråd Monica Mæland [16:19:16]: Noe av det vi har igangsatt, er en gjennomgang av virkemidlene. Jeg er opptatt av hvilken effekt vi oppnår, hvilke resultater vi har, og hvilke virkemidler som skaper innovasjon, arbeidsplasser og sysselsetting. Jeg venter nå en sluttrapport fra en veldig grundig gjennomgang av Innovasjon Norges virke-

midler. Så skal vi også se på hvilke overlappinger man har mot andre virkemidler, og hvordan vi kan forenkle og forbedre disse. Det handler om å være tilgjengelig for kunden og brukeren, digitalisere og få ned saksbehandlingstiden.

Alt dette jobber både Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Siva fortløpende med. De jobber også sammen for å se på hvordan de kan unngå overlappinger. Så det er i aller høyeste grad behov for både en gjennomgang og for enklere og bedre tilbud til brukerne.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:20:12]: Eg støttar fullt ut forenklingar. Det som har vore ein del av kritikken, er at det har vore for vanskeleg. Det andre har vore at det rett og slett har vore for mange spreidde utover for mange ulike område med ulik type grunngeving og lite tilpassa dei utfordringane vi no har post Paris, for å seie det sånn.

I forslaget her verkar det som det som har vore det springande punktet for regjeringspartia, har vore å eige. Skal staten gå inn med kapital som gjer at ein kan eige? Det har vore eit problem. Ein kan vere med på å ta risiko, men det å eige, det er vanskeleg. Kan ministeren svare meg om den ambivalensen? Vi har ingen problem med å eige i utlandet, men regjeringa har store problem med å eige i Noreg. Det betyr at når ein har selt seg ut av f.eks. førselskap i Noreg, går pengane over til f.eks. å kjøpe eigedom i utlandet. Kva er logikken? Kvifor er det så problematisk å eige noko i Noreg?

Statsråd Monica Mæland [16:21:16]: To ting: For det første har vi veldig, veldig mange ordninger, veldig mange små og avgrensede, tematisk og geografisk. Vi har blitt beskyldt for å endre dem fordi vi vil være næringsnøytrale. Det er ikke riktig i det hele tatt. Det handler om å ha brede, gode programmer som inviterer alle gode ideer inn, uansett hvor du bor i landet. De virkemidlene mener vi virker; de treffer, og de skaper sysselsetting og vekst. Det er det vi ønsker å oppnå. Det handler både om å forenkle og å forbedre programmene.

Når det gjelder eierskap, er det slik at staten Norge er den største bedriftseieren i Norge. Det kommer vi til å være i overskuelig framtid, tror jeg, uansett regjering. Men vi er nok uenig om graden av eierskap, og derfor fikk vi også behandlet en eierskapsmelding tidligere i år, hvor det ble gjort noen justeringer på det. Det opplever jeg ikke at har vært hoveddebatten i spørsmålet om dette forslaget.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Geir Pollestad (Sp) [16:22:28] (komiteens leder): Representanten Lundteigen har på en god måte gjort rede for det som er Senterpartiets standpunkt i denne saken.

«Det grønne skiftet» er blitt kåret til årets nye ord. Det grønne skiftet har definitivt et behov for å bli fylt med innhold. Skjer ikke det, kan det bli miljøkampens største fiende.

Senterpartiet mener at en del av løsningen ligger i skogen, og at en trenger en dreining og en tenkning som går fra svart til grønt karbon. Bioøkonomi er et ord som er velgnet for festtaler. Nå må det konkretiseres, til beste for klimaet og til beste for verdiskapingen. Da må vi erkjenne at i det virkemiddelapparatet som vi har i dag, er det behov for å reparere på de ordningene vi har, men det trengs også nye og sterkere virkemidler for å ta de løftene som det å bygge ny industri er.

Så ser jeg også noen positive trekk i dette som gir grunnlag for å være forsiktig optimist. Denne evalueringen av Investinor bør snart være ferdig. Jeg registrerer en vilje i komiteen til å se på mandatet for Investinor, for et investeringsselskap som ikke investerer, er ikke et effektivt virkemiddel.

Jeg mener også at det ligger positive tanker bak dette prosjektet som har fått navnet Fornøybar AS. Da er det mitt håp at det ikke er et «De gode formål AS» som ligger her. Det er en veldig vid beskrivelse som er gitt, og sånn som jeg forstår det, skal Fornøybar AS strengt tatt kunne investere i alt fra grønn sjampo til vindmøller. Så at vi får en konkretisering av det, og at også elementer av det som Senterpartiet har lagt fram i dette forslaget, kan være med inn i det videre arbeidet med Fornøybar AS, håper jeg statsråden vil merke seg.

Jeg håper også at statsråden vil se på de formuleringene som en samlet komité står bak, fordi det er et engasjement for å få en omlegging. Jeg mener også at man – mellom linjene, i hvert fall – kan lese en vilje til å gjøre endringer.

Når det gjelder stemmegivningen, vil Senterpartiet subsidiært støtte forslagene nr. 1 og 2.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:25:33]: Når vi bruker dette begrepet «grønt karbon», gjelder det både det som er livet i havet, og det som er livet på land. Det gjelder torsken, det gjelder sei, det gjelder hyse, det gjelder alle de fiskeslag vi har som vi kan foredle på ulike måter og skaffe oss nødvendige, framtidrettede, miljøvennlige produkter av. Det gjelder timoteien, det gjelder kløveren, det gjelder svingelen, det gjelder grana, furua, bjørka – noe så praktisk som det. Det er det vi snakker om.

Det er mye penger til forskning og piloter. Men det som er utfordringa, som næringslivet sier til meg, er kommersialiseringa, det å produsere og å omsette. Det er det å komme over fra pilot til en ordinær virksomhet.

Det snakkes mye om strategier. For meg er strategi å etablere en felles forståelse av situasjonen, og den felles forståelsen som vi i Senterpartiet har av situasjonen, er at i dag er lønnsomheten ved å foredle svart karbon mye større enn ved å foredle grønt karbon. Det er helt logisk, for svart karbon har bare høstingskostnader og foredlingskostnader, mens grønt karbon har en lengre vei å gå og er mye mer omfattende i sitt volum, eksempelvis.

Det vil si at en er nødt til å endre økonomien for at det skal være foretaksøkonomisk lønnsomt for private bedriftsledere å skaffe fram grønne karbonprodukter istedenfor – som i dag – svarte. Det er kjernen i det hele. Det er spesielt at Venstre, som snakker om grønn vekst og sier at

en trenger konkrete forslag, ikke kommenterte Senterpartiets forslag. Senterpartiets forslag burde være en oppfyllelse av hva Venstre ba om, men vi fikk ingen kommentar til det.

Den epoken vi står overfor, som representanten Knag Fylkesnes var inne på, er en ny industriell epoke hvor en ikke minst kan få en rekke kjemiprodukter fra dette grønne karbonet. Den plasten som er i biler, som i dag er basert på olje, gass og kull, kan med letthet produseres fra det fornybare karbonet, men det er dyrere. Det er dyrere ikke minst på kort sikt. Da må vi tilrettelegge økonomien for det, og det aller vesentligste da er at den industrielle prosessen kan lettes ved at de private investorene som ønsker å gå inn i denne nye epoken, får staten med på laget og ser at staten er med, og dermed også at staten tar risiko og ansvar. Da blir også flere private med.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Etter at det var ringt til votering uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å votere over sakene på dagsorden nr. 33.

Votering i sak nr. 1

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

- forslagene nr. 1–6, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 7–9, fra Willfred Nordlund på vegne av Senterpartiet
- forslag nr. 10, fra Abid Q. Raja på vegne av Venstre
- forslagene nr. 11–14, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslagene nr. 11–14, fra SV.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse tomtekjøp til E18 Lysaker–Ramstadsletta, samt planlegging for utvidelse av veikapasitet i korridoren.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget gir regjeringen fullmakt til å øke bompenginntektene med inntil 6 mrd. kroner for å gi rom for innføring av rushtidsavgift, miljødifferensierte bompengesatser og å redusere biltrafikk i, rundt og mellom større byområder i Norge, samt å finansiere kollektivtrafikk, sykkel- og ganginvesteringer og vedtatte veiinvesteringer.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at planlegging av en tredje rullebane på Gardermoen stanses.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette en målsetting om en reduksjon av andelen sterkt lokalforurensende biler, og ber regjeringen komme tilbake med tiltak for å oppnå dette innen fremlegg til revidert nasjonalbudsjett 2016.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil støtte forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 98 mot 5 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.38.57)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 10, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det settes krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 93 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.39.18)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 9, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak for Stortinget om en særlig tilskuddsordning som kan stimulere til at fiberkabler blir lagt når det skal bygges nye kraftkabler til utlandet.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Voteringstavlene viste at det var avgitt 7 stemmer for og 96 stemmer mot forslaget fra Senterpartiet.

(Voteringsutskrift kl. 16.39.40)

Presidenten: Det opplyses fra sekretærplassen at det er annullert en votering for mye. Vi må ta voteringen om igjen.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 96 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.41.57)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 7, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs for å stimulere en overgang av godstransport fra vei til sjø, og som innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer.»

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.42.30)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 8, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om en handlingsplan for bedre intermodalitet, for å lette godstransportens overgang mellom veg/bane og havn.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 92 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.42.56)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et eget program for å oppgradere bruer til en kapasitet på 60 tonn i forbindelse med forslaget til ny Nasjonal transportplan.»

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 63 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.43.16)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om å bidra til en etablering av en felles løsning for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og Norsk vegmuseum.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.43.39)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 2 og 4–6, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en insentivløsning for andre transportformer etter inspirasjon fra NO_x-fondet for å redusere utslipp.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til ny Nasjonal transportplan innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med forslag til ny Nasjonal transportplan foreslå en ordning som ivaretar kollektivtilbudet i distriktet tilsvarende KID-ordningen.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen planlegge kapasitetsøkning med dobbeltspor på Ofofbanen, slik at det er mulig å prioritere midler til utbygging i Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 16.44.08)

Komiteen hadde innstilt:

A
Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2016 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	566 311 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	549 588 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 075 000	
	70	Tilskudd til samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	5 896 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 636 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	36 900 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	173 354 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	24 276 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	21 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	42 800 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	54 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 660 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	140 026 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	811 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	28 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	194 112 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	63 374 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	10 502 030 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	26	Vegtilsyn	16 768 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 100 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 514 000 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 30</i>	662 700 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	339 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	25 700 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	540 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	357 600 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	671 000 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	162 500 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i>	984 300 000	
1321		Utbyggingsselskap for veg		
	70	Tilskudd til utbyggingsselskap for veg	675 000 000	
	71	Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	25 000 000	
	75	Tilskudd til egenkapital	600 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> ...	54 200 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 380 000 000	
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	100 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	731 500 000	
	75	Rentekompensasjon for bompengelån	100 000 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 30</i>	8 093 094 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	140 050 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 23</i>	5 824 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	4 113 300 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	31 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 249 900 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	61 976 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	16 466 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 709 430 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	51 736 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	553 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	49 300 000	
	45	Større utstørsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	197 300 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	61 708 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	403 000 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	168 576 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 700 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	78 000 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	126 500 000	
		Totale utgifter		60 935 042 000

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	311 701 000	
	2	Variable refusjoner	11 562 000	
	3	Faste refusjoner	29 936 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 594 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	129 446 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	183 300 000	
	2	Diverse gebyrer	357 300 000	
	3	Refusjoner fra forsikringselskaper	102 800 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	1 579 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	44 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	271 900 000	
	3	Betaling for bruk av godsterminaler	11 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	140 050 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 674 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	11 378 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 490 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	177 876 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	74 000 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	28 000 000	
		Totale inntekter		3 718 307 000

Presidenten: Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 44 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.44.42)

Videre var innstilt:

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

overskride bevilgningen på	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3
kap. 1350 post 23	kap. 4350 postene 1, 2, 3 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 postene 2 og 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 1	kap. 4361 post 7

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
 - a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner
1360	45	Kystverket Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	88 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men

slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	30	Jernbaneverket Investeringer i linjen	10 mill. kroner

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i

2016 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320	30, 31, 36 og 37	Statens vegvesen Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner
1350	30	Jernbaneverket Investeringer i linjen	200 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	639 mill. kroner
E16 Øye–Eidsbru	772 mill. kroner
Rv. 77 Tjernfjellet	555 mill. kroner
E6 Tana bru	636 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor en endret kostnadsramme på:
E105 Elvenes–Hesseng	724 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for pro-

sjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

4. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320	30, 31, 34, 36 og 37	Statens vegvesen Investeringer, riksveg	4 800 mill. kroner
1350	30 og 34	Jernbaneverket Investeringer	1 000 mill. kroner
	30	Planlegging av nye prosjekter	2 400 mill. kroner
1360	30 og 34	Kystverket Investeringer	450 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i

2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	23 og 34	Statens vegvesen Drift og vedlikehold	5 900 mill. kroner	2 500 mill. kroner
1350	23, 25 og 34	Jernbaneverket Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 12 650 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 700 mill. kroner.

X

Fullmakt til å inngå avtale med utbyggingsselskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan opprette utbyggingsselskapet for veg og inngå avtale med selskapet om utbygging av fastsatt oppstartsportefølge.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for utbyggingsselskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskudd til utbyggingsselskap for veg, likevel slik at samlet ramme for forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

XII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIII

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en

investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XIV

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2016 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 400 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2015–2016).

XV

Endring i statlige eierposter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XVII

Innkrevning av bompenger

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet i Hordaland i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet for Bergensprogrammet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.

XVIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2016 kan:

- 1.

overskride bevilgningen under

Kap. 456 post 1
Kap. 456 post 45

mot tilsvarende merinntekter under

Kap. 3456 post 2
Kap. 3456 post 2

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

XIX

Fullmakt til å aktivere tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg aktiveres i statens kapitalregnskap.

XX

Fastsettelse av endelig balanse

Stortinget samtykker i at Kongen i statsråd får fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til egenkapital og overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen vedrørende oppkapitalisert balanse for Nye Veier AS, jf. kap. 1321, postene 71 og 75. Den endelige fordelingen fastsettes på grunnlag av oppdatert og bekreftet beregning av pensjonsforpliktelse og verddivurdering av eventuelle eiendeler, rettigheter og forpliktelser som overdras til selskapet.

XXI

Takster og rabatter for bompengeprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprosjekter som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for rentekompensasjonsordningen, samt nye retningslinjer for takst og rabatt som fastlegges gjennom behandlingen av denne proposisjonen.

XXII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Gjennomføre disse tidligere godkjente prosjektene	Innenfor en endret kostnadsramme på:
E18 Riksgrensen–Ørje	884 mill. kroner
Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør	2 783 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

XXIII

Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i statsregnskapet for 2016 kan utgiftsføre uten bevilgning:

1. driftsutgifter for et jernbanedirektorat under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter og
2. tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for infrastrukturforetak på jernbane under kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2016 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

Presidenten: Siden I nå er vedtatt, antar presidenten at Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne stemmer for innstillingen under resten av rammeområdet.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

B

Rammeuavhengige vedtak

I

Stortinget ber regjeringen vurdere behovet for økte bevilgninger til Redningsselskapet i revidert nasjonalbudsjett 2016.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

III

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av de samlede tilskudds- og finansieringsordningene til fiskerihavner. På bakgrunn av dette bes det om en vurdering av grunnlaget for en ordning med mer målrettet utbygging av fiskerihavner der næringens behov er størst og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 58 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.45.43)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet 2015 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
530	33	Byggeprosjekter utenfor husleieordningen Videreføring av byggeprosjekter, <i>kan overføres,</i> f o r h ø y e s med fra kr 1 104 600 000 til kr 1 186 500 000	81 900 000
534	45	Erstatningslokaler for departementene Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> n e d s e t t e s med fra kr 233 300 000 til kr 198 300 000	35 000 000
2445	24	Statsbygg Driftsresultat, b e v i l g e s med 1 Driftsinntekter -4 324 021 000 2 Driftsutgifter 1 649 444 000 3 Avskrivinger 1 049 700 000 4 Renter av statens kapital 69 700 000 5 Til investeringsformål 1 064 976 000 6 Til reguleringsfondet -79 392 000	-569 593 000
	30	Prosjektering av bygg, <i>kan overføres,</i> n e d s e t t e s med ... fra kr 172 400 000 til kr 114 100 000	58 300 000
	33	Videreføring av ordinære byggeprosjekter, <i>kan overføres,</i> f o r h ø y e s med fra kr 1 422 600 000 til kr 1 454 600 000	32 000 000
	34	Videreføring av kurantprosjekter, <i>kan overføres,</i> f o r h ø y e s med fra kr 650 000 000 til kr 730 000 000	80 000 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> f o r h ø y e s med fra kr 206 000 000 til kr 241 000 000	35 000 000
540	22	Direktoratet for forvaltning og IKT Betaling for bruk av elektronisk ID og Sikker digital posttjeneste, n e d s e t t e s med fra kr 18 300 000 til kr 10 900 000	7 400 000
575	60	Ressurskrevende tjenester Toppfinansieringsordning, <i>overslagsbevilgning,</i> f o r h ø y e s med fra kr 8 058 700 000 til kr 8 264 160 000	205 460 000
580	70	Bostøtte Bostøtte, <i>overslagsbevilgning,</i> f o r h ø y e s med fra kr 2 810 000 000 til kr 2 935 000 000	125 000 000
587	22	Direktoratet for byggkvalitet Kunnskapsutvikling og informasjonsformidling, n e d s e t t e s med fra kr 57 652 000 til kr 53 652 000	4 000 000
2412	45	Husbanken Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> f o r h ø y e s med fra kr 40 800 000 til kr 44 800 000	4 000 000
	72	Rentestøtte, f o r h ø y e s med fra kr 9 000 000 til kr 9 500 000	500 000
	90	Lån fra Husbanken, <i>overslagsbevilgning,</i> n e d s e t t e s med fra kr 18 186 000 000 til kr 17 486 000 000	700 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
Inntekter			
3525	1	Fylkesmannsembetene Inntekter ved oppdrag, nedsettes med fra kr 164 700 000 til kr 154 224 000	10 476 000
5445	39	Statsbygg Avsetning til investeringsformål, forhøyes med fra kr 1 029 976 000 til kr 1 064 976 000	35 000 000
3540	5	Direktoratet for forvaltning og IKT Betaling for bruk av elektronisk ID og Sikker digital posttjeneste, nedsettes med fra kr 10 400 000 til kr 4 400 000	6 000 000
5312	11	Husbanken Tilfeldige inntekter, forhøyes med fra kr 19 150 000 til kr 43 150 000	24 000 000
	90	Avdrag, forhøyes med fra kr 10 680 000 000 til kr 11 180 000 000	500 000 000
5615	80	Husbanken Renter, forhøyes med fra kr 3 371 000 000 til kr 3 471 000 000	100 000 000

II

Tilføyning av stikkord

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet kan tilføye stikkordet *kan overføres* på bevilgningen i 2015 under kap. 567 Nasjonale minoriteter, post 71 Romanifolkets/taternes kulturfond.

Votering i sak nr. 3

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2015 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
820	1	Integrerings- og mangfaldsdirektoratet Driftsutgifter, blir redusert med fra kr 201 460 000 til kr 200 056 000	1 404 000
821	60	Busetjing av flyktningar og tiltak for innvandrere Integreringstilskot, <i>kan overføres</i> , blir auka med fra kr 6 637 391 000 til kr 6 957 714 000	320 323 000
	61	Særskilt tilskot ved busetjing av einslege mindreårige flyktningar, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med fra kr 433 267 000 til kr 443 792 000	10 525 000
	62	Kommunale innvandrartiltak, blir redusert med fra kr 244 646 000 til kr 238 196 000	6 450 000
822	60	Opplæring i norsk og samfunnskunnskap for vaksne innvandrere Tilskot til opplæring i norsk og samfunnskunnskap for vaksne innvandrere, blir auka med fra kr 1 701 602 000 til kr 1 966 490 000 fra kr 7 330 000 til kr 5 700 000	264 888 000
Inntekter			
3821	1	Busetjing av flyktningar og tiltak for innvandrere Integreringstilskot for overføringsflyktningar, ODA-godkjende utgifter, blir redusert med fra kr 229 530 000 til kr 208 125 000	21 405 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	2	Særskilt tilskot ved busetjing av einslege, mindreårige flyktningar, ODA-godkjende utgifter, blir auka med	631 000
		fra kr 46 740 000 til kr 47 371 000	
3822	1	Opplæring i norsk og samfunnskunnskap for vaksne innvandrarar Norskopplæring i mottak, ODA-godkjende utgifter, blir auka med	182 493 000
		fra kr 135 275 000 til kr 317 768 000	

Votering:

Votering i sak nr. 4

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2015 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Inntekter			
5613	80	Renter frå Siva SF Renter, blir redusert med	4 200 000
		frå kr 27 500 000 til kr 23 300 000	

Votering:

Votering i sak nr. 5

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2015 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
490	1	Utlendingsdirektoratet Driftsutgifter, blir auka med	6 400 000
		frå kr 890 892 000 til kr 897 292 000	
	21	Særskilde driftsutgifter, asylmottak, blir auka med	1 597 600 000
		frå kr 1 680 500 000 til kr 3 278 100 000	
	22	Særskilde driftsutgifter, tolk og omsetting, blir redusert med	13 000 000
		frå kr 55 477 000 til kr 42 477 000	
	23	Særskilde driftsutgifter, kunnskapsutvikling, kan overført, blir auka med	800 000
		frå kr 4 171 000 til kr 4 971 000	
	60	Tilskot til vertskommunar for statlege mottak for asylsøkjjarar og flyktningar, blir auka med	93 000 000
		frå kr 279 204 000 til kr 372 204 000	
	70	Økonomiske ytingar til bebuarar i asylmottak, blir auka med	34 400 000
		frå kr 422 133 000 til kr 456 533 000	
	75	Reiseutgifter for flyktningar til og frå utlandet, kan overført, blir redusert med	3 000 000
		frå kr 21 089 000 til kr 18 089 000	
491	21	Utlendingsnemnda Særskilde driftsutgifter, nemndbehandling, kan nyttast under kap. 490 post 1, blir redusert med	2 000 000
		frå kr 11 036 000 til kr 9 036 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
Inntekter			
3490		Utlendingsdirektoratet	
	1	Retur av asylsøkjere med avslag og tilbakevending for flyktninger, ODA-godkjende utgifter, blir redusert med	12 600 000
		frå kr 138 034 000 til kr 125 434 000	
	3	Reiseutgifter for flyktninger til og fra utlandet, ODA-godkjende utgifter, blir redusert med	2 100 000
		frå kr 22 189 000 til kr 20 089 000	
	4	Statlege mottak, ODA-godkjende utgifter, blir auka med	1 495 200 000
		frå kr 1 102 345 000 til kr 2 597 545 000	
	5	Refusjonsinntekter, blir auka med	4 200 000
		frå kr 11 310 000 til kr 15 510 000	

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

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

- forslag nr. 1, fra Odd Omland på vegne av Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 2, fra Odd Omland på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 3, fra Per Olaf Lundteigen på vegne av Senterpartiet

Det voteres over forslag nr. 3, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til etablering av et grønt investeringsselskap for utvikling av teknologibedrifter som baserer seg på grønt (fornybart) karbon.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 92 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.47.36)

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

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan Investinor kan bidra på eiersiden og/eller utvikle nye teknologibedrifter som baserer seg på grønt karbon, og legge fram forslag for det i den varslede industrimeldingen, eventuelt senest i revidert nasjonalbudsjett for 2016.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget, og Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 62 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.48.05)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge og presentere en samlet oversikt for Stortinget over hvordan staten kan bidra økonomisk til utvikling og kommersialisering av ny teknologi.»

Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti ble med 53 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.48.33)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:97 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Kjerssti Toppe, Geir Pollestad og Trygve Slagsvold Vedum om etablering av grønt investeringsselskap for utvikling av teknologibedrifter (grønt karbon) – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 7 [16:49:14]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.50.
