

**Møte torsdag den 4. desember 2014 kl. 10**

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 23):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2015, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2014–2015), jf. Prop. 1 S (2014–2015))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om utbyggingen av E18 Vestkorridoren og konsekvenser for luftkvalitet og klimagassutslipp (Innst. 64 S (2014–2015), jf. Dokument 8:103 S (2013–2014))
3. Innstilling fra finanskomiteen om endringsprotokoll til skatteavtalen med Brasil (Innst. 38 S (2014–2015), jf. Prop. 136 S (2013–2014))
4. Innstilling fra finanskomiteen om skatteavtale med Bulgaria (Innst. 40 S (2014–2015), jf. Prop. 137 S (2013–2014))
5. Innstilling fra næringskomiteen om endringer i foretaksregisterloven (gjennomføring av direktiv 2012/17/EU om sammenkopling av sentrale registre, handelsregistre og foretaksregistre) (Innst. 56 L (2014–2015), jf. Prop. 130 L (2013–2014))
6. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant  
Alf Ivar Samuelsen***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant for Senterpartiet, Alf Ivar Samuelsen, døde den 16. september i år. Samuelsen ble 72 år gammel.

Alf Ivar Samuelsen ble født 28. februar 1942 på Fredvang i Flakstad kommune. Han tok utdanning som lærer og ble senere helse- og sosialsjef i hjemkommunen.

Han ble raskt en kjent skikkelse i Flakstad, gikk inn i kommunepolitikken i 1975 og ble senere ordfører. Ordførerkjedet fikk han ta på seg også i 1995, da han ble fylkesordfører i Nordland, og senere også fylkesråd.

På Stortinget kom Samuelsen inn i 2005. Han var medlem av arbeids- og sosialkomiteen og utenrikskomiteen.

Samuelsen var kjent som en bauta i nærmiljøet. Han var dypt respektert. Da han gikk fra lokalpolitikk til rikspolitikk, var han ikke en mann som glemte hvor han kom fra.

Han hadde vært en ledende skikkelse i arbeidet med fastlandsforbindelse i Lofoten, og han var sterkt engasjert for Lofoten og Nordland – for næringsliv, for gode samferdselsløsninger, for lokalt folkestyre og for lokale velferdstjenester.

På Stortinget sto hans dør alltid åpen, og han ble kjent

som et talerør for Lofoten og en distriktets mann. Dette var den røde tråden i hans 40-årige politiske karriere.

Samuelsen var opptatt av historie, og dette kom til syne gjennom hans arbeid i det lokale historielaget, et arbeid han deltok i helt frem til sin bortgang. Denne interessen gjorde ham til en stødig politiker. Han var en mann med store kunnskaper og ble lokalt omtalt som et historisk leksikon.

Det som står igjen som det sterkeste inntrykket av Alf Ivar Samuelsen, er likevel hans varme personlighet og omtanke for andre. Han var raus, åpen og skapte trygghet for dem rundt seg. En kollega på Stortinget sa det slik:

«Alf Ivar var veldig lett å bli kjent med. Han var veldig inkluderende og tok godt vare på de nye som kom til Stortinget. Han var alltid blant de første som tok kontakt, med humørfylte kommentarer og klapp på skuldra av en skikkelig arbeidsneve. Slik oppmuntret Alf Ivar dem som var rundt ham. Smilet satt alltid løst, og han var lett å like.»

Alf Ivar Samuelsen var en hjemmekjær familiemann, og etter én periode på Stortinget flyttet han hjem igjen. Det stoppet ikke den aktive og engasjerte Samuelsen, og han fortsatte å utøve sitt engasjement lokalt. I tillegg til arbeidet hans i historielaget var han leder av Senterpartiets lokallag og Lions Club.

Alf Ivar Samuelsen var «hel ved». Han var en mann som bygde, bandt og utrettet. Han var en familiemann – familien betydde uendelig mye for ham. Familien er til stede her i dag, og i tunge stunder skal de vite at vi har mye å takke Alf Ivar Samuelsen for.

Vi lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

**Presidenten:** Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Morten Ørsal Johansen i dagene 4. og 5. desember
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Eva Kristin Hansen fra og med 4. desember og inntil videre

Disse søknadene foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra andre vararepresentant for Sør-Trøndelag fylke, Gunn Elin Flakne, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under Eva Kristin Hansens permisjon, på grunn av sykdom.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden foreslås behandlet straks og innvilget.
2. Vararepresentantene for Oppland fylke, Harald Eivind Bakke, og for Sør-Trøndelag fylke, Ferhat Güven, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Harald Eivind Bakke og Ferhat Güven er til stede og vil ta sete.

Representanten Line Henriette Hjemdal vil fremsette et representantforslag.

**Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:07:32]:** På vegne av Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og undertegnede fremmer jeg representantforslag om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø.

**Presidenten:** Representanten Magne Rommetveit vil fremsette et representantforslag.

**Magne Rommetveit (A) [10:07:59]:** På vegner av representantane Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Terje Aasland og meg sjølv har eg gleda av å overrekke eit representantforslag om meir gods på sjø.

**Presidenten:** Representanten Rasmus Hansson vil fremsette et representantforslag.

**Rasmus Hansson (MDG) [10:08:39]:** På vegne av undertegnede vil jeg framsette et representantforslag om å trekke Statens pensjonsfond utland, oljefondet, ut av kull-selskaper.

**Presidenten:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

#### Sak nr. 1 [10:09:10]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2015, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2014–2015), jf. Prop. 1 S (2014–2015))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter. I tillegg får medlem av regjeringen 5 minutter.

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

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

– Dette anses vedtatt.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:10:44]** (komiteens leder): Jeg vil starte med å takke komiteens medlemmer for en grundig behandling av dette budsjettet. Det har

vært et viktig arbeid som vi i dag slutfører, og jeg vil takke alle sammen som har bidratt. Det er interessant å registrere at ett års arbeid i denne komiteen viser hvor kunnskapsrike og engasjerte samferdselspolitikere Stortinget har.

Jeg vil også rette en spesiell takk til våre gode venner i Kristelig Folkeparti og Venstre. Det har vært en stor glede å finne budsjettløsninger sammen med dem, og jeg ser virkelig frem til å fortsette det gode samarbeidet med representantene Grøvan og Raja.

Når vi er tilbake fra juleferie på nyåret, bærer det rett på NHOs årskonferanse, hvor vi skal snakke om betydningen av effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Vi skal speide inn i glasskulen for å se hva fremtiden bringer. Én ting vet vi med sikkerhet, det er at vi skal bli mange, mange flere, og de fleste vil bo i og rundt de store vekstsentrene. Det betyr at det må være gode transportsystemer som gjør at folk kommer trygt og enkelt til og fra jobb, som sørger for at næringslivet får fraktet varene sine på en effektiv måte, og som ivaretar trafiksikkerheten og miljøproblemene i transportsektoren.

For at vi skal få til det, må det store endringer til. Det er typisk norsk samferdselspolitikk å være på etterskudd. De siste årene har man ikke tatt inn over seg at voksesmertene er i ferd med å utvikle seg for fullt. La meg ta noen eksempler, og siden jeg er fra distriktet, kan jeg for en gangs skyld snakke om flaskehalsene her på det sentrale Østlandet: Én av dem er E18 – Vestkorridoren. Den har hatt sprengt kapasitet i 20 år. Det skaper store miljøproblemer lokalt, øker klimautslippene globalt og er en propp for næringslivet, som skal videre med varene sine til Europa. For tolv år siden kunne vi ha løst problemene med Vestkorridoren med 6 mrd.–7 mrd. kr. Nå koster den 40 mrd. kr.

Nå er det betydelig tyngre å ta de store løftene rundt de store byene. Det er kostbare prosjekter, og vi har unnlatt å prioritere de store prosjektene rundt de store byene i altfor mange år.

Sammen med et vedlikeholdsetterslep på riks- og fylkesveier, på henholdsvis 30 mrd.–45 mrd. kr og 45 mrd.–75 mrd. kr har vi store problemer med infrastrukturen. Men disse kan vi ikke sammenlikne med de problemene vi vil få om vi ikke tar de nødvendige grepene og ruster Norge for fremtiden – før befolkningsveksten skyter fart for alvor.

I Høyre lovt vi før valget å prioritere vei. Det løftet har vi, sammen med Fremskrittspartiet, holdt fast ved. Derfor bruker vi nå veipengene mer effektivt. Vi etablerer et eget veiselskap, som skal ha forutsigbar finansiering, og vi ønsker å ta i bruk OPS, som har gitt gode resultater i de prosjektene hvor det er benyttet, fordi det bl.a. garanterer godt vedlikehold.

Vi er i gang med veibyggingen. Den økonomiske rammen er overopplylt når man legger til grunn en jevn opptrapping av NTP. Midlene til planlegging dobles i det budsjettet vi skal vedta i dag. I forrige periode var det over 20 veiprosjekter som ble utsatt. Med neste års budsjett vil alle prosjekter med planlagt oppstart faktisk bli det, bortsett fra prosjektet på Filefjell.

Vi tar også grep på plansiden. Vi får ikke oppfylt NTP om det fortsatt skal ta ti år å planlegge et prosjekt. Der-

for er jeg glad for at samferdselsministeren og kommunalministeren jobber målrettet for å redusere planleggingstiden. Når staten bygger og finansierer vei og bane for å knytte Norges infrastruktur til kontinentet, skal ikke målet for veibyggingen være å bevare lokale bakerier. Når en europavei blir bygd med 40-soner, rundkjøringer og fartsdumper 40 år på overtid på grunn av lokale omkamper, ja da er det på tide at vi tar et oppgjør med hvordan vi bygger veiene våre.

Et annet eksempel på store samferdselsløft man burde ha tatt tak i for å sikre effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, er på kollektivsiden. Det har vært snakket om Fornebubanen siden før flyplassen ble nedlagt. Likevel har man ikke klart å bygge den fordi det er et for stort løft for de lokale myndighetene, og staten har ikke villet forplikte seg til å bidra i noen særlig grad.

Fornebubanen eller bybane til Åsane og Fyllingsdalen eller superbussløsninger i Trondheim og Stavanger blir aldri bygd om ikke staten forplikter seg. Denne regjeringen forplikter seg i statsbudsjettet til å ta 50 pst. av regningen. Vi gjør det vi lovte i opposisjon. Nå ser vi at Arbeiderpartiet lover mye i opposisjon, men leverte lite mens de satt i posisjon. De nødvendige kollektivløftene for å få vekstsentrene til å møte befolkningsveksten har ikke blitt prioritert de siste årene.

Selv om investeringene de siste årene har vært store på jernbanen, er det fortsatt mange som forbinder jernbanen med ord som solslyng, signalfeil, nedrevne kjøreledninger og buss for tog. Ser man på statistikken, skjønner man hvorfor. Forfallet på norsk jernbane har økt med 1 mrd. kr i året hvert år siden 2005 – 1 mrd. kr i året siden 2005 har det rød-grønne forfallet på jernbanen økt. Nå er vi der at delene som skal til for å vedlikeholde jernbanen, knapt produseres lenger.

Med dette budsjettet ligger regjeringen 5 mrd. kr foran skjema på jernbaneinvesteringene. Men det nytter ikke bare å bygge nytt ett sted om signalanleggene ikke fungerer og kjøreledningene faller ned på det gamle. Derfor har vi økt midlene til fornying av jernbanen fra de rød-grønnes 0,9 mrd. kr i 2013 til 2,3 mrd. kr i 2015. Det er helt nødvendig, for vi kan ikke fortsette å bygge vei for gårdsdagens behov og rette opp gårdsdagens feil på norsk jernbane. Vi må se på hva som er fremtidens behov, og løse utfordringene vi har i dag, sånn at vi kan møte de behovene som kommer.

Heldigvis ser vi ut til å avslutte dette året på en bedre måte enn vi gjorde i fjor når det kommer til ulykker på norske veier. Foreløpige tall viser at etter elleve av tolv måneder har 146 mennesker mistet livet på veiene våre, mot 176 i fjor. Det er fortsatt forferdelig mange, og ett liv tapt er ett liv for mye.

En av sakene som har forundret meg, er at Stortinget ikke har ønsket å forplikte seg til mer trafiksikkerhetsarbeid. Det omtales kort i forbindelse med Nasjonal transportplan, men trafiksikkerhet får for lite oppmerksomhet i Stortinget. Derfor er jeg veldig glad for at en samlet komité nå slutter opp om å få en trafiksikkerhetsplan i Stortinget, der mål og visjoner forankres, og der Stortinget må forplikte seg. Det er historisk, når det er første

gang på 30 år at Stortinget i dag sier at man ønsker en trafiksikkerhetsplan til behandling i Stortinget.

Jeg er glad for at vi har fått en regjering og en samferdselsminister som ikke bare er opptatt av snorklipping og hornmusikk, men som er opptatt av at den infrastrukturen vi allerede har bygd, skal tas vare på og fungere. Dette er et budsjett som på mange måter er et vendepunkt i norsk samferdselspolitikk. For første gang så langt tilbake som vi har pålitelige tall, vil forfallet på vei og jernbane reduseres. Ja, det er et vendepunkt at Stortinget i dag setter en stopper for det rød-grønne forfallet.

Et budsjett alene fører ikke frem dit vi vil. Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker vi å forandre Samferdsels-Norge. Vi viser at regjeringens politikk fungerer, og at vi har et stortingsflertall nå som evner å prioritere de viktige oppgavene for å ruste Norge for fremtiden.

Med det ser jeg frem til en god debatt.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Magne Rommetveit (A) [10:21:02]:** Først vil eg berre påpeika at den opptrappinga som komitéleiaren viser til, ligg inne i den vedtekte NTP-en, så det er noko som var planlagt skulle koma.

Komitéleiaren er sitert i VG 4. september under overskrifta «Slik vil Høyre knuse NSBs togmonopol»:

«Vi skal skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får putt det tilbake.»

Avisa skriv vidare:

«Hun mener det er viktig at NSB-monopolet blir knust av regjeringens blåblå slegge så fort som mulig.»

Vidare står det å lesa:

«Jeg håper å se de første konkurranseutsatte togene på skinner i 2016, sier Helleland.»

Er komitéleiaren rett sitert i denne VG-artikkelen?

Så lurer eg på kva komitéleiaren ser føre seg av framdrift når ho kjem med utsegna «allerede om et drøyt år bør den storstilte avviklingen av NSB-monopolet på jernbanen være i gang». Eg finn nemleg ikkje noko i regjeringa sitt budsjett som peiker i den retninga.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:22:01]:** Jeg er veldig glad for at representanten Rommetveit tar opp akkurat det spørsmålet, også fordi det som VG skriver i denne saken, ble vel spissformulert. Det som nå er situasjonen, er at det er full fart på jernbaneinvesteringene og på vedlikehold. Der vil jeg også gi honnør til Arbeiderpartiet, som under sin regjeringstid satset mer på jernbane.

Samferdselsministeren er nå i full gang med et reformarbeid på jernbanen, og det er det åpenbart behov for. Vi ser at det kommer verdifulle innspill fra Jernbanedirektoratet, fra NSB, fra Flytoget – fra mange – som også rød-grønne samferdselsministere tok imot, men som de bare la i en skuff. Det er helt tydelig at det er behov for en reform, og der vil en åpning for konkurranse i persontrafikken være helt sentralt for vår regjering.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:23:18]:** Utbyggingsprosjekt organisert som OPS, offentlig-privat samarbeid,

har vært gjennomført i tre større veiprosjekter fram til nå, og det er lagt til rette for ytterligere tre prosjekter fra regjeringens side med tilslutning fra Stortinget.

Hvordan mener Høyre framtidige OPS-prosjekter bør organiseres for at dette virkelig skal være en framtidsrettet, effektiv og riktig måte å bygge ut vei på?

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:23:48]:** Jeg vil starte med å gi honnør til Kristelig Folkeparti fordi de viser en så sterk vilje til å ta nødvendige grep i samferdselspolitikken, ikke minst når det gjelder reformarbeidet. Vi ser at det må tas i bruk nye måter å bygge vei på, mer effektivt og mer lønnsomt. Vi er nå midt inne i et arbeid med hvordan vi skal utvikle en strategi for veibygging med OPS, og vi ønsker at Kristelig Folkeparti skal være sentral i det arbeidet. Det som er viktig for oss, er at med OPS får det offentlige en garanti for at prosjektene blir ferdige i tide eller tidligere, og ikke minst også at vi har en vedlikeholdsgaranti mange, mange år fram i tid. Jeg kommer fra et fylke hvor det første OPS-prosjektet ble igangsatt, og som vi som kjører der, har veldig gode erfaringer med.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:25:01]:** Bevilgninger til fornying på vei ble redusert med 245 mill. kr etter budsjettavtalen. Jeg mener at det står i ganske sterk kontrast til ordbruken i Prop. 1 S, der man sier at med den foreslåtte bevilgningen til fornying vil vedlikeholdsetterslepet reduseres i 2015 for første gang på flere tiår.

Betyr det at Høyre mener at regjeringen har foreslått for høy bevilgning til vedlikehold i statsbudsjettet for 2015?

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:25:33]:** Jeg takker for spørsmålet fra representanten og vil understreke at det settes av betydelige midler til fornying, bl.a. for å bedre tunnelsikkerheten. Og det er helt avgjørende. I statsbudsjettet foreslår vi over 1 mrd. kr til fornyingstiltak. Her kommer det også midler fra infrastrukturfondet.

Det vi gjør videre på vedlikehold, er å stanse det store vedlikeholdsetterslepet, som vi ser bare har økt og økt år for år. Det er jo første gang nå på mange tiår at vedlikeholdsetterslepet blir redusert. Jeg tror at det kommer til å skje store endringer i vedlikeholdet rundt på veiene våre, som sørger for at bilistene kan kjøre tryggere og vi får fraktet varene våre mer effektivt på veiene.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Eirin Sund (A) [10:26:50]:** Først av alt vil jeg takke komiteen for godt samarbeid, selv om det ble noe hektisk. Jeg har også lyst til å takke komitésekretæren og alle de andre i stortingssekretariatet som har jobbet på spreng for å bli ferdig på rekordtid. Jeg har også lyst til å takke Miljøpartiet De Grønne og SV for samarbeidet utenom komiteen.

Jeg synes Norge skal være et land med små forskjeller og store muligheter. Her spiller transportsektoren en viktig rolle. For Arbeiderpartiet er det viktigste å legge til rette for vekst i hele landet, og vi skal investere i klima, kunnskap og helse. Vi ønsker å bruke de store pengene til beste

for de mange i hele landet. Transportbudsjettet til Arbeiderpartiet gjenspeiler dette veldig tydelig. Vi vil videreutvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem, som gjør trafikkutviklingen både raskere og tryggere. Det skaper gode vekstmuligheter og er avgjørende for næringslivet og bosettingen.

Klimaendringene og befolkningsendringene med vekst i storbyene er vår tids største utfordringer. Det handler om at for oss som lever i dag, og ikke minst for våre barn og barnebarn, skal mulighetene i framtiden bli bedre. Vi er nødt til å ta ansvar, og vi må gjøre det nå. Vi må drive utviklingen i rett retning. Derfor er hovedprioriteringene i Arbeiderpartiets transportbudsjett nettopp tiltak som vil redusere klimautslippene, som fremmer miljøet, og som tar innover seg storbyområdenes utfordringer.

Vi vil bruke 1 mrd. kr mer på kollektiv- og klimatiltak i storbyene gjennom bymiljøavtalene. Vi vil bruke 130 mill. kr mer på gang- og sykkeltiltak, og vi ønsker å styrke de fire største byene med penger fra fellesskapet, for de har ikke mulighet økonomisk til å gjøre dette selv. Vi ønsker også å øke jernbanevedlikeholdet, og vi er nødt til å prioritere tiltak som sørger for at banenettet holdes åpent. Det skaper forutsigbarhet for både folk og næringsliv. Derfor styrker vi også investeringene på jernbanen.

Dette er områder som regjeringen kutter i, og det synes vi er leit. Vi må utvikle storbyområder som er gode å leve i, og der man kan ferdes fra heimen sin til jobben, til barnehagen og til skolen på en effektiv og miljømessig god måte. Derfor foreslår vi også at vi får en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byene, for slik bedre å kunne veksle mellom bil og kollektivtransport.

Vi ønsker også å styrke og utvikle kollektivtilbudet i distriktene gjennom ekspressbusstrafikken i Kyst-Norge. Vi vil se på muligheten for at buss i rute kan fraktes gratis på ferjene, noe som vil føre til billigere reise og økt kollektivtrafikk. Derfor fremmer vi forslag om det.

For synshemmede og funksjonshemmede er TT-ordningen deres kollektivtilbud. Det er et tilbud som er utrolig viktig for at de skal kunne leve et normalt hverdagsliv. I dag er det store variasjoner mellom fylkene, og ordningen er mangelfull. Vi vil utvide denne ordningen til flere fylker og på sikt innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

For å nå klimamålene må en få flere til å ta i bruk nye teknologier, som elbil, hydrogen- og hybridløsninger. I denne sammenhengen er økt utbygging av ladeinfrastruktur og fyllestasjoner veldig viktig. Derfor øker Arbeiderpartiet i avgiftsopplegget vårt fordelene ved kjøp av ladbare hybridbiler, og det kan bli en reduksjon i pris for hver enkelt kjøper på bortimot 100 000 kr.

Hvert eneste år er det et stort antall mennesker som blir drept eller hardt skadd i trafikken. Det er hjerteskjærende for de etterlatte og pårørende. Vi har i Nasjonal transportplan en målsetting om å halvere antallet hardt skadde og drepte innen 2024. Skal vi nå disse målene, må vi gjøre mye mer. Derfor ber vi også, sammen med resten av komiteen, regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafiksikkerhet på vei. Samtidig vet vi at hovedårsaken til flere av ulykkene er fart og kjøring i ruspåvirket tilstand. Våre

organisasjoner innen trafikksikkerhetsarbeidet gjør her en fantastisk innsats for veldig små beløp. Skal en få farten ned og få folk til å kjøre rusfritt, vet vi at holdningsskapende arbeid er utrolig viktig, og at det må starte helt nede på barnehagenivå. Trygg Trafikk, Motorførernes Avholdsforbund og MA-Ungdom har en viktig rolle og er viktige pådrivere i dette nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Skal vi nå målene, må de få midler til å gjøre jobben. Arbeiderpartiet ønsker å styrke denne aktiviteten og foreslår derfor å øke bevilgningene til Trygg Trafikk med 17 mill. kr og til MA med 5 mill. kr for 2015.

Holdningsskapende arbeid er ikke nok i seg selv. En fersk undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt dokumenterer at en halverer antallet drepte og hardt skadde med streknings-ATK. Arbeiderpartiet mener at regjeringen nå må åpne opp for at dette tas i bruk på de mest ulykkesbelastede strekningene – og særlig i tunneler. Jeg håper at regjeringen vil ta dette på alvor. Samtidig vil jeg vise til Stortingets vedtak fra juni 2013, der Stortinget ba regjeringen vurdere å ta inn en bestemmelse om alkohol i skolebuser. I dag er det forskjellig praksis i fylkene. Vi etterlyser regjeringens tiltak og vurderinger i denne saken.

Forskning og utvikling er utrolig viktig for transportsektoren. Vi i Arbeiderpartiet forutsetter at regjeringen vier forskning og utvikling av miljø- og klimavennlig transport mer tid framover. Vi har merket oss at regjeringen kutter 14 mill. kr i forskning og utvikling. Det er vi i Arbeiderpartiet veldig kritiske til og vil i vårt budsjett øke postene med 16 mill. kr.

Vi øker i vårt alternative budsjett også bevilgningene til Enova med 100 mill. kr for å ivareta Transnovas oppgaver når det gjelder mer bærekraftig transport. Det er helt nødvendig og avgjørende at det følges opp med midler. Forskning og utvikling gir oss kunnskap om hvordan vi skal komme til lavutslippssamfunnet, det gir oss viktige fakta, og kan også skape innovasjon og næringsutvikling.

Arbeiderpartiet er bekymret over at godstransporten på vei er økende. Dette er det andre representanter fra Arbeiderpartiet som vil komme inn på. En ny rapport anslår at når svoveldirektivet innføres fra 1. januar 2015, vil det kunne føre til 100 000 nye lastebiler på veien. Jeg har i dag sendt et skriftlig spørsmål til statsråden for å få vite hva regjeringen tenker om dette, og når de vil komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak som vil motvirke dette.

Vi har registrert at regjeringen i all hovedsak følger opp de rød-grønnes transportplan, men vi konstaterer også at de ikke følger opp sine egne lovnader på samferdselssektoren. Høyre lovte 2 mrd. kr mer årlig, og Fremskrittspartiet lovte 45 mrd. kr mer årlig. Arbeiderpartiet og de rød-grønne overoppfylte vår NTP da vi satt i regjering, og vi fortsetter nå i opposisjon å innfri på det vi har sagt at vi skal gjøre. Når det gjelder historien om hvem som gjør hva i opposisjon, mener jeg at tallene her taler for seg selv.

Jeg vil gjerne få si at det er utrolig mange flinke folk som jobber i samferdselssektoren, men statsråden og regjeringen er opptatt av at vi skal tenke nytt og organisere ting bedre. Det synes vi i Arbeiderpartiet er klokt og en god idé. Vi har sagt i NTP-en at vi ønsker både å få ned planleggingstiden og å samordne innsigelsler.

Vi må åpenbart ta noen grep på jernbanesektoren, men privatisering er ikke løsningen. Vi hører regjeringen si at reformer skal komme. Vi avventer og ser hva de kommer med. Vi klarer aldri å organisere oss vekk fra det faktum at pengene må på bordet hvis en skal rulle ut dobbeltspor på jernbane, eller – for den saks skyld – asfalt. Vi må heller ikke prøve å lure oss selv med at det er organiseringen som er hovedgrunnen til at vi har et etterslep på vei og bane. Det ansvaret har denne salen etter mange tiår der en ikke har bevilget de pengene en skulle ha bevilget for at dette skulle vært oppe å stå. Det var en trend som heldigvis snudde i løpet av åtte år med rød-grønn regjering – langt fra nok, men det snudde.

Jeg vil til slutt ta en bitte liten sving innom Rogaland, for jeg er veldig glad for at vi nå har fått en enstemmig komité til å be regjeringen se på mulighetene for en sammenkobling mellom Ålgårdsbanen og Jærbanen. Her har mange jobbet mye i mange år, men jeg vil spesielt trekke fram SV, både hjemme og her i Stortinget, som aldri har gitt opp, og som har holdt trykket oppe, noe som gjør at vi står der vi står i dag.

Så er jeg er veldig lei meg for at det bare er Arbeiderpartiet og Senterpartiet – jeg tror også SV og Miljøpartiet De Grønne – som vil være med og si at en skal prosjektere med dobbeltspor på jernbanen til Egersund. Jeg husker veldig godt hvem som lovte hva i valgkampen. Det er i alle fall tre av de partiene som ikke støtter dette i dag. Det er et av de viktigste tiltakene for å etablere gode bo- og arbeidsmarkedsregioner i den regionen jeg kommer fra.

Arbeiderpartiets budsjett løfter opp helse, det løfter opp klima, og det løfter opp kunnskap.

Jeg tar herved opp forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

**Presidenten:** Da har representanten Eirin Sund tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det åpnes for replikkordskifte.

**Nils Aage Jørgstad (H) [10:37:12]:** Vedlikehold av jernbanen har vært forsømt gjennom flere år. Under den rød-grønne regjeringen økte vedlikeholdsetterslepet med 7,8 mrd. kr, eller 1 mrd. kr pr år. Hadde forslaget fra Stoltenberg II-regjeringen for 2014 blitt vedtatt i fjor høst, hadde etterslepet vært 18,3 mrd. kr. Det ble ikke vedtatt, og derfor er vi i en annen situasjon i år. Det ble heldigvis allerede i fjor tatt et grep for å redusere vedlikeholdsetterslepet både fra regjeringen og ikke minst etter samarbeidsavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre.

Hvordan kunne den rød-grønne regjeringen sitte stille på et sidespor og se på at vedlikeholdsetterslepet økte så dramatisk i de åtte årene de satt ved makta?

**Eirin Sund (A) [10:38:00]:** Først av alt vil jeg si at jeg er veldig glad for at Kristelig Folkeparti og Venstre har vært med på å skadebegrense denne regjeringens budsjett når det gjelder jernbane og kollektivtransport. Nå ser dette budsjettet mye bedre ut fordi Venstre og Kristelig Folkeparti er oppriktig opptatt av jernbane, kollektivtransport og klima, så det er jeg veldig glad for.

Så er det jo sånn at historien kan vi se forskjellig, men da den rød-grønne regjeringen satt, økte vi investeringene til jernbanen fra 2 mrd. kr til 9 mrd. kr – langt fra nok, men virkelig en prioritering fra den rød-grønne regjeringen. Vi visste da, og vi vet det nå, at vi ikke klarte å ta igjen etterslepet, og etterslepet var så stort. Men vi satt ikke stille på noe sidespor. Vi prioriterte virkelig jernbane høyt – langt fra nok, som jeg sa i stad, men det er ikke en riktig beskrivelse det som representanten fra Høyre nå prøver å skape et bilde av. Vi skal fortsette å gjøre den jobben.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:39:09]:** Mange års forsømmelser fra ulike regjeringer gjør at Norge ikke ligger spesielt godt an når det gjelder utbygging av infrastruktur. Det gjelder på både vei og bane, og til tross for oljefondet og handlingsregelen, som sier at en gjennom avkastningen fra dette fondet spesielt skal tilgodese infrastrukturutbygging, må vi erkjenne at vi ligger langt tilbake sammenliknet med land det er naturlig å sammenlikne seg med.

Et nytt flertall på Stortinget har vært tydelig på at det trengs nye grep og flere midler for å kunne få til en raske utbygging og endringer innenfor både vei- og jernbaneutbygging. Sammenhengende utbygging, kortere planleggingstid og nye måter å organisere utbyggingen på har vært omtalt og varslet fra regjeringens side, med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Hvilke behov ser Arbeiderpartiet for nye måter å organisere vei- og jernbaneutbygging på i Norge, og eventuelt hvilke grep mener Arbeiderpartiet at bør tas?

**Eirin Sund (A) [10:40:08]:** Tusen takk for spørsmålet.

Jeg sa i mitt innlegg at jeg er veldig glad for at regjeringen – når den snakker om organisering – løfter opp kortere planleggingstid, mer sammenhengende utbygging og at en ønsker å samordne innsigelsesinstituttet. Dette er politikk som allerede ligger i Nasjonal transportplan, så dette er noe vi stiller oss helhjertet bak.

Vi ønsker å være med og ta grep hvis det er klokt å ta nye grep. Men vi ønsker ikke å organisere oss vekk og inn i noe som kanskje gir mindre penger til vei og bane. Når vi ser hva regjeringen kommer med i sine reformer, skal vi se om det er noe av det vi kan være med på.

Men uansett hvordan vi organiserer oss, må pengene på bordet. Vi mener også at privatisering eller å bruke OPS ikke er noen god løsning for å få mer vei. Det er ingen god måte å bruke pengene på.

**Abid Q. Raja (V) [10:41:17]:** Arbeiderpartiets budsjett bærer stort preg av at man har folkehelse som en bærebjelke. I vår sektor er det sykkel som kan brukes til å fremme folkehelse. Å sykle er bra for miljøet, det er bra for luftkvaliteten i byene, det er bra for den enkelte. Det gir velvære å sykle, men også mye trening, og det kan være med på å forebygge hjerte- og karsykdommer.

I så henseende er det litt overraskende at Arbeiderpartiet budsjetterer med 30 mill. kr mer til sykkelveier enn det regjeringen la fram. Vi ser at etter budsjettforliket ender dette med 45 mill. kr mer enn det Arbeiderpartiet bud-

sjetterer med i sitt alternative budsjett. Venstre hadde en ambisjon om 500 mill. kr mer til sykkelveier.

Mitt spørsmål til representanten er: Hvorfor har ikke Arbeiderpartiet større ambisjoner når det gjelder å bruke sykkel for å nå målet om bedre folkehelse?

**Eirin Sund (A) [10:42:09]:** Først av alt vil jeg si til representanten Abid Q. Raja at jeg er utrolig glad for at Venstre også i denne saken har påvirket regjeringen i rett retning.

Vi har sagt at vi i transportsektoren skal ha en økning når det gjelder gang- og sykkelveier. Derfor foreslår vi 30 mill. kr til belønningsordningen for sykkel. I tillegg sier vi at 100 mill. kr av den milliarden som vi gir til bymiljøpakkene, skal gå til gang- og sykkelveier. Representanten har helt rett når han sier at vi ikke vil klare å nå våre mål hvis vi ikke gjør dette.

Jeg anerkjenner at Venstre har større ambisjoner. Men ut fra Arbeiderpartiets ambisjoner – at vi oppriktig skal prioritere dette – og Venstres ambisjoner mener jeg at vi tenker ganske likt. Egentlig tenker representanten Abid Q. Raja mer som jeg gjør, enn som regjeringen gjør. Så hvis vi slår våre kloke hoder sammen, kan vi få gjort mye godt for gang- og sykkelveier også i årene som kommer.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Åse Michaelsen (FrP) [10:43:23]:** Gode transportløsninger er ekstra viktig for Norge, en tynt befolket nasjon med store avstandsulemper. Det betyr også at vi i stor grad må vektlegge infrastrukturiltak som gir innbyggerne våre forutsigbarhet, og som gir en effektiv utbygging hvor de ulike transportformene absolutt må ses i sammenheng. For å få dette til holder det ikke alene å pøse på med penger. Et dårlig prosjekt blir så absolutt ikke bedre ved å bevilge mer. Til tross for mer penger til Samferdselsdepartementet har vedlikeholdsetterslepet økt med uminket styrke i de årene som har vært. Det viser manglende evne til å prioritere og ikke minst få valuta for pengene.

Vi går nå fra et rød-grønt forfall til ny satsing. Vi tenker nytt. Vi vil organisere sektoren mye bedre, og vi vil sørge for at hver krone brukt blir brukt riktig.

Veinettet er vår viktigste infrastruktur. Effektive og sikre veier er avgjørende for næringslivets konkurransevne og for å dekke innbyggernes behov, noe denne regjeringen har satt seg som mål å sikre. Opprettelsen av et infrastrukturfond som nå er på 70 mrd. kr, med opptrapping til 100 mrd. kr i løpet av denne fireårsperioden, synliggjør en regjering som viser handlekraft ved å prioritere fondsmidler tidlig, for igjen å kunne høste av avkastningen til bruk allerede i 2015.

Denne regjeringen har troen på reformer for både å endre måten vi finansierer på, måten vi planlegger på, og ikke minst hvordan vi bygger. Det er interessant å høre rød-grønne politikere purre på når transportreformene kommer – reformer som de ikke tidligere har ønsket velkommen, reformer de avviste da de selv satt i regjering. Går vi tilbake i tid, ser vi ingen store grep som har blitt tatt. Man har fulgt det tradisjonelle sporet gjennom årtier. Re-

presentanten Sund var innom nettopp dette at det må tas grep – men mens det har gått år etter år, har veiene gjerne forfalt, små veistubber har blitt bygd, og helhetstenkningen har vært helt fraværende.

Jeg vil påstå at tiden var overmoden for å tenke nytt. Forfallets tid er over.

Nordmenn er et reisende folkeferd. Vi påvirkes av hvordan andre land løser sine samferdselsutfordringer. Folk rundt om i det ganske land fatter ikke at vi som bor i et så rikt land, ikke er i stand til å ha veier og jernbane som fungerer, eller et tog som går når det skal. Da komiteen var på reise i Østerrike, så vi på og lærte om veiselskap, om transportpoliti og om beregningsgrunnlag for trasévalg. Det er ikke rart at våre samarbeidspartier støtter oss i mange av de reformene som nå kommer. Da Fremskrittspartiet fremmet deler av disse sakene i tidligere år, ble vi nedstemt, men nå ligger de der. Det viser faktisk at Fremskrittspartiet i regjering gjør en forskjell.

Men det er selvfølgelig mye å ta av. Vi mener også at å investere mer av oljeformuen i innenlandsk realkapital ville gitt langt bedre avkastning på vår felles formue.

Det handler om å bygge bedre bo- og arbeidsregioner, kutte transportkostnader og øke trafikksikkerheten. Altfor ofte har vi sett at fylker som har sittet med statsråden, har fått uttelling for sin region. Dette har ikke vært mye tillitvekkende for folk flest. Vedtak skal fattes og deretter iverksettes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som gir best og mest uttelling for hver skattekrone som brukes.

Vi vedtok en NTP i vår som, slik sett, var laget av en rød-grønn flertallsregjering, og det sto veldig mye bra i den, for all del, men opposisjonen den gangen hadde en rekke forslag til endringer som ikke ble vedtatt. Nå står vi ved en ny korsvei. Det blir tatt nye grep: strukturendringer, halvering av planleggingstiden, kjappere utbygging, mindre byråkratisk saksbehandling, nye veinormer, mer korrekte tall osv. Det er mye som er igangsatt.

Luftfarten er den sektoren som sammenlignet med andre lands tilbud på området kommer godt ut, men også her tenker vi nytt. Det skjer mye på dette området. Avinor står overfor et omfattende investeringsprogram i årene framover for å møte forventet vekst i etterspørselen innen luftfarten. Det er viktig at vi nå mer inngående drøfter luftfartens og bransjens rammebetingelser.

God samferdselspolitikk er så mye mer enn bare vei, bane, skip og sykkel. God, framtidsrettet samferdselspolitikk griper inn i mange andre områder – som jeg har vært inne på tidligere.

Til sist: Folks hverdag på infrastrukturområdet må fungere, den må forenkles, og den må gjøre livet lettere for folk flest.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell-Idar Juvik (A) [10:48:48]:** I juni 2013 ble dagens transportplan vedtatt. De største kritikerne den gang var Fremskrittspartiet, som ville rive alle bommene og bruke 455 mrd. kr mer på samferdsel. De sa også at NTP-en ga en satsing som var for liten og for sen. Nå ser vi at det samme partiet har inntatt regjeringskontorene og har

mulighet til å gjøre noe med dette, men det skjer ikke. Så langt er det langt fra det Fremskrittspartiet sa i opposisjon, til det de nå sier i posisjon.

Det budsjettet Fremskrittspartiet var med og la fram den 8. oktober, er faktisk et godt budsjett – nesten på linje med vedtatt NTP. Men det er ikke i nærheten av noen overoppylling, og en månelanding unna Fremskrittspartiets alternative NTP. Det er faktisk sånn at Arbeiderpartiet har 1,5 mrd. kr mer i sitt budsjett, så det er ikke Fremskrittspartiet som overoppyller, men Arbeiderpartiet.

Mitt spørsmål er: Synes Fremskrittsparti-representanten at man har fått et samferdselsbudsjett som er i tråd med det Fremskrittspartiet sa i valgkampen, og med det ministeren deres har sagt i et helt år nå, om overoppylling?

**Åse Michaelsen (FrP) [10:49:53]:** Det som er viktigst for oss med vårt budsjett, er at vi faktisk tar de store grepene. Det betyr at det ikke nytter å putte spaden i jorden når du ikke vet hvor vei og trasé skal gå. For oss i Fremskrittspartiet har det vært veldig viktig å løfte hele samferdselspolitikken og si at den er grunnplanken i vårt samfunn for at alt annet skal kunne fungere.

Når det gjelder NTP-en, ligger oppfyllingen foreløpig nesten 7 mrd. kr over skjema for å innfri NTP-en ved jevn opptrapping av bevilgninger. I 2015-budsjettet bevilger vi faktisk mer enn nødvendig for å kunne oppfylle en fjerdedel av NTP-en for denne stortingsperioden. Hvis man kikker tilbake på 2011 og 2007, var bevilgningene lavere enn en fjerdedel av NTP-en. Da satt de rød-grønne med flertallet.

Vi har et voldsomt etterslep. Vi setter av planleggingsmidler i størrelsesordenen 1,3 mrd. kr, og vi har store reformer, bl.a. infrastrukturfondet.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:51:05]:** I budsjettinnstillingen som behandles i Stortinget i dag, ligger det et forslag om en nasjonal trafikksikkerhetsplan. Tiltak i denne planen skal gjøre at vi nærmer oss nullvisjonsmålene. Vi vet i dag at i mange tilfeller skyldes trafikkdød og alvorlige helseskader i trafikken at en kjører i ruspåvirket tilstand. Mange har vært opptatt av at disse utfordringene må møtes med nye tiltak, hvor ikke bare økte kontroller, men også f.eks. utvidet bruk av alkoholås blir en del av virkemidlene. Er dette tiltak som Fremskrittspartiet vil være med på, og hvilke andre tiltak mener Fremskrittspartiet eventuelt kan være de mest effektive mot kjøring i ruspåvirket tilstand?

**Åse Michaelsen (FrP) [10:51:52]:** Denne planen vil jo nå bli jobbet med i departementet, og det er klart at vi skal sitte i fellesskap med våre gode samarbeidspartier og finne gode løsninger på dette.

Men vi har en utfordring, og den har vi i fellesskap, og det er at blant dem som kjører ruspåvirket, så er det vel bare bortimot en tredjedel som er påvirket av alkohol. Den største faren utgjør de som er påvirket av narkotika og piller, og der må det tas viktige grep for å kunne ta de ulike personene.

Nå spurte jo representanten meg om hvordan vi skal ta de nye grepene. Jeg tror dette med holdningsskapende ar-

beid er veldig, veldig viktig – tidlig innsats for å forstå at når en setter seg bak rattet, hører det ikke hjemme å ha en eller annen ruspåvirkning. Og så må vi se på holdninger generelt – hvordan det er når en da setter seg bak rattet. Men vi skal bidra i det samarbeidet som nå kommer, og skal selvfølgelig diskutere dette også sammen med Kristelig Folkeparti.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:53:04]:** Noen av de tingene det ble fokusert veldig sterkt på i Nasjonal transportplan, var at man ønsket både raskere og en mer helhetlig utbygging, og det har Fremskrittspartiet i stor grad sluttet seg til, og man bruker det ofte i sine innlegg. Det er bra. Men da er mitt spørsmål: Er det da denne helhetlige tenkningen som gjør at man kutter 55 mill. kr på E16 over Filefjell?

**Åse Michaelsen (FrP) [10:53:36]:** En del av de prosjektene som ligger der, er jo igangsatt etter en rød-grønn plan, og hvor vi da ser, etter å ha hatt forhandlinger her, at noe kanskje kan utsettes litt. For oss i Fremskrittspartiet er det aller viktigste å se helheten – helheten mellom de ulike transportformene, helheten når det gjelder å bruke det som er til stede, mest effektivt. Det vil si at i stedet for å bygge klattvis og delt, 2- og 3-kilometersbygging, hvor en kommer inn med utstyr, inn med folk, og så trekker seg ut for å bygge et annet sted senere, er det viktig å se helheten. Det gjelder også for E16 over Filefjell.

Å se ting i sammenheng – kanskje vi i framtiden har andre løsninger, ønsker å gjøre det på en helt annen måte – må jo være målsettingen for oss alle her på Stortinget. Vi har vært enige, vi har hørt at bl.a. representanten fra Arbeiderpartiet har vært opptatt av at nå skjer det noe nytt. Og det er der jeg tenker at vi skal være villige alle sammen til å løfte i flokk og se på: Hva er det Norge nå trenger av bygging? Og da er vi nødt til å løfte blikket og bygge helhetlig.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:54:51]:** Transportsektoren trenger fornyelse, og det nye politiske flertallet tar nå nye grep. Ikke bare er økningen i neste års samferdselsbudsjett rekordstor, men nye reformer er varslet både innenfor vei og jernbane – reformer som kan bidra ikke bare til mer vei, jernbane, gang- og sykkelveier, men til en tryggere reisehverdag, mer miljøvennlig og mer effektiv.

For Kristelig Folkeparti handler økt satsing på samferdsel om å bygge landet på en måte som kan gi bedre framkommelighet, økt trafiksikkerhet og mer vektlegging av miljøhensyn. Gjennom gode samferdselsløsninger gjør vi hverdagen lettere for enkeltpersoner, inkludert de funksjonshemmede. Vi skal få bedre framkommelighet for næringslivet, og vi knytter by og land sammen.

Satsing på infrastruktur er en investering i en framtid som bidrar til økt livskvalitet, legger til rette for mer verdiskaping og skaper nye utviklingsmuligheter. Samferdselssektoren har altfor lenge lidd under manglende ressurser og dels uforutsigbare rammevilkår med dårlig veistan-

dard sammenliknet med andre europeiske land, for dårlig punktlighet på jernbanen og sviktende kollektivtilbud.

Kristelig Folkeparti vil ha større forutsigbarhet i vei- og jernbaneutbyggingen. Vi vil ha finansieringsordninger hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Vi jakter på nye organiseringsformer som sammen med økning av bevilgningene også de neste årene bidrar til en investeringstakt som kan gi mer vei, bane og kollektiv.

For å styrke toget som et attraktivt kollektivtilbud kreves punktlighet, tilstrekkelig kapasitet, god komfort og høy sikkerhet. For Kristelig Folkeparti var det derfor viktig å bidra til å starte arbeidet med å ta igjen noe av det etterslepet på jernbanevedlikeholdet som fram til 2015 har økt hvert eneste år. For første gang på mange år reduseres vedlikeholdsetterslepet.

Rammene for vedlikeholdet øker. Det sørger Kristelig Folkeparti og samarbeidspartiene for gjennom vedtaket her i dag. Driftsstabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som håndterer store transportstrømmer, er nødvendig, helt nødvendig for å bedre togtilbudet. Det er ikke tvil om at en mer velfungerende jernbane er et viktig og helt nødvendig virkemiddel i arbeidet for å lette boligpresset i storbyene og gjøre det lettere for flere mennesker å velge kollektivt.

95 mill. kr til helt ny belønningsordning for bygging av gang- og sykkelveier er spor som Kristelig Folkeparti er glad for å kunne sette etter budsjettenighet med de tre samarbeidspartiene, en ordning som kommuner og fylkeskommuner kan søke på over det ganske land, og som kan gi inntil 50 pst. investeringstilskudd. Det er en sentral målsetting å få til trygge, sammenhengende gang- og sykkelstier. 8 pst. sykkelandel i 2023 er ingen ambisiøs målsetting. Vi mener derfor det er viktig å bidra med virkemidler hvor man kan tilrettelegge for økt bruk av sykkel, tryggeste skoleveier og flere kilometer med sammenhengende sykkelveier.

I arbeidet med trafiksikkerhet kreves et økt fokus. Etter flere år med nedadgående tall på antall drepte og hardt skadde har dette bildet endret seg i 2013 og 2014. Dette krever en bred gjennomgang av utfordringene og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for alle som ferdes i trafikken. Dette gjelder ikke minst for barn og ungdom. Alle barn skal ha rett til en trygg skolevei. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Det er derfor svært positivt at en samlet komité tar initiativ til en helhetlig nasjonal plan for trafiksikkerhet. I dette arbeidet inviterer vi også de frivillige organisasjonene til å delta.

I arbeidet med trafiksikkerhet er vi også glad for å kunne legge inn en økning i forhold til regjeringens forslag til trafikantrettet arbeid. Trygg Trafikk spiller en viktig rolle i trafiksikkerhetsarbeidet. Spesielt gjelder dette å lære barn og unge trygg trafikkatferd. Vi er glad for å kunne øke bevilgningen med 5 mill. kr til Trygg Trafikk. Syklistenes Landsforening er sentral i arbeidet for bedre og sikrere sykkeltrafikk. Årets budsjettforlik ga oss en økning også til denne organisasjonen. Det nye politiske flertallet har høye ambisjoner på vegne av Samferdsels-Norge.



Jeg er glad for at samarbeidspartiene leverer allerede i sitt første eget budsjett.

Jeg vil senere ta opp forhold som vedrører TT-ordningen, elbil-satsingen og andre forhold som omhandler trafiksikkerhet. Det får vi komme tilbake igjen til.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Ingvild Kjerkol (A) [11:00:09]:** Jeg kjenner Kristelig Folkeparti som et parti som ser den viktige sammenhengen mellom by og land, og som på mange måter treffer Arbeiderpartiet politisk.

Regjeringen har ingen konkrete tiltak for satsing på kollektivtransport i distriktene, men flertallet, som Grøvan har valgt å være en del av, er for øvrig tydelig på at de vil utvikle gode ordninger som fungerer godt i spredt bebygde strøk. Flere fylkeskommuner, hvor Kristelig Folkeparti er en del av flertallet, er uenig i dette.

Er Kristelig Folkeparti og representanten Grøvan fornøyd med at regjeringen ikke har kommet tilbake med noen konkrete tanker om distriktenes kollektivtilbud, slik som Stortinget ba om i fjorårets budsjettbehandling?

Hvilke tanker har Kristelig Folkeparti om denne typen ordninger, som fungerer godt i enkelte fylker, også sammen med bestillingstransport, og som da gir mulighet for å se på bl.a. TT-ordningen, som Grøvan har vært spesielt opptatt av, i en sammenheng?

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:01:14]:** Jeg vil for det første si at når det gjelder å bygge by og land sammen, som både representanten Kjerkol og Kristelig Folkeparti er opptatt av, er det klart at de økte bevilgningene til vei og bane kanskje er de viktigste virkemidlene. Derfor er vi veldig glad for at vi i år kan legge fram et forslag som ikke bare er en sterk satsing på vei og bane, men som også tar igjen noe av det etterslepet vi har på vedlikehold, som betyr veldig mye for Distrikts-Norge.

Når det gjelder den ordningen som representanten Kjerkol spesielt henviser til, har vi vært opptatt av at det at en ser på nye muligheter og tiltak, ikke skal skape et vakuum, slik at gode ordninger nå blir sanert uten at nye ordninger er på plass. Så Kristelig Folkepartis oppgave her er å se til at vi får på plass nye ordninger, slik at vi kan fortsette de gode tiltakene som vi har i mange deler av landet.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:02:29]:** Jeg ser med glede at Kristelig Folkeparti, sammen med Venstre, har greid å dra budsjettet i en noe mer riktig retning, men det finnes flere bekymringspunkter, og representanten Kjerkol var innom noen av dem. I tillegg ser vi at man fortsatt står ved forslaget om å legge ned Leirin ved Fagernes, og jeg registrerer en betydelig bekymring hos mange som har små flyplasser når man er i gang med å tenke på nedleggingsprosesser.

Vil Kristelig Folkeparti være med på en nedlegging av en rekke kortbaneflyplasser, eller er dette en engangsforeteelse?

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:03:23]:** Jeg vil heller si det motsatt: Når det gjelder Leirin, er forliket nettopp med på å styrke grunnlaget for at Leirin skal kunne være en base for chartertrafikk framover. Vi er opptatt av å styrke det regionale reiselivet og næringslivet, og derfor legger vi opp til en helt ny ordning når det gjelder å kunne støtte opp under Leirin, som kan ta vare på det verdiskapingspotensialet som regionen har, og som denne ordningen skal bidra til med statlige midler.

Når det gjelder småflyplasser og kortbaneflyplasser, er vi opptatt av at dette fortsatt skal være flyplasser som har sin fulle berettigelse, og at Avinor skal være eier. Samtidig ser vi at enkelte av de tjenestene som utføres på disse flyplassene, kan utføres av private, noe som kan gi et effektiviseringspotensial, og som nettopp på den måten kan være med på å styrke kortbaneflyplassene i framtiden og dermed sikre den viktige funksjonen som disse har i regionene som de er en del av.

**Presidenten:** Replikordskiftet er over.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:04:52]:** For Senterpartiet er det å bygge landet viktigere enn skattelette til noen få. Satsing på samferdsel er et viktig virkemiddel for å ta hele landet i bruk. Nærings- og samferdselspolitikk går som hånd i hanske. Vi krymper landet med gode infrastrukturprosjekter. Dette er viktig i det langstrakte Norge, som har bosetting og stor produksjon av varer og tjenester landet rundt. Gode samferdselsløsninger betyr mye for folks hverdag, enten vi snakker om vei, jernbane, sjø, flytrafikk, sykkelveien til skolen eller den digitale motorveien. For Senterpartiet er det viktigste grepet å følge opp Nasjonal transportplan, for vi trenger et fortsatt løft i vedlikeholdet av infrastruktur på både vei, bane og sjø.

Senterpartiet mener det er behov for å styrke rassikringen utover det regjeringen foreslår. Dette er et av områdene der regjeringen ikke følger opp på en god nok måte, verken i forhold til Nasjonal transportplan eller det forhold at det raser oftere enn før og på nye plasser. Rassikring bidrar til framkommelighet og trygghet, både for næringslivets transport, for skolebarn og for daglig reisende. Det er ingen god følelse å frykte for når neste steinras kommer.

Senterpartiet mener også at det å fjerne flaskehals, som bidrar til at næringslivet får nødvendig forutsigbarhet, er et viktig grep, og derfor foreslår vi økte bevilgninger til vei, både til vedlikehold, til investering og til en pott for å ta unna flaskehals for tømmertransporten.

Det er nærmest uforståelig at samarbeidspartiene reduserer bevilgningene til E16 over Filefjell og kutter 245 mill. kr til fornyingstiltak. Dette står i grell kontrast til samarbeidspartiens retorikk om at de skal øke satsingen på veiutbygging utover Nasjonal transportplan. Senterpartiet støtter heller ikke kuttet til Nasjonale turistveger. Vi mener også at fylkeskommunene gjør en stor innsats for å vedlikeholde og bygge nye veier. Derfor foreslår Senterpartiet økte bevilgninger til fylkesveier på 400 mill. kr og økt tapskompensasjon for endringer i inntektssystemet. Gode transportløsninger er viktig for folk og næringsliv

uansett om det gjelder busser, ferjer, hurtigbåter eller bedre fylkesveier.

Vi vil ha mer gods på bane og kjø. Altfor mye gods transporteres på vei. Derfor foreslår vi styrket bevilgning til vedlikehold av jernbanen og investeringer i bl.a. flere kryssningsspor. Det er viktige tiltak for å sikre bedre regularitet for godstransportørene. Når godsmengden på bane går ned, er det først og fremst fordi regulariteten svikter.

Et annet område regjeringen har nedprioritert, er infrastrukturtiltak på kyst, særlig knyttet til nærskipfartstrategien. Vi har mye kystlinje i Norge, og sjøveien må tas mer i bruk. Senterpartiet vil forsere havneutbygging og farleds-tiltak. Vi vil ha mer godstransport på sjø. Land og sjø må henge bedre sammen, slik at vi får bedre intermodalitet.

Senterpartiet vil ha en styrket satsing på kollektivtransport i byområdene. Derfor styrker vi i vårt alternative budsjett belønningsordningen med 140 mill. kr.

Som et ledd i Senterpartiets satsing på pendlere vil vi ha en handlingsplan for innfartsparkering. Bedre vekslings mellom bil og kollektivtransport er nødvendig for å få bedre framkommelighet i de store byområdene. Kollektive løsninger og tilrettelagte transportløsninger, TT, er viktig i hele landet. Derfor reverserer vi kutt til kollektivtransport i distriktene, den såkalte KID-ordningen, og ønsker å styrke forsøksordningen for TT.

Vi ønsker å stimulere til en mer miljøvennlig bilpark. Det er viktig å legge til rette for at flere kan ta i bruk elbil, hybridbil og etter hvert hydrogenbil. Derfor øker vi fordelene med å kjøpe ladbare hybridbiler. Vi styrker også Enovas budsjett med 284 mill. kr over Olje- og energidepartementets rammer, sånn at Enova kan fylle sin viktige rolle i å bygge ut ladeinfrastrukturen over hele landet, nå når regjeringen flytter Transnovas oppgaver til Enova.

Senterpartiet mener det kreves en styrket satsing på bredbånd og ikke kutt, som regjeringen foreslår. Derfor har vi foreslått en økning på 165 mill. kr utover regjeringens forslag, for å møte den digitaliserte hverdagen.

Flytransport står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner er dette det eneste reelle alternativet på lange reiser. Tilgjengelighet til flyplass, gode rutealternativ og moderate priser er viktig for at de som ikke har andre alternativ, skal kunne delta aktivt i samfunnet. Senterpartiet vil derfor opprettholde kortbanenettet og styrke rammevilkårene for disse flyplassene. Vi ønsker også å videreføre Fagernes Lufthavn Leirin, sånn som den ligger i dag, under Avinor.

Senterpartiets helhetlige budsjettalternativ på transport er et forslag for levende bygder, grønne byer og små forskjeller. Jeg tar med dette opp Senterpartiets forslag.

**Presidenten:** Representanten Sjelmo Nordås har tatt opp forslaget hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Roy Steffensen (FrP) [11:10:12]:** Etter tiår med et økende vedlikeholdsetterslep blir det i 2015 en endring, og vi får en reduksjon i forfallet som skjedde under de rød-grønne. Det er egentlig ganske ufattelig at forrige regjering nedprioriterte vedlikehold så kraftig, men jeg skjøn-

ner at dette var et tema som de ikke brydde seg noe særlig om. Hvorfor skulle ellers Senterpartiet være nødt til å stille et budsjettsspørsmål til finansministeren om utviklingen i vedlikeholdsetterslep de siste årene? Hadde Senterpartiet bare vært litt interessert i vedlikehold, ja hvis de bare hadde hatt et snev av interesse for temaet, hadde de fulgt utviklingen nøye, de hadde visst at forfallet økte, de hadde ikke engang tort å stille spørsmålet, for de hadde skammet seg over svaret.

De fleste bønder har en grei leveregel, og det er at du alltid skal etterlate gården i bedre stand enn da du selv overtok. Føler representanten Sjelmo Nordås at de tre forrige samferdselsministrene, fra Senterpartiet, har fulgt denne leveregelen når det kommer til vedlikehold av vår infrastruktur?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:11:13]:** Det er ingen tvil om at den forrige regjeringen med Senterparti-statsrådene i Samferdselsdepartementet har klart å overoppfylle to nasjonale transportplaner på alle sektorer. Det er litt rart at representanten Steffensen skyter hardt mot ett av partiene i den rød-grønne regjeringen når man samtidig har vært med på å kutte så mye på fornying som man har gjort i denne budsjettavtalen: 245 mill. kr til fornying, som altså er vedlikehold. Vi vet ikke hva det kommer til å bety av konsekvenser.

Vedlikehold er viktig, det kan vi være helt enige om. I dagens nasjonale transportplan ble vedlikehold løftet betydelig opp fordi man mente at det var behov for det, både på vei, på bane og på sjø.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:12:16]:** En viktig klimapolitisk målsetting er å få mer godstransport over fra vei til sjø. I flere undersøkelser, bl.a. fra Riksrevisjonen i år, er det påpekt at størrelsen på transportkostnadene for å bruke sjøveien kan være en vesentlig årsak til at sjø taper for vei. Vil Senterpartiet bidra til å redusere kostnadene for sjøtransport gjennom ulike typer avgiftslettelser eller andre kostnadsreduksjoner for å nå de klimapolitiske mål om å få mer gods over fra vei til sjø?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:12:54]:** Det er, som representanten Grøvan peker på, helt rett at det er en betydelig rekke avgifter og utfordringer knyttet til sjøtransport. Vi fikk i forrige periode en rapport, som Møreforskning sto bak, som peker på hvor mange forskjellige avgifter man hadde, og hvor mange forskjellige nivå man måtte forholde seg til. Det er en sak som Senterpartiet er veldig opptatt av å se på i tillegg til at man skal investere i både havner og farleder og etter hvert Stad skipstunnel, som vi mener er viktig i så måte. Vi må også greie å koble havnene bedre på landsiden, for mange plasser er det faktisk et stort problem for effektiviteten i havnene at man ikke har jernbanespor eller gode veiforbindelser til havna.

Så ja takk, vi er med og ser på også den typen tiltak som Grøvan skisserer.

**Abid Q. Raja (V) [11:13:58]:** Jeg lurer på om representanten Sjelmo Nordås synes det er riktigt bruk av felles-

skapets midler når regjeringen sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre etter forliket vil bruke 325 mill. kr mer til en belønningsordning – en økning på 35 pst. i forhold til i fjor – sett i forhold til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett budsjetterer med en økning på 140 mill. kr. Er det en riktig prioritering – slik forliket nå har blitt?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:14:28]:** Det er litt vanskelig å ta stilling til hele forliket, for det ligger en rekke ting der som vi ikke vil støtte. Men en økning til belønningsmidlene mente vi var helt rett, og derfor la vi inn en økning også i vårt budsjett.

Jeg skulle også ønske at man var kommet lenger med å få til helhetlige bymiljøavtaler, for jeg tror det er helt nødvendig. Det er en sak som jeg håper at Senterpartiet, Venstre og flere kan presse på for å oppnå, for man trenger å komme et steg lenger når det gjelder den helhetlige tenkingen rundt bymiljø.

**Presidenten:** Replikskiftet er omme.

**Abid Q. Raja (V) [11:15:30]:** Venstre er godt fornøyd med budsjettforliket på samferdselsområdet. Det er et godt budsjett for kollektivtrafikk, for jernbane, for sykkel, og det er et budsjett for å redusere vedlikeholdsetterslepet på vei.

Det er kommet mange rapporter om hvor alvorlige klimaendringene er, hvor mye som må gjøres, og at ingen sektor er unntatt fra den omstillingen vi må gjennom. Samferdselssektoren er en av de store utslippssektorene, og må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken er derfor å bygge konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig trafikk. Dette er en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Venstre mener at all transportvekst i og mellom de største byene i fremtiden bør skje innenfor jernbane og kollektivtrafikk. Dagens jernbanetrasé er svingete, gammel, preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Venstre vil ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traseer. Vi vil at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet for både nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. Vi i Venstre mener at dobbeltspor fra Oslo til Halden, til Skien og Lillehammer og banebygging rundt de største byene er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for persontransport og for godstransport.

Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av en høyhastighetsbane til Europa. Det er grunn til å være bekymret for vedlikeholdet av jernbanen, og de forsinkelsene som dette vil medføre for togtrafikken. Jernbanen mellom landsdelene står for en betydelig andel av togets persontransportarbeid og har en betydelig andel av godstransporten mellom landsdelene. Derfor er det gledelig at budsjettet for første gang sørger for at vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane går ned, ikke opp, slik det økte med 1 mrd. kr i snitt hvert år under de rød-grønne. Jeg er også glad for at vi får flere avganger på Saltendelen, og at Bratsbergbanen blir videreført. Det skul-

le egentlig bare mangle, for i Venstre legger vi ikke ned jernbanestrekninger. Når vi vet at alle disse forbedringene i budsjettet kommer på toppen av et godt jernbanebudsjett med innkjøp av flere tog, oppretting av flere avganger, mer til planlegging og nyinvesteringer, kan vi slå fast at Venstre sammen med regjeringen og Kristelig Folkeparti har levert tidenes jernbanebudsjett. Og det skal vi fortsette med i årene som kommer.

Klimaforliket har som mål at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Venstre er fornøyd med at Akershus/Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim skal få statlige finansieringsstilskudd på 50 pst. til spesifiserte kollektivprosjekter, og jeg må få legge til at det er en satsing utover rammene i NTP, transportplanen som ble lagt fram av de rød-grønne, der de vegret seg stort for å ta på seg lignende forpliktelser. Jeg er også glad for den styrkingen av belønningsordningen for kollektivtrafikk og gang- og sykkelveier som budsjettforliket innebærer. Det vil sørge for at trafikkveksten i de store byene kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og det gis rom for planlegging av store prosjekter som Ahusbanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo. 35 pst. vekst i bevilgningene på ett år er formidabelt, men også dette er kun starten på noe langt mer omfattende i årene som kommer.

Ny T-bane til Fornebu fra Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu som har potensial til å ta framtidig trafikkvekst, bidra til å redusere trafikkbelastningen i Oslo og Akershus og samtidig legge til rette for byutvikling langs traseene mellom Lysaker og Majorstua. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen, og vil ikke kunne dekke framtidige økte behov som følge av planlagt byutvikling på Fornebu.

Kommuner og fylkeskommuner har betydelig ansvar for å sikre gode forhold for syklistene, bl.a. ved å bygge sammenhengende nett av gang- og sykkelveier. Og det er stort behov for utbygging av gang- og sykkelveier på mye av fylkes- og lokalveinettet. Vi øker nå handlingsrommet innenfor belønningsordningen for fylkesvei og kommunal vei og utbygging av gang- og sykkelveier med 75 mill. kr. Det vil gi et solid bidrag til trafiksikkerhet, ikke minst med tanke på skoleveier for barn og unge. Totalt vil det være 95 mill. kr tilgjengelig gjennom tilskuddsordningen i 2015. Det er bra, for det ligger et stort potensial i sykkel som transportmiddel.

Det blir langt rimeligere og enklere å ta grønne valg når folk skal kjøpe og bruke bil neste år. Budsjettforliket gir nesten 700 mill. kr i avgiftslette på de mest miljøvennlige bilene og det mest miljøvennlige drivstoffet. Ladbare hybridbiler får en betydelig reduksjon i avgiftene ved kjøp, samtidig som vi fjerner biodiesellavgiften som ble innført av de rød-grønne, og vi innfører en avgift på fossil gass, noe som gjør at biodrivstoff blir rimeligere enn fossilt drivstoff.

Jeg er glad for at både Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet i samarbeid med oss viser at det er behov for viktige reformer i hele transportsektoren. Vi ser fram til videre samarbeid om både veiselskap, ny organisering for jernbanen og et mer effektivt bompengesystem.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A) [11:20:42]:** Underveis i årets budsjettbehandling har det vært mye fram og tilbake om flyruten til Fagernes Lufthavn Leirin. I avisa Valdres forrige lørdag sa Venstres stortingsrepresentant Ketil Kjenseth at transportkomiteens innstilling skulle forandres, og at krav om nedleggelse av flyruten i 2016 skal ut. I Oppland Arbeiderblad i går sa den samme Kjenseth: «Det er ikke tatt stilling til videre rutetraffic i denne omgang». I avisa Valdres i dag sier den samme Kjenseth at han innrømmer at han tok feil: «jeg er litt læregutt», sier han. Men han legger til:

«Ruteflyginger ligger ikke inne i disse planene nå.

Men ingen vet hva som skjer innen 2016».

Han lover at Venstre fortsatt kjemper for rutetraffic. Kan Venstres samferdselspolitiske talsperson nå forklare: Hva mener Venstre om rutetraffic, jeg understreker rutetraffic, til Fagernes Lufthavn Leirin?

**Abid Q. Raja (V) [11:21:49]:** Jeg har vært der oppe og besøkt nabokommunene som er berørt av dette, og som er veldig opptatt av at man skal klare å få på plass en god løsning fra sentralt hold, fra politikernes side. Vi i Venstre er opptatt av dette spørsmålet, og mange av de situasjonene som Myrli viser til, viser nettopp at Venstre er veldig opptatt av dette. Her har vi klart å finne en god løsning med regjeringspartiene, etter min oppfatning. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har i innstillingen skrevet en god merknad som tar opp dette spørsmålet. Det vi er særlig opptatt av, er at man – sammen med regionen – klarer å opprettholde en flyplass, slik at det er chartertraffic fra de landene som det er særlig ønskelig at skal være chartertraffic fra, fra England og Tyskland, og at det viser seg mulig. Jeg er godt fornøyd med at man løfter dette fram i innstillingen, og at det vil være mulig å få dette til i årene som kommer

**Sverre Myrli (A) [11:22:45]:** Altså ikke rutetraffic?

**Presidenten:** Det er ikke adgang til kommentarer.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:23:01]:** Representanten Raja var innom noe i jernbanesatsingen som de har fått til på Saltenpendelen og Bratsbergbanen, det er jeg veldig glad for, det deler vi oppfatning om, og vi støtter også det i komiteen. Nå haster det å få til tilfredsstillende løsninger for Rana Grubers behov for Nordlandsbanen, der de frakter malm fra Ørtfjell til Mo i Rana. Det er tunge lass, det er behov for oppgraderinger av toglinjen. Jeg registrerer at i komiteen er det bare Senterpartiet og Arbeiderpartiet som peker på dette – i forrige periode var det en samstemt komité som var opptatt av det. Jeg har lyst til å spørre representanten Raja om han kan være med på å presse på for å sikre at Nordlandsbanen oppgraderes, sånn at det kan transporteres malm med de nye vognene, som er viktig for den arbeidsplassen som ligger i Rana kommune.

**Abid Q. Raja (V) [11:24:03]:** Venstre har i alle sine alternative budsjett prioritert satsing på jernbane, og jeg vil

visе til vårt alternative budsjett for året som kommer, hvor vi på dette området, altså på samferdselssektoren, har lagt inn ca. 2,5 mrd. kr mer. Da ligger det inne både 1,3 mrd. kr mer til kollektivtransport, 500 mill. kr mer til sykkelveier, og noe over 650 mill. kr mer til jernbane, når man inkluderer både etterslepet som det måtte tas tak i, og ikke minst nyinvesteringer. Venstre og jeg er veldig glad for den invitasjonen som kommer fra Senterpartiet. Vi kommer til å bidra til å jobbe for at norsk jernbane er i stand til å levere både persontraffic og godstransport, og så skal vi bidra til å være en samarbeidspartner for å se på de hensiktsmessige løsningene på Nordlandsbanen.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [11:25:09]:** Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen økte – som representanten Abid Q. Raja vet – med 1 mrd. kr fra 2005 til 2013. Jeg håper også Venstre synes at dette er en historisk dag, når vi for første gang på mange tiår stopper forfallet i vedlikeholdet av norsk jernbane, som vi var vitne til under de rødgrønne.

Vi er – som representanten vet – i gang med en stor jernbanereform. Vi har fått mange innspill, for det er stort behov for endringer, særlig når det gjelder persontraffikken. Her tar mange til orde for økt konkurranse. Hva tenker Venstre om jernbanereform og økt konkurranse i persontraffikken?

**Abid Q. Raja (V) [11:25:59]:** Jeg startet med å si at vi er veldig godt fornøyd med budsjettforliket på samferdselsområdet – jeg takker for muligheten til å understreke det nok en gang. Jeg mener dette er et godt budsjett for kollektivtraffic, for jernbane og for å redusere vedlikeholdsetterslepet på vei.

I tillegg bidrar vi med dette budsjettet til å få ned klimagassutslippene i vår sektor – gjennom elbilfordelene som vi fortsetter med, gjennom «plug in»-hybridbiler og andre hybridbiler, gjennom biodiesel, biogass, omsetningspåbud osv. Så dette er et stort skritt i riktig retning. Det er mange skritt som gjenstår, men nå drar vi altså i riktig retning, både regjeringspartiene og samarbeidspartiene, samlet sett.

Når det gjelder jernbanereform, ser vi veldig fram til det arbeidet som vi skal gå i gang med. Vi er ikke opptatt av konkurranse for konkurransens skyld eller av privatisering for privatiseringens skyld. Formålet må være at man skal få mer jernbane ut av hver krone, og at det skal være bedre transportsystemer for folk flest. Her er det et stort forbedringspotensial over hele landet.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Ingunn Gjerstad (SV) [11:27:24]:** Då eg sat på T-banen i dag ned frå Furuset på veg til arbeid, tenkte eg på ein gamal slager med Bob Dylan frå 1970-talet, «There's a slow, slow train comin' up around the bend». Det er sikkert mange som har høyrт han, det er ei veldig populær plate. Og denne songen kan kanskje reknast som ein salme – sidan vi har hatt litt salmesong her tidlegare i veka – ettersom han er frå Bob Dylans mest religiøse periode.

Eg legg til side alle andre tolkningar av denne songen enn at både tog og bane går saktare enn det dei kan på sitt beste, og det uroar meg at Stortinget med dette budsjettet ikkje tek i bruk nok ressursar for å rusta landet for framtida ved å vedlikehalda og byggja gode kollektivløysingar.

SV sit ikkje i transportkomiteen, men vi er opptekne av transportpolitikk. Vi har eit langstrakt land, og transportpolitikk er – som vi veit – den hyppigast nytta måten å helsa heim på. Den handlar om korleis folk får kvardagen til å gå i hop.

Gjennom budsjettavtalen mellom regjeringa, Venstre og Kristeleg Folkeparti har vi fått eit statsbudsjett der tilskota til veg vinn over tilskota til jernbane. Auken for veg blir på 16,7 pst., mens auken for jernbane blir på 15 pst. Til samanlikning, som også representanten Sund var inne på: Under dei åtte åra med dei raud-grøne i regjering auka løyvingane til veg med 63 pst., mens løyvingane til jernbane auka med 158 pst.

Det er bra at budsjettavtalen fekk auka jernbanevedlikehaldet. Kanskje er det sånn at det ikkje er vedlikehald som gjer at folk får statuar etter seg rundt om i bygdene våre, men ikkje desto mindre er det viktig å sikra vedlikehald. Denne avtalen gjev 0,5 mrd. kr meir. I det alternative budsjettet til SV doblar vi det som ligg i forliket og puttar på 950 mill. kr til vedlikehald. Vi har også funne plass til meir planleggingsmidlar til Fornebubanen og Ahusbanen og til den banetunnelen vi skal få i Oslo no etter at vi får KVU-en i vår, og vi vil bevara Bratsbergbanen.

Elles har vi prioritert investeringar utover vedlikehald for å få fram bl.a. godstrafikken på Alnabru-terminalen og dei viktigaste godskorridorane, og vi er opptekne av å førebyggja ras og verknader av klimaendringane – for det er ikkje nokon vits i å ha jernbane viss han blir ståande i ro og hindra av naturtrøbbel som følgje av klimaendringane. Vi vil òg prioritera miljøvenlege godsruiter på jernbane og sjø, f.eks. nordover i landet frå Bodø.

Eg er glad for at SV har funne plass til meir skredsikring for både riks- og fylkesvegane våre, for vi opplever at det folk er mest opptekne av i kvardagen, er at dei skal koma seg fram der dei reiser. Gule striper er kanskje like viktig som ferjefrie, nye motorvegar alle plassar. Heilårs raste- og døgnkvileplassar for godssjåførar som køyrer langt, er òg ei viktig sak som vi har sett av pengar til.

Ei målsetting i klimaforliket er at veksten i persontrafikk i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det er belønningsordninga for kollektivtrafikk og dei planlagde bymiljøavtalane som skal danna grunnlaget for dette. Til saman må det til desse to tiltaka løyvast om lag 1,75 mrd. kr årleg i den fireårsperioden vi no er inne i, for å nå målsettingane i den nasjonale transportplanen som vi alle har vore einige om.

Den nye budsjettavtalen mellom regjeringa, Venstre og Kristeleg Folkeparti plussar på 325 mill. kr til belønningsordninga. I sum gjev dette ei belønningsordning for kollektivtrafikk og bymiljøavtalar på 1,37 mrd. kr. Det betyr at det byggjer seg opp eit etterslep for satsingar i inneverande år på godt over 1 mrd. kr som vi, til liks med Arbeidarpartiet, går inn for å endra ved å løyva ekstra.

I SV er vi lei oss for at det kjem småkroner til syklis-

tane, og at løfte blir brotne. Det blir bygt mykje mindre sykkelveg på riksvegane enn det som er lova, og i sykkel-satsinga på riksvegane opplever ein eit kutt på om lag 50 mill. kr samanlikna med 2014. I går såg eg at det er eit spennande prøveprosjekt i gang med å sjå på folkehelseeffekten av at folk bruker elsykkel. Eg skulle verkeleg ønska at vi fekk gjort mykje meir på sykkel, sånn at fleire kunna ha vald denne måten å koma seg rundt på.

Det er positivt at vi får ei belønningsordning for sykkelvegar i kommunane på fylkesvegane, men det rettferdig-gjer ikkje kuttet som riksvegsatsinga opplever.

**Marit Nybakk** hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Eirin Sund (A) [11:32:58]:** Jeg vil gjerne benytte anledningen til å berømme SV for gjennom mange år å ha klart endelig å jobbe fram Ålgårdsbanen. Og jeg har lyst til å berømme representanten Gjerstad spesielt for det gode samarbeidet vi har hatt de siste par ukene for å få til en enstemmig komité. SV hadde jo i finansinnstillingen forslaget om Ålgårdsbanen, men trakk det på mandag for at vi heller skulle klare å gjøre det som vi nå har gjort i komiteen.

Nå sitter jo ikke SV i komiteen, men jeg har likevel lyst til å spørre SV, for som SV ser, er det nå i komiteen et forslag fra Arbeiderpartiet som bare Senterpartiet støtter, om at vi ønsker at en skal prosjektere dobbeltspor på Jærbanen helt til Egersund – jernbanen opptar jo SV, og jeg vet at dette er en sak man er opptatt av i SV i Rogaland: Hva tenker representanten Gjerstad om dette forslaget?

**Ingunn Gjerstad (SV) [11:33:52]:** Dette er eit forslag som vi nok vil stemma for i dag.

Eg vil òg takka tilbake til representanten Sund for det gode samarbeidet vi har hatt om den viktige avgjerda som ligg her i dag, om at ein ber regjeringa greia ut ei oppkopling av Ålgårdsbanen mot Jærbanen.

**Helge Orten (H) [11:34:25]:** Det er et omforent politisk mål å få mer gods fra vei til bane. Det er bra for miljøet, og det vil avlaste veinettet. Men skal vi få til dette, må vi få økt punktlighet og forutsigbarhet på sporet. Det betyr økt satsing på vedlikehold og fornying, slik regjeringa nå for så vidt har lagt opp til.

Så er det et faktum at forfallet og vedlikeholdsetterslepet har økt med ca. 1 mrd. kr per år under den rød-grønne regjeringa, som også SV var en del av. Tallenes tale er ganske klar. Mener SV at det er god miljøpolitikk ikke å prioritere vedlikehold og fornying av jernbanen, slik vi så under den rød-grønne regjeringa?

**Ingunn Gjerstad (SV) [11:35:01]:** Vi deler nok ikkje heilt den verkelegheitsoppfatninga at den raud-grøne regjeringa ikkje brukte mykje pengar på jernbane, så eg vil halda fram det vi legg fram her i dag, og det vi har stått for saman med Senterpartiet og Arbeidarpartiet. Så kan det

vera noko med forholdet mellom nye investeringar – i ei tid der vi har brukt veldig mykje på å setja i gang intercityløyningar osv. – og det som vi skulle ha brukt på vedlikehald, som kanskje ikkje har vore heilt riktig. Men vi går iallfall no inn for å styrkja vedlikehaldet, for det er det – det daglege vedlikehaldet – som er viktig for oss.

**Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [11:35:48]:** Med en Høyre–Fremskrittsparti-regjering blir det betydelig flere midler til jernbaneinfrastrukturen, og vi gjør toget til et mer fleksibelt transportmiddel for flere gjennom hyppigere avganger rundt de store byene. Dessuten stopper vi det rød-grønne forfallet.

SV har alltid talt varmt om jernbane, og det må være svært vondt for SV å se at med Fremskrittspartiet i regjering blir det bevilget mer penger til jernbane enn det SV var med på i en flertallsregjering. Hvorfor gjorde ikke SV mer for jernbanen de åtte årene de satt i regjering? 1 mrd. kr i rød-grønt forfall per år – fikk de ikke gjennomslag, eller er jernbane rett og slett ikke en av SVs kjerne- eller hjertesaker?

**Ingunn Gjerstad (SV) [11:36:30]:** Som eg nettopp har sagt i innlegget mitt, er jernbane ei av våre hjertesaker. Vi er faktisk veldig godt fornøyd med at vi, mens vi sat i regjering, fekk auka jernbanesatsinga fire gonger frå det ho var under den regjeringa som var før 2005. Vi er faktisk veldig stolte av det. Når ein vel å framstilla verkelegheita som at SV ikkje har satsa på jernbane, er det ei verkelegheitsoppfatning vi ikkje deler.

**Presidenten:** Presidenten vil forsiktig si at talen alltid skal rettes til presidenten.

Replikkordskiftet er omme.

**Rasmus Hansson (MDG) [11:37:27]:** Før jeg begynner på selve tordentalen, vil jeg anerkjenne overfor alle de andre partiene i Stortinget at norsk samferdselspolitikk tross alt er på et positivt spor. Det er mer fokus på miljøvennlige løsninger, og det er mer forpliktelser når det gjelder å finne klimavennlige løsninger. Og dette budsjettet, som vedtas i år, gir høyere investeringer i kollektivtransport og jernbane. Vedlikeholdsetterslepet er i hvert fall redusert. Det blir dobbeltspor på strekningen Oslo–Ski. Det blir mer nytt togmateriell osv. Dette er bra, og på sikt vil det gi en bedre og mer framtidrettet samferdselsløsning i Norge.

Men vi vet ikke når disse effektene vil komme, og vi vet ikke hvor store de blir – i den grad det blir effekter i det hele tatt. For selv etter budsjettforhandlingene med Kristelig Folkeparti og Venstre øker samarbeidspartiene bevilgningene til vei mer enn til bane i budsjettet for neste år. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen er nesten like stort som i fjor. Og selv om det er veldig bra med fortgang i planleggingen av intercity i budsjettet, er det ikke planlagt oppstart av et eneste nytt jernbaneprojekt i 2015. Dette har regjeringen og samarbeidspartiene ansvar for, men det har også de rød-grønne, som fremmet en nasjonal transportplan, som gir fem ganger mer

vei enn bane – målt i kilometer – den første fireårsperioden.

Flertallet i transportkomiteen – alle unntatt ett parti – understreker i merknadene til budsjettet for 2015 at belønningsordningen for kommunene må forutsette en påvist vekst i andelen kollektivtransport, på bekostning av personbiltrafikken. Det er et godt og nødvendig mål. Men det er ikke dette prinsippet som følges i regjeringens og samarbeidspartiernes samferdselsbudsjett. I riksveibudsjettet pøses det på med penger, som kommer til å gi trafikkvekst på veiene, og som gjør at miljøvennlig kollektivreise i beste fall kommer til å bli et tillegg til enda flere personbiler.

Hvis man i praksis også vil forholde seg til målet om at veksten i persontransporten rundt de største byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, som ligger i både klimaforliket og Nasjonal transportplan, kan vi ikke bygge nye motorveier inn til byene. Hvordan alle disse nye bilene i det hele tatt skal få plass i byene, dersom byområdene i Norge samtidig skal bli tryggere for eldre og barn, få et bedre bomiljø og ha plass til gående, syklist, buss og trikk, er jaggu ikke så lett å forstå.

Vi vet at klimagassutslippene fra transport har økt 10 pst. bare siden år 2000. Det skyldes stortingsflertallets innbitte aversjon mot forpliktende klimaplanlegging innenfor samferdsel og for så vidt alle andre sektorer. I tillegg til dette kommer miljøproblemene med luftkvalitet og nedbygging av matjord og natur som følge av veiutbygging. Transportpolitikken henger fortsatt ikke sammen med klima- og miljøpolitikken, og den utfordrer fortsatt helsepolitiske mål om at folk skal røre seg mer og få mindre møkkete luft å puste inn.

I klimaforliket har Stortinget vedtatt at kollektiv og sykkel skal gis økt prioritet over samferdselsbudsjettet. I Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett viser vi at det er mulig å budsjettere etter de ambisjonene Stortinget har slått fast, og mer enn det. Vi har foreslått til sammen 6 mrd. kr mer til grønn transport, hvorav 1,9 mrd. kr går til vedlikehold og investeringer i jernbanen. Etterslepet i vedlikeholdet på jernbanen dekker vi også inn, og vi prioriterer elektrifisering av dieseldrevne linjer. Pengene henter vi ved å prioritere ned nye store veiprojekter og utvidelse av flytrafikken. Dette gjør vi i samsvar med klimaforliket, mens vi opprettholder midlene til vedlikehold, sikkerhet, skredsikring og fullføring av veier hvor spaden allerede er satt i jorda.

Til veinettet foreslår vi også 500 mill. kr årlig utperioden til utbygging av ladestasjoner for elbiler, slik at det vil bli like mange hurtigladdestasjoner som det er bensinstasjoner i dag, og slik at elbiler blir et reelt alternativ over hele landet.

Alle partier på Stortinget er fornøyd med å plusse på millioner til sykkel. Vi plusser på en milliard kroner for å gjøre sykkel til en reell løsning, og vi tar vekk moms på elsykler.

Tallene i Miljøpartiet De Grønnes samferdselsbudsjett er store og ambisiøse, men det er de tallene vi må se hvis samferdselsutviklingen skal bli noe mer enn motorveier ved siden av de nye jernbanene. Det er dette som er end-

ring og et grønt skifte, og vi håper at utviklingen i retning av denne typen prioriteringer også vil karakterisere andre partiers budsjetter i framtida.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Eirin Sund (A) [11:42:55]:** Representanten Rasmus Hansson og Miljøpartiet De Grønne har et stort, godt og oppriktig engasjement for klimaet og for miljøet, men jeg ser jo også at i deres budsjettforslag flytter dere virkelig på de store pengene. Jeg har skikkelig respekt både for engasjementet og for ambisjonene, men er det realisme i dette, altså i det at en tar så mye som en gjør fra vei og putter alt inn på jernbane og andre former for transport som fremmer miljø og klima? Så jeg kunne tenkt meg at representanten Hansson utdypet hva som faktisk er realismen i deres forslag.

**Rasmus Hansson (MDG) [11:43:41]:** Jeg takker for et godt spørsmål fra representanten Sund.

Realisme må jo i denne salen defineres som å gjøre det Stortinget sier at de vil gjøre. Og det Stortinget sier at de vil gjøre, er at vi vil ha en samferdselsutvikling som er i samsvar med klimaforliket og klimautfordringene og med de øvrige miljø- og helseutfordringene som vi har her i landet. Da kan vi ikke fortsette en samferdselsplanlegging som gir økte klimagassutslipp, og som øker motorveitilførselen til de store byene. Vi må faktisk gjøre omprioriteringer, og omprioriteringene er altså fullt mulig: Det er mulig å si nei, vi skal ikke ha flere motorveier – vi skal i stedet ha den jernbanen, de kollektivløsningene og de tunnelene gjennom Oslo som vi alle vet trengs, og som det er mye større behov for. Det er rett og slett prioritering, men det betyr altså at man rusker nok opp i den etablerte politiske planleggingen i debatt, også i Arbeiderpartiet, til at man tør å gjøre de prioriteringene.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:45:02]:** En av de tingene vi ser er en utfordring – i tillegg til mange av de gode poengene som representanten tok opp – er at vi får en økende godstrafikk på vei, for anslagene er at det øker fortsatt framover. Skal man klare å vri mer av godstrafikken over på bane og sjø, må man komme med en rekke tiltak for å klare å løse det. Vil representanten Rasmus Hansson og Miljøpartiet De Grønne være med på å komme opp med tiltak som nettopp vrir godstrafikken over mot de to andre transportformene?

**Rasmus Hansson (MDG) [11:45:40]:** Så absolutt! Kontroll- og konstitusjonskomiteen behandlet nettopp Riksrevisjonens gjennomgang av arbeidet for å få gods over fra vei til sjø – en trist historie, for dette skjer ikke, det er det motsatte som skjer. Og grunnen til at det ikke skjer, er at det ikke er noe operasjonelt mål i Samferdselsdepartementet – og i det som var Fiskeri- og kystdepartementet – å gjennomføre denne overføringen.

Så Miljøpartiet De Grønne vil veldig gjerne samarbeide med Senterpartiet, og med alle andre partier, om først og fremst å gjøre det til et forpliktende, overordnet og opera-

sjonelt mål for samferdselsministeren å gjennomføre overgang av gods fra vei til både sjø og jernbane, på målbare måter og med målbare effekter. Det er når det skjer, når vi får slike mål på plass, at det blir mulig å stille en samferdselsminister til veggs for at han ikke har levert det, og det er da vi kommer til å få gjennomført de tiltakene.

**Abid Q. Raja (V) [11:46:55]:** Jeg er glad for at vi er flere miljøpartier på Stortinget, og vi har jo like ambisjoner for veldig mye. Jeg er f.eks. veldig glad for den milliarden dere satser på sykkel. Vi har selv lagt inn en halv milliard på dette, og jeg mener det er noe vi er nødt til å prioritere mer i årene som kommer.

Jeg ser også at dere prioriterer ladestasjoner for elbiler, og vi har jo lagt inn penger både til plug-in hybridbiler og til hybridbiler som slipper ut mindre enn 105 gram CO<sub>2</sub> per km osv.

Jeg tenker at når Miljøpartiet De Grønne legger inn penger til ladestasjoner osv., er det også som en erkjennelse av at folk vil bruke bil, og at man må tilrettelegge for det. Så tenker jeg samtidig at hvis man skal bruke bil, må man jo ha vei, og da må man også vedlikeholde veien – eller mener Miljøpartiet De Grønne og representanten Rasmus Hansson at dårlige veier er god miljøpolitikk?

**Rasmus Hansson (MDG) [11:47:49]:** Miljøpartiet De Grønne mener ikke at dårlige veier er god miljøpolitikk, men Miljøpartiet De Grønne vil minne representanten Raja om at vi *har* veier i Norge, og at mantraet om at norske veier er dårligere enn albanske veier, mildt sagt er overdrevet.

Poenget er at hvis vi skal få en samfunns- og transportutvikling som går i mer klima- og miljøvennlig retning, er alle enige om at vi ikke må prioritere enda mer til vei, men prioritere mer til kollektiv og mer til sykkel. Og det gjør man altså ikke ved å bygge store, nye motorveier inn til de store byene. Det mistenker jeg at Venstre dypt i sitt grønne hjerte også mener, og jeg håper at Venstre kommer til å jobbe veldig hardt for å få mer gjennomslag for det i neste års budsjett enn de har fått i dette.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:49:07]:** Jeg vil først få rette en stor takk til samarbeidspartiene i Stortinget for å ha fått på plass et godt samferdselsbudsjett – ja, et godt statsbudsjett totalt sett. Her er det veldig mye bra, som vil føre til at bilister, togreisende, kollektivreisende, flypassasjerer og de som reiser til sjøs, vil oppleve en forskjell når det gjelder hvem som sitter i regjering, og hvem som utgjør flertallet.

Det har vært gode flyttinger av penger. Nå får en redusert vedlikeholdsetterslepet på både vei og jernbane allerede i 2015. Med infrastrukturfondet, som regjeringen foreslo, ville forfallsreduksjonen på jernbane kommet i 2016. Nå framskynder vi det, og det er bra.

Det som har ligget til grunn for regjeringens tenkning i samferdselspolitikken, er at vi skal bygge samfunnet. Vi skal bygge gode bo- og arbeidsregioner. Vi skal styrke næ-

ringslivets konkurransekraft. Det handler om å lage en infrastruktur som gjør at vi har trygge reiser, reduserer reisetiden og fokuserer på hverdagsreisen. Hvis vi kan kutte den turen folk reiser 200–250 ganger i året, med 5–10–15 minutter, er det mye viktigere enn å gjøre noe med den reisen folk tar én eller to ganger i året.

Vi må gjøre noe med godstransporten – få ned reisetiden og få ned kostnadene – slik at næringslivet blir mer konkurransedyktig. Da ønsker vi at mer gods skal over på sjø og på jernbane. Mange, mange år med økt forfall har gitt det resultat at jernbanen ikke framstår som pålitelig nok. Det forfallet begynner vi nå å redusere. Det er første skritt for at jernbanen skal få sin konkurranseevne tilbake.

Vi må få sømløse overganger mellom fly, skip, tog, buss, bil, sykkel og gange i godstransport og i pendlerreisen.

Å vedlikeholde det vi har, skal være viktig. Vi skal bygge nytt der vi kan korte ned reisetid, øke trafikksikkerhet eller øke kapasitet.

For å ta vedlikehold først: Vi skal ta vare på det vi har. Vedlikeholdet har blitt forsømt i mange år. Det rød-grønne forfallet kan ikke skjules. Det har rammet godstransport, og det har økt kostnader for veitransport – for bilistene og for transporteierne. Vedlikeholdet øker kraftig i 2015. Eterslepet blir redusert for første gang på mange tiår, både på vei og på jernbane. For å illustrere dette: Veksten i jernbanevedlikeholdet i de to budsjettene som har blitt vedtatt under dagens regjering, har vært på 74 pst. Til sammenligning var veksten i jernbanevedlikeholdet i de siste to rød-grønne budsjettene før regjeringsskiftet på 2 pst. Det er et åpenbart taktskifte. Veivedlikeholdet har økt med 54 pst. etter regjeringsskiftet. I de to siste budsjettene før regjeringsskiftet økte det med 9 pst. Jeg tror de aller fleste utenfor denne sal ser tydelig at en vekst på 74 pst. er langt større enn en vekst på 2 pst. Folk vil merke regjeringsskiftet.

Også på investeringssiden ser en en kraftig vekst. Alle prosjektene i Vegvesenets tiltakspakke blir igangsatt, i motsetning til forrige NTP, der 22 prosjekter var forsinket. Det er ikke nok å si at det var planer i NTP om at ting skulle skje, en må faktisk gjennomføre det. Da handler det om handlingsevne, og det ser vi her.

Når det gjelder jernbane, er det fullt trøkk. Alle prosjektene som skal videreføres, får midler til å ha en rasjonell framdrift, slik at vi får gjennomført dem så fort som mulig. Jeg blir bekymret når jeg ser at representanter fra Arbeiderpartiet, derimot, vil forsinke Follobane-prosjektet med fire år – og 8 mrd. kr. De skal ta omkamp om noe som de selv sa nei til i 2010. Vi må unngå omkamper med slike kostnader og slike konsekvenser.

I tillegg er det viktig at vi planlegger nye prosjekter. Når det gjelder jernbane, øker vi bevilgningene opp til 741 mill. kr, nettopp for å få flere byggetegninger på plass for å kunne bygge mer og raskere i fremtiden. Når det gjelder vei, doubler vi bevilgningen, opp til 1,2–1,3 mrd. kr, av samme grunn. God framdrift på igangsatte prosjekter og nye planleggingsprosjekter er viktig.

Det samme gjør vi når det gjelder farleder for skipsfarten. Det ble nevnt av en representant at skipsfarten har blitt glemt i dette budsjettet. Det er ikke tilfellet. Veksten i bud-

sjetten til Kystverket er på 15 pst.–16 pst. Vi framskynder planleggingen av farleder som ikke skulle igangsettes før i neste seksårsperiode av NTP. Det gjør vi nå.

Også innenfor luftfart er det store investeringer på gang – på Gardermoen, på Flesland og en rekke andre steder. Det skjer noe innen alle transportformene.

Vi gjør noe med kollektivtrafikken. Det skal være attraktivt å reise kollektivt. Vi skal ikke tvinge bilistene inn i busser mot deres vilje fordi vi tar vekk parkeringsplasser. Vi skal få bilistene til å ønske å reise kollektivt, for da får de frigjort tid til å jobbe, til å ha det sosialt på sosiale medier eller til å lese en god bok. Da må vi få flere togavganger. Vi må få mer forutsigbarhet og flere bussavganger. Derfor bevilger vi penger, som gjør at vi nesten doubler antall avganger på Sørlandsbanen. Vi forlenger pendelen på Trønderbanen. Sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti får vi økt antall avganger på Saltenpendelen, og vi får flere avganger i Oslo-området. NSB vil kunne kjøpe inn dobbelt så mange togsett som det som var planlagt, for å oppgradere stallen sin.

Innen kollektivtrafikk viderefører vi bymiljøavtalene. Ikke bare viderefører vi dem, i dag har vi signert bymiljøavtale med Buskerudbyen. 308 mill. kr forplikter vi oss til, og det møtes med jubel i Drammens-området. Belønningsordningen er viktig, og vi bidrar. Når det gjelder Fornebu-banen: For første gang noensinne får et fylkeskommunalt prosjekt statlige midler på planleggingsiden. Vi lover å bidra 50 pst. inn i investeringene i de fire store byene, noe som ikke lå inne i Nasjonal transportplan fra forrige regjering, men som vi gjennomfører i tillegg.

Vi jobber også med innfartsparkering, ekspressbusser, nasjonal ruteplan og ITS-løsninger for at kollektivtransport skal bli mer attraktivt, og for at folk skal vite om hvilke muligheter som finnes innen kollektivtransport. Her skjer det mye, og mye mer vil skje i fremtiden.

På sykkelområdet er det viktig å legge til rette for at flere ønsker å sykle. Da handler det om å lage gode traseer, at det føles trygt og enkelt å komme seg til jobb og til skole på sykkel. Vi øker utbyggingen av sykkelveier neste år med 30 pst. sammenlignet med i år. I tillegg setter vi i gang et arbeid for å få ned kostnadene ved å bygge sykkelveier. I forrige NTP gjennomførte en bare 72 pst. av de sykkelveiprojektene som en selv varslet. Da er det noe galt i systemet. En skryter av at en har overopplylt NTP, men en gjennomfører ikke i antall kilometer. En bevilger penger, pengene blir brukt, men resultatene uteblir. Og hvem skryter av at de sløser vekk penger, når de ikke får det de faktisk har betalt for?

På rasområdet ligger vi foran Nasjonal transportplan når det gjelder riksveier. Vi har bevilget mer enn det den forrige regjeringen mente var nødvendig. Når det gjelder fylkesveier, har vi bevilget mer penger enn det fylkene klarer å bruke opp. Det er veldig bra at mange er engasjert og vil bevilge mer penger til dette, men da må vi også sørge for at fylkene faktisk bruker pengene. Rentekompensasjonsordningen – foreslått avvirket av de rød-grønne – blir videreført av denne regjeringen og styrkes til 3 mrd. kr i dette budsjettet, nettopp for at flere fylker skal kunne forsuttere bevilgninger ved å låne penger gratis, vel vitende



om at de får bevilgninger til rassikring de kommende årene.

Det samme gjelder bredbånd. Vi skal satse på bredbånd, men vi må få ned kostnadene. Bransjen investerer i år 8 mrd. kr. Det er enormt med kapital, enormt med gode prosjekter. Så blir debatten i denne salen om hvem som kan bevilge de siste 10 mill. kr ekstra i subsidier. Det er ikke dette som er bransjens problem. Hvis bransjen kan kutte kostnader med 1 pst., sparer de 80 mill. kr. Jeg vil heller kutte kostnader enn å prøve å bevilge mer i subsidier, når bransjen sier at her er det enormt å spare på et bedre regelverk. Da begynner vi der, og så kommer vi i tillegg med subsidieordninger for de områdene der billigere utbyggingskostnader ikke er godt nok.

Når det gjelder lastebilnæringen, har vi firedoblet antall kontroller. Det skal styrkes ytterligere i det året som kommer. I tillegg har vi strengere regler for kjøretøyene og strengere reaksjoner hvis en ikke forholder seg til reglene. Det betyr at vi kan ta ut flere useriøse aktører. Vi kan få et mer normalt kostnadsnivå i lastebilnæringen igjen, og det vil også styrke konkurransevnen til jernbanen og skipsfarten.

Innen skipsfart er det mulig å ta mye mer last. For et par dager siden i denne sal hadde vi en diskusjon om Riksrevisjonen, som mer eller mindre slaktet resultatene av rød-grønn skipsfartspolitikken gjennom flere år. Potensialet er mye større enn det en fikk utløst. Det potensialet skal vi få utløst. Derfor er det en kraftig bevilgning til Kystverket. Vi setter i gang med farledsarbeid. Vi gjør noe når det gjelder losordningen osv., for å få ned kostnadene for havnevirksomheten og for skipsfarten.

Vi har mange reformer som er i gang, som får bevilget penger. Både til veiselskap, til havnestrategi og til annet bevilges det penger for å få framdrift i arbeidet. Infrastrukturfondet, som er med på å sikre at vedlikeholdsetterslepet reduseres, at forfallet forsvinner, er nå oppe i 70 mrd. kr.

Nasjonal transportplan er en god måte å måle om en har suksess på. Vi vil mer enn det den forrige regjeringen ville i Nasjonal transportplan. Derfor ligger vi også 7 mrd. kr i forkant av planene. Vi bevilger nå slik at vi nesten har nådd 50 pst. av målet allerede etter to år. Med tanke på at det vil være budsjettvekst også de neste årene, ligger vi godt an til å overoppfylle planen, ikke bare i kroner, men i antall prosjekter. Og det er prosjektene folk vil merke, ikke bare hvor mye penger som brukes.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A) [11:59:24]:** Etter at godstrafikken på jernbanen ble omorganisert for en del år siden, pekte pilene oppover. Godstrafikk på bane økte betydelig i flere år, men de siste åra har det stagnert og vel faktisk gått noe ned. Situasjonen er beskrevet i statsbudsjettet, men det er få offensive tiltak for å få mer gods på bane. Temaet ble heller ikke særlig berørt i ministerens innlegg nå nettopp. Jeg skjønner at det er begrenset hva en rekker å få fram i et timinuttersinnlegg, så jeg stiller derfor samferdselsministeren spørsmål: Med det samferdselsbudsjettet Stortinget vedtar senere i dag, kan samferdselsministeren love at

godstrafikken på jernbanen har økt fra dagens nivå når vi møtes til budsjettdebatt igjen om ca. ett år i denne salen?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:00:24]:** Som beskrevet i mitt innlegg gjør vi mange ting som vil bedre situasjonen nettopp for jernbanen, og styrke godstransporten. Det vi møter når vi snakker med logistikknæringen, er at fordi det er for mange kansellerte avganger på jernbanen og for mye forsinkelser, tør en ikke å bruke jernbanen som transportmiddel. Da har en valgt lastebil. Det handler nettopp om manglende vedlikehold – et økt forfall på jernbane over mange år. Du kan la være å vedlikeholde et hus eller en bil i noen år uten at det får graverende konsekvenser, men til slutt begynner ting å ruste, til slutt begynner ting å forfalle så mye at ting stopper. Det er det vi har opplevd på jernbane, og som også Jernbaneverket selv er veldig klar over. De har ikke hatt nok midler til å vedlikeholde tidsnok til at ikke kjøreledninger går sund, at andre ting går sund. Det er nettopp derfor vi har fokusert sånn på å øke bevilgningene til vedlikehold, slik at vi i 2015 for første gang på lang tid reduserer forfallet på jernbane, istedenfor å se at det fortsatt øker, sånn som det gjorde under den forrige regjeringen.

**Sverre Myrli (A) [12:01:29]:** Jeg skjønner at det var et for vanskelig spørsmål for samferdselsministeren. Det var overhodet ikke noe svar, så jeg stiller spørsmål om noe annet.

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon er det et eget kapittel om likestilling i transportsektoren. Jeg var ikke klar over at dette er et så sentralt satsingsområde for regjeringen, men synes det er veldig bra. Spørsmålet mitt er da: Kan samferdselsministeren si litt om hvilke tiltak som vil bli iverksatt i 2015 for å oppnå mer likestilling i transportsektoren generelt, og i Samferdselsdepartementet spesielt?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:02:04]:** Jeg kan si at når vi er ute og rekrutterer folk til departementet, er det noe vi gjør på et faglig grunnlag. Vi har en kvinnelig departementsråd, det er mange av lederstillingene som er besatt av kvinner, så kjønn er ikke noe som slår negativt ut for damer. Vi er åpne for at alle som vil søke, blir vurdert basert på det de kan. Departementsråden er en kvinne, mange av de andre lederne er kvinner, slik at du blir ikke diskriminert på grunn av ditt kjønn.

Men jeg vil tilbake til det som ble tatt opp i forrige spørsmål, for det var et veldig tydelig svar på det som Samferdselsdepartementet løser av utfordringer, nemlig infrastrukturen. Det handler om at vi skal bygge en bedre infrastruktur, slik at toget kommer fram i tide. Det er det som gjør at flere vil velge jernbane, og vi legger nå til rette for at flere transportører vil stole på jernbanen igjen og velge den som foretrukket reisemiddel. Vi ser at jernbanen er konkurransedyktig på lange distanser, og der vil jernbanen få en bedre konkurransestilling i året som kommer, fordi vi satser på vedlikehold.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:03:20]:** Jeg er veldig glad for at regjeringspartiene sammen med Kristelig

Folkeparti og Venstre har fått til et historisk løft med den budsjettinnstillingen som har blitt lagt fram i dag, sammen med de nye grepene for omorganisering av vei- og jernbaneutbyggingen som er varslet. Også for transport på sjø, som statsråden var inne på i sitt innlegg, ligger det føringer for å få til en omlegging, hvor en større andel av gods- og trafikk kan flyttes fra vei til sjø og bane. Blant annet har regjeringen varslet en ny havnestrategi som skal lede hen til nye tiltak som kan bidra til at våre klimapolitiske mål på dette området kan nås.

Vi er kjent med at det er flere faktorer som bidrar til at gods på kjøll taper sammenlignet med gods på vei. Høyere kostnader med sjøfrakt er én medvirkende årsak, og så tror vi at utviklingen av effektive intermodale knutepunkter med gode omlastningsmuligheter vil kunne bidra til det motsatte. Hvilke virkemidler ser statsråden som mest sentrale for å lykkes med å få mer gods på kjøll?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:04:27]:** Dette er et veldig viktig tema, derfor er jeg glad for at det blir tatt opp. Vi har altså sett en utvikling de siste årene der forutsigbarheten for leveranse har gått ned. Infrastrukturen har rett og slett blitt for dårlig til at en har stolt på at jernbane og skipsfart leverer det de skal. Når en kombinerer det med pris, ser en at en dessverre har tapt, spesielt til fordel for utenlandske vogntog. Det er ikke en utvikling jeg synes er bra, og derfor har vi gjort mye med det. Det handler både om å stille strengere krav til utenlandske vogntog – de konkurrentene som underbyr markedet – og om å sørge for at en får ned kostnadene i havneoperasjonene, derfor er den nasjonale havnestrategien viktig.

Så ser vi at det har vært arbeid om hvordan du kan effektivisere prosessene i havnene, det er også viktig. Vi må også se på avgiftssystemet. Hvordan kan du sørge for at avgiftene går ned for skipsfart sånn at de kommer bedre ut konkurransmessig? I dag må de ta alle kostnadene selv, mens jernbane og lastebiler får mye subsidiert enten av staten eller andre som bruker samme infrastruktur.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:05:44]:** Jeg vil tilbake til E16 Filefjell, som det ble et kutt på i forliket. Det prosjektledelsen sier, er at prosjektet er helt i rute, det er ikke forsinket, og har heller ikke for rask framdrift. Vi er alle opptatt av at det skal gjennomføres så raskt og effektivt som mulig, så mitt spørsmål til samferdselsministeren er: Kan ministeren garantere at framdriften ikke blir forsinket med det kuttet som nå er foreslått?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:06:19]:** Jeg er opptatt av at vi skal ferdigstille prosjekt innen de planene som er, og helst før. Derfor gjorde vi grep, f.eks. på E18 i Vestfold, bevilget litt ekstra penger nettopp for at det skulle stå ferdig før fellesferien i året som var, istedenfor i disse dager, fordi det handler om trafikksikkerhet.

Når det gjelder E16 Filefjell – akkurat det ene prosjektet som ikke får oppstartsbevilgning i 2015 likevel – er hovedbolken av bevilgningen lagt inn i 2016 og 2017. Alt tyder på at ved å bevilge de pengene istedenfor ekstra i

2016 og 2017 vil en kunne ha tilnærmet den framdriften en skulle ha. De 50 mill. kr er en veldig liten del av den totale bevilgningen. Det er ingen tvil om at det betyr at en må få til grep i 2016 og 2017 som gjør at en har litt høyere framdrift enn det en ellers ville hatt, fordi en må ta igjen det en ikke får gjort sent på høsten 2015.

**Abid Q. Raja (V) [12:07:25]:** Batteriferjen Ampere blir 1. januar satt inn på den tungt belastede ferjestrekningen Lavik–Oppedal på E39 over Sognefjorden, hovedveien mellom Bergen og Sogn og Fjordane. Ferjen blir verdens første nullutslippferje i sitt slag. Den er ca. 20 meter bred, ca. 80 meter lang og har plass til 120 personbiler og 350 passasjerer.

I budsjettavtalen er vi enige om:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommende fergeanbud har krav til nullutslippsteknologi og lavutslippsteknologi når teknologien tilsier dette.»

Er samferdselsministeren enig med Venstre i at batteriferjer og andre nullutslippferjer nå må anses som tilgjengelig teknologi, hvis noen av dem som legger inn anbud, tilbyr dette? Og hvordan vil samferdselsministeren konkret følge opp dette vedtaket?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:08:18]:** God miljøpolitikk og god klimapolitikk handler om å finne praktiske løsninger som gjør at vi løser de utfordringene vi har, men med mindre energibruk eller mindre utslipp enn det en ville hatt med andre løsninger.

Jeg synes det er kjempespennende, det som skjer med elferjer. Jeg håper at vi kan gjøre dette mye mer, mye oftere. Samtidig er jo også dette en pilotferje. Det betyr, tror jeg, at det er fornuftig at vi også høster erfaringer med hva som fungerer, og hva som ikke fungerer, før en sier at dette skal være et standardkrav alle steder. Men en må helt klart prøve å legge til rette for det på de strekningene der det er egnet. Erfaringene her vil forhåpentligvis være gode, og det betyr at vi kan rulle det ut kjappere.

Det tar tid å bygge sånne ferjer. Så – igjen – litt avhengig av der vi har sagt at vi ønsker å øke kapasiteten på eksisterende ferjestrekninger, vil en måtte se på om det vil være praktisk hensiktsmessig, sammenliknet med at en har en kontrakt som går, sånn som vi har gjort nå på Moldestrekningen. Så en må se på det enkelte prosjekt – men positivt, veldig bra.

**Ingunn Gjerstad (SV) [12:09:32]:** Først må eg be så audmjukt om forlating for at denne representanten gløymde seg bort i stad og ikkje snakka gjennom presidenten.

Som Oslo-borgar på 16. året har eg som dei fleste i Oslo røter ein annan stad, t.d. små kommunar på Vestlandet. Når eg reiser heim til ho mor, tek eg gjerne først toget frå Oslo til Arna i Hordaland, så kjem eg i den situasjonen at det går buss ein gong for dagen eller maks fem gonger for dagen. Kva er regjeringa si hovudsatsing for å oppretthalda og styrkja kollektivtransport i distrikta?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:10:18]:** Vår hovedsatsing er å sørge for at fylkeskommunene har god økonomi. Det er de som har ansvaret for kollektivtransport i fylkene sine, dermed må vi også kunne stole på at de klarer å sette opp gode kollektivløsninger som favner folket som bor der. Jeg har selv vokst opp på en bensinstasjon, og min far drev et busselskap på 1990-tallet i Sirdal, som også er et distriktsområde. Fylkene må sørge for å være fleksible med hensyn til hva slags reisetilbud de har, en må ikke alltid stille krav om f.eks. busser med plass til 50 passasjerer når en i snitt har fire reisende på en strekning. Ved å ha mer fleksibilitet når det gjelder hva slags materiell en stiller krav om, går det an å kutte mye i kostnader, noe som gjør at en får flere ruter i et område. Det koster ganske mye mer å ha en stor buss gående enn å ha f.eks. to minibusser gående. Det vil være mitt beste tips til områder der en ønsker å forbedre kollektivtrafikken lokalt. Men igjen: Vedtakene her skjer også lokalt i fylkene.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Magne Rommetveit (A) [12:11:40]:** Det budsjettforslaget me har til handsaming i dag, er det første som regjeringspartia Høgre og Framstegspartiet har laga sjølve frå botnen av. I fjor var det den raud-grøne regjeringa sitt dokument som låg til grunn for budsjettforslaget, og det var då ikkje dei heilt store endringane som vart presenterte av den nye regjeringa.

Eg hadde trudd at det regjeringa no la fram, i omfang ville vore meir i tråd med dei ambisjonane Høgre og Framstegspartiet flagga på samferdselssektoren før dei danna regjering. I Høgre sin alternative transportplan for inneverande periode lovde partiet 2 mrd. kr meir årleg enn ramma i den vedtekne NTP-en, og Framstegspartiet lovde heile 45,5 mrd. kr årleg til samferdsel i sin alternative transportplan. Likevel går regjeringspartia høgt på banen i det offentlege ordskiftet, også her i salen, med snakk om overopppfylling av NTP og framskunding av tiltak.

For meg er dette meir retorikk enn politikk, for på overordna nivå følgjer den noverande regjeringa i hovudsak opp den vedtekne nasjonale transportplanen, som vart lagd fram av Stoltenberg II-regjeringa. Slik sett må eg seia meg temmeleg nøgd med omfanget. Det at tidlegare løfte frå regjeringspartia på samferdselsområdet ikkje vert følgde opp, det får eventuelt vera andre sitt problem.

Omfanget av samferdselssatsinga er ein ting, innrettinga kan vera noko anna. Her er eg verkeleg skuffa over at budsjettforslaget ikkje i tilstrekkeleg grad tek høgd for klimaendringane, som jo er ei av dei største utfordringane i vår tid. Transportsektoren står for om lag ein tredjedel av dei samla utsleppa i landet, og i storbyane våre står transport for om lag halvparten av klimautsleppa. I tillegg er fleire av storbyområda til tider utsette for stor og helseskadeleg lokal forureining frå transportsektoren.

Når regjeringa sitt forslag inneheld kutt på 55 mill. kr til sykkelsatsing, ikkje har tilstrekkeleg løyving til jernbanevedlikehald, ikkje løyver nok midlar til belønningsordninga for betre kollektivtransport, og heller ikkje får sett i verk

alle bymiljøavtalane, då er dette i sum forslag som går i motsett retning av klimaforliket.

I Arbeidarpartiet sitt budsjettalternativ aukar me jernbanevedlikehaldet med 400 mill. kr og jernbaneinvesteringane med 110 mill. kr. Klima- og kollektivtiltak i storbyane aukar me med 1 mrd. kr gjennom bymiljøavtalane. I dette har me også 100 mill. kr til sykkeltiltak og ein auke med 30 mill. kr til belønningsordninga for sykkel, slik at denne med vårt opplegg vert på totalt 40 mill. kr.

Me har også fremja forslag om at regjeringa legg fram ein eigen handlingsplan for innfartsparkering i dei fire største byregionane, Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, for å gjera vekslinga mellom bil og kollektivtransport betre.

Det hastar no med å setja i verk dei store og naudsynte kollektivtiltaka i storbyane, og når vår satsing er på 1 mrd. kr, er altså regjeringa si satsing på bymiljøavtalane berre 70 mill. kr i 2015.

Arbeidarpartiet ynskjer å gjennomføra eit nasjonalt lyft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyane, samtidig med at me vil redusera forureininga biltrafikk og leggja betre til rette for syklande og gåande. Denne statlege milliarden til bymiljøtiltak for 2015 er berre starten på heilt naudsynte investeringar til kollektiv, sykkel og gange i storbyane. Folketalsauken, trengselsproblematikken og den lokale forureininga med auka helseskade knytt til dårleg luftkvalitet, er av eit slikt omfang at viss me ikkje gjennomfører dei naudsynte tiltaka, vil byutviklinga stoppa opp samtidig med at også klimautsleppa vil auka. Derfor meiner me i Arbeidarpartiet at staten må dekkja opptil 70 pst. av denne satsinga – mot at dei involverte kommunane og fylkeskommunane på si side forpliktar seg til omfattande bustad- og næringsutvikling nær traseane og kollektivknutepunkta.

Med vårt alternative budsjett syner Arbeidarpartiet at me har ein truverdig samferdselspolitikk, og at me faktisk følgjer opp lovnadene våre i NTP. Verre er det med regjeringspartia, som er høgt på banen i det offentlege ordskiftet, men som ikkje følgjer opp sin eigen retorikk og omset han i praktisk politikk.

**Nils Aage Jegstad (H) [12:16:48]:** I sitt budsjettforslag for 2015 viderefører og forsterker regjeringa sin satsing på samferdsel. Satsingen kommer på alle områder og viser at vi sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre her på Stortinget ruster Norge for framtiden.

Som utgangspunkt har vi Nasjonal transportplan for 2014–2023, som ble vedtatt våren 2013. Allerede etter ett år i regjering er vi i ferd med å overopppfylle den på flere områder. Sett i forhold til handlingsplanen for de fire første årene ligger vi foran skjemaet sammenlignet med tilsvarende periode i tidligere handlingsplaner.

Som Høyres jernbanepolitiske talsmann er det hyggelig å kunne konstatere at dette i aller høyeste grad gjelder jernbanen, hvor vi samlet sett er på 53,4 pst. av NTP etter to år. Ser vi på investeringspostene 30 og 31, er vi på 56,8 pst. av NTP.

Målet for jernbanesatsingen er tosidig. På den ene siden må vi bidra til at veksten i antall arbeidsreiser i og rundt

de store byene tas med kollektive transportmidler. På den andre siden må vi transportere gods over midlere og lange strekninger på bane. Dette har vist seg å være til dels motstridende interesser.

For å ta persontrafikken først: En sterk befolkningsvekst – spesielt i byene – gjør at behovet for kollektivtransport øker betraktelig. I tillegg legges det til rette for et mer attraktivt tilbud slik at flere ønsker å reise kollektivt. Det betyr at veksten i antall kollektivreiser øker mer enn befolkningsveksten skulle tilsi. Ett av hovedgrepene er økt frekvens. I Oslo går dette under betegnelsen «rullende fortau». Det betyr seks–ti avganger i timen for buss, trikk og T-bane.

Når NSB legger opp til hyppigere avganger inn til og ut av de store byene, er det viktig for å gjøre togtilbudet mer attraktivt slik at byene ikke kveles av biler og busser. Vi kan også konstatere at det nå er full framdrift på jernbaneprosjektene som er under bygging, samtidig som økte planleggingsmidler muliggjør en enda større satsing senere. Jeg vil også vise til at regjeringen legger til rette for at flere skal kunne velge å bruke tog rundt de store byene ved at antallet avganger økes bl.a. på Østlandet, på Trønderbane og Sørlandsbanen, og at dette også vil kunne frigjøre kapasitet på veiene til glede for dem som er avhengig av bil i sin jobbhverdag.

Det er tydelig at med regjeringsskiftet har det skjedd et taktskifte i samferdselssektoren, og jeg er fornøyd med at regjeringen har brukt det første året godt ved å tilrettelegge for fortsatt vekst og økt effektivitet i hele sektoren.

Den sterke veksten og økningen i frekvens for persontrafikken er en utfordring for godstogene. Persontogene har fått prioritet, og godstogene må vente – ofte lenge – på å komme videre. Høyre og Fremskrittspartiet på Stortinget har gjennomført flere møter med viktige aktører – transportører og kunder – og har fått klare tilbakemeldinger som kan oppsummeres slik: Kundene er mest opptatt av om varene kommer fram til avtalt tid. Transportørene har derfor behov for at

- tilbudet må fungere hele døgnet
- godstogene må slippe til på sporet også på dagtid
- godsterminalene må bygges ut, og det må legges til rette for konkurranse på terminalene
- godsterminalen på Alnabru, som er navet i godstransporten, må bygges ut og moderniseres – nå.

Det er godt å konstatere at regjeringen har tatt tak i disse problemstillingene.

Felles for både gods- og persontransporten er behovet for kapasitet og regularitet. Det ble gjort noen viktige grep på slutten av den rød-grønne regjeringens periode med bl.a. Oslotunnelen, men vi er langt fra målet. Vedlikeholdsetterslepet på 17,7 mrd. kr må tas igjen. Etterslepet har økt med rundt 1 mrd. kr per år fra 2005, og en kan egentlig bli forundret over at de rød-grønne i regjering parkerte seg selv på et sidespor i disse spørsmålene i hele åtte år. Til tross for at de hadde historiske muligheter til å gjøre noe med det, ble altså vedlikeholdsetterslepet fordoblet.

Statsbudsjettet for 2015 gir signaler om at vi nå kan komme på offensiven også her. Nå snus trenden ved at vedlikeholdsetterslepet reduseres med 1,1 pst. i 2015. Men

det er mye som skal tas igjen, og mer kan komme i tillegg.

Klimakonsekvensene med flom og utrasing har gjort behovet for vedlikehold og forebyggende forsterkninger av toglinjene mer presserende og synlige for alle. Behovet for beredkapsplaner, også for godstransport, blir påpekt som et viktig akuttiltak fra aktørene i bransjen. Buss for tog fungerer ikke for gods.

Fra og med 2008 har jernbanen tapt i konkurransen med bilen. Dette skyldes ikke bare jernbanepolitikken. Bilen slår ofte toget på tid og pris. Vogntogene blir større og får et stadig større innslag av utenlandske operatører. I tillegg har veistandarden også blitt bedre. Skal vi snu denne trenden, må vi ta i bruk de virkemidlene vi har. Og tilbakemeldingen vi har fått fra aktørene, viser at det er mulig – hvis vi tar nye grep.

Vi har fortsatt mye gods på enkelte banestrekninger. Det gjelder Bergensbanen, Dovrebanen og Arctic Rail Express gjennom Sverige til Nord-Norge, men på en av de viktigste transportkorridorene for gods over landegrensene, Oslo–Göteborg, er vi nå nede i en andel på 7 pst. på bane. Kontinuitet er viktig – hvis jernbanen ikke kan levere transporttjenester på grunn av hyppige hendelser på sporene, taper jernbanen i konkurranse med bilen.

Problemstillingen med manglende prioritet for godstog på et jernbanenett med kapasitetsmangel er tatt opp i regjeringsplattformen. Her står det at man skal

«legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl 18:00 og 05:00».

Dette kan være et viktig strakstiltak.

I flere år har vi vært vitne til en uforutsigbar satsing på vedlikehold, hvor rammene har gått opp det ene året og ned det neste. Med regjeringens nye infrastrukturfond reduseres denne uforutsigbarheten. Grepene viser en ny politisk vilje til å flytte både mennesker og gods over på bane.

I regjeringsplattformen har Høyre og Fremskrittspartiet lagt til grunn at en større del av oljefondet skal investeres i infrastruktur, og et eget fond på hele 100 mrd. kr skal etableres. Det fondet er fra 2015 på 70 mrd. kr og bidrar til å innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur i 2015 med 871 mill. kr, hvorav 305 mill. kr på jernbane.

Et sentralt punkt i regjeringserklæringen er å gjennomføre en større reform av jernbanesektoren, der Jernbaneverket og NSB omorganiseres for å oppnå en hensiktsmessig styringsstruktur, en forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål.

Allerede under Bondevik II-regjeringen ble det satt i gang et reformarbeid, men det ble stanset av Stoltenberg II-regjeringen. Det tok imidlertid ikke lang tid etter regjeringsskiftet i fjor før aktørene selv tok opp igjen tråden fra 2005. Jeg vil berømme både NSB, Jernbaneverket og Flytoget for å ta en aktiv rolle i dette arbeidet – og ser fram til den videre prosessen.

Målet med samferdselssatsingen er å bygge regionene tettere sammen og skape konkurransedyktige bo- og arbeidsregioner. Intercitystrekningene på Østlandet er et eksempel på dette. Her har de åtte østlandsfylkene gått sammen om en felles satsing. Jernbanen er her et viktig

instrument for å fordele den sterke veksten i hovedstadsregionen. Ved å redusere reisetiden vil bo- og arbeidsmarkedet bli større, og presset på Oslo og Akershus forventes å avta noe. Tilsvarende rolle vil jernbanen kunne ha rundt Stavanger, Bergen og Trondheim. Med de store investeringene i kapasitetssterk infrastruktur som en jernbane er, forventes det at byutviklingen bygger opp under en knutepunktutvikling.

Skal vi overoppfylle NTP, må vi bygge mer enn det som er forutsatt i planforslaget. Dette krever både at vi gjør noe med planprosessene, og at vi stiller midler til disposisjon. I budsjettet for 2015 er det lagt inn 741 mill. kr til jernbanepanlegging. Dette er nødvendig for å opprettholde tempoet i utbyggingen av intercitysatsingen og av de andre jernbanestrekningene.

**Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [12:25:53]:**

Det er en glede for meg at Fremskrittspartiet sammen med Høyre og samarbeidspartiene Kristelig Folkeparti og Venstre nå legger fram et veldig godt samferdselsbudsjett, for ikke å si det beste gjennom tidene.

Jernbanen er et satsingsområde for regjeringen. Årets budsjett viser at vi er ved et veiskille. Fra 2005 til 2013 økte det rød-grønne forfallet på jernbanen med 1 mrd. kr i året. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen skriver historie, for i år er det det første samferdselsbudsjettet som reduserer vedlikeholdsetterslepet – ikke bare på bane, men også på vei. Det nytter ikke, slik de rød-grønne gjør, å skryte av at en økte jernbanebudsjettet når forfallet på banen likevel økte betydelig under den forrige, rød-grønne, regjeringen.

Vi vet at det er stor sammenheng mellom bevilgningen til drift og vedlikehold og driftsstabiliteten i togtrafikken. Når banen er bedre vedlikeholdt, blir det færre feil, og toget kommer fram til bestemmelsesstedet uten de forsinkelser som vi er vant med. Med den satsingen på vedlikehold som regjeringen nå gjennomfører, vil dette komme jernbanens kunder til gode. Og med kunder mener jeg både persontrafikk og godstrafikk.

Så – i 2015 – reduserer vi det rød-grønne forfallet.

Med satsing på jernbane nær byene ønsker vi å vri så mye som mulig av reisevirksomheten over på kollektivtransport. Den nye ruteplanen for NSB i østlandsområdet som trer i kraft 15. desember, viser at vi mener alvor. Med dette kan man bare kaste rutetabellen, for med få minutter mellom togavgangene i rushtiden kommer det gamle sitatet «det går alltid et tog» på sin plass.

Bevilgninger til persontransport vil bl.a. også føre til følgende: Sørlandsbanen fra Stavanger til Oslo, som jeg er spesielt glad i fordi bestefaren min var med og bygget den, får tilnærmet totimersfrekvens. Det blir forlengelse av lokaltogene på Trønderbanen til Melhus, som bl.a. gjør livet for pendlere bedre. Saltenpendelen får økt kapasitet, og Bratsbergbanen blir fortsatt betjent med tog.

Vi ser også at gods på jernbane er blitt betraktelig redusert siden det beste året, toppåret 2008. Det tror jeg kommer av det rød-grønne forfallet som vi ser på jernbanen. Med jernbanens rød-grønne forfall har konkurransen fra biltransporten økt. I tillegg vil også prioriteringer på spo-

ret eller konkurranse om sporet med persontrafikk kunne spille en stor rolle. Det er viktig at godset kommer fram når det skal, særlig dersom det er matvarer det gjelder. Da behøves det en godt opprustet jernbane. Så vedlikehold er alfa og omega, og det er godt at dagens regjering gjør noe med dette, slik at vi kan snu trenden og få mer gods over fra vei til bane.

Det rød-grønne forfallet har bygget seg opp over flere år, men med regjeringens budsjettforslag pluss ekstraveilgninger under budsjettforliket med Kristelig Folkeparti og Venstre vil etterslepet innen jernbanesektoren for første gang på mange år bli redusert. Dette er gode nyheter, og alle som er glad i jernbanen, burde prise seg lykkelig.

Jeg vil gjenta min påstand fra min replikk til SV: Det må være svært vondt for SV å se at med Fremskrittspartiet i regjering blir det brukt mer penger på jernbane enn det de noen gang fikk til i en flertallsregjering – både på investeringer og vedlikehold.

Så til noe annet: I det siste har det kommet andre taxi-tilbud til landet, såkalte Haxi og Uber. Regjeringen er grunnleggende positiv til innovasjoner, også i drosjemarkedet, men de må til enhver tid forholde seg til gjeldende regulering.

Taxi er en del av kollektivtrafikken, men det kreves løyve etter yrkestransportloven for å drive persontransport mot betaling. Altså: Benyttes det personbil, må man enten ha drosjeløyve eller løyve for transport av selskapsvogn.

For trygghetens skyld kreves selvfølgelig at sjåføren i tillegg til førerkort også har kjøreseddel utstedt av politiet. Kjøreseddelen tildeles på bakgrunn av vurdering av vandel og framlagt helseattest, og lokalt kan det for drosjesjåfører også kreves kjentmannsprøve. Om noen overtrer yrkestransportlovens bestemmelse, kan de straffes med bøter. Det kan også de som medvirker til slikt.

Så inntil et regelverk er endret, må alle som driver transport av personer, forholde seg til gjeldende lovverk. Så vil vi i framtiden se om lovverket blir endret, men sikkerheten til kundene vil alltid komme først.

**Sverre Myrli (A) [12:30:12]:** Det er mye bra i samferdselsbudsjettet for neste år. Vi er uenige om en del, men sannelig er vi også enige om veldig mye. På de fleste områder i neste års budsjett er det en videreføring, eller vi kan vel kanskje si oppfølging, av Stortingets vedtatte Nasjonal transportplan, selv om bevilgningene faktisk ligger litt under det som er vedtatt bevilgningsnivå i transportplanen. Med 2015-budsjettet er vi to år inne i første fireårsperiode i transportplanen, men bevilgningene er faktisk under 50 pst. halvveis i perioden, 48,7 pst. står det i budsjettproposisjonen. Det vil øke noe når departementet får finregnet på det etter budsjettforliket, men fortsatt vil det ligge under halvparten.

Det kunne være interessant å få høre om samferdselsministeren og regjeringen er fornøyd med nivået på samferdselsinvesteringene i 2014 og i 2015, som vi nå behandler. Vil nivået i vedtatt Nasjonal transportplan følges? Eller blir det taktskifte og massiv satsing på samferdsel de to siste åra i planperioden, slik det ble lovet i valgkampen i fjor?

Jeg er nesten litt stolt over at alle prater om de rød-grønnes nasjonale transportplan. Det måtte jo være et veldig bra dokument. Jeg skjønner godt at Høyre og Fremskrittspartiet prater om den, og ikke om egen nasjonal transportplan. Men med budsjettet for år to av fire i første planperiode må vi jo måle regjeringen på egen transportplan og egne løfter, og da blir det sannelig skralt. Regjeringen prater om bevilgningene i budsjettet for 2015 i forhold til tidligere år, og da blir det selvsagt økning, en bra økning – det skulle bare mangle, og det er helt i tråd med vedtatt Nasjonal transportplan. Men en må jo måle sittende regjering mot det de lovet selv ved behandlingen av Nasjonal transportplan i fjor. Det vil de selvsagt ikke.

Framtidens trafikkvekst i storbyområdene må tas med kollektive transportmidler. Storbyområdene står foran store investeringer i infrastruktur for kollektivtrafikk, ja så store at lokale kommuner og fylkeskommuner ikke makter disse investeringene alene. Derfor må staten bidra, og etter Arbeiderpartiets oppfatning må staten bidra med opp til 70 pst. av investeringer i store prosjekter. Derfor ønsker Arbeiderpartiet å bruke 1 mrd. kr mer til klima- og kollektivtiltak i storbyområdene på neste års budsjett, og i tillegg drøyt 500 mill. kr mer i jernbaneinvesteringer.

Aktuelle prosjekter i storbyområdene, der staten bør bidra med investeringer, er Fornebu-banen, bane til Akershus universitetssykehus, Ahus, og videre til Lillestrøm og Kjeller, heretter kalt Romeriksbanen, håper jeg, bybane i Bergen, bussvegprosjektet i Stavanger, ny T-banetunnel gjennom Oslo indre by, tverrforbindelse i Groruddalen og superbussprosjektet i Trondheim. Dette er helt avgjørende satsinger dersom vi skal lykkes i klima-, kollektiv- og storbypolitikken.

Intercity-satsingen tar mye av jernbaneinvesteringene i åra som kommer. Derfor er det svært gledelig at på Follo-banen er anleggsarbeidene i full sving. Og la oss minne hverandre om at målet Stortinget har satt, er at dobbeltspor skal stå ferdig til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg i 2024, og til Lillehammer, Halden og Skien i 2030. Noe mindre offensivt bør det ikke være.

Det er også gledelig det som nå skjer med Ringeriksbanen, og at Ringeriksbanen blir den fjerde av intercity-strekningene. La meg også si at det er svært gledelig det som skjer med ny tunnel gjennom Ulriken. Neste store prosjekt på Bergensbanen må være Voss–Arna. Det er også store potensialer på Jærbanen og Trønderbanen, slik at ytterligere satsinger trengs. Jeg vil også si at Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen er to viktige banestrekninger på Østlandet som med relativt begrensede investeringer kan ta vesentlig mer trafikk enn i dag, både persontransport og godstransport.

Jernbane er framtida.

**Helge Orten (H) [12:35:28]:** Bevilgningene til vedlikehold og fornying av veiene våre er økt betydelig med Høyre og Fremskrittspartiet i regjering, og det gir resultater. I 2015 vil forfallet på riksveiene endelig stoppe opp, og vi starter jobben med å redusere etterslepet. Det er historisk, siden det er første gang på flere tiår at det skjer. Det som forundrer meg, er hvorfor den rød-grønne regje-

ringa, som hadde flertall i Stortinget, ikke evnet å prioritere nok midler til vedlikehold av veinettet. For oss er det viktig å redusere forfallet, og vi vil fortsette å prioritere vedlikehold og fornying høyt i de kommende budsjettene.

Effektiv planlegging og bygging av vei handler om mer enn bare penger. Derfor er vi godt i gang med å etablere et eget veiselskap som skal være operativt i løpet av 2015. Veiselskapet vil ha en avklart finansiering, og selskapet kan derfor planlegge lengre strekninger mer helhetlig. Det betyr også at usikkerheten med årlig budsjettering ikke lenger er til stede, og at prosjektene blir startet opp når de er ferdig planlagt.

Offentlig–privat samarbeid, OPS, er et annet verktøy som har vist seg å gi gode resultater ved at prosjekter har blitt gjennomført både raskere og til en forutsigbar kostnad og risiko for det offentlige. Et eksempel på det er prosjektet som ble gjennomført mellom Kristiansand og Grimstad. Der gikk entreprenøren på en smell, og prosjektet fikk en alvorlig kostnadsoverskridelse. Jeg er ikke spesielt glad for at entreprenøren ikke tjener penger – tvert imot. Men det viser den sikkerheten vi har i et OPS-prosjekt for at den offentlige kostnaden ikke blir større enn det vi tror på forhånd. Det har en stor verdi, for det betyr at kostnadsoverskridelser ikke forskyver eller presser ut andre prosjekter som skulle startet.

Offentlig–privat samarbeid setter investering og drift og vedlikehold i sammenheng. Det gir smarte og kostnadseffektive løsninger sett i et levetidsperspektiv. Det finnes mange gode eksempler på både små og store forbedringer. I Trøndelags-OPS-en tok f.eks. entreprenøren kostnaden med å installere LED-lys i tunnelene, fordi man så at det ville gi bedre belysning, og det sparte driftskostnader på lang sikt.

I budsjettet for 2015 er det tatt initiativ til å etablere tre OPS-prosjekter. Det er en god start, men vi skal gjøre mye mer. Derfor må vi få på plass et rammeverk og en strategi for bruk av OPS som kan gi forutsigbarhet for bransjen. På den måten kan disse prosjektene bli mer interessante for både norske og utenlandske aktører, og vi kan oppnå en god og sunn konkurranse, økt effektivitet og over tid lavere kostnader.

Det er ikke akseptabelt at det skal ta ti år i gjennomsnitt å planlegge et veiprojekt. Derfor jobber regjeringa målrettet for å redusere planleggingstida. Noe av det som tar mest tid, er behandling av alle innsigelsene. Forsøket med at Fylkesmannen samordner alle statlige innsigelser, har vist seg å gi gode resultater. Regjeringa utvider derfor denne ordninga til å omfatte tolv fylkesmenn.

Statlig plan er et annet virkemiddel som egner seg godt på lengre strekninger med mange kompliserte hensyn å ivareta, og der det kan være ulike interessemotsetninger. Så langt har statlig plan kun blitt brukt fem ganger tidligere, og da sier det litt at regjeringa allerede nå har varslet at de vil bruke det på to nye europaveistrekninger, for å sikre rask og effektiv planlegging.

Konseptvalgutredninger, eller KVU-er, er benyttet for å avklare kompliserte trasévalg og planlegge lengre strekninger. I mange tilfeller er dette et godt verktøy, som gir nødvendige avklaringer og forutsigbarhet i den videre

planleggingen. Et godt eksempel på det er avklaringen av konsept- og trasévalg på E39. Der den rød-grønne regjeringa hadde beslutningsvegving og ikke fikk gjort vanskelige valg, har vi nå skåret igjennom og besluttet – til stor glede for både innbyggere og næringsliv.

I andre tilfeller, som kanskje er mindre kompliserte, kan KVVU-ene bidra til forlenget planleggingstid. At vi har kuttet 13 KVVU-er, betyr at de prosjektene, som omfatter alt fra byløsning i Larvik til store deler av rv.13 og E6 fra Fauske til Alta, får minst to års kortere planleggingstid.

Regjeringa gjorde også et viktig grep da den tiltrådte, som kanskje ikke får så mye oppmerksomhet. Kystverket og forvaltningen av havn og farled ble flyttet til Samferdselsdepartementet. Det er mer enn et administrativt grep. Det legger til rette for en helt annen samordning mellom transportformene.

Skal vi lykkes med å få mer gods over fra vei til sjø, er det helt avgjørende at det er sammenheng mellom infrastrukturen på land, havnestrukturen og en konkurransedyktig sjøtransport. Derfor har vi kommet langt i arbeidet med å utarbeide en egen havnestrategi, en omfattende godsanalyse og en maritim strategi, og Stortinget vedtok i vår en ny loslov. Alt dette er tiltak for å bidra til en mer konkurransedyktig sjøtransport, lavere avgifter, mer effektive havner og en mer miljøvennlig transport av gods.

Med en ny regjering og et nytt stortingsflertall kan vi slå fast at vi har fått et taktskifte i norsk samferdselspolitikk.

**Roy Steffensen (FrP) [12:40:43]:** I løpet av regjeringens første leveår har det nye stortingsflertallet brukt mye ressurser på nødvendig arbeid som skal ta oss videre i en ny retning, noe som vises igjen i dette budsjettet. De tre viktigste punktene i dagens samferdselsbudsjett er:

- Vi skal ta vare på det vi har.
- Vi skal planlegge for fremtiden.
- Vi er i gang med viktig og nødvendig reformarbeid.

Jeg ble litt inspirert av representanten fra SV, som trakk fram Bob Dylan, for «Slow train», som hun henviste til, er vel det som er konsekvensen av SVs manglende prioritering av vedlikehold. Det fører til at det blir mange forsinkelser og «Slow train». Vi kunne kanskje også brukt tittelen «Not dark yet», men når vi ser på hvilke muligheter de hadde, vil jeg nok heller bruke tittelen «I threw it all away».

Representanten Sund prøver seg også på litt Bob Dylan når hun sier «It ain't me, babe». Hun prøver å si at det er stortingsflertallet som har skylden for vedlikeholdsetterlepet, samtidig som at hun sier at det ikke er organiseringens skyld. Jeg er enig med henne i at det ikke er organiseringens skyld – det er Arbeiderpartiets, Senterpartiets og SVs skyld at det er så stort vedlikeholdsetterlepet.

Vedlikehold har vært kraftig nedprioritert – eller som Bob Dylan ville sagt: «Nothing was delivered». Etter åtte år med det man kan kalle et rød-grønt forfall, blir det nå en endring. Det tok altså et nytt stortingsflertall bare ett år å bevilge nok penger til at vi nå får en reduksjon i vedlikeholdsetterlepet på både vei og jernbane. Mens de rød-grønne de to siste årene de styrte, bevilget 2 pst. til vedlikehold, bevilger vi 74 pst. For å si det som Bob Dylan ville sagt det: «The times they are a-changin'».

Jeg nevnte tre hovedområder som jeg mener går igjen i budsjettet. Vedlikehold er ett, og det neste er planlegging: Fremskrittspartiet har alltid vært offensive innenfor samferdsel, og vi skal bygge ut mer infrastruktur. Vi er opptatt av å binde sammen bo- og arbeidsregioner, få økt kapasitet og redusert reisetid på flere strekninger, noe som vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

For å overoppfylle NTP er vi nødt til å planlegge mer. Vi er opptatt av å få til en mer helhetlig planlegging, med bl.a. lengre strekninger, bedre traseer og sist, men ikke minst kortere planleggingstid.

I Fremskrittspartiet er vi utålmodige etter å bygge mer vei, men uansett hvor mye vi vil, må vi ha byggetegningene på plass før gravemaskinene kan starte.

I året som har gått, har vi likevel fått framskyndet 12 ulike veiprosjekter, samtidig som vi har forenklet planleggingsperioden på 13 andre veiprosjekter. I budsjettet for 2015 dobler vi bevilgningene til veiplanlegging, noe som forplikter til en offensiv satsing på veibygging i årene som kommer.

Innenfor jernbane bevilget de rød-grønne 46 mill. kr til planlegging i 2012, mens vi bevilger 750 mill. kr til planlegging i 2015. Denne store økningen vitner om at samferdsel vil være et høyt prioritert område i årene som kommer. Når vi kombinerer det med det tredje punktet jeg vil ta opp, er vi godt i rute med å overoppfylle NTP.

Det tredje punktet er reformarbeid, og jeg må si at det gleder meg å se at blant representantene som stemte imot Fremskrittspartiets forslag om eget utbyggingsselskap for vei i forrige stortingsperiode, finner vi nå borgerlige representanter som ivrer etter å få det på plass, mens vi finner rød-grønne representanter som etterlyser at det skal komme på plass. Det er bra, for jeg er opptatt av at vi ikke bare skal diskutere hvor mange kroner vi bevilger, men også hvordan vi får mer igjen for pengene.

I henhold til Statens vegvesens årsrapporter ble det åpnet 10,7 km motorvei i 2006, mens det ble åpnet kun 10,6 km motorvei i 2013. Noe av årsaken til dette er at det i 2005 kostet 82 000 kr per meter motorvei vi bygde, mens det i 2014 koster 213 000 kr per meter motorvei. Dette er bl.a. et resultat av at veibygging i Norge har lang planleggingstid, at entreprenørene må forholde seg til årlige bevilgninger, og at de fleste veistrekingene deles opp i små deler.

Det nye stortingsflertallet har forstått at det ikke bare er økte bevilgninger som må til om vi ønsker mer vei. Vi må tenke nytt når det kommer til planlegging, når det kommer til prosjektering, og når det kommer til gjennomføring. Et utbyggingsselskap for vei, med et mer forutsigbart, tilstrekkelig og langsiktig finansieringsgrunnlag, vil sørge for at vi får mer vei for hver krone som blir investert, og det vil være en fryd å sitte i bilen når dette er på plass, veiene har kommet og vi kan begynne å nynne på Bob Dylans sang «On the road again».

**Ingvild Kjerkol (A) [12:45:43]:** Jeg skal ikke følge opp med Bob Dylan-sitat – mine musikkreferanser har som regel sitt opphav i trønderrocken, og der er det en strofe som lyder som følger:

«Æ våkna her i morges med sandpapir i munn (...)».

Så skal ikke jeg fortsette, for det passer seg ikke fra denne talerstolen.

Det samferdselsbudsjettet som vi i dag skal vedta, viser at det er noen unike muligheter i dette landet. Den sammenligningen som foregående taler og andre representanter fra regjeringspartiene har gjort med tidligere års bevilgninger, er det rett og slett vanskelig å kjenne seg igjen i. Hvis det hadde vært slik at vi fortsatt hadde kunnet se de alternative statsbudsjettene til Fremskrittspartiet – for de er, etter det jeg har av opplysninger, fjernet fra Fremskrittspartiets hjemmesider – så hadde vi også kunnet se at det var ikke akkurat jernbanevedlikeholdet som sto øverst på prioriteringslisten da man var i opposisjon. Det at man er blitt veldig opptatt av det i posisjon, synes jeg er flott, og det gir muligheter for veien framover.

Etter nesten et tiår med Arbeiderpartiet i regjering er det faktisk slik at man har god økonomistyring, man har lav ledighet, og man har unike muligheter – som jeg startet med. Norge skal være et land med små forskjeller og store muligheter også når det gjelder infrastruktur og mobilitet. Med den budsjettthøsten vi har lagt bak oss, kan man noen ganger oppleve at man har vært litt i eventyret om keiserens nye klær, for det å skulle se for seg en overopplylt nasjonal transportplan etter bare ett år og et forsterket klimaforlik er foreløpig en utsikt med, mildt sagt, et ganske tykt skydekke. Nå hørte jeg i komitéleder Hofstad Hel-lands innlegg at man allerede mener at man har overopplylt NTP. Regjeringspartiene lovet henholdsvis 2 mrd. kr mer i året i sin alternative nasjonale transportplan, mens Fremskrittspartiet lovet 45,5 mrd. kr mer årlig.

For første gang har Arbeiderpartiet lagt fram sitt helhetlige alternative budsjett, hvor samferdsel og klima har hatt klar prioritet, samtidig som vi sikrer velferden.

Den rød-grønne regjeringen gjennomførte et taktskifte i samferdselspolitikken. Vi økte i løpet av våre åtte år i regjering samferdselsbudsjettet med 64 pst. Bondevik II økte med 10 pst. Det skal bli spennende å se hva fasiten sier i 2017 om å overopplylle Nasjonal transportplan og levere på et forsterket klimaforlik. Og det kan være fristende litt retorisk å spørre om det er det nivået du starter med, som gir deg handlekraft, eller om det er den lille påplussingen du får til i et nytt stortingsflertall, som viser handlekraft bak gjennomføringen.

Det er en logisk brist i regjeringspartienes innlegg i denne debatten i dag. Da vi hadde høring etter budsjettframlegget, var det massive tilbakemeldinger om at vedlikeholdspoten for jernbane var altfor lav. Så forhandler gode kamerater i Venstre og Kristelig Folkeparti med regjeringen, og man kommer tilbake med en påplussing. Det er veldig bra. Det er mindre enn Arbeiderpartiet ville ha pluss på, men det er bra. Da er det en logisk brist i det forholdet at man påstår at det utgangspunktet man startet med, er det nivået man tok over fra forrige regjering, og så pynter man litt på toppen med en økning. Da er det veldig interessant for meg å få vite om det er det samlede nivået som gjør en i stand til å gjøre mer, eller om det er det lille sukkerstrøet på toppen som virkelig er det taktskiftet det vises til.

Arbeiderpartiet foreslår å bruke 1 mrd. kr til bymiljøavtaler i storbyer, og opptil 100 mill. kr av dem skal gå til sykkel. Regjeringens sykkelsatsing var for dårlig. Først kuttet de fra forrige budsjett med 55 mill. kr. Her måtte støttepartiene igjen forhandle fram reversering av kutt, og det blir ikke mye økt satsing av å reversere kuttforslag. I tillegg til å være veldig klimavennlig er sykkel en framkomstmåte med god folkehelseeffekt, som flere talere har sagt i denne debatten. Det er viktig for framtiden at vi klarer å holde friske folk friske.

Men så er det slik at man i tillegg kutter på viktige områder. Fornying av vei kuttes med 245 mill. kr – det er også kommentert av flere.

Vi må ta helhetlige grep i samferdselspolitikken, og Nasjonal transportplan er tuftet på en slik type helhetlige grep.

**Torill Eidsheim (H) [12:51:07]:** Vi står no med eit budsjett som vi kan vere stolte av, med ei storsatsing på fleire område innanfor transport og kommunikasjon. Vi rustar Noreg for framtida.

Mellom anna er forfallet på riksvegnettet blitt stansa, og etterslepet blir innhenta – for første gong på fleire tiår. Forfallet på jernbanenettet blir stansa – dette òg for første gong på over ti år. I tillegg blir det lagt opp til å ta nye løysingar i bruk for å oppnå ambisjonen om å få meir veg for pengane. Forenklingstiltak for vegbygging har blitt gjennomførte, og i 2015 blir det opna for at tre ulike prosjekt kan bli planlagde og gjennomførte som OPS-prosjekt.

Det er òg signalisert ei omorganisering og effektivisering av finansierings- og innkrevjingssystemet som vi har for vegbygging her i Noreg – bompengesystemet vårt. Det er vesentleg med eit godt avgjerdsgrunnlag her, og at dei riktige grepa blir tekne, slik at vi kan sikre at ein størst mogleg del av bilistane sine pengar går til å betre framkomelegheit og bygging av veg.

Vi står overfor ei rekkje utfordringar innanfor samferdselssektoren. Vi treng meir heilskapstenking, og vi treng å ta alle gode verkemiddel i bruk. På ein del område har vi stor tru på at teknologien faktisk kunne ha bidrege til gode løysingar, både på kort og på lang sikt. Men det må leggjast til rette for at det kan takast i bruk, og i Noreg ligg vi langt framme på forskning og utdanning når det gjeld intelligente transportsystem. Men incentiva for at dette skal bli teke i bruk, har vore mangelfulle.

Vi har no ei regjering som ønskjer å leggje til rette for auka bruk av ITS for å oppnå våre overordna mål om reduserte klimautslepp og auka framkomelegheit. Men då er betre samordning, i tillegg til standardisering og utvikling av lovar og reglar, heilt vesentleg for at vi skal få gjort det mogleg å ta ut dei enorme gevinstantane som ITS kan gje oss i praksis.

Så ønskjer eg å fokusere på det som skal leggje grunnlaget for at vi kan nyttiggjere oss framtidas teknologi – då gjeld det digital infrastruktur. Den digitale infrastrukturen er vesentleg for god kommunikasjon og vekst i heile landet. Eg er glad for at dette området er trekt fram som eit satsingsområde med klare mål om høghastigheits breiband til alle delar av landet. Breibanddebatten er altfor vik-



tig til å bli snevra inn til å handle om subsidienivået. Vi har ein jobb å gjere på myndighetsnivå for å sikre effektiv utbygging. Regjeringa er godt i gang med arbeidet for å sikre eit enklare og meir einskapleg regelverk og betre tilrettelegging.

Til sist vil eg nemne flytransport. Ein viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet føregår faktisk med fly. Vi er opptekne av at det må leggjast til rette for eit effektivt flyrutetilbod som sikrar befolkninga og næringslivet gode flysamband. Store investeringar er på gang, både på Gardermoen og på Flesland. Men mange mindre flyplassar har høge kostnader og lav ressursutnytting. Derfor er det viktig at det no blir sett i verk tiltak for å effektivisere drifta, og det er òg positivt at det blir gjennomført ei utgreiing av flyrutetilbodet som kan bidra til forbetring av konkurransesituasjonen.

Noreg har alle føresetnader for å kunne løyse samferdselsutfordringane våre. Men vi treng handlekraft, og vi må våge å ta grep. Budsjettet for 2015 er eit viktig steg i riktig retning.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:55:50]:** Arbeiderpartiet er fornøyd med at regjeringen langt på veg følger vår NTP. Men det må være en skuffende dag for Fremskrittspartiet, som så sent som i fjor faktisk foreslo å bruke 45,5 mrd. kr mer enn oss til samferdsel per år. Ja, jeg vil si det slik at realitetene har innhentet også Fremskrittspartiet. Jeg husker veldig godt all kritikken som de hadde mot de rødgrønnes transportplan i juni i fjor. Så nå forventer jeg at kritikken fra Stortinget rettes mot egen regjering, eller kanskje man heller velger å dysse dette ned, for det er jo slik som vi har hørt gjennom hele året: Fremskrittspartiet fikk jo tross alt bare 16,3 pst. av stemmene. Så skal jeg ikke referere dagens meningsmåling.

Jeg vil si at det var meget overraskende at man nå sitter i posisjon og har muligheten til bare å følge opp NTP-en, og er fornøyd med det. Det har vi hørt at flere har sagt i dag. Ja, det er faktisk slik at det i budsjettet til Arbeiderpartiet er 1,584 mrd. kr mer til samferdsel enn i det som Fremskrittspartiet og Høyre la fram 8. oktober. Nå har Venstre og Kristelig Folkeparti bedret denne regjeringens budsjett noe, men fortsatt er det slik at Arbeiderpartiet har prioritert samferdsel høyere enn regjeringen og samarbeidspartene. Det kan vi gjøre fordi vi ikke støtter retningen til regjeringen, som prioriterer skatteuttak for de få på bekostning av velferd for folk flest.

Jeg er derfor veldig fornøyd med at Arbeiderpartiet har økt posten til trafikksikkerhet med 22 mill. kr. Vi har økt potten til forskning og utvikling med 16 mill. kr. Vi har økt potten til klima og kollektivtiltak med hele 1 mrd. kr, derav 100 mill. kr til sykkel. Og vi har i tillegg økt med 30 mill. kr til sykkelutrustningen. Vi har økt med 100 mill. kr i tilskudd til bredbåndsutbyggingen. Det er slik at når man bygger grøfter, så er det ikke bare snakk om dybde, det er også snakk om lengde. Vi har også økt midlene til Jernbaneverket med hele 532 mill. kr.

Det må være skuffende for samferdselsministeren ikke å ha nådd opp i kampen om midlene i regjeringen til sin overoppfylling av NTP-en som de har lovet fra dag én i re-

gjeringen. Jeg har også lyst til å nevne noen av merknadene som ligger i budsjettet vi skal vedta i dag. Jeg registrerer at på veg ønsker ikke regjeringen å være med på å låse seg til Vegpakke Helgeland og ferdigstillelse som planlagt i 2020. Så kan man spekulere på om man allerede nå ser at man legger opp til et løp som ikke når fram til denne tidsrammen.

Arbeiderpartiet er også skuffet over regjeringens manglende satsing på trafikksikkerhet, og man bør legge merke til at regjeringspartiene ikke er med på merknadene om å gjenoppta bruken av streknings-ATK på de mest ulykkesbelastede strekningene og særlig i tunnelene. Dette er på tross av at Transportøkonomisk institutt har lagt fram sin undersøkelse som konkluderer med at man halverer antall drepte og hardt skadde ved bruk av streknings-ATK.

Vi har også løftet inn forslaget om å endre vegloven slik at bompenger kan brukes til økte beredskapstiltak, som kjøp av brannbil og annet nødvendig utstyr.

Så er det positivt at et flertall i komiteen, men da uten regjeringspartiene, sier ja til å få på plass alkollås i alle skolebussene.

Så til jernbane: Her er jeg skuffet over at regjeringspartiene og støttepartiene på Stortinget ikke har støttet merknaden om opprustning av Nordlandsbanen, delstrekningen fra Mo i Rana til Ørtfjellet. Å ruste den opp til 30 tonn har de ikke vært med på en merknad om.

Til slutt vil jeg sterkt beklage at man ikke viderefører satsingen på tilskuddsordninger for bredbåndsutbyggingen. Det er gjentatte ganger advart mot at manglende bredbåndskapasitet kan utvikle et digitalt klaseskille. Forskjellen er allerede stor. Ifølge tall fra Samferdselsdepartementet har 90 pst. av husstandene i tettbygde strøk tilbud om høyhastighets bredbånd eller fiberbredbånd, mens bare 25 pst. av husstandene i griseværdede strøk har det samme tilbudet.

Arbeiderpartiet vil som sagt bruke 100 mill. kr mer enn regjeringen på bredbåndsutbygging. Regjeringen kutter i sitt budsjett satsingen på bredbåndsutbygging med 110 mill. kr. Dette vil ramme distriktenes mulighet for digital deltakelse. Heldigvis har en ved forliket i Stortinget plussset på potten med 60 mill. kr. Men fortsatt er det 50 mill. kr under dagens nivå, altså 2014-nivå. Når vi vet at det er søknader inne for over 700 mill. kr i 2014, forstår alle at dette er lite tilfredsstillende.

Jeg mener det er et samfunnsansvar å gi distriktene samme tilgang til det digitale samfunnet. Markedet bygger ikke ut bredbånd der det ikke er lønnsomt. Derfor må vi ta ansvar og ha slike ordninger som dette.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Tina Bru (H) [13:01:00]:** God samferdselspolitikk er god klima- og miljøpolitikk. Klima og miljø må være en ramme for all politikk, og særlig viktig er dette innenfor samferdsel.

En tredjedel av Norges samlede utslipp kommer fra transportsektoren. Veitrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning. Utslipp fra veitrafikken utgjorde 19 pst.

av de nasjonale klimagassutslippene i 2013. Det er omtrent samme nivå som i 2005. Samtidig ser vi at utslippene fra veitrafikken har gått ned siden 1990-årene, selv om antall kjøretøy har økt på grunn av bedre teknologi, som gir lavere utslipp per kilometer kjørt. Denne trenden må fortsette om vi skal nå våre nasjonale og globale klimamål.

I sommer kom Transportøkonomisk institutt med rapporten «Vegen mot klimavennlig transport». Den viser oss at klimavennlig transport er mulig. Men den viser også at rene bensin- og dieselmotorer ikke kan utgjøre mer enn 23 pst. av personbilparken i 2050 om vi skal nå målet om lavutslippssamfunnet innen den tid.

Derfor trenger vi flere hybrid- og elbiler, og drivstoffet som brukes, må i større grad være bærekraftig biodrivstoff.

Derfor starter regjeringen det grønne skatteskiftet i dette budsjettet, et grønt skatteskiift de rød-grønne kalte «noe underlig» da de borgerlige partiene foreslo det i forrige periode.

Vi forsterker klimaforliket ved å videreføre avgiftsfordelene for elbil, samtidig som vi gjør det billigere å kjøpe plug-in hybridbiler. Da Kristelig Folkeparti fremmet forslag om å gjøre det mer attraktivt å kjøpe miljøvennlig bil i 2009, stemte de rød-grønne det ned. Vi, derimot, leverer.

Vi bruker også gulrot foran fisk. Innblandingen av biodrivstoff i fossilt drivstoff økes fra 3,5 pst. til 5,5 pst. Dette gjør biodrivstoff til et effektivt virkemiddel for å redusere utslippene fra veitrafikken i Norge. Dette lovet også de rød-grønne å gjøre da de økte omsetningspåbudet i 2010 – men de leverte aldri.

I tillegg innføres full veibruksavgift for LPG og naturgass, noe som gjør biogass mer konkurransedyktig. Alle-rede nå sier Håvard Wollan ved Biokraft AS i Trondheim at hans selskap vil investere 350 mill. kr i en ny biogassfabrikk på Skogn. Dette er også et godt eksempel på hvordan det å bevege samfunnet i en mer klimavennlig retning gir nye muligheter for økonomisk vekst, verdiskaping og nye grønne arbeidsplasser.

Transnova skal innlemmes i Enova. Dette vil sikre en mer koordinert virkemiddelbruk og en mer effektiv reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra transportsektoren. Enova får sine midler gjennom Klimateknologifondet. Når vi ville styrke fondet utover klimaforliket i forrige periode, stemte de rød-grønne det ned. Denne regjeringen styrker fondet, og det vil totalt være på 62,75 mrd. kr i 2016. Det betyr mer penger også til tiltak innenfor transportsektoren.

Rapporten fra TØI trekker også frem viktigheten av effektive byer med god kollektivtransport. Også dette er et satsingsområde i regjeringens samferdselspolitikk, som gir god klimapolitikk.

For første gang garanteres det at staten skal dekke 50 pst. av regningen for utbygging av store kollektivprosjekt i byene. Når vi fremmet forslag om dette i opposisjon, stemte de rød-grønne det ned. Nå leverer vi, mens Arbeiderpartiet i opposisjon begynner å snakke om 70 pst. Det er fint å være ambisiøs, men det hjelper med litt troverdighet. Det har ikke Arbeiderpartiet her.

Samtidig leverer regjeringen tidenes budsjett for jernbanen. Under den rød-grønne regjeringen økte forfallet på jernbane med 1 mrd. kr i året. Nå snur denne regjering-

gen trenden. Jernbaneverkets investeringsbudsjett øker til nesten 11,3 mrd. kr, og for første gang reduseres forfallet. Dette er en betydelig satsing på jernbane, som vil gi oss flere kollektivreisende og bedre kvalitet.

Det er altså mye god klimapolitikk i samferdselspolitikken i dette budsjettet. Samtidig er det et budsjett som legger til rette for økt verdiskaping og nye og trygge arbeidsplasser. Vi vet at det ikke behøver å være noen motsetning mellom økonomisk vekst og et klimavennlig og bærekraftig samfunn. Det fikk vi også stadfestet i rapporten «New Climate Economy».

Jeg er derfor stolt av at regjeringen leverer tidenes grønneste statsbudsjett og også tidenes grønneste samferdselsbudsjett, som rustet Norge på vei mot fremtidens lavutslippssamfunn.

**Truls Wickholm (A) [13:05:38]:** I 2005 kom jeg inn på Stortinget og fikk være med på starten på det store taktskiftet i transportpolitikken som kom med Jens Stoltenberg og den rød-grønne regjeringen. Det ble trappet ytterligere opp i 2009, og for denne perioden ligger nok en historisk god Nasjonal transportplan til grunn. Den har også den blå regjeringen fulgt opp. De har fulgt opp den nasjonale transportplanen vi vedtok før valget. De har ikke fulgt opp sin egen overbudspolitik. Verken Høyre eller Fremskrittspartiet følger opp det de lovet egne velgere. Det er synd. Det er synd fordi det svekker tilliten til politikken. Særlig gjelder dette Fremskrittspartiet. De gikk til valg på en transportpolitikk som Knut Arild Hareide den gangen uttalte at det var som å tro på julenissen. Akkurat som vi alle før eller siden oppdager at nissen ikke finnes, oppdager flere og flere at Ketil Solvik-Olsen administrerer en politikk han selv ikke har gått til valg på. Om nisselua har kommet av eller på, er vanskelig å si, men det har skjedd noe.

I diplomatlosjen satt i stad tidligere stortingsrepresentant Bård Hoksrud. Han skrev i dag på Facebook at han savner å være med i debatten her på Stortinget. Nå er han statssekretær. Kanskje er en av grunnene til at han savner seg selv i debatten, at det ikke lenger er noen FrP-ere som lover å fjerne bompenger over natta eller lover mer penger til samferdsel.

Da Åse Michaelsen tidligere i dag snakket om å ta de store grepene, snakket hun i realiteten om å følge opp den rød-grønne transportplanen. Ketil Solvik-Olsen ligger også an til å bli den samferdselsministeren som har krevet inn mest bompenger noensinne. I motsetning til Fremskrittspartiet og Høyre, som i budsjettet la fram et forslag som kun følger opp NTP fra 2013, har Arbeiderpartiet innsett at det nivået vi da la opp til, ikke holder. Særlig ser vi at det er enda større utfordringer i de store byene. Det snakket også komiteens leder fra Høyre om, men snakk holder ikke. Hennes parti har ikke satset på det i budsjettet de la fram for Stortinget. Heldigvis – igjen – har også Høyre og Fremskrittspartiet hjelp fra Kristelig Folkeparti og Venstre, som trekker litt i riktig retning, men ikke helt fram til Arbeiderpartiets forslag, som ligger 1,5 mrd. kr over regjeringens forslag.

I dag kan alle se Høyre- og Fremskrittsparti-politiker som skryter av penger til vedlikehold på jernbanen og

penger til storbyene. Sannheten er at de i sitt ønskeforslag, statsbudsjettforslaget, ikke la inn penger til dette. Arbeiderpartiet har lagt inn 1 mrd. kr spesielt til storbyene gjennom bymiljøpakkene. De store byene våre vokser raskt. Samferdsel fungerer sånn at investeringene må komme i forkant av de problemene de skal løse, litt som at man må bygge hus før man flytter inn. Gjør man ikke det, kan resultatet bli dårlig.

Oslo trenger mange ting. Noen av prosjektene som ble satt i gang under Arbeiderpartiet og de rød-grønne, som Oslo–Ski, er i gang og vil være viktige, men vi må videre. Vi trenger en ny jernbanetunnel under Oslo, vi trenger en skikkelig oppgradering av T-banen, og vi trenger veier med plass til skikkelige kollektivtraseer for buss inn og ut og gjennom byen.

Storbyene trenger en skikkelig satsing på sykkel. Oslo ligger langt etter andre store byer når det kommer til satsing på sykkel. Skal vi bygge en skikkelig sykkelkultur, som vil være viktig for både klima og folkehelse, må vi satse. Flere av storbyene våre har også et underutnyttet potensial for å ta i bruk sjøen som transportåre. Utslippsfrie T-banebåter på sjøen kan være med og avhjelpe de eksisterende transportårene og gjøre innpendling til Oslo fra steder som Hurum, Drøbak og Nesodden lettere.

Linda C. Hofstad Helleland fra Høyre påstår at lite ble gjort under de rød-grønne. Da kan ikke representanten Hofstad Helleland ha kommet seg mye rundt i landet som komitéleder. Komitélederen vet nok at realiteten er at svært mye ble gjort under Arbeiderpartiet og de rød-grønne. Hun har allerede innrømmet i dag at hun har en tendens til å være litt spissformulert.

Skal storbyene klare veksten, og skal vi klare å redusere utslippene fra transportsektoren, må staten ta mer ansvar. Arbeiderpartiet tar det ansvaret i budsjettet. Vi holder ikke bare innlegg om det her i salen, men prioriterer det faktisk også i våre egne alternative budsjett, det blir ikke bare tvunget på plass av andre partier.

Det er flott å høre Solvik-Olsen og andre som i dag er opptatt av jernbane og redusert forfall. Sannheten er at de ikke prioriterte det da de selv skulle si hva de aller helst ville gjøre.

**Stine Renate Håheim (A) [13:10:46]:** Arbeiderpartiet vil ha et Norge med små forskjeller og store muligheter – små forskjeller mellom folk, men også mellom by og land. Når vi sier nei til usosiale skattekkutt, betyr det at vi kan drive en politikk for vekst i hele landet.

Representanten Wickholm holdt nettopp et glitrende innlegg om Arbeiderpartiets satsing i byene, så la meg nå ta dere med hjem til Valdres, eller sagt med Bob Dylans ord, «Winter Wonderland». I hjertet av vakre, varierte Valdres ligger en av Norges fineste flyplasser. Den har gitt Valdres og Hallingdal unike muligheter, fordi vi kan fly charterturister direkte fra hele Europa og rett inn i fjellheimen. Disse turistene har lagt igjen penger i lokalbutikkene våre, i restaurantene, på hotellene og i skianleggene. Sånn har flyplassen lagt grunnlaget for arbeidsplasser og vekst i en region som virkelig trenger det.

Fra jul og fram til april er det lagt opp til ukentlige

charterflyvninger både fra England og fra Tyskland. 7 500 turister vil i løpet av noen måneder flys rett inn i fjellheimen, og i løpet av de dagene de er hos oss, vil turistene legge igjen omtrent 42 mill. kr. Dette kunne vært starten på et eventyr fra virkeligheten om hvordan flyplassen vår ga utrolig mye til to viktige reiselivsregioner og til fellesskapet. Men i alle eventyr er det noen som ødelegger, og som ikke skjønner fellesskapets beste. Sånn er det dessverre også i denne fortellingen, for i statsbudsjettet foreslo regjeringen å sette en stopper for chartertrafikken ved å legge ned rutetilbudet og avvikle det statlige eierskapet til flyplassen. Vi var mange – la meg bruke et begrep Fremskrittspartiet forstår – som ble «sjokkert». Vi var nok forberedt på at den blåeste regjeringen vi noen gang har hatt, ville kutte i distriktspolitiske virkemidler, redusere overføringene til landbruket og føre et kommuneopplegg som fører til kutt i velferden lokalt, men at to partier, som har brukt hele valgkampen omtrent på å snakke om samferdsel, skulle legge ned en flyplass i sitt første budsjett, er mildt sagt vanskelig å forstå. Det var derfor stor jubel hjemme da Venstre gikk ut og sa at flyplassen var reddet, men så skulle det dessverre vise seg at Venstre solgte skinnen før bjørnen var skutt.

Jeg kunne sagt mye om Venstres håndtering, men la meg si at det står respekt også av et parti som legger seg flat og beklager i lokalavisen hjemme i dag. Vi skal ikke glemme at dette er Høyre og Fremskrittspartiets forslag, og at det er de som får presset det gjennom i Stortinget. La meg også si at varsellampene snart må begynne å blinke hos Venstre og Kristelig Folkeparti, for det er de som er støttehjulene for den blåeste regjeringen vi har hatt, en regjering som ikke bare skaper større forskjeller mellom folk, men også mellom by og land.

Så registrerer jeg at flertallet sier at det skal komme en søkbar støtteordning for ikke-statlig eide flyplasser. Det er ikke en god løsning – det er den nest dårligste løsningen. For: 1) Støtten skal ligge på omtrent samme nivå, men det skal være flere flyplasser som skal være med å søke. 2) Støtten er søknadsbasert, og vi vet alle at det betyr uforutsigbarhet. 3) Uten rute og statlig eierskap rives grunnlaget ned for en viktig satsing.

Budsjettforliket fører til at veien blir brattere og tyngre, med Arbeiderpartiet og Senterpartiets forslag ville chartersatsingen få trygghet og forutsigbarhet. Men det kan jo være håp i hengende snøre. Jeg er trygg på at Valdres og Hallingdal vil fortsette det gode arbeidet, og vi i Arbeiderpartiet skal spille på lag, men hvis chartersatsingen overlever, er det på tross av og ikke på grunn av den regjeringen vi har i dag.

Og som om ikke dette var nok, endte budsjettforliket med et kutt på 55 mill. kr til E16 over Filefjell. Oppstart av strekningen Øye–Eidsbru blir utsatt. Det betyr at tunnelen som skulle eliminere de bratte og farlige svingene fra Øye til Eidsbru, ikke blir satt i gang. Strekningen er i seg selv viktig for folk som bor der, men den er også viktig for en helhetlig utbygging av E16, noe jeg trodde det var bred enighet om at vi ønsket mer av i dette landet.

Det mest påfallende med denne debatten her i dag er at regjeringspartiene ikke har fulgt opp sine egne over-

budsløfter i opposisjon. Men for å sitere Bob Dylan igjen, «Seeing the real you at last». Nå tror jeg velgerne ser at løftene ikke følges opp, og som en annen kjent fin sanger sier, la oss håpe at «vinden ifra høyre snart vil snu».

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

**Sveinung Stensland (H) [13:16:03]:** Jeg ville synes det var flott hvis folk som har tro på sin egen flyplass, fikk lov til å drive den selv, men det skal vi ikke ta nå.

Om en spør folk hvilken vei som er viktigst her i landet, hvilken toglinje som bør prioriteres, eller i lys av forrige taler, hvilken flyplass som er viktigst, vil svaret fra de fleste bli den veien eller toglinjen eller flyplassen de bruker mest selv. Dette preger også samferdselsdebatten. Store kompromiss som burde ført til at de mest samfunnsnyttige prosjektene blir bygd ut først, har gjerne blitt kompromiss der alle har fått en liten bit av sin vei.

Med bakgrunn i dette er det mest gledelige i neste års budsjett at regjeringen har tatt dette på alvor. En har allerede skåret igjennom og tatt vanskelige valg for utbygging av E39. Transportkomiteens leder har vært forbilledlig offensiv når det gjelder å få skåret igjennom i lokale spørsmål i forbindelse med store veiprojekt som angår hele landet.

Vi er tydelige på at veiprojekt skal bygges ut mer helhetlig. Vi åpner også for alternative finansieringsmodeller, som veiselskap og OPS, for å sikre gjennomføring av store samferdselsprosjekt.

I løpet av kort tid skal det avgjøres hvilke veitraseer som skal bli de viktigste øst-vest-forbindelsene. Jeg både håper og tror at traseene som gir mest trafikknytte, blir prioritert.

Det er et offensivt samferdselsbudsjett som i dag skal vedtas. For første gang på lang tid – til neste år – reduseres forfallet på vei og jernbane. Det forfallet vi har sett bygge seg opp over tid, skal nå bygges ned. Vi dobler bevilgningene til planlegging, slik at vi er i stand til å øke utbyggingstakten senere, og vi etablerer et veiselskap, som vil ha en forutsigbar finansiering, og som vil kunne gjennomføre utbygging mer helhetlig og sammenhengende. Når vi i tillegg har fått en offensiv samferdselsminister, ligger alt til rette for en ny giv innen samferdselsområdet.

**Åse Michaelsen (FrP) [13:18:28]:** Jeg hadde egentlig forberedt et annet innlegg enn det jeg nå skal starte med, for jeg har sjelden hørt så total mangel på forståelse av hvordan budsjettet er lagt opp som når det gjelder flyplass på Leirin. Er det noe denne regjeringen nå gjør, er det å sikre en drift på flyplassen som gjør det mulig at chartertrafikk vil være en framtidsløsning og en vekstnæring for den regionen. En flyplass hvor en er fleksibel, hvor en kan bruke personer til å håndtere en chartermaskin der og da, vil være betydelig billigere enn å ha bemanning 24 timer hver dag – eller iallfall de timene en skulle hatt ordinær rutetrafikk som ikke benyttes, hvor det er to-tre passasjerer som sitter i flyet hver gang det går, og som koster det oftestentlige over 3 000 kr per passasjer. Det vi nå gjør i budsjettet, er å legge til rette for mulighetene til å opprettholde

den flyplassen sånn at chartertrafikken har mulighet for å kunne lande. Dette vil vi støtte. Vi vil være med og gi statlig bidrag som gjør dette mulig. Den fleksibiliteten tror jeg Leirin trenger, og det skal de få.

Representanten Wickholm var også innom at en ikke kunne forstå disse grepene som blir tatt av regjeringen, hvorfor en ikke gjør som Arbeiderpartiet og pøser på. Nei, vi vil ikke pøse på til alle de umulige forslagene og planene som er gamle og ikke tilrettelagt for den framtidstenkingen som vi legger opp til. Vi vil ikke det. Og når vi er inne på disse gamle planene, er det helt tydelig at de store grepene som vi tar, nettopp ikke er stykkevis og delt. Det er faktisk fire felt og ikke to felt eller to og tre felt. Hvorfor i all verdens land skulle vi bruke masse kroner på så gamle planer? Nei, vi vil ha ny vei, og vi vil ha fire felt der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Jeg kommer selv fra en kommune helt sør i Vest-Agder, og vi er opptatt av at regionene får det løftet de har behov for. For oss er det viktig å få til en E39 sammenhengende mellom Kristiansand og Stavanger. Det er viktig for oss når det ikke er noen alternativ vei. Det er en av landets største dødsveier. Det er viktig for oss, for på denne strekningen er én av fire som er på veien, et vogntog. Det er viktig for oss å knytte sammen de mest voksende regionene, som er Rogaland og Agder – og ikke minst få dette på plass så fort som mulig, som det nå står i budsjettet.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:21:47]:** Mange opplever isolasjon og utestengelse fra det sosiale livet, goder de fleste av oss tar som en selvfølge. Dette er mennesker som på grunn av sin funksjonshemming er helt avhengige av en tilpasset transportordning for å kunne leve et normalt og godt liv. For Kristelig Folkeparti er det viktig å få på plass en nasjonal TT-ordning som kan gi mennesker som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport som alternativ til kollektivreiser og egen bil, et tilbud – et tilbud som kan gjøre at de kan leve et normalt, aktivt hverdagsliv. Dette er en sak som Kristelig Folkeparti vil følge videre opp i året som kommer for å bidra til at den forsøksordningen som nå videreføres også for 2015, kan erstattes med en nasjonal ordning fra 2016.

Rammevilkårene for elbil ble fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket. Det har vært bred enighet om at incentivordningene for å få flere til å bruke elbil opprettholdes. For Kristelig Folkeparti er det viktig å legge til rette for at flere kan ta i bruk nye teknologier, som elbil-, hybrid- og hydrogenløsninger. Det blir spesielt viktig at den utviklingen følges opp med økt utbygging av ladeinfrastruktur. Det er derfor nødvendig at Transnova etter sammenslåing med Enova fortsatt kan ivareta infrastruktureoppbyggingen på dette området. Vi er tilfreds med at budsjettforliket har bidratt til å styrke denne satsingen med 50 mill. kr utover regjeringens forslag.

For Kristelig Folkeparti handler trafikksikkerhet også om å få tilgang til flere virkemidler for å redusere omfanget av promillekjøring. De forsøkene som er gjort med bruk av alkolås, er lovende. Alkolås i skolebusser er et viktig tiltak for å bedre sikkerheten i skoleskyssen. Vi har merket oss at det på dette området er ulik praksis i de forskjellige fylke-

ne. Det er derfor en viktig sak for regjeringen å gripe fatt i, slik at alle skolebarn i Norge skal kunne ha den samme trygghet som passasjer på skolebussen.

Undersøkelser fra TØI dette året har vist at streknings-ATK kan halvere antall drepte og hardt skadde. Dette er et viktig sikkerhetstiltak, som Kristelig Folkeparti mener regjeringen må vurdere å ta i bruk på ulykkesbelastede veistreknings i enda sterkere grad.

Bymiljøavtalene er nødvendige redskaper i arbeidet med å nå klimaforlikets mål om at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. På den måten kan de større byregionene planlegge og gjennomføre helt nødvendige tiltak med hjelp fra staten. I Kristelig Folkeparti er vi tilfreds med at i de bymiljøavtalene som skal forhandles fram, er det ikke bare de fire største som tilgodeses med investeringsmidler fra staten. Flertallet i komiteen understreker at også de andre fem byregionene er aktuelle for finansieringstilskudd innenfor bymiljøavtalenes rammer.

**Anne Tingelstad Wøien (Sp) [13:24:59]:** Jeg må begynne innlegget mitt litt annerledes enn det jeg hadde tenkt, for representanten Stensland sa at alle får sin bit, og han sa også, sånn jeg oppfattet det i hvert fall, at folk kunne drive flyplassen sin sjøl. Så sa han noe om dette med «bit», om at alle har sin togstrekning. Men i Valdres har de ikke tog, de har en veg. Vi har tatt toget fra før, nå skal vi ta flyplassen også, og ikke nok med det, en skal faktisk også kutte på bevilgningen til E16. Det er nesten så en har lyst til å spørre: Hva er det egentlig regjeringa har imot Valdres?

Åse Michaelsen sa at er det noe regjeringa gjør, er det i hvert fall å sikre drifta. Det har ikke jeg funnet noen ting om. Da har jeg bare lyst til å spørre: Hvordan er det dere mener at dere skal sikre drifta på Leirin framover? Det vil jeg gjerne ha et svar på fra regjeringa, for det kan ikke jeg lese ut fra innstillinga. Vi skal få en modell som vi ikke vet hvordan skal virke. Den statlige andelen skal ut, eller den statlige flyruta skal altså ikke opprettholdes. Det betyr at vi skal drive en flyplass uten daglige avganger og uten et fast ansatt personale. Kanskje det skal være en ringetjeneste, jeg vet ikke, men det hadde vært veldig all right om en hadde fått vite hvordan dette egentlig skal være.

Dessverre er det sånn, tror jeg, at Leirin kommer til å bli nedlagt fra 2016. Det vil gå ut over næringslivet i Valdres og i Hallingdal, og det er veldig synd, for de siste årene har det blitt jobbet intenst med salg av norsk skisport overfor utlandet, og de har faktisk også lyktes i dette arbeidet. I dag flyr de inn skiglade utlendinger, som velger Norge framfor resten av Europa. I denne sesongen venter en ukentlige charterfly på Leirin – 22 er ventet, ettersom jeg har fått opplyst. Denne flyplassen er altså avgjørende for å kunne utvikle reiselivet videre i Valdres og i Hallingdal.

Så er det én ting til også, og det er at Leirin har en svært viktig beliggenhet i beredskapssammenheng. Vi har hørt tidligere i debatten om usikkerheten som særlig Venstre i Oppland har vært med på å spre i media om videre drift. I dag har vi lest at chartertrafikken kanskje kan opprettholdes likevel gjennom denne modellen, som ingen vet hvordan skal være, og ingen har hørt om før. Vi skal altså ta imot folk

på en charterflyplass uten daglige avganger og uten fast ansatt personale. Jeg tror dessverre det blir sånn at flyplassen på Leirin blir nedlagt, og jeg tror også det er sånn at både Venstre og Kristelig Folkeparti har det litt vondt i dag.

**Ola Elvestuen (V) [13:28:17]:** Jeg kan være helt tydelig på at Venstre ikke har det vondt i dag, for dette er et veldig godt samferdselsbudsjett og et samferdselsbudsjett som i betydelig grad gjør et stort steg for å redusere utslippene fra norsk samferdselssektor. Dette gjør vi ved de endringene som fører til at vi får biler som er konkurranse-dyktige sammenlignet med de tradisjonelle bilene som går på fossile drivstoffer, gjennom å forsterke – som vi også har gjort tidligere – elbilsatsingen ved at elbiler som leases, også i år får fritak for moms. Vi får nå en konkurranse-dyktig satsing der de ladbare hybridbilene får bedre vilkår. Biodrivstoff gjøres konkurransedyktig, og biogass gjøres også konkurransedyktig.

I tillegg til dette er det avgift på flytrafikk, og vi har også et verbalvedtak hvor vi ber regjeringen komme tilbake og se på hvordan vi kan lage incentiver for å få biodrivstoff i flydrivstoffet. Vi stiller også – og det er viktig – krav til miljøvennlig ferjedrift når det skal ut på anbud. Det som er helt avgjørende, er at vi nå lager gode alternativer for å redusere utslipp og alternativer som kan benyttes over hele landet.

Dette er et helhetlig samferdselsbudsjett, hvor det også er satsing på vei. I Venstre er vi opptatt av at det ikke er god miljøpolitikk med dårlige veier. Veisatsingen er helt nødvendig i et langstrakt og sammensatt land som Norge. Men det viktige for oss er også jernbansatsingen. I Venstre vil vi alltid holde fast ved at vi over tid skal ha et mål om å knytte landet tettere sammen med et høyhastighetsnett på jernbane – i hele Skandinavia er dette over tid strategisk viktig. Men vi må også ha budsjetter som tar hånd om situasjonen der vi er i dag.

Senest i går tok jeg toget fra Oslo S til Mysen, og da var det igjen togkaos på Oslo S. Det er den arven som er overlatt fra den forrige regjeringen. At vi nå har et budsjett som for første gang reduserer vedlikeholdsetterslepet, er et godt utgangspunkt for å få et bedre tilbud og en bedre regularitet på det systemet vi har, også allerede i dag. Det er viktig at vi satser på dette for å få et bedre tilbud.

Så har vi belønningsordningen. Nå øker vi den med 30 pst. Det gjør at de store byene kan klare å ta all trafikkvekst med sykkel, gange og kollektivtrafikk, også til neste år.

Til slutt: Det er ganske forbausende når jeg hører representanter, særlig fra Arbeiderpartiet, som står her og er veldig pågående når det gjelder å satse på kollektivtrafikk. Men som byråd i Oslo husker jeg at for så kort tid som bare to år siden var den statlige støtten inn til Oslo og Akershus null. Nå har vi en helt annen satsing.

**Ingunn Gjerstad (SV) [13:31:46]:** Vi har muligheter om vi vil. I samferdselssektoren har vi viktige verkemiddel for å gå framover mot nullutslippssammenheng. Rett skal vera rett: Her er det mykje god politikk som vi før og har vedtatt i Nasjonal transportplan. Eg er glad for at sam-

arbeidspartia har flytta på summar, som bl.a. gir litt meir jernbanevedlikehald. Men i forhold til Høyre og Framstegspartiet sitt budsjett har SV i vårt alternative budsjett funne 950 mill. kr meir til vedlikehald på jernbane.

Når det gjeld verkelegheitsbeskrivinga av forskjellane mellom raud-grøn og blå-blå regjering, trur eg vi berre må innsjå at vi ser svært ulikt på historia, og det er vel derfor vi har såpass ulike parti.

Eg har lyst til likevel å minna om at vi gong på gong har fått stor takk og tilbakemeldingar i positiv retning frå dei viktige miljøa som har sett kva vi har gjort på jernbane i dei åra vi sat i regjering. Det må minnast om at då vi overtok i 2005, var jernbanen veldig svelteføra. Så det utgangspunktet denne regjeringa har, er langt betre enn det vi hadde, og det unner eg dei sjølv sagt, men eg forventar meir.

Til liks med Arbeidarpartiet har også SV plussa på 1 mrd. kr til belønningsordning for kollektivtransport og bymiljøavtalar. Det er i og rundt dei største byane våre at vi verkeleg kan ta i så det monnar, slik vi òg har blitt samde om i denne salen før. SV vil derfor fremja følgjande forslag, forslag nr. 7:

«Stortinget ber om at regjeringen får utført en faglig gjennomgang av alle veiutbyggingsprosjekter i storbyområdene i Norge der man vurderer om planene er i samsvar med Stortingets mål om at all vekst i persontransport i de store byene skal tas med sykkel, kollektiv og gange.»

Heilt til slutt vil eg seia at det er hyggeleg at Framstegspartiet sine representantar og SV kan treffast litt i rocken, sjølv om vi ikkje alltid er samde i synet på vegsatsing versus bane og sykkel. Og dersom Bob Dylan hadde høyrte oss i dag, ville han kanskje ha rådd oss til å ta ein kopp kaffi, «One more cup of coffee before I go», og sett om vi blei meir samde til neste runde.

**Presidenten:** Representanten Ingunn Gjerstad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Tone Merete Sønsterud (A) [13:34:29]:** Med en statsråd fra Fremskrittspartiet kreves det inn mer bompenger enn noen gang i landet, selv om vi i valgkampen ble garantert, uten forbehold om valgresultat, at det ville bli null bommer hvis de kom til makta – og det fikk velgerne med seg, for dette var Fremskrittspartiets viktigste sak. Det var viktigere enn skole, helse og barnehage, for å nevne noe. Så jeg skjønner godt at velgerne er skuffet i dag. I henhold til deres egen retorikk fortsetter altså «landeveisrøveriet», eller som Bård Hoksrud ville ha sagt det: «De flår og raner bilistene.» Ifølge TV 2s bomometer, som det heter, har de snart ranet bilistene for 10 mrd. kr. Så blir det sagt at det hadde vært mye verre med en annen regjering, dvs. mye dyrere, for de har funnet på en smart løsning: betal mindre, over flere år. Men hvis jeg kjøper en vare og betaler ti kroner hver måned i fem år, eller om jeg betaler fem kroner i ti år, så blir det vel ikke noe billigere av den grunn? Og hvis jeg også må betale renter, så blir det dyrere. Beregningene viser at E18 blir 1,4 mrd. kr dyrere for skattebetalerne, så dette er bare et narrespill.

I mitt hjemfylke, Hedmark, er det mange som er skuf-

fet. Stortingsrepresentant Tor André Johnsen fra Fremskrittspartiet lovet og garanterte oss i valgkampen en rask utbygging av firefeltsvei fra Rena til Hamar og kontinuerlig utbygging av E6 og E16 fra Kløfta til svenskegrensa – for å nevne noe. Sistnevnte vei skulle stå ferdig i 2017, hvis jeg ikke husker feil.

Et eksempel: For en uke siden deltok jeg på en fin og høytidelig åpning av strekningen Kongsvinger–Slomarka på E16, men jeg så ingen maskiner som fortsatte å bygge veien, slik vi ble lovet i valgkampen. Nå er det slik at representanten Tor André Johnsen for tida er opptatt av størrelsen på garderobeskapene i Ankerskogen svømmehall. Derfor spør jeg ministeren: Når skal man fortsette å bygge veien? Jeg kan også ta med: Når skal det bygges krysningsspor på Kongsvingerbanen, slik at toget fra Kongsvinger til Oslo kan kjøre på under en time?

Komitélederen sa i sitt innlegg at OPS er en god løsning bl.a. fordi det garanterer for godt vedlikehold. Slik jeg har forstått det, er konkurranse viktig for Høyre. Det fikk vi høre om i dag også, bl.a. når det gjelder jernbane og persontrafikk. Men når det kommer til veivedlikehold, er altså situasjonen en annen – der er man for monopol. For med OPS får investorene en gullkantet kontrakt der fellesskapet plikter å betale leie over en periode som kan vare 25–60 år. Investorene får enerett på drift og vedlikehold i hele perioden. Det er oppsiktsvekkende at Høyre ikke er opptatt av konkurranse her.

Representanten Helge Orten sier i sitt innlegg at OPS over tid vil bli billigere. Det regnestykket skulle jeg like å se. Sannheten er at Høyre og regjeringen vil at staten skal overlate finansieringen av prosjekter i milliardklassen til private firma som betaler langt høyere rente enn staten. Så skal fellesskapet betale hele gildet på avbetaling. Ikke bare skal vi bære den høye renta, men også profitten til de private eierne. Hvordan dette kan bli god og billigere politikk, er for meg en gåte. Men at det er god Høyre-politikk her i Norge – det har vi skjønt.

Når det gjelder Fremskrittspartiets syn på OPS: De omtalte dette før valget som «høl i hue». Jeg var og er enig i det, men de har dessverre også snudd i den saken.

**Hårek Elvenes (H) [13:37:52]:** Fra landsende til landsende satser regjeringen på vei, led og jernbane: 54 mrd. kr – 5 mrd. kr og 10 pst. opp fra i fjor. Tallenes tale er entydig.

E18 har vært et prosjekt som har ligget på tegnebrettet i 30 år. Ulike regjeringer har ikke villet forholde seg til prosjektet. Dette prosjektet har fått en helt annen vind i seilene etter at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen overtok.

Kø, kork og kaos har vært hverdagen i altfor mange år både for dem som bruker denne veien som lokalvei, og for dem som bruker den som gjennomfartsvei. Nå tar Stortinget politisk ansvar i saken, og det er positivt. Jeg har også merket meg at opposisjonen nå har en økende positiv vilje til dette prosjektet, og det skal opposisjonen også få kredit for.

Det er faktisk slik at næringslivet i 150 kommuner rundt om på Østlandet merker følgekonskvensen av trafikkavviklingen, eller den manglende trafikkavviklingen,

på E18. Dette er kalkulert til 1 mrd. kr årlig, og hvis man ikke gjør noe med det, vil de følgekostnadene i 2030 være 2 mrd. kr. Altfør mange mennesker i dette området, som faktisk er et av Norges mest tettbeboede strøk, utsettes for grenseoverskridende verdier både hva gjelder støy og forurensning. Tar man seg en tur ut til Lysaker og står der i én time og teller busser, vil man komme til at det passerer 100 busser i timen. Faktisk foregår 50 pst. av alle kollektivreiser i Vestregionen med buss.

Dette veiprojektet er noe langt mer enn et privatbilismeprojekt. Det er et prosjekt som vil få en helt annen avvikling av kollektivtrafikken og ha betydelige miljømessige konsekvenser. Sandvika er faktisk et av de mest trafikkdestruerte områdene i Norge med mest trafikkdistribusjon. I mange, mange år har stedsutviklingen i dette område – og for så vidt i traseens lengde – vært hemmet av en E18 som man ikke har villet ta standpunkt til. Det som nå er i emning i Stortinget, lover godt. Jeg ser fram til fortsettelsen. Godt begynt er halvt fullendt.

Når det gjelder Fornebubanen: I 2001 lovet samferdselsminister Terje Moe Gustavsen fra Arbeiderpartiet 600 mill. kr til denne banen – penger som aldri kom. Regjeringen disponerer nå 25 mill. kr til planlegging og utvikling av Fornebubanen.

Til slutt: Det er meget gledelig at regjeringen også avsetter midler til innløsning av eiendommer og planlegging av ny E18 i traseen Lysaker–Ramstadsletta.

**Ingebjörg Amanda Godskesen (FrP) [13:41:05]:** I mitt hjemfylke, Aust-Agder, har E18 mellom Arendal og Tvedestrand vært en het potet i ca. 50 år – en trafikkfarlig strekning på ca. 20 km og med avkjørsler så ofte at man går surr i tellingen når man prøver. I tillegg er det to fotgjengerfelt på europaveien.

Jeg har gjentatte ganger utrettelig fra denne talerstol sagt at nå må vi få satt i gang arbeidet med denne viktige, farlige strekingen. Nå er mitt mas en saga blott. Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har bevilget penger, slik at spaden kan settes i jorda i 2016. Det er en fantastisk følelse å vite at det måtte en Høyre–Fremskrittsparti-regjering til for å få dette på plass, samtidig som det er grusomt å tenke på at arbeidet skulle vært satt i gang for mange år siden. Hadde det vært gjort, hadde det vært mange dødsulykker og alvorlige ulykker som kunne vært unngått. Vi vet jo at med gode, trygge firefelts motorveier med midtdele blir det færre ulykker.

Vi kan vel også si at nå er den 50 år gamle hete poteten ferdig kokt, og vi kan om få år nyte den ferdige firefelts motorveien mellom Arendal og Tvedestrand.

Rv. 9 er en viktig vei for både Aust-Agder og Vest-Agder, og den er hovedveien mellom Sørlandet og Vestlandet. Den starter i Kristiansand og går gjennom begge fylkene og hele Setesdalen før den går inn i Telemark. Det er viktig å få til gul midtstripe for dem som bruker veien, både privatbiler og tungtrafikk, men ikke minst er det viktig for dem som bor og lever langs veien. De får en mer trafikkikker vei med gul midtstripe.

I vår la regjeringen ned den siste ulønnsomme bommen på rv. 9, som sto i Valle. Det er nå lagt inn penger i budsjett-

et for 2015, slik at arbeidet kan fortsette, og med føringene om at pengene skal komme i de neste budsjettene, vil en få gul midtstripe gjennom hele dalen fortløpende.

Når det gjelder Arbeiderpartiet og Senterpartiets forslag i denne saken, sier de at det vil være uheldig med en opphoping av prosjekter i siste del av NTP-perioden – det til tross for at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 står det motsatte. Det er jeg kjempeglad for at de nå sier. For at det skal være helt riktig, siterer jeg fra NTP for den siste seksårsperioden:

«På rv 9 videreføres arbeidet med utbedring av delstrekninger i Setesdal.»

Tusen takk for at dere har snudd i denne saken!

Jeg berømmer også setesdalskommunene og deres ordførere for det engasjementet de har hatt i dette veiprojektet. Det har de gjort for å få en tryggere vei for befolknin-gen.

Når det gjelder jernbanen, vil jeg si at jeg også er glad for økningen i antall avganger på Sørlandsbanen, og det har også gitt en økning i antall tilkoblingsruter på Arendalsbanen. Det vil gjøre det lettere å ta toget til og fra mitt kjære Arendal.

I tillegg ser jeg fram til den KVV-en som er bestilt for å vurdere sammenslåing av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, en utredning som Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har startet opp, og som den rød-grønne regjeringen snakket mye om uten å gjøre noe med det.

Til slutt vil jeg si at jeg også er glad for konsesjonen Arendal lufthavn Gullknapp fikk i vår. Vi tror at mangfold og sunn konkurranse gir kundene et veldig godt tilbud. Heldigvis har Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen handlekraft... (presidenten klubber)

**Presidenten:** Da er tiden ute.

**Ingrid Heggø (A) [13:44:24]:** Samferdselsdebatten er alltid underholdende, og eg la merke til at framstegspartirepresentanten Roy Steffensen skrytte over at planleggingstida er vesentleg korta ned, og brukte til og med venstreradikale Bob Dylan som sanningsvitne. Som tilsvar vil eg òg bruka Bob Dylan, som i sine gode venstreradikale tekstar om fellesskap og at alle skal med, har ein song som heiter «The Times They Are A-changing». Eg viser her til alle nye bompengeprojekt frå framstegspartistatsråden, og når det gjeld tidsbruken, vil eg gjerne dvela litt ved den.

Treneringa som har skjedd med Førdepakken: Det tok om lag ni månader før ein i departementet greidde å få valt konsulent. Dette er nok historisk. Ja, men historisk i tidsbruk.

Det er endra tider også når det gjeld Sogn og Fjordane og midlane vi får. Rett nok fekk vi 20 meter tunnel, men oppstartsløyve til E39-strekninga Bjørset–Skei er ute, og då vert det ikkje samanhengande utbygging. I opposisjon hadde Framstegspartiet rikeleg med midlar til absolutt alt.

Så har debatten toppa seg i fylket, sidan Framstegspartiets fylkesleiar frå Florø legg ned to av flyplassane, i nabokommunen Førde og i Sandane. Han fekk medhald av Høgre-ordføraren i Florø, men motbør frå Høgre-ordføraren i Gaular og Førde. Til alt overmål vert satsin-

ga på E39 sett opp mot kystvegen frå dei same aktørane.

Vel, for å vera litt forsonande: Det er ikkje lett å vera minister med så sprikande råd frå eigne partikolleagaer, men eg undrast om det er denne usemja som har ført til at Sogn og Fjordane er gløymt i budsjettet. E39 gjennom fylket er – og ser ut til å halda fram med å vera – ein flaskehals. Når det så vert stilt midlar til rådvelde for fylket via rentekompensasjonsordninga, er dette berre til gunst for dei fylka som er i stand til å ta opp lån. Med regjeringas kuttframlegg på over 250 mill. kr innan fem år for mitt fylke er det ikkje mogleg å ta opp nye lån til fylkesvegane våre.

Ein må sjå heilskapen, og det er kva ein gjer i praksis, ein skal verta målt på. I Sogn og Fjordane har vi alltid hatt ein praksis der vi jublar saman for alt vi greier å få til i fylket, uansett kven som sit i regjering, og kven som føreslår det. Det skjer ikkje lenger – frå Framstegspartiet og Høyre.

Representanten Tingelstad Wøien spurde kva regjeringa hadde imot Valdres. Eg vil gjerne leggja til: Kva er det regjeringa har imot Sogn og Fjordane, som gjer at vi har vorte salderingspost nr. 1?

Arbeidarpartiet åtvare før valet om kva som venta viss Høyre og Framstegspartiet fekk koma inn i regjeringsskottora. Dessverre har vi fått rett på punkt etter punkt. Satsinga som kjem, kjem i sentrale strøk, og i alle fall ikkje i mitt fylke.

**Eirin Sund (A) [13:47:36]:** Jeg hører at flere representanter, fra Høyre og Fremskrittspartiet spesielt og faktisk også statsråden, bruker begrep som at forfallens tid er forbi, og at det rød-grønne forfallet nå skal snus. Jeg tenker at selv om det blir sagt om og om igjen, er det ikke dermed sagt at det er sant. I alle fall synes jeg det er en regel å leve etter at det å kjenne forholdene i fortiden kan gjøre at man både tenker klokt og tar kloke avgjørelser i framtiden.

Når komitélederen fra Høyre sier at Arbeiderpartiet lover i opposisjon, men leverte lite i posisjon – og det for den saks skyld blir sagt det samme fra Fremskrittspartiet – vil jeg minne om at Høyre lovet 2 mrd. kr mer enn oss hvert eneste år da de satt i opposisjon. Fremskrittspartiet lovet 45 mrd. kr mer enn oss hvert eneste år. Da sier disse tallene mye om hvem som har oppført seg hvordan i opposisjon.

Statsråden sier at nå skal de ta dette forfallet som vi på en måte ikke tok grep om. Jeg skal innrømme at i fjor, i forbindelse med forrige års budsjett, brukte regjeringen 1,2 mrd. kr mer på transport enn vi i Arbeiderpartiet gjorde. Men jeg har likevel lyst til å spørre statsråden: Er det ikke sånn at Arbeiderpartiet bruker bortimot 1 mrd. kr mer enn statsråden på samferdsel i sitt alternative budsjett? Jeg har også lyst til å spørre statsråden, eller representanten Roy Steffensen: Hvis man øker jernbaneinvesteringene med 50 pst., som de rød-grønne gjorde fra 2005 til 2008, er det da en økning på jernbane, eller er det et forfall? Når man bruker 2 mrd. kr på jernbane, og øker det til 9 mrd. kr, er det da en økning, eller er det en nedgang? For dette var det som var et faktum da vi satt i regjering.

Så må jeg, statsråd, få lov til å si noe om en helt åpen-

bar misforståelse, for statsråden sto her oppe og prøvde å skape et inntrykk av at Arbeiderpartiet hadde tenkt å ta en omkamp om Follobanen. Ja, det er en representant her på Stortinget fra Oslo som har løftet de tankene, men jeg var – hvis statsråden hadde lest hele intervjuet – krystallklar på at det er uaktuelt for Arbeiderpartiet å ta en omkamp om Follobanen. Nå har jeg sagt det fra denne talerstolen, så da regner jeg med at det er forstått.

Så skryter statsråden av at han har vært i Buskerud i forbindelse med en bymiljøavtale tidligere i dag. Da vil jeg minne alle om at dette er penger som er avtalt å gi, dette er penger som de får, som er regnet ut etter kriterier. Dette er ikke penger som denne regjeringen strør rundt seg fordi det har blitt jobbet med kollektivtrafikk, men det er fordi det er en avtale som ligger i bunnen, som gjør at en får disse pengene utbetalt.

**Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [13:50:49]:** Regjeringa vil byggje landet. Dette er eit av dei åtte satsingsområda i regjeringens plattform. I erklæringa står det:

«Regjeringa vil gjennomføre nødvendige investeringar for å realisere en stor satsing på infrastruktur.»

Dette budsjettet viser at regjeringa meiner alvor. Det er eit budsjett som tek oss eitt skritt nærare betre vegar og jernbane, meir kollektivtilbod, meir gang- og sykkelveg og arbeid med høghastighetsbreiband til alle delar av landet.

God samferdselspolitikk handlar ikkje berre om samferdsel – det er like mykje næringspolitikk og distriktspolitikk. I møte med næringsdrivande i distrikta er svaret på spørsmålet om kva som er viktig for dei, ofte: Gje oss betre vegar og vegforbindelsar. Det er avgjerande for at det skal vere framkomeleg for varer og tenester. Det er òg viktig for busetjing og etablering av arbeidsplassar i heile landet.

Eit område som denne regjeringa vil prioritere, er å få ned planleggingstida for vegprosjekt. Samferdselsministeren og kommunal- og moderniseringsministeren arbeider saman for å få endra på dei lange og omfattande planprosessane som me har i dag. Det er stor semje om at det at gjennomsnittleg planleggingstid for ein vegstubb no er ti år, er altfor lang tid. I tillegg legg dette budsjettet opp til ei dobling av midlar til planlegging.

I min heimkommune, Seljord, skal me endeleg få ein etterlengta tunnel mellom Århus i Seljord og Gvammen i Hjordal kommune, Mælefjelltunnelen på E134, som det er oppstart på i desse dagar. Tunnelen vil korte inn E134 med 11 km og køyretida med om lag 20 minutt for tungtransport. Det er eit prosjekt som er kostnadsrekna til 2,2 mrd. kr, og er 100 pst. statleg finansiert. Dette prosjektet har det vore arbeid med i nærare 25 år, og på grunn av den lange planleggingstida har ein mått hatt fleire reguleringsrundar grunna endringar i m.a. krav til vegbreidde og sikkerheitsomsyn, mv. Også kostnadene har endra seg sidan fyrste gong Statens vegvesen berekna det. Då var dei på 800 000 kr.

E134 er etter mi og mange andre si oppfatning den viktigaste forbindelsen mellom aust og vest. Tal frå Vegvesenet no i haust viser òg at E134 er fyrstevalet til bilistane mellom Austlandet og Vestlandet. Det er fordi dette er



den kortaste og den minst vinterstengde vegen. Det er med spenning me ser fram til kva Samferdselsdepartementet vil peike ut som kandidat til hovudveg mellom Oslo og Bergen. Det er gledeleg at regjeringa er oppteken av å tenkje heilskapleg på ei vegstrekning.

Det er gledeleg at regjeringa har sett i gong eit reformarbeid for å sikre meir heilskapleg, effektiv og samanhengande utbygging av transportkorridorar. Oppretting av infrastrukturfondet og etablering av eit vegselskap er eit verkemiddel i denne samanhengen. Det er med store forventningar me ser fram til 2015 og til lyden av mange dynamittsalver, gravemaskinar i arbeid og lukta av asfalt. Me er mange som med glede sit i bilkø – sjølv i distrikta – for raudt lys ved vegarbeid og anleggsområde.

**Magne Rommetveit (A)[13:54:03]:** Ved møtestart i dag hadde eg gleder av, på vegner av fleire kystvener i Arbeidarpartiet si stortingsgruppe, å leggja fram eit representantforslag om meir gods på sjø. Me fremjar fleire gode forslag i dag i samband med at me no debatterer samferdselsbudsjettet, men eg kan jo ikkje vera heilt sikker på at alle desse får det naudsynte fleirtalet når me litt seinare skal ha votering.

Den fullstendige ordlyden i representantforslaget om meir gods på sjø, som me altså får debattera meir inngåande ved eit seinare høve, lyder som så:

Stortinget ber regjeringa leggja fram sak om korleis nærskipsfartsstrategien kan følgjast opp med konkrete tiltak med meir effektive hamnar, meir klima- og miljøvenlege løysingar og endringar i avgifter og gebyr som kan styrkja sjøtransporten si konkurransekraft.

Seinast på tysdag i denne veka debatterte Stortinget Riksrevisjonen sin rapport om den statlege kystforvaltninga sitt arbeid «med å øke andelen godstransport til sjøs». Og det syner seg at det slett ikkje står så godt til med den tverrpolitiske semja me har for å nå målet om at ein større del av godset skal transporterast langs sjøvegen.

Norsk næringsliv har høgare transport- og logistikkostnader enn dei landa me konkurrerer med. Det må då vera eit mål i seg sjølv å skapa eit meir effektivt og eit meir miljøvenleg transportsystem.

Sjøtransport er ei transportform med låge klimautslapp per tonnkilometer, og arbeidet med godsoverføring frå veg til sjø er derfor også ei viktig oppfølging av klimaforliket.

Likevel er ikkje all godstransport automatisk fryd og gaman klima- og miljømessig berre det vert frakta sjøvegen. Det er mange gamle og forureinande fartøy i den flåten som går langs kysten vår. Derfor må me også ha ei forsterka satsing på flåtefornying, der klima- og miljøsidea vert sterkt vektlagd. I så måte er det gledeleg å sjå den auken me har hatt når det gjeld overgangen frå tungolje til LNG som drivstoff på skip. Ordninga med NO<sub>x</sub>-fondet har også bidrege kraftig til å få reinare skipsfart.

At me no snart får den første batteridrivne bilferja i riksvegsambandet Lavik–Oppedal, trur eg berre er starten på ei større elektrifisering av skipsfarten i våre nære farvatn. Eg har også tru på at dette vil få innpass når det gjeld skip med persontransport. Til og med Bob Dylan fekk

nye og større tilhøyrarskarar i si tid då han gjekk over til elektrisk drift av gitaren sin!

**Sivert Bjørnstad (FrP) [13:56:59]:** Jeg får ofte høre at det ikke har noe å si hvem som styrer, både fra velgere, hjemme, kamerater eller helt vanlige folk på gaten. I noen politiske spørsmål kan nok den påstanden ha noe for seg, for norsk politikk er i det store og hele konsensusbasert, men på mange områder er det også forskjeller. Det har noe å si hvem som styrer! Derfor skal jeg sørge for å ha med meg et eksemplar av det samferdselsbudsjettet som blir vedtatt her i dag, i ryggsekken til enhver tid, sånn at jeg kan motbevise dem som sier at det ikke har noe å si hvem som styrer.

Selv om det kanskje ikke er det som får mest medieoppmerksomhet, har ordet «vedlikeholdsetterslep» vært en viktig del av samferdselsdebatten helt siden etterkrigstiden. Det er det nå også, men for første gang på veldig mange år kan man nå snakke om etterslepet med et positivt fortegn, for etterslepet går ned, både på vei og bane. Alle vet at om man ikke tar vare på det man eier – maler huset sitt, skifter olje på bilen eller pusser skoene sine jevnlig – så vil de til slutt forfalle. Nå vet ikke jeg hvordan skopussen er blant rød-grønne politikerne, men jeg håper omtanken for skoene deres er vesentlig større enn den omtanken de har vist for veiene og de banene de har hatt ansvaret for de siste årene.

Siden begynnelsen av 1980-tallet, i nærmere 30 år, har politikere fra Midt-Norge kranglet om hvor nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen skal ligge. Det har vært en typisk lokaliseringssak, hvor man ikke har klart å bli enig, og hvor man til enhver tid har skjøvet beslutningen foran seg, slik at beslutningen aldri har blitt tatt. Det har tæret på aktørene i bransjen, som aldri har fått et skikkelig svar, og som heller aldri har kunnet planlegge framtiden sin. Men det har noe å si hvem som styrer.

Nå har regjeringen besluttet at konseptet delt løsning sør skal legges til grunn. Det betyr havn på Orkanger, det betyr jernbaneterminal på Torgård eller Søberg, og det betyr, ikke minst, at Trondheims indrefilet Brattøra blir frigjort til byutvikling.

Om et par ukes tid skal jeg delta på en togtur som mange har sett fram til. Da utvides Trønderbanen til Melhus. «85 000 innbyggere mellom Heimdal og Melhus får et historisk løft i lokaltogtilbudet», skrev Adressa for noen dager siden og fulgte opp med en kommentar fra Senterparti-ordføreren i Melhus: «Helt fantastisk».

Det betyr noe hvem som styrer, og særlig har det kommet til syne i samferdselspolitikken. At de rød-grønne partiene nå begynner å komme etter, er veldig hyggelig – men litt sent, det er det.

**Ingvild Kjerkol (A) [14:00:05]:** Jeg tar ordet for å snakke litt om et veisystem som Stortinget bare har delvis direkte ansvar for, nemlig fylkesveiene. Men jeg kan ikke unnlate å avlegge forrige taler en visitt, som skal gå rundt med årets samferdselsbudsjett i vesken si framover – forhåpentligvis når han er hjemme i Trøndelag. Det synes jeg er veldig bra, for der har rød-grønne politikere bedt om å

få forlenget Trønderbanen til Melhus. Det blir nå gjort, og det er veldig bra for mange pendlere. Men på fylkestinget i Nord-Trøndelag denne uken, der jeg var så heldig å få være tilhører, var Fremskrittsparti-representantene ikke så imponert over dette, for de mente det ville bli et dårligere tilbud for togpendlerne i Nord-Trøndelag. Så når Bjørnstad beskriver hvordan politikere fra Midt-Norge har kranglet, bl.a. om logistikknutepunktet, som nå har fått en avklaring, vil jeg oppfordre til at man feier for egen dør, for også der har Fremskrittspartiet i de to trønderfylkene helt ulike svar på utfordringene.

Når det er sagt, håper jeg at Sivert Bjørnstad og regjeringen har trykk på det å finne finansiering til et framtidig logistikknutepunkt. Trøndelagsregionen er glad for at man, etter mange år, har fått en avklaring på hvordan man velger å gå videre, men det er fortsatt langt fram til man har finansiert det, og der kan jeg love at Arbeiderpartiet skal være en pådriver.

Så til det jeg ville si noen ord om, nemlig storparten av det offentlige veinettet vårt, som fylkeskommunene har ansvaret for: Det er veldig bra når regjeringen lager flotte pressemeldinger og er veldig tydelig og høy og mørk på at de har økt de statlige tilskuddene til fylkesveiene. Det er bra, og det støtter også Arbeiderpartiet, men det utgjør en veldig liten del av det som finansierer fylkesveinettet vårt. Det er den generelle økonomien til fylkeskommunen som avgjør om man er i stand til å bøte på vedlikeholdsetterslepet på dette massive veinettet. Og med det opplegget som regjeringen har lagt for nytt inntektssystem til fylkeskommunene, er det en rekke store utfordringer for en rekke fylker. Det er faktisk slik at utfordringen er størst i de fylkene som har mest vei, og i Nord-Trøndelag, det fylket jeg kommer fra, la samferdselsråden fra Høyre fram et budsjett og en økonomiplan som lå hele 100 mill. kr unna det nivået som Statens vegvesen sier er nødvendig for å bøte på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

**Sverre Myrli (A) [14:03:26]:** Det har vært et sant kaos hva de samarbeidende partiene har ment om flyruta til Fagernes lufthavn Leirin den siste tida. Venstres Opplandrepresentant har utad uttalt alt fra at flyruta er «reddet», til at det «ikke er tatt stilling til videre rutetrafikk», og til slutt, etter at det ble klart at flyruta virkelig skal legges ned, at Venstre fortsatt skal kjempe for rutetrafikk.

Med det samferdselsbudsjettet som blir vedtatt i dag, blir flyruta til Leirin lagt ned i 2016. Og som om det ikke er nok, vil flertallet åpenbart at Leirin ikke lenger skal være en del av staten og Avinors rutenett. Dette er virkelig en trist dag for Valdres.

Leirin er en del av kortbanenettet og drives av Avinor, som de øvrige kortbaneflyplassene. Leirin har ruteforbindelse med Oslo og har også en god del chartertrafikk, og dette hører sammen – rutetrafikken, driften av flyplassen og chartertrafikken. Chartertrafikken har et stort potensial, særlig når det gjelder skiturister fra Europa til Beitostølen, Hemsedal og Geilo. Det arbeidet som nå gjøres av reiselivsnæringen i Valdres og Hallingdal, er rett og slett imponerende. Chartertrafikken må videreutvikles, og det bør myndighetene støtte opp om.

Men det er ikke det det er snakk om i dag. Nå er det snakk om flyruta og drifta av flyplassen, men det vil ikke de fire samarbeidende partiene prate om. De prater bare om chartertrafikken: Abid Raja, Hans Fredrik Grøvan og Åse Michaelsen i debatten i dag og stortingspresident Ole-mic Thommessen i Oppland Arbeiderblad i går. Alle er enige om å satse på økt chartertrafikk, men flertallet ønsker altså å legge ned rutetrafikken og fjerne Leirin fra Avinors nettverk.

Dette er en kortbaneflyplass med svært god standard, som Avinor driver veldig godt, og som gjør at charterfly kan lande nesten når som helst. Nå skal kanskje Avinor utvikle drifta. Noen andre skal overta – hvem det enn måtte være – og de kan få lov til å søke om støtte fra staten. Søke om støtte! I dag står staten for hele drifta. Er det slik at folk fra steder med kortbaneflyplasser rundt omkring reiser til Samferdselsdepartementet og Stortinget og ber om at Avinor ikke lenger skal drifte flyplassen? Jeg har ikke registrert noen slike delegasjoner til Oslo – heller ikke fra Valdres. Selvsagt er det ikke slik. Dette er ingen satsing, dette er landeveistrøveri. Å framstille dette som en satsing er rimelig frekt! Jeg vil si at det er omtrent som å ta fra noen jobben og så tilby dem å kunne søke om arbeidsledighetstrygd i etterkant. Jeg gjentar: Dette er en trist dag for Valdres.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:06:45]:** Dette har vært en god debatt som har synliggjort prioriteringene til flertallet til å bygge mer vei og jernbane, satse på kysten, men primært også redusere forfallet på infrastrukturen – et forfall som har vokst over åtte rød-grønne år.

Så er det en del debattemaer som jeg skal prøve å komme innom. Flyplassen på Leirin: Jeg opplever et flertall som sier veldig tydelig at en skal legge til rette for muligheten for chartertrafikk på flyplassen. Men en er ganske lite kreativ hvis en mener at den eneste måten å ha en flyplass i Valdres på er å ha et tilnærmet tomt rutefly som skal fly mellom Oslo og Valdres for å forsvare flyplassens eksistens. Det må være mye bedre at en legger til rette for at den kan være en god charterflyplass, og det er det flertallet har sagt. Det kan ikke være mening i at en skal subsidiere tilnærmet tomme fly med 10 000 kr per avgang bare for at en skal ha en flyplass som fungerer. La oss heller bruke de pengene til å utvikle bedre infrastruktur der folk faktisk vil reise, og f.eks. ha en charterflyplass.

En vet en har et godt statsbudsjett når opposisjonen gjør alt den kan for å ta æren for budsjettet. Det er egentlig veldig positivt. Så registrerer jeg også at opposisjonen ikke står samlet om retningen på det de foreslår. Det er mye enkeltarmer og -bein som svinger seg, men altså ikke en felles opposisjon lenger. Det er også interessant å merke seg.

Når det gjelder vedlikehold på jernbanen, har budsjettveksten under dagens regjering vært 74 pst. I tilsvarende periode før regjeringsskiftet var den på 2 pst. Det vitner om et skifte i satsing.

Jeg har mange ganger gitt Arbeiderpartiet ros for den økningen de hadde i jernbanebevilgninger mens de styrte. Men jeg mener fortsatt det er rimelig å gi kritikk for at det ikke ble gjort noe med forfallet. At en ikke hadde fått

gjort noe ett år, kan jeg akseptere, men når en ikke gjør noe i åtte år i strekk, da handler det om at en ikke har prioritert det. Denne regjeringen prioriterte det straks den tiltrådte, i fjorårets budsjett, og enda mer i årets budsjett, og de fire partiene sørger samlet for at forfallet reduseres i stedet for å vokse med 1 mrd. kr i året.

I 2015 vil vedlikeholdsetterlepet være lavere enn det den rød-grønne regjeringen la opp til for 2014-budsjettet sitt. Det er litt rart at de rød-grønne politikerne i denne salen framstår som veldig bekymret for vedlikeholdsetterlepet i 2015, som er lavere enn det de selv la opp til i 2014. Det harmonerer ikke med det de selv gjorde, og måten de kritiserer regjeringen på. Dermed blir dette i realiteten mest svartmaling og har lite å gjøre med hva som er reelle bevilgninger.

Så er det også interessant å registrere at representanten Myrli hadde en smørbrødtype som var veldig lang, med alle de jernbane- og kollektivsatsingene han nå ville ha, som de aldri nevnte i sin egen Nasjonal transportplan, samtidig som Jan Bøhler har vært ute og sagt at han vil ha en stasjon som de rød-grønne sa ikke var aktuell. Da er det interessant om Arbeiderpartiets fraksjonsleder kan si hvilke av utspillene fra Arbeiderpartiets representanter i denne salen i dag som faktisk er Arbeiderpartiets politikk.

**Kåre Simensen (A) [14:10:02]:** Mine kollegaer fra Arbeiderpartiet har på en glimrende måte redegjort for nok et godt samferdselsbudsjett fra vår side, slik vi har gjort gjennom de siste åtte årene. Velkommen etter, til regjeringen: Dere er på vei, men har enda en lang vei å gå.

Jernbane har fått stor plass i debatten så langt, men jeg kan vel si at dobbeltsporet jernbane ikke er et hett tema rundt kafébordene i Finnmark. Veier, farleder og flyplasser er derimot viktig. De siste årene har også forholdene for syklende og gående fått stor plass i mange finnmarksbyer.

Statsråden sa i sitt innlegg at det avsettes milliardbeløp til veivedlikehold i år. Det er bra, men jeg er ikke like overbevist om at han tenker hele landet når han fordeler penger rundt omkring. Vi så tegninga allerede i fjor, og det fortsetter i år. I 2014 omprioriterte regjeringen vel 40 mill. kr fra regionale utviklingsmidler for Finnmark, med den begrunnelsen at de skulle brukes på et bedre veinett i fylket. Men faktum er at Finnmark satt igjen med halvparten av de 40 millionene til veiformål. Hvor de resterende pengene er blitt av, er en gåte for mange.

Ser vi på årets tilskudd til fylkesveier, er det avsatt hele 7 mill. kr i friske midler til fylkesveier. At etterslepet i Finnmark blir redusert, er vel å ta hardt i – for å si det litt forsiktig. I tillegg har Finnmark fått 7 mill. kr til rentekompensasjon for lån som fylket har mulighet til å ta opp til veiformål. Det tragiske er at denne lånemuligheten som er inkludert i regjeringens milliardssatsing på samferdsel, kun er teoretisk, fordi den fylkeskommunale økonomien ble sterkt redusert i årets budsjettvedtak, mandag denne uken. Når det påstås at denne låneordningen er gratis, er det vel å ta litt hardt i; avdragene skal vel også betales.

Statsråden kjenner til debatten om kompensasjon for arbeidsgiveravgiften i Finnmark. Den skulle kompenseres krone for krone. Det skjer ikke. I tillegg ser vi at staten vel-

ger å bruke av disse pengene til statens egne veier, som allerede er inne i NTP-en. Fylkeskommunale veier blir ikke prioritert i denne sammenheng, og det er svært synd.

Alta har en flyplass som under gitte værforhold gjør at noen flytyper får restriksjoner i form av vektreduksjon. Dette har Alta kommune ønske om å gjøre noe med, ved å benytte overskuddsmasser fra E6-utbyggingen vest for Alta til å utvide flyplassen med ca. 200 meter. Det vil bedre sikkerheten på Alta lufthavn. Men så opplever vi det utrolige at Avinor, av alle, snur ryggen til dette prosjektet. De sier at de ikke vil være med på en slik utvidelse. Dessverre har statsråden i sine svar til meg og lokale media sagt seg enig med Avinor. For det første koster det milliarder av skattebetalernes penger for å bygge ut E6, men når storsamfunnet kan få igjen noen av disse pengene til samfunnsnyttige formål, sier statlige myndigheter og Avinor: nei takk, dump heller massene i sjøen. Det er ikke til å tro!

**Roy Steffensen (FrP) [14:13:12]:** Jeg registrerer at i debatten er de rød-grønne veldig opptatt av at de oppfylte den forrige NTP. Det var en langt mindre ambisiøs NTP enn den som foreligger nå. De skal ha rett i at de klarte å bruke så mye penger som det var satt av til NTP-en, men 22 prosjekter ble utsatt – 22 færre prosjekter enn det de hadde lovet – fordi prosjektene ble dyrere enn planlagt. I tillegg var det en haltende sykkelsatsing, og vedlikeholdet økte kraftig. Det har vi diskutert veldig mye i dag. Likevel presterer de å skryte av dette. Det er som når man har vært og handlet i butikken, så kommer hjem, og så sier at man klarte å bruke alle pengene man hadde fått med seg, men man fikk ikke med seg alle varene. Det synes jeg ikke er noe å skryte av.

Ellers er jeg veldig glad for at vi i denne debatten til slutt får gjentatt at vi er et mer offensivt samferdselsparti enn det de rød-grønne er. Vi har vist at vi ikke bare er offensive i opposisjon, men også at vi er mer offensive når vi er i posisjon. Vi økte bevilgningene i fjor høst som følge av at det ble et regjeringsskifte, og vi ligger godt an med tanke på å overoppfylle NTP, ikke bare i penger, som hos de rød-grønne, men også i prosjekter. Vi har startet et nødvendig reformarbeid, vi har framskyndet planleggingen, og vi gjør grep for å redusere planleggingstiden. Jeg ser altså ikke på dette som et problem, som de rød-grønne vil ha det til. Det er faktisk en fordel for landet, fordi nå er vi her og kan gjøre grep som sørger for at vi kan overoppfylle NTP. Det er gjerne et problem for ettermålet til den forrige regjeringen. Jeg skjønner at de ikke kan ha mye å klage over når det de stort sett sier når vi kommer med NTP-en eller med budsjettet vårt, er at det hadde de også lyst til å gjøre.

Jeg synes de rød-grønne snart må bestemme seg for hva de skal kritisere oss for. Det er ikke mer enn ca. et halvt år siden de ønsket en revidering av NTP fordi vi gjorde så mange endringer, så store endringer, mens de nå kritiserer oss for å gjøre for lite.

Det er som statsråden sa: De rød-grønne spriker i alle retninger. Jens Stoltenberg ville ha sagt: Det er et sosialistisk kaos. Men hvis NTP-en var så god som de rød-grønne ville ha det til, er det rart at vi daglig kan lese krav fra både lokalpolitikere for de rød-grønne partiene, og også fra

folk i denne stortingssalen, som hele veien ønsker nye prosjekter inn. Det er opplagt at den NTP-en som Arbeiderpartiet vedtok for ett år siden, er altfor dårlig nå når de sitter i opposisjon. Derfor skal de være glad for at det er et nytt flertall som jobber for å overoppfylle NTP.

**Helge Orten (H) [14:16:21]:** Jeg lot meg inspirere av representanten Kjerkol – det skal hun for så vidt være glad for. Etter åtte år med rød-grønt styre oppfatter jeg det sånn at representanten Kjerkol synes vi hadde det beste utgangspunktet vi kunne ha for å fortsette å drive vår samferdselspolitikk. Jeg har lyst til å stille et spørsmål: Vi har et vedlikeholdsetterslep på 45–75 mrd. kr på fylkesveinettet vårt, vi har et etterslep på 30–45 mrd. kr på riksveinettet, og vi har et etterslep på rundt 17 mrd. kr på jernbanenettet. Er det et godt utgangspunkt? I mitt hode er arven de rød-grønne har levert fra seg, ikke et godt utgangspunkt i det hele tatt. Det er rett og slett et dårlig utgangspunkt, for vi må begynne med det store etterslepet før vi faktisk kan få gjort de store satsingene. Vi er godt i gang med begge deler.

Jeg skjønner godt, av den diskusjonen vi har hatt i dag, hvorfor de rød-grønne i denne salen heller ønsker å sammenlikne seg med sine alternative budsjett enn med det de faktisk har prestert gjennom de åtte årene de hadde sjansen. Det er omtrent ingen annen regjering etter krigen som har hatt et bedre utgangspunkt enn den rød-grønne regjeringa. De hadde rent flertall, de kunne gjøre akkurat hva de ville, men det vi ser, er at etterslepet og forfallet har økt på alle områder.

Så en NTP-oppfølging. Vi gjennomfører den stortingsvedtatte NTP-en, og vi gjør forbedringer på den – og det skulle bare mangle. Hvis vi viderefører dagens nivå på satsingen av det som ligger til grunn i 2015-budsjettet, er vi allerede godt i rute med å oppfylle NTP. Hvis vi fortsetter slik vi har tenkt, nemlig med å øke satsingen framover, vil vi overoppfylle NTP. Og det er det som er målsettingen. Men det er ikke bare snakk om å bruke penger. Det handler også om hvordan vi bruker pengene. Det handler om organisering, det handler om raskere planlegging, og det handler om nye måter å bygge på og organisere byggingen av både vei- og jernbane.

Derfor er vi godt i gang med å etablere et veiselskap. Derfor vil vi ta i bruk offentlig–privat samarbeid. Jeg skal ikke argumentere mer for det, for jeg tror vi har gitt opp å få Arbeiderpartiet til å skjønne fordelene med OPS.

Derfor vil vi også organisere jernbanesektoren annerledes for å få på plass mer konkurranse og en annen selskapsorganisering som vil gi en mer målrettet styring av jernbanesektoren. Vi er allerede godt i gang og har gjennomført flere tiltak for å korte ned planleggingstida.

Det er jo dette vi snakker om når vi snakker om et taktskifte i norsk samferdselspolitikk. Vi satser mer, vi investerer mer, og vi har begynt å snu forfallet. Vi tar det vedlikeholdsetterslepet som er der. Vi organiserer oss smartere og planlegger raskere. Det er et taktskifte.

**Anders B. Werp (H) [14:19:35]:** Samferdselsbudsjettet er en viktig byggestein i regjeringens og samarbeids-

partienes arbeid for å løse viktige oppgaver i dag og ruste Norge for årene framover.

Samferdsel, varetransport og infrastruktur er selve livsnerven for samfunnsutviklingen. Vi er et farendende folk, i et langstrakt land, med omfattende handel med omverdenen. Derfor er veier viktig, og derfor er jernbane, sjøtransport og luftfart viktig, for å styrke kontakten mellom mennesker og for å skape verdier.

Den økonomiske rammen for NTP er overoppfylt med nesten 7 mrd. kr, med jevn opptrapping lagt til grunn framover. Budsjettet tar i bruk offentlig–privat samarbeid som gir mer effektiv gjennomføring. Resultatene er for oss viktigst, ikke rød-grønn dogmatisk tilnærming til løsning av viktige samfunnsoppgaver.

Regjeringen og samarbeidspartiene etablerer et veiselskap som vil ha forutsigbar finansiering og vil kunne gjennomføre utbygging av samferdselsprosjekter mer helhetlig og sammenhengende framover. Og vi reformerer jernbanesektoren for å få en mer forretningsmessig og kunderettet struktur. Reformen blir heiet fram av hele sektoren.

Ikke minst stanser og reduserer vi forfallet på riksveinettet med ca. 1,1 mrd. kr, og for jernbanenettet med 200 mill. kr. For første gang så langt tilbake som vi har pålitelige tall, vil forfallet på vei og jernbane reduseres i 2015.

For mitt hjemfylke, Buskerud, er dette et betydelig løft: Med 0,5 mrd. kr til E134 Damåsen–Saggrenda i Kongsberg og Øvre Eiker, for rv. 7 og rv. 52 i Hallingdal, for rv. 7 Sokna–Ørgenvika i Ringerike og Krødsherad kommuner, til midlertidig utbygging av Fosskolltunnelen på E18 i Lier, midler til planlegging av prosjektene E16 Skaret–Hønefoss og E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum, midler til planlegging av prosjektet rv. 35 Hokksund–Åmot, og ikke minst er det satt av midler til planlegging av prosjektet rv. 23 i Lier kommune. I tillegg kommer flere satsinger på jernbane.

Jeg nevnte disse prosjektene fordi det er mange av oss som har jobbet i mange år for å få tatt disse et skritt videre. Med dette budsjettet ser vi at dette arbeidet har lyktes. Vi kommer et skritt videre. Det løfter Buskerud framover. Det er godt nytt for fylket, det knytter innbyggerne nærmere sammen, og det gir næringslivet vekstimpulser.

**Nils Aage Jegstad (H) [14:22:40]:** Det var flere som lot seg inspirere av Kjerkol. Hun sa noe om at det er det første helhetlige budsjettet Arbeiderpartiet legger fram i opposisjon. Men det var faktisk Arbeiderpartiet som la fram et helhetlig budsjett i fjor, som var hovedgrunnlaget for det budsjettet vi har i år. Også i det budsjettet økte vedlikeholdsetterslepet med 1 mrd. kr. Men det fikk ikke flertall, slik at vi nå har hatt en økning på 400 mill. kr. Fra neste år av begynner det å gå nedover.

Men det er også noe annet som har kommet opp. Det er Arbeiderpartiets satsing på bymiljøavtaler og de store bevilgningene – denne milliarder. Jeg var fylkesordfører i Akershus og skulle møte den rød-grønne regjeringen for å få belønningsordning for Oslo og Akershus. Vi ba om et møte med statsråden – vi fikk et møte med statsrådens personlige rådgiver. Det endte med null, slik det alltid har

gjort. Nå kommer det en masse penger til vårt område. Takk for det! Men jeg blir jo litt i stuss når man nå ramser opp en hel rekke tiltak som overhodet ikke er planlagt. De er på tankestadiet, de er eventuelt i en KVVU. Det er egentlig bare Fornebubanen som er gryteklar. Og selv ikke på den kommer en til å bruke veldig mye penger i inneværende år, det kommer først fra neste år. Jeg tror at når det gjelder bymiljøavtaler, vil det bli et rush av utbetalinger på slutten av denne fireårsperioden. Da haster det ikke med å bevilge 1 mrd. kr. nå. Det kan man gjøre mot slutten av perioden – for å ta inn det som er behovet.

Jeg tror Høyre kommer til å oppfylle sine lovnader i NTP, for vi er allerede nesten oppe på det nivået som vi skal være, med 2 mrd. kr ekstra i året. Her er jeg optimist.

Så har jeg lyst til å si at det foregår også en del annet, nemlig noe som ble vedtatt i juni i fjor. Da var Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti sammen om en rekke forslag til romertallsvedtak, som det er interessant å se på. Jeg kjenner dem igjen. Forslag til romertallsvedtak I var at avkastning av Statens pensjonsfond utland skulle gå til investeringer i veier, jernbane og annen samferdselsstruktur. IV handlet om konvertering av signal-systemene til ERTMS. Det er vi i gang med på Østfoldlinjen, og det er vel ingen tvil om at det kommer til å spre seg etter hvert. Vi har sagt at ved nye prosjekter skal det implementeres. Muliggjøre «videreforsendelse av bagasje til de sluttdestinasjoner der tollbehandling er tilgjengelig på flyplassen» – X – det er vi i ferd med å gjennomføre. Å «åpne for konkurranse om persontransport med tog» – XV – det har vi gjort noe med. En «konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler» – XIX – joda, vi oppfyller NTP også utover det som ble vedtatt. Vi tar opp mange av våre egne forslag.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:25:56]:** Nye og bedre løsninger, ruste oss for framtiden, robust – dette er keiserens nye klær. Det er til syvende og sist konkret handling som teller. Og kan man kanskje også kalle det konkret handling når man kutter? For samarbeidspartiene kutter altså i fornying av vei, og ingen sier hva som skal kuttes, og hva det betyr for brukerne. Man kutter også i E16 over Filefjell. Hva det betyr for dem som skal bruke veien, har vi ikke fått svar på. Etter runden med statsråden betyr det tydeligvis ingenting.

Nasjonale turistveier får kutt. Er det et gode for reiselivsnæringen? Det kuttes på bredbånd. Det betyr at det fortsatt vil være mange som har dårlige bredbåndsløsninger. Uansett om man ønsker å utfordre aktørene til å bygge ut billigere, er det fortsatt mange som i lang tid framover vil ha altfor dårlige løsninger. Det betyr et fortsatt digitalt klaseskille.

Det kuttes på kollektiv i distriktene, nærskipfartsstrategien i Nasjonal transportplan følges ikke opp, annet enn 10 mill. kr til mer samarbeid mellom havnene, Fagernes Lufthavn Leirin legges i praksis ned, og jeg spør meg: Er dette bare starten på nedleggningen av kortbanenettet?

Senterpartiet har merket seg at det er Kristelig Folkeparti og Venstre som har dratt bevilgningene til jernbane på både vedlikehold og investering i rett retning.

Regjeringen følger ikke opp behovet for midler til rassikring verken på riks- eller fylkesveier, når en ser det behovet som er for fortsatt rassikring. Fylkeskommunene sier helt klart at de har store prosjekter de ikke får startet opp med, på grunn av at man ikke får de bevilgningene man trenger.

Man følger ikke opp behovene for midler til fylkesveier. En økt rentekompensasjon til fylkeskommunene er ikke godt nok. Både KS og fylkeskommunene sier at gjeldsbelastningen er høy nok som den er. Senterpartiet har støttet at man fortsatt har rentekompensasjon, men ser at det alene ikke vil løse behovene til fylkeskommunene. Derfor har vi i vårt alternativ lagt mer penger på bordet. Og alle disse kuttene og manglende oppfølgingene skjer altså for å finansiere skattelette til noen få.

NHO sier helt tydelig at det mangler 2,7 mrd. kr for å følge opp NTP. Statsråden sier at de har bevilget 7 mrd. kr over, men erkjenner en oppfølgingsgrad på 48,7 pst., eller etter forliket 48,9 pst.

Senterpartiet foreslo i sitt alternative budsjett et samlet løft for infrastruktur og trafikanter på 2,6 mrd. kr. Det er inklusive fylkesveier og skattelette for arbeidsreiser. Det handler om prioritering, det handler faktisk om hvor vi vil hen.

**Ove Bernt Trellevik (H) [14:29:09]:** I rolla mi som stortingspolitiker i næringskomiteen møter eg ofte næringsaktørane når eg er på besøk rundt om i landet. Temaet då er sjølvsagt næringspolitikk og korleis ein kan skapa konkurransekraft. Dei aller, aller fleste i næringslivet er svært opptekne av samferdselspolitikken for å skapa konkurransekraft. Regjeringa får lovord for viljen til å satsa på å ta tak i det forfallet som me har sett på riksvegnettet.

Det er ikkje tvil om at det er eit gigantisk vedlikeholds-ettterslep etter den raud-grøne regjeringa. Forfallet har vore på over 1 mrd. kr i året, men dette vert no teke inn igjen i det nye budsjettet som ligg her no i dag. Det er òg eit stort vedlikeholdsetterslep etter at den førre regjeringa overførte mykje av riksvegnettet til fylkeskommunane. Det har skapt store utfordringar for fylkeskommunane. Men dette arbeidet som regjeringa gjer, vert lagt merke til, og eg synest det er grådig kjekt å hausta lovord for dette når eg er rundt om i landet og besøker ulike bedrifter.

Så høyrer eg at det er svært mange her som er kritiske til OPS. Eg er eigentleg veldig begeistra for at eg i Prop. 1 S for 2014–2015 kan sjå at Sotrasambandet er eit OPS-prosjekt. Eg kjem frå den regionen som får dette etterlengta sambandet på plass som eit OPS-prosjekt, og både næringslivet og innbyggjarane der er begeistra for at me endeleg kan klara å få meisla ut kursen for dette prosjektet som er særdeles viktig ikkje berre for regionen, men for heile samfunnet. Det er eit stort og viktig næringsliv i regionen, med ein betydeleg eksportverdi.

Magne Rommetveit nemnde at det var kome eit Dokument 8-forslag om å få meir gods over frå land til sjø. Temaet er grådig viktig, men eg har fått med meg at statsråden og regjeringa er i full gang med eit slikt arbeid, og eg er begeistra over at regjeringa sjølv har sett fart i denne saka og i dette viktige arbeidet. Dette vert det jobba med både i

Samferdselsdepartementet og hos næringsministeren, der det vert jobba med ein ny maritim strategi på dette feltet. Eg er begeistra over at fleire departement støttar opp om dette arbeidet og meislar ut ein ny kurs for det.

Det er betydeleg kor mykje som har forfalle av konkurransekraft både for handelsflåten og for kystflåten. Det at ein fokuserer på dette, synest eg er veldig, veldig bra. Slik kan me få meir gods frå veg – vegar langs Vestlandet som har eit betydeleg etterslep på vedlikehald – og over på sjø. Så det vert fokusert godt her, og det set me veldig stor pris på langs kysten – ein ny maritim strategi, og den satsinga som vert gjort på arbeidet med å få meir gods frå land til sjø, det set me som bur langs kysten, stor pris på.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

**Kjell-Idar Juvik (A) [14:32:21]:** Jeg registrerer at både Høyres og Fremskrittspartiets representanter er veldig godt fornøyd med budsjettet som ble lagt fram i dag. Det er bra. Det er som vi har sagt flere ganger: Det er bra, men man må ikke prøve å selge det inn for mer enn det er, man følger faktisk NTP. Så får man like eller ikke like at den NTP-en ble vedtatt av de rød-grønne, og at man hadde helt andre forslag for ett år siden enn det man har i dag. Det er realiteten, og det går ikke å snakke seg bort fra det, selv om jeg forstår veldig godt at man gjerne ønsker det.

Jeg legger òg merke til at spesielt Høyre- og Fremskrittspartirepresentantene står på denne talerstolen i dag og skryter voldsomt av at de har stoppet vedlikeholdsetterselepet både på jernbane og på veg. Det er òg i tråd med NTP. Og så blir vi kritisert for at vi viser til den, men det er òg fakta. Skal man prøve å prate seg bort fra den? Det som ikke er fakta, er at det faktisk ikke er Høyre og Fremskrittspartiet som stopper vedlikeholdsetterselepet. Forslaget som ble lagt fram på jernbane fra dagens regjeringspartier, Høyre og Fremskrittspartiet, er mindre enn det beløpet vi har i budsjettet i dag. Er det noen som hadde hatt grunn til å stå her på talerstolen i dag og være fornøyd, hadde det vært Venstre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Arbeiderpartiet, som i komiteen har gått inn for å øke beløpet til vedlikehold av jernbane. Så står man her og skal ta æren for det. Det kan man gjerne gjøre, men realiteten er at vi alle vet hva som ble lagt fram den 8. oktober, og det var under både det som var gjennomsnittet i NTP, og det som skulle telle når det gjelder vedlikeholdet. Rett skal være rett.

Når det gjelder veg, sies det at man «overoppyller» på veg òg. Da er man veldig flink til å forholde seg til de postene der man faktisk er på linja eller over i NTP. Det man velger ikke å nevne, er de punktene hvor man er langt etter. Det blir brukt mindre penger på veg neste år, man ligger faktisk bare på 45 pst. av NTP. Det er fordi man ikke har fått i gang bompengeprojektene, det er én av grunnene. Det er òg påfallende – dette har vært nevnt av flere – at når man kutter, hvor kutter man da? Jo, da er det nettopp fylkesvegene. Eksemplet der er skredsikring av fylkesvegene, som man kutter på. Hvem er de? Det er de samme som er taperne i det budsjettet som vi vedtok på mandag.

Hvorfor er de tapere? Jo, man har valgt skattekutt til de rike istedenfor å bygge velferd og samferdsel.

**Presidenten:** Representanten Hans Fredrik Grøvan har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:35:31]:** Fergefri E39 fra Kristiansand til Trondheim er et prosjekt som på en helt ny måte knytter sammen regionsentre. Det er mange enkeltprosjekter en kan trekke fram, men la meg bare nevne tre helt kort: For det første er vi veldig glade for at departementet nå har gitt melding til Statens vegvesen om at det skal planlegges firefelts motorvei mellom Kristiansand og Stavanger. Det er helt nødvendig med den trafikkmengden en har, inkludert godstrafikk. For det andre er vi veldig glade for at Anda-Lote nå får en 20 minutters frekvens, det er et viktig fergetilbud som knytter sammen to vekstsentre og skaper grunnlag for ytterligere verdiskaping. For det tredje er strekningen Bjørset-Skei langs E39 en flaskehals, og det er avgjørende viktig å få til en realisering og en oppstart så raskt som mulig.

I Kristelig Folkeparti er vi også glade for jernbanesatsingen: sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, at en nå har fått to timers frekvens fra desember 2014 – det er vi veldig glade for at departementet har gitt klarsignal til – og at vi nå er i starten av en mulighet til å gi et helt annet tilbud på jernbanen langs strekningen Oslo-Stavanger enn tilfellet.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [14:37:03]:** Da Jonas Gahr Støre ble valgt til leder av Arbeiderpartiet, var noe av det første han gjorde i intervju, å varsle en ny klimapolitikk. Han ville ha Norge utslippsfritt. Støres løfter om at Arbeiderpartiet skal gjøre Norge utslippsfritt, står ikke helt til troende når vi hører Arbeiderpartiets argumentasjon om flyruten til Leirin, som skal legges ned. Det er en flyrute som har tre passasjerer per avgang – tre passasjerer per flyavgang! Å opprettholde den kan vi vel ikke kalle en fremtidsrettet og grønn transportpolitikk. Dagens rute får 3 290 kr per sete i statlig tilskudd, og TØI har beregnet at vi får ett øre tilbake per tilskuddskrone.

Det overrasker meg at Arbeiderpartiet i dag springer helt vekk fra sine klimaløfter. I dag betyr de ingenting. De unnlater også å fortelle sannheten. Arbeiderparti-representanter står på denne talerstolen og hevder at flyplassen skal legges ned. Det er usant, og det bør Arbeiderpartiets representanter komme opp og oppklare. Det er sånn at flyruten legges ned, men samarbeidspartiene har jobbet grundig og hardt de siste to ukene for å sørge for fremtidig drift ved flyplassen, for å sørge for at chartertrafikken blir berget. Det er også den utfordringen vi har fått på Stortinget – å sørge for at chartertrafikken fortsatt skal driftes. Det gjør vi, og jeg ser frem til å følge Leirin og det tilbudet som de kommer til å gi passasjerer som vil benytte seg av skiturisme i Valdres og Hallingdal fremover.

Jeg har ofte gitt Arbeiderpartiet ros for det gode de har gjort for jernbane, men rett skal være rett. De valgte å ikke prioritere vedlikehold da de satt i regjering. Det er et fak-

tum. Arbeiderpartiet fikk sjansen til å prioritere vedlikehold i åtte år. Vedlikeholdsetterslepet ble ikke prioritert det første året – ja, det kunne kanskje være en forglemmelse. Men Arbeiderpartiet valgte å ikke prioritere vedlikehold i åtte år, og det kan vel ikke sies å være en forglemmelse.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet i denne debatten prøver å pynte på sannheten, prøver å springe fra det faktum at Stortinget først i dag, med ny Høyre–Fremskrittsparti-regjering, skal stanse det rød-grønne forfallet. Jeg må nesten si at det er vel ingen paradegren for Arbeiderpartipolitikerne som har stått her i dag og prøvd å fortelle en historie om at forfallet ikke kom under Arbeiderpartiets regjeringstid.

**Frank J. Jenssen (H) [14:40:26]:** Norge har det siste drøye året hatt en regjering som er opptatt av å løse viktige oppgaver i dag og å ruste Norge for årene framover. Samferdselsområdet illustrerer dette veldig tydelig. Handlekraft og bevilgninger gir raske resultater for vei og bane, som folk, næringsliv og miljøet merker fort. Samtidig er styrking av infrastrukturen helt grunnleggende for å ruste norsk næringsliv og samfunnsliv for framtiden.

Landets infrastruktur skal være et fortrinn for nasjonen. Det er viktig for innbyggerne, for næringslivet, for trafikksikkerhet, for miljøet og for sammenbinding av landet. Derfor fører regjeringen en politikk som gir betydelige satsinger, som gir iverksetting av nye store prosjekter, og som tar bedre vare på det vi allerede har bygd. Budsjettavtalen i Stortinget gir altså 7,4 mrd. kr mer over Samferdselsdepartementets budsjett enn det siste budsjettforslaget fra Stoltenberg II.

Etter at landet fikk ny regjering, har det har vært mang en gledesstund rundt omkring i landet for alle som er opptatt av samferdsel, og det er de fleste. I mitt hjemmeområde får vi omsider – etter over 20 år med venting – en avklaring av plassering av ny godsterminal for Trondheimsregionen, sør for Trondheim, med havneløsning på Orkanger. Dette er et eksempel på en sak hvor vi har fått en utålmodig og handlekraftig regjering, som ikke skyver sakene foran seg. Beslutningsvegving er erstattet med gjennomføringsevne.

Togtilbudet rundt Trondheim på Trønderbanen forbedres noe helt fantastisk, med flere avganger, som legger til rette for betydelig flere togpassasjerer og enklere og mer miljøvennlig pendling – ja, faktisk også et flytogtilbud fra Melhus sør for Trondheim til Værnes. Jeg gjentar det gjerne: handlekraft og gjennomføringsevne.

Vi får slått fast at vi omsider får realisert utbygging av en trygg og god E6 fra Trondheim til Ulsberg, med en rasjonell og effektiv sammenhengende utbygging. Lite har vært mer etterlengtet i Sør-Trøndelag og Trondheimsområdet.

Som ikke det var nok, økes midlene til kollektivtiltak i storbyene kraftig, inklusive Trondheim. Vekstområdene våre må kunne ta unna trafikkvekst med kollektivtrafikk, og det bidrar Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen til mer enn noen regjering før. Så jeg gjentar: Det er mye å glede seg over, både i Sør-Trøndelag og resten av landet.

Men denne regjeringen gjør mer enn å bevilge viktige penger. Det trengs forenklinger i planleggingen for å

kunne gjennomføre viktige prosjekter raskere. Derfor skal planprosessene forenkles og effektiviseres. Antall innsigelsaker til Kommunaldepartementet er allerede redusert, og behandlingstiden er nedkortet, noe som gjør at viktige utbyggingsprosjekter kommer raskere i gang. Regjeringen forenkler, fornyer og forbedrer også på samferdselsområdet.

**Helge André Njåstad (FrP) [14:43:28]:** Representanten Trellevik sa at når han reiste rundt med næringskomiteen, snakka dei masse samferdsel frå den komiteen sitt perspektiv òg. Eg kan skriva under på at når kommunalkomiteen er på reise, snakkar me om kommuneøkonomi, men sjølv sagt også masse om samferdsel.

Når me les budsjettet, er det ingen tvil om at samferdsel er ein av dei store budsjettvinnarane, noko som gler oss i Framstegspartiet veldig mykje. Veldig mange av oss har gått inn i politikken nettopp på grunn av eit glødande engasjement innanfor samferdsel, og då er det utruleg kjekt å sjå at ei regjering som me er med i, leverer – til stor forskjell frå tidlegare regjeringar – betre resultat innanfor samferdsel.

Mange har vore oppe og snakka om at fylka deira får masse. Mitt heimfylke, Hordaland, får òg masse. På 3 minutt er det vanskeleg å lista opp alle godbitane som ligg i statsbudsjettet for 2015. Det ligg ei oppstartsløyving for Os–Bergen som er viktig. Det ligg ei viktig avklaring av OPS på Sotrasambandet og ein fortgang der som er bra. Så er det òg gledeleg for meg at min heimkommune, Austevoll, får 172 mill. kr til ei ny fiskerihamn, som vil skapa og tryggja arbeidsplassar i distriktet.

Men på Vestlandet og i Hordaland er det éin veg som blir debattert aller mest, nemleg E39. Det har vore slik lenge, men no er det ein annan type diskusjon. Tidlegare gjekk diskusjonen på: Kva tid bestemmer ein seg for trasé – blir det indre, eller blir det midtre, eller kva blir det til? Og me sat og venta på avklaringar. Då me fekk ny regjering, fekk me den avklaringa lynraskt. Ketil Solvik-Olsen avklarte i ei av sine første veker at det skulle vera midtre – eit klokt val.

No går diskusjonen om andre ting, på kva tid me skal koma i gang, og korleis me skal byggja denne viktige vegen mellom Trondheim og Kristiansand forbi våre område i Hordaland. Me er glade for at ein har valt den kortaste vegen og òg opna for gode tilknytingsmoglegheiter for kommunane rundt, men fokuset er å ha ei kort strekning frå a til b og ikkje koma innom alle moglege samfunn på vegen.

Det har vore sitert masse frå Bergens Tidende i denne salen dei siste dagane, og eg skal òg gjera det no. Ordføraren i Austevoll kom i Bergens Tidende for eit par dagar sidan med eit godt forslag til ein tilknytingsveg til E39:

Renate Møgster Klepsvik viste då ei skisse for ei flytebru frå Tysnes og over til Austevoll, som dersom ho blir realisert som ein tilknytingsveg, vil gjera at den største kommunen i Noreg som ikkje er landfast, nemleg Austevoll med 5 000 innbyggjarar, ville vorte knytt på denne viktige hovudferdselsåra.

Innspelet som kom derifrå, er spennande og noko

som eg sjølvsagt vil følgja opp vidare i dialogen med både Samferdselsdepartementet om avkøyrsel og – ikkje minst – Hordaland fylkeskommune, som er dei som må gripa fatt i tilførselsvegane og sørgja for at dei kan byggjast ut parallelt med E39-utbygginga.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:46:41]:** Mange vil ta æren for bevilgningene i budsjettet, og det er bra. Ofte pleier jo denne budsjettdiskusjonen å handle om at en synes det er for lite penger til ulike formål. Nå er det veldig lite kritikk av det – det er tvert imot forsøk på å ta æren for at pengesummene ble så store som de ble. Det viser at regjeringen og flertallet har gjort de rette prioriteringene.

Jeg registrerer også at Arbeiderpartiet vil ha seg frabedt å bli minnet om at forfallet vokste under deres åtteårige styre, men det er verdt å minne om hvordan en prioriterte da en hadde makten – ikke bare hvordan en gjør det når en selv kan øke skattene teoretisk med 13 mrd. kr, 16 mrd. kr eller hvor mange milliarder kroner kalkulatoren til Arbeiderpartiet viste.

Det er også en interessant utvikling når representanten Juvik plutselig drar opp denne debatten om skatteutt til de rikeste. Jeg vil minne om at innenfor transportsektoren er vel bilavgiftene det mest relevante å sammenlikne med, og på det området foreslår flertallet å redusere skattestrykket med rundt 2 mrd. kr – i motsetning til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der skattestrykket på bilistene foreslås økt med nesten 1 mrd. kr. Da oppfatter jeg det sånn at det som Juvik kritiserer, er at skatteutt til bilistene er skatteutt til de rikeste. Jeg ser ikke på bilen som et luksusprodukt – i motsetning til Arbeiderpartiet.

Når det gjelder troverdighet, bør en også ha levert i tråd med kritikken. Hvis en mener at en regjering leverer for lite, burde en i hvert fall ha levert i tråd med det selv.

Når det gjelder Nasjonal transportplan, leverer denne regjeringen rundt 49 pst. av rammen. Det betyr at vi nesten halvveis har bevilget nesten halvparten av de pengene som vi skal bevilge i en fireårsperiode. Det mener Arbeiderpartiet er altfor lite. La meg da minne om at halvveis i den forrige NTP-en, en NTP som bare var ca. halvparten så stor, klarte Arbeiderpartiet å bevilge kun 47 pst. etter to år. Denne regjeringen har bevilget 49 pst. på en nesten dobbelt så stor ramme. I NTP-en som var før der igjen, som hadde en enda mindre ramme, bevilget Arbeiderpartiet rundt 48 pst. Så da de økte rammen, klarte de å oppfylle mindre. Når vi har økt rammen, oppfyller vi samtidig mer. Det vitner jo om at vi ligger mye bedre an til å oppfylle – og overoppfylle – planene som ligger, enn det Arbeiderpartiet selv gjorde. Arbeiderpartiet skryter av hvor mye penger de bevilget – vi ligger altså enda bedre an på den samme rankingen.

La meg også minne om at Arbeiderpartiet og Senterpartiet for noen måneder siden i denne salen diskuterte behovet for å få en ny gjennomgang av NTP, fordi denne regjeringen har så mange ambisjoner og så store satsinger at Stortinget må få lov til å være med og omprioritere i NTP-en. Nå sier en plutselig at en bare følger det rød-grønne forslaget til NTP, men en har altså innrømt, gjennom forsøk i Stortinget, at satsingene er mye større. Det viser vi når vi

allerede nå ligger 7 mrd. kr foran skjemaet. Jeg minner Arbeiderpartiet om det, siden de ikke har fått kalkulatoren sin til å virke: 7 mrd. kr foran skjemaet er så langt vi har kommet. Det er ikke i tråd med NTP – det er foran NTP, for vi vil mye mer.

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

**Eirin Sund (A) [14:50:04]:** I et tidligere innlegg i dag var statsråden usikker på hva som er Arbeiderpartiets politikk. Da har jeg bare lyst til å si til statsråden, siden han tydeligvis ikke har sett det, at alt som er Arbeiderpartiets budsjett, er det som var i vår NTP, med unntak av Ålgård-banen. Alle banestrekningene som vi har i vårt budsjett, som statsråden etterspurte i stad, er banestrekninger som også ligger i vår NTP. Vi har flyttet noen banestrekninger fram i forhold til planene, fordi vi må gjøre det for å ta høyde for befolkningsveksten og for å møte klimautfordringene.

Når det gjelder Follo-banen – jeg må tilbake til den igjen – har det aldri vært noen usikkerhet om hva Arbeiderpartiet mener om den. Men det er sånn i Arbeiderpartiet at representanten Jan Bøhler, som er opptatt av Oslo og Oslo-befolkningens behov, må få lov til å spørre statsråden og få svar. Svaret fikk han. Vi har aldri endret på vår politikk.

Jeg er glad for at regjeringspartiene er glade for at de i all hovedsak følger det som faktisk er Arbeiderpartiets politikk.

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

**Ingvild Kjerkol (A) [14:51:19]:** Jeg tok ordet fordi det var to Høyre-mannfolk som hadde lagt merke til meg, og sånt blir man jo besnæret av.

Representanten Helge Orten sa at jeg hadde sagt at regjeringen hadde overtatt det beste utgangspunktet en kunne ha. Det er nok dessverre et direkte feilsitat. Vi har gode referenter, så det tror jeg vi skal finne ut av. Men det jeg sa, var at man har overtatt et godt utgangspunkt, og det står jeg ved. Hvis det er sånn at representanten Helge Orten og regjeringen mener at de hadde et dårlig utgangspunkt, synes jeg det er veldig rart at man ikke har økt mer fra fjorårets budsjett til dagens. Det holder jeg fast ved.

Når det gjelder beskrivelsen av at de rød-grønne i åtte år rett og slett ikke gjorde jobben sin – vi gjorde ikke jobben vår, sa Helge Orten – økte vi faktisk bevilgningene med 64 pst. Forrige gang Høyre var i regjering, økte de bevilgningene med 10 pst. Det hadde vært interessant å høre karakteristikken av Høyres jobb i regjering forrige gang man satt der, fra representanten Helge Orten.

**Ketil Kjenseth (V) [14:52:37]:** Jeg har også vært omtalt i salen i dag, hører jeg. Jeg beklager at jeg har vært opptatt med komitéarbeid i min egen komité istedenfor å kunne ha deltatt.



Først vil jeg si for Venstres del at vi har stått i en omstilling i samferdselssektoren før. Det var daværende samferdselsminister fra Venstre, Torill Skogsholm, som konkurranseutsatte Gjøvikbanen. Det var ikke måte på hvilken rasering av et tilbud og hvilken trussel det ville bli mot norsk togtrafikk. I løpet av de rød-grønnes regjeringstid har man vel ikke bidratt så mye til at det skulle bli en kjempesuksess, men arbeidet var jo gjort da den ble konkurranseutsatt. Det er i dag ikke vanskelig å se at nest etter Flytoget har det vært den største suksessen innen norsk togtrafikk de siste – antagelig – 50 år.

Det er mulig å tenke nytt, og sånn sett vil jeg berømme regjeringspartiene for at det underveis i høst har vært mulig å tenke nytt for å sikre reiselivsnæringa i Valdres og Hallingdal med tanke på chartertrafikk på Leirin. Det er faktisk mulig å få flere konstruktive krefter og få arbeidende kapital til å levere det som en næring som har store inntekter, har behov for. Det er klart at tre flypassasjerer per dag på en flyrute er ikke det som senker reiselivsnæringa i Valdres og Hallingdal. De aller fleste kommer inn med bil og med buss. Det er klart at de går kanskje glipp av noen framtidige muligheter knyttet til rutetrafikk, for i dag er det ikke mulig å drive rutetrafikk utenom Avinors driftssystem. Vi må nå i fortsettelsen se på hvilke muligheter som åpner seg knyttet til en charterbasert flyplass.

For Venstres del har kampen stått om ikke å ta den ruta akkurat nå. Nå er vi nødt til å finne muligheter for chartertrafikken. Så tror vi det finnes muligheter også for rutetrafikk i framtida, der de kan spille sammen. Vinterturismen i Europa har utfordringer knyttet til sårbarheten i Alpene, og Fjell-Norge og Vinter-Norge har store vekstmuligheter i kombinasjon med produktutvikling og et mer sårbart marked i Europa. Det er viktig at den chartersatsingen som skjer i Valdres nå, blir videreført. Det er ingen tvil om at det ligger på plass. Det er også viktig å utvikle den driftsmodellen og få inn aktive eiere i tillegg til de lokale eierne. Jeg ser at hallingene, som er et optimistisk folkeferd, har lansert Olav Thon som en aktuell eier, og får vi Charter-Svein med på laget, kan det bli mange kreative modeller. Jeg ser for meg at valdrisene nå kan ta charterfly til Strømstad og handle taxfree om bord og kjøpe billig sprit i Sverige som en modell.

**Truls Wickholm (A) [14:56:01]:** Samferdselsdebatt i Stortinget har pleid å være en av de virkelig store dagene. Da var det ikke den representant som skulle ha sitt usagt her i salen. Vi ligger nå an til å få en av de korteste debattene vi har hatt på lang, lang tid. Jeg kan ikke lese det på noen annen måte enn at her er det lite å skrive hjem om for regjeringspartier og støttepartier. Om det ikke er veldig lite å skrive hjem om, er det i hvert fall kanskje veldig mye mindre å skrive hjem om enn det de lovet velgerne sine før valgkampen. Vi har vært vant til aktive FrP-ere og Høyre-politikere i denne salen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen mener vi har en slags konkurranse her i dag om å ta æren. Men Solvik-Olsen innrømmer også stadig at han er nå på 48 pst. av den planen som de rød-grønne vedtok før valget, men han er allikevel

foran skjema. At Ketil Solvik-Olsen etter en sånn uttalelse har nerver til å påstå at det er den rød-grønne kalkulatoren det er noe feil med, synes for meg ganske merkelig.

Så hører vi mye rart i denne debatten også. Jegstad fra Akershus mener vi ikke trenger penger til Oslo og Akershus, at det ikke er prosjekter å bruke pengene på. Jeg tok en kort telefon til Arbeiderpartiets bystyregruppe i Oslo. De har prosjekter å bruke pengene på. Jeg er sikker på at jeg hadde fått samme svar hvis jeg ringte Arbeiderpartiet i Akershus. Så det at høyrepartiene ikke har prosjekter å bruke penger på i Oslo og Akershus, må nesten stå for høyrepartienes egen regning.

Men det er ingen tvil om at det store taktskiftet i norsk samferdselspolitikk kom med Jens Stoltenberg som statsminister. Det var da for første gang en regjering lovet penger til en NTP som den fulgte opp. Det var et nytt taktskifte i 2009, og et enda sterkere taktskifte i 2013, et taktskifte som altså nå den sittende regjering har lagt seg på nivået ved. De følger ikke opp egne lovnader som Ketil Solvik-Olsen og andre har kommet med, en NTP som var 500 mrd. kr over denne NTP-en. At man da kan stå i Stortinget og si at det er vi som leverer det vi lovet, vi er en regjering som følger opp det vi har sagt, står for meg ganske vanskelig å skulle bli testet på.

Jeg bare konstaterer: Her er det ikke lenger så mange som er inne i salen, er stolte og aktive. Her er det laber debatt. Jeg tror det henger nøye sammen med en laber samferdselspolitikk fra regjeringens side.

**Presidenten:** Presidenten vil påpeke at man skal henvende seg til presidenten og ikke til enkeltpersoner i salen.

**Tor André Johnsen (FrP) [14:59:16]:** Jeg er faktisk stolt av det budsjettet som er lagt fram. Hvis en går 50 år tilbake i tid, til begynnelsen av 1960-tallet, så var det faktisk planer om å bygge Norge, bygge landet slik USA og resten av Europa gjorde. For Innlandet sin del var det planlagt sammenhengende firefelts motorvei fra Oslo til Lillehammer som skulle være ferdig innen 1980. Men skiftende regjeringer sviktet bilistene, de sviktet folket, og dessverre ble planene aldri realisert.

Stoltenberg-regjeringen hadde også – bevisst eller ubevisst, det vet jeg ikke – en beslutningsvegring, noe som førte til at planarbeidet for E6 gjennom Åkersvika i Hamar ble mange, mange, mange år forsinket. Neste lørdag åpner heldigvis den siste delen – iallfall den siste parsellen foreløpig – på prosjektet E6 firefelts motorvei fra Gardermoen til Kolomoen, men da stopper prosjektet foreløpig midt i skogen i Stange kommune.

Det har vært avgjørende viktig for dagens Høyre-Fremskrittsparti-regjering å prioritere samferdsel og sørge for en raskere utbygging av E6, for det er ingen logikk i at en nasjonal hovedvei skal stoppe midt i en skog i Stange kommune. Følgelig er jeg meget tilfreds med at Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen har sørget for at det i budsjettet nå til neste år blir satt av midler til planlegging og videre prosjektering av E6 Kolomoen i Hedmark til Biri i Oppland. Og både regjeringen og jeg har et klart mål om å ferdigstille firefelts E6 gjennom Hedmark og videre til

Oppland lenge før de lite ambisiøse og lite forpliktende planene fra den tidligere regjeringen.

Som en god samferdselsentusiast og innlandspatriot er det ikke bare raskere utbygging av E6 som gleder meg. Det er også flere gode saker i budsjettet: Det er satt av midler til planlegging og prosjektering av firefelts motorvei Løten–Elverum. Det er også satt av midler til diverse utbedringstiltak på rv. 3. Det er også satt av midler til planlegging på E16 fra Kløfta til Kongsvinger.

Og kanskje det viktigste for mange av dem som daglig kjører på mange dårlige, hullete og elendig vedlikeholdte fylkesveier, hvor vi bare i Hedmark har et etterslep på 2 mrd. kr: Der kommer regjeringen med et skikkelig løft. Vi setter av hele 3 mrd. kr til rentekompensasjonsordningen og 1 mrd. kr i friske midler til nye investeringer. Dette er et massivt løft, spesielt sett i lys av at Stoltenberg-regjeringen faktisk foreslo å avvikle hele ordningen med rentekompensasjon.

En siste lille kommentar om jernbane: Der er det også et fantastisk løft – faktisk det største løftet som blir gjennomført siden slutten av 1800-tallet – og det er også en fordel for intercitytriangelet, som for Hedmark sin del, med Oslo–Lillehammer, er en viktig utbygging å få fremskynnet.

**Jenny Klinge (Sp) [15:02:31]:** Eg vil først stille meg bak det glimrande innlegget til representanten Truls Wickholm, men vil driste meg til å leggje til at taktskiftet innan samferdsel kom med ein vellykka kombinasjon av ein statsminister som Jens Stoltenberg frå Arbeidarpartiet og standhaftige samferdselsministrar frå Senterpartiet.

Eg vil i dette innlegget seie litt om TT-ordninga, som handlar om tilrettelagd transport. Tre fylkeskommunar har i perioden 2012–2014 vore med i eit forsøksprosjekt. Prosjektet har hatt til hensikt å betre TT-ordninga for folk som på grunn av funksjonsnedsetting har vesentlege vanskar med å reise kollektivt. Møre og Romsdal er eitt av fylka.

I budsjettproposisjonen frå Samferdselsdepartementet foreslår regjeringa at prøveordninga blir forlenga med eitt år, til ut 2015, og det er kjempebra. Tida er elles ikkje inne berre for å forlengje ordninga, men også for å utvide ho og etter kvart gjere ho til ei fast ordning i alle fylke.

Vi har som sagt erfaring med dette aktuelle TT-prosjektet i mitt heimfylke, Møre og Romsdal, og ein har summert opp erfaringane med å presentere nokre innspel som brukarane sjølve har gjeve til fylkeskommunen, og desse er publiserte på fylkeskommunen si nettside. Her ser vi følgjande, og eg parafraserer på dialekt:

Brukarane set veldig pris på kupongane. Då kan dei kome seg ut og vere sosiale og oppsøkje dei butikkane og tenestene dei er avhengige av. Brukarane melder om eit utruleg bra tilbod som gjer det mogleg å kome seg ut i skog og mark og besøkje vener og familie utan å vere avhengige av andre. Ein fortel at dei første dagane gjekk med til å kome seg over gledessjokket: Tenk at eg kan vere med på noko når eg sjølv har lyst. Eg kjenner meg gladare, eg har no følelsen av å leve og ikkje berre vere i live.

Ein skal sjølvsgt vurdere vidare korleis denne ordninga skal organiserast rundt om, men det er ikkje mogleg å

kome unna denne konklusjonen: Ordninga har vore ein suksess, og mange fleire bør få ta del i ho.

I Senterpartiet er vi opptekne av å bidra til praktiske framsteg for dei som ikkje har moglegheit til å kome seg rundt, som flesteparten av oss andre. I vårt alternative budsjett har vi derfor sett av 4 mill. kr til å utvide ordninga til fleire fylke. Dette er ein stor auke for eit tiltak som berre blir finansiert med 11 mill. kr frå før. Dessverre er det ikkje fleirtal for dette på Stortinget no, men vi kjem til å arbeide målretta vidare for dette føremålet.

**Kent Gudmundsen (H) [15:05:28]:** Vi har lenge pratet om nordområdesatsing, ja faktisk har det vært lagt ganske mange planer også for satsing i nord for å ta ut det verdiskapingspotensialet som rapporten Framtid i Nord også peker på. Spesielt innenfor oppdrett er den nordnorske landsdelen et virkelig potensielt vekstområde for hele Norge. Men for at vi skal kunne ta ut dette potensialet, er det ingen tvil om at vi må ha god infrastruktur. Da holder det liksom ikke bare å ha planer. Jeg har over mange år som politiker sett på ambisjonene som har ligget i NTP, ambisjonene som ligger i fylkesveiplaner, laget av mange fylkeskommuner. Problemet har vært at planene sjelden eller aldri følges opp med tilstrekkelige bevilgninger, til stor skuffelse og irritasjon for veldig mange som har vært politisk engasjert innenfor samferdselssektoren.

Jeg husker veldig godt førstesiden i Nordlys etter at man hadde lagt fram statsbudsjettet fra de rød-grønne. Det var en ganske sjokkerende forside, og den var sjokkerende for flere enn oss i Høyre, Fremskrittspartiet og de borgerlige partiene. Jeg husker veldig godt at jeg fikk veldig mange sinte rød-grønne politikere som ville være med i klagesangen over at Nord-Norge, den regionen med stort vekstpotensial, hadde fått under 1 pst. – jeg tror det var null komma et eller annet – av den totale satsingen fra det rød-grønne statsbudsjettet. Det var en katastrofalt dårlig satsing, og den ble kritisert av svært mange.

Dagens regjering går nå fra en ordområdepolitikk til en nordområdepolitikk. Man går fra bare å snakke om at det skal satses på samferdsel, til faktisk å gjøre det. I forslaget som ligger her nå, starter man utbedring av E6 på Helgeland nord over Kvænangsfjellet i Troms. Det settes i gang. Det blir anleggsstart for tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland neste år, og i tillegg starter arbeidet med Harstadpakken og Bypakke Bodø. Totalt skal det nå investeres 3,3 mrd. kr på veiene i Nord-Norge, og det er det høyeste tallet noensinne. Det innebærer 19 pst. av de statlige investeringene i nord. Fylkesveiene får også en betydelig andel, 16 pst. av den nasjonale rammen. Dette viser at vi har en regjering som ser potensialet i nord, og som er villig til å satse. For å sitere Torbjørn Naimak, regionveisjef i nord:

«Statsbudsjettet innebærer et fortsatt høyt investeringsnivå på vegene i Nord-Norge. I tillegg får vi et nivå på vedlikeholdet som gjør at forfallet ikke øker». Det er ord for pengene.

**Presidenten:** Representanten Helge Orten har hatt

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

**Helge Orten (H) [15:08:46]:** Det er mulig at jeg i farten siterte representanten Kjerkol feil, men uansett mener jeg at vi ikke har fått et godt utgangspunkt når vi har et etterslep på fylkesveiene på mellom 45 mrd. kr og 75 mrd. kr, et etterslep på riksveiene på mellom 30 mrd. kr og 45 mrd. kr og et etterslep på jernbane på ca. 17 mrd. kr. Når vi samtidig vet at etterslepet økte under den rød-grønne regjeringa i alle de åtte årene de hadde muligheten til å gjøre noe med det, mener jeg det er belegg for å påstå at vi ikke har et godt utgangspunkt når vi nå starter på jobben, og også at det er grunnlag for å påstå at det er noen som kunne gjort en bedre jobb da de hadde muligheten.

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

**Åse Michaelsen (FrP) [15:09:45]:** Jeg vil si – med tanke på det representanten Eirin Sund tok opp om de prosjektene – at Arbeiderpartiet leverer på det de har i NTP-en. Men så kommer representanten Myrli og legger på en masse prosjekter som representanten ønsker å ha inn. Betyr det at representanten Eirin Sund nuller ut representanten Myrli's ønske?

Representanten Truls Wickholm var opptatt av at det er veldig lite som skjer i salen, og at det må være fordi det er så lite å hilse hjem om. Nei, det er jo fordi det er et så godt budsjett at det er så lite å klage over.

Til slutt: Jeg var en gang leder av fagforeningen da en flyplass skulle legges ned. Da sa den nasjonale lederen: Michaelsen, husk at det er ingen vits i å kjempe for å opprettholde pølsekioksen på stadion når det ikke spilles kamp. Når du da kjemper for at den skal være oppe åtte timer om dagen, henger det ikke sammen.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:11:03]:** Tolv veiprosjekter ble framskyndet straks regjeringsskiftet var et faktum. 13 veiprosjekter fikk forenklet planleggingssystem. 25 prosjekter kan altså gjennomføres raskere bare det første året. I år nummer to med ny regjering økes bevilgningene til planlegging, slik at en får framskyndet en masse muligheter der. En går fra rundt 200 mill. kr, som var det beste Arbeiderpartiet leverte i regjering, til 741 mill. kr – ikke fordi det står i NTP, men fordi denne regjeringen har store ambisjoner. Når vi i 2015 vil redusere vedlikeholdsetterslepet for både vei og jernbane, er det ikke fordi det står i NTP, men fordi denne regjeringen mener det er viktig, og fordi vi ligger foran skjema med bevilgninger.

Mens Truls Wickholm har problemer med kalkulatoren sin, så har det vært en forutsetning for alle fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre som har nevnt dette, at vi legger til grunn en jevn opptrapping, en jevn bevilgningsøkning. Det er en metode som også den rød-grønne regjeringen valgte å bruke, men som de nå plutselig har glemt når de sitter i opposisjon. Faktum er at hvis

budsjettveksten fortsetter som den har gjort de første to årene, vil vi komme godt over 100 pst. av NTP-oppnåelse. Da har vi holdt løftet vårt som står i regjeringsplattformen, og vi har altså kunnet igangsette en masse ekstrasjekter.

Det er litt interessant at en talsperson fra Arbeiderpartiet først kansellerer utspill som representanten Bøhler har hatt i media, og så kansellerer innlegget som representanten Myrli hadde i stortingssalen om alt det som Arbeiderpartiet gir inntrykk av at de vil, men som åpenbart ikke gjelder. I Jernbanemagasinet nr. 1 2014 ble banedirektøren i øst, Per Herman Sørli, sitert. Da hadde akkurat budsjettforslaget fra de rød-grønne blitt framlagt: Han uttalte:

«Det største utkastet til vedlikeholdsbudsjett vi fikk for 2014, var nesten katastrofe.»

Så ble det heldigvis endret av en ny regjering. Det viser at selv under den nye NTP-en, som Arbeiderpartiet skryter av er deres, men som hele Stortinget har vedtatt, la de opp til at man ikke skulle ha noe løft på vedlikehold i det budsjettet de la fram før de gikk av. De la ikke inn det taktskiftet som en har sett har funnet sted med dagens regjering. En la ikke opp til å overoppfylle NTP-en sin. En la opp til en innfrielse på rundt 22 pst. på ett år. Det ville bli 88 pst. innfrielse hvis en hadde holdt det nivået gjennom fire år. Det er da en faktisk ser at det utgjør en forskjell hvem som styrer landet. Det gir også en forskjell i resultatene.

Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har sagt at vedlikehold er viktig. Det prioriterer vi. Vi har sagt at det er viktig å bygge landet for våre felles bo- og arbeidsregioner. Derfor har vi økt bevilgningene langt utover det som var forutsatt i Nasjonal transportplan, og enda mer utover det som den rød-grønne regjeringen la opp til i sitt siste budsjett før de gikk av. Derfor tror jeg at bilister over hele landet merker denne forskjellen. Jeg fikk faktisk klager fra en del Arbeiderparti-politikere i Nord-Norge om at vi asfalterte for mye vei før vi skulle kjøre på E6. Det var bare for å skryte, men det var faktisk bestilt lenge før turen ble planlagt.

**Presidenten:** Representanten Nils Aage Jegstad har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Nils Aage Jegstad (H) [15:14:21]:** Representanten Wickholm påsto at han har måttet ringe til Arbeiderpartiet for å høre om det var noen prosjekter på gang i Oslo og Akershus. Det behøvde han ikke ha gjort, han kunne ha snakket med meg, for jeg vet om alle de prosjektene som er på gang i Oslo og Akershus.

Mitt poeng er: På hvilket tidspunkt skal vi faktisk begynne å bevilge penger til dette? Punkt 1: Vi må ha en bymiljøavtale. Det er det første som må på plass, og den kommer på plass nå i løpet av 2015. Punkt 2: Vi må ha prosjekter som skal bygges. Det nye og gledelige ved dette budsjettet er at man faktisk åpner for å kunne bevilge penger til planlegging.

Jeg synes dessuten jeg bør minne Arbeiderpartiet om at de ikke var for tilskudd til utbygging av infrastruktur i de store byene i forrige periode. Det er først nå de har kommet på at de skal dekke en viss del av kostnadene. Det synes jeg

burde være en unødig forklaringsrunde, for det bør faktisk være en viss sammenheng mellom det man betaler, og det man har planlagt.

**Margunn Ebbesen (H) [15:15:46]:** Dette er et samferdselsbudsjett som tar store og viktige grep for å bygge landet vårt. Det viser en handlekraftig regjering som leverer det vi lovet velgerne i valgkampen. Når jeg reiser rundt i Nordland og snakker med næringsaktører og andre innbyggere, er det en klar tilbakemelding jeg får: Sørg for å bygge ut infrastruktur, gi oss trygge og framkommelige veier så vi kan nå markedet med varene våre.

For Nordland, som er Norges tredje eller fjerde største eksportfylke, er det særdeles viktig med den gjennomføringskraften som regjeringen viser ved å satse på samferdselsutbygging.

Å være i regjering betyr å ta ansvar. Jeg vet ikke hva slags ansvar de rød-grønne følte i den tiden de satt i regjeringskontorene, men de satt iallfall ikke uten å vise initiativ til at gjeldende planprosesser var med på å føre til at flere prosjekter ble forsinket, og at det ville være lurt å tenke nytt. Denne regjeringen viser handlekraft også her og vil se på andre løsninger for å løse planprosessene, som både vil forenkle og forbedre prosessene framover sånn at vi får en raskere og mer helhetlig utbygging av infrastruktur. Vi sikrer optimal framdrift, framskynder og tar viktige beslutninger som sikrer at landet får et nødvendig infrastrukturløft.

For Nordland betyr dette samferdselsbudsjettet mye. Det er det fylket som har det største vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene etter at de rød-grønne politikerne overlot riksveiene til fylket – et etterslep som i fjor ble beregnet til 7,8 mrd. kr. Bare for Nordland utgjør denne direkteinvesteringen 142,3 mill. kr til fylkesveier. Det gleder meg at vi med denne store satsingen kan bli «plaget med» veiarbeid flere steder i vårt langstrakte fylke.

Jeg er også godt fornøyd med at regjeringen beholder og styrker ordningen med rentekompensasjon for fylkene, som de rød-grønne ville fjerne.

Et annet viktig prosjekt som venter på en løsning, er ny lufthavn i Mo i Rana. Her har regjeringen besluttet at det ikke skal gjennomføres KVU og KS1. Dette vil sikre en raskere planprosess og en god framdrift i arbeidet med en ny lufthavn. Denne satsingen gir innbyggerne økt trafikk-sikkerhet og framkommelighet, og den gir næringslivet mer forutsigbarhet og framkommelighet for sine varer.

Et annet prosjekt jeg er nødt til å ta med, gjelder E6 Helgeland nord. Der fjerner vi en av bompengestasjonene. Bompenger er selvfølgelig også en skatt, og den reduserer vi, men da er vel kanskje det også en skattelette til de rike, som Arbeiderpartiet ynder å kalle det? Nei, vi satser på bygging av Nordland, vi satser på bygging av landet, og det gjør vi med både å tenke nytt og bygge nytt.

**Stine Renate Håheim (A) [15:18:47]:** Jeg skal fortsette å snakke om Leirin. Trafikken og chartersatsingen på Leirin er i ferd med å ta av. Det er stigende trafikk-tall, og det har blitt gjort en enorm innsats av reiseliv, av ordførere, av regionråd og andre ildsjeler som virkelig har enga-

sjert seg og fått til noe. Det er også nettopp derfor det blir så frustrerende at den prosessen på en måte stopper opp, og at den jobben som er gjort, ikke får lov til å fullføres. Man får litt følelsen av å bli stoppet rett før hoppkanten når man er i ferd med å ta av, og det er klart at det er frustrerende.

Så en visitt til representanten Michaelsen, som beskyldte meg for å mangle forståelse. Jeg kan bekrefte at det er mye ved den blå-blå politikken jeg overhodet ikke forstår at man kan foreslå. Det er fristende å sende den påstanden i retur, for jeg skjønner at Høyre og Fremskrittspartiet kanskje ikke lytter mest til Arbeiderpartiet her i verden. Det kan jeg leve med. Men her har det vært tverrpolitisk enighet i hele Oppland. Alle partier har stått på for dette, også i Buskerud. Det har vært et tydelig krav om at ruten må opprettholdes, og at det statlige eierskapet må være der for å få forutsigbarhet.

Jeg var selv på Leirin for kort tid siden, kanskje ikke overraskende sammen med representanten Myrli, og der ble det tydelig sagt at det er klart det er utfordrende å opprettholde en flyplass uten ruter og statlig eierskap. Det er ikke sånn at det står masse kapitalsterke mennesker i Valdres i kø for å overta eierskapet til en flyplass.

Jeg hørte også at representanten Michaelsen nevnte at man vil gi Leirin fleksibilitet. Vel, vi vil gi dem trygghet. Jeg har nemlig litt dårlig erfaring med at Høyre-folk og Fremskrittsparti-folk bruker ordet «fleksibilitet» – det betyr ofte utrygghet og uforutsigbarhet.

Jeg håper også inderlig at chartersatsingen vil fortsette, men vi har lyttet til reiseliv og næringsliv som har sagt at forutsigbarhet er viktig. Skal man lykkes med å lokke til seg turoperatører, trenger man forutsigbarhet. Jeg kan ikke skjønne hvordan det skal oppfylles når man lager en søknadsbasert ordning, som mange flyplasser kan være med og søke på, uten at den potten – så vidt jeg kan se – er tenkt økt.

Min frykt er at den forutsigbarheten og den tryggheten som man trenger, settes på spill. Jeg synes det er å gamble med noe som er veldig viktig for både Valdres og Hallingdal. Vi trenger reiselivet, det er en av våre største næringer. Derfor synes jeg det er synd at flertallet i dag kommer til å stemme ned de veldig gode forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

**Presidenten:** Representanten Janne Sjelmo Nordås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:21:53]:** Jeg takker for en god debatt. Selv om den ikke er like lang som i gamle dager, synes jeg det til tider har vært en bra debatt.

Jeg vil ta opp noen få momenter som er nevnt i merk-nadsform i innstillingen. Det gjelder behovet for oppstartsmidler på E39 Skei-Bjørset, der jeg håper at det er mulig å finne en løsning, slik at det ikke uteblir og man ikke kommer i gang med den satsingen, som er viktig.

Det samme gjelder på rv. 70 og en flaskehals på noen kilometer fra Tingvoll til Meisingset. Jeg håper også at det er mulig å finne løsninger for den, slik at man får startet opp. Det er en flaskehals, som sagt, som er viktig.

På E6 fra Grong til Nordland grense er det foreslått planlegging. Det er veldig bra. Jeg håper at det er mulig å sette fart på det, fordi Namdalen i likhet med Nord-Norge ble rammet av differensiert arbeidsgiveravgift. Det er behov for å gjøre noe.

Til sist E6 Helgeland: Iverksett Helgeland Sør raskest mulig, slik at veipakken kan ferdigstilles som planlagt.

**Presidenten:** Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Sverre Myrli (A) [15:23:08]:** Det var nesten litt søtt å høre representanten Hofstad Helleland bruke klima som argument for å legge ned flyruta til Leirin, en flyrute med to daglige avganger. Men det er klart, når en ikke har noen andre argumenter, leter en for å finne dem – jeg skjønner det.

Flyruta til Leirin legges ned, og flertallet sier at en skal vurdere statens eierskap til flyplassen – altså vurdere om flyplassen ikke lenger skal være en del av Avinors nettverk. Hvem er det som har bedt om at Avinor skal kutte ut driften på Leirin? Jeg har ikke møtt noen. Så kan vi jo stille oss spørsmålet: Blir det enklere eller vanskeligere å drive chartertrafikk hvis flyplassen tas ut av Avinors nett, og det skapes usikkerhet om framtidig driftsform?

Jeg skjønner at vi taler for døve ører, men en kan kanskje ikke forvente bedre heller. Jeg hørte representanten Åse Michaelsen sammenligne flyplassen med en pøse-kiosk, og det sier i grunnen alt.

**Ketil Kjenseth (V) [15:24:25]:** Når jeg reiser rundt i mitt hjemfylke, Oppland, slår det meg at byutviklingen der skjer i hovedsak på Beitostølen og Hafjell. Det er skidestinasjoner, og de er begge bilbaserte. Det er klart at her ligger det muligheter. De mulighetene kunne styrkes ytterligere med rutetrafikk på Leirin, men det som er aller viktigst, er å sørge for charterutviklingen.

Når de rød-grønne snakker om forutsigbarhet, må jeg trekke fram nok en seier for Venstre i samferdselspolitikken, som vi ser i dette budsjettforliket, og som kan gi muligheter til en gedigen grønn opptur i Oppland og Hedmark. Jeg snakker om avgiftsfritaket for biodiesel som nå er gjeninnført. Det ble innført en avgift på biodiesel i 2010-budsjettet, var det vel, og det har vært fem år med nedtur for produksjonen av alternative drivstoff i Norge. Vi har gått glipp av utslippsreduksjoner, og vi har gått glipp av en ny industri i innlandet. For en skog- og trenæring som skriker etter muligheter, representerer i hvert fall dette avgiftsfritaket muligheter for luftfarten, og den samferdselspolitikken vi nå utvikler, vil gi betydelige muligheter for innlandsfylkene og kan bidra til lavere utslipp og flere arbeidsplasser.

Jeg ser fram til å kunne føre en forutsigbar samferdselspolitikk og en forutsigbar avgiftspolitik, som gjør at vi legger om drivstoffpolitikken til å bli mer klimavennlig ved at vi får større utslippsreduksjoner. Bilen er jo ikke den store utfordringen for oss, men i distriktene er bilen for de fleste en nødvendighet. Det gjør at færre kan ha

dårlig samvittighet for å bruke bilen når man får mulighet til å bruke drivstoff som gir lavere utslipp, også i distriktene. Slik som elbilen er utformet i dag, har den størst muligheter i de store byene.

Her er det viktig å ha fokus på de grønne mulighetene, de grønne oppturene og forutsigbarhet, og det skal vi sørge for å bidra til med den borgerlige regjeringa.

**Truls Wickholm (A) [15:27:10]:** Da jeg gikk på tærstolen, hadde samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen krevd inn 9 185 000 000 kr fra norske bilister. Det tar de sikkert ikke som en direkte oppfølging av valgløftene til Solvik-Olsen. Solvik-Olsen beskylder Arbeiderpartiet og Eirin Sund for å ha avlyst løftene til ulike representanter. Det stemmer selvfølgelig ikke. Hadde Solvik-Olsen lyttet til debatten og ikke bare fulgt med på Twitter, ville han ha lagt merke til det. Den som har fått avlyst politikken sin, er jo Solvik-Olsen. Han lovet norske bilister å avskaffe bompenger. Han har krevd inn 9 185 000 000 kr. Han lovet norske bilister at han skulle bruke 50 mrd. kr mer på vei i året. Det har han heller ikke gjort.

**Torill Eidsheim (H) [15:28:16]:** I lys av opposisjonen sine innlegg no i ettermiddag har eg lyst til å gå litt tilbake til i formiddag, då det enda opp med nesten ei slags lyrikkutveksling. Då fekk eg i tankane at «it's all about the money» – eller rettare sagt: «it's not». For det er faktisk ikkje nødvendigvis summane det her er snakk om. Med dei summane som vi opererer med i eit så stort budsjett som dette, er det faktisk det aller viktigaste korleis pengane blir brukte.

Så har eg lyst til å setje søkjelyset på flyruta Fagernes–Oslo. Først av alt: Regjeringa har ikkje foreslått å leggje ned Fagernes lufthavn, men vi har foreslått å leggje ned flyruta Fagernes–Oslo, og sagt at den meiner vi ikkje kan vidareførast på same måten som i dag. Passasjertalet har vore fallande dei ti siste åra, og det er no gjennomsnittleg tre passasjerar per flyavgang. Det statlege tilskotet til kjøp av flyruta er 3 290 kr per enkeltbillett frå Fagernes til Oslo. Det seier seg sjølv at dette er inga god forvaltning og ingen god bruk av statlege pengar.

Når det er sagt, blei det tidlegare nemnt her at ein ikkje klarte å sjå for seg korleis ein hadde tenkt seg dette løyst, og at vi ønskjer å imøtekome reiselivet i Valdres. Det blei av ein senterpartirepresentant tidlegare i dag referert til modellen som ingen har høyrte om før. Vi har trass i alt mange andre flyplasser rundt om i Noregs land som blir drivne på andre måtar enn gjennom Avinor-modellen. Så svaret til representanten må bli at det er berre å sjå seg om. Denne regjeringa har no tilrettelagt for drift med statleg driftstilskot. Eg har faktisk stor tru på at lokale eller private kan drifte vel, og reiselivet i Valdres har hittil vist stor kreativitet og god evne til tilrettelegging for eigen region. Eg har stor tru på at dei vil kunne nytte høvet no når staten sikrar det som er aller viktigast, nemleg å tilretteleggje for chartertrafikken.

Ole m i c T h o m m e s s e n hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Kjell-Idar Juvik (A) [15:31:18]:** Statsråd Solvik-Olsen prøver seg på nytt i dag på en bløff om Arbeiderpartiets skattenivå og prøver i tillegg å gjøre det til en morsomhet. Det samme gjorde han på mandag, i et replikkordskifte under finansdebatten. Der fikk jeg ikke anledning til å svare ham, så jeg er for så vidt glad for at han kom inn på det i dag også, for det er ikke noen tvil om at ministeren trenger å få det inn en gang til. Det er faktisk sånn – og nå får ministeren følge godt med – at Arbeiderpartiet står på skattenivået som vi hadde i 2013, og som vi lovet velgerne våre. Til tross for det har vi råd til å bruke over 1,5 mrd. kr mer på veg enn Fremskrittspartiet. Vi har også brukt mer til fylkeskommunene og kommunene, så de også kan prioritere mer veg, ja, vi vil sågar kompensere skattesvikten i 2014, som vil ha stor betydning for velferd. Jeg tror heller ministeren bør overhale sin Fremskrittsparti-kalkulator.

**Harald Eivind Bakke (FrP) [15:32:42]:** Jeg kommer fra Oppland, og Oppland er et fylke der næringslivet er helt avhengig av kommunikasjon. Det er lang vei spesielt fra nord i fylket til markedene hvor varene skal leveres. Spesielt næringslivet i Gudbrandsdalen sliter, men det er nå ny optimisme i regionen. Vi ser med glede at det satses, og at det bygges. Næringslivet viser ny vilje til å investere, og vi ser vekst.

Denne handlekraften er gledelig. Ikke bare bygges det nye veier, men vi har mange andre veier som vi kjører på, som er dårlige, og nå har vi altså fått et budsjett som gjør at vedlikeholdet på mange av disse veiene er så stort at fallet stopper, samtidig som det bygges nye veier. Det er akkurat det vi behøver. Jernbanesatsingen på Gjøvikbanen er bra for den regionen. Også jernbanen i Norddalen har fått noe nytt som er viktig for fylket – den har fått en omlastingsplass for tømmer.

Tømmernæringen, skogbruket, i fylket er viktig, men det er en marginal næring, som sliter med å få bunnlinjen til å gå opp. Mye av skogen er utilgjengelig, den må tas ned med taubane og så fraktes ned til vei. Dette er kostbart, og det er vanskelig. Med denne regjeringen har vi fått en ny satsing på skogsveier, som er mottatt med stor glede. Vi har fått en omlastingsplass for tømmer i Gudbrandsdalen, som gjør at man kommer til markedene sine, til sagbruket, med tømmeravvirkningen, og det gjør at næringen nå vil satse på å ta ut den skogen som før ikke har vært lønnsom. Næringen ligger i sterk konkurranse med Sverige, og dette gjør at det blir mer optimisme, slik at vi også der kan vinne markedsandeler.

Sagbrukene er en del av denne næringen. De konkurrerer også med Sverige, spesielt på Vestlandet, så det at vi får nye veier der det er billigere å kjøpe, er svært viktig for næringen. Vi er ikke glad i bomstasjoner, og jeg snakket med en som driver et sagbruk som sa at hvis en fjerner én bomstasjon på veien hans over til Nordvestlandet, er det nok til at han kan få bunnlinjen sin til å gå opp. Så det håper jeg vil komme til å skje – at man reduserer kostnadene ved å bruke disse nye og gode veiene. Men det er ny optimisme i Oppland, vi ser at det satses, og det er bra.

**Presidenten:** Representanten Roy Steffensen har hatt

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

**Roy Steffensen (FrP) [15:35:56]:** Jeg registrerer at det er flere representanter som er veldig opptatt av å diskutere bompenger, noe jeg er svært glad for, fordi det gir meg en mulighet til nok en gang å forklare vårt primære standpunkt.

Fremskrittspartiet er motstander av bompenger. Vi har kjempet i årevis mot bompenger uten å bli hørt, uten å få gjennomslag og uten at bilistene har merket noen forskjell.

Med Fremskrittspartiet i regjering har vi fått slettet bompengegjeld. Vi har fått fjernet syv bompengeprojekter. Vi har fått redusert takstene i ytterligere 13, og flere står for tur når bompengereformen og rentekompensasjonsordningen er på plass.

Ja, vi må stemme for bompenger, men dette er bompenger som ville ha kommet uansett. I fjor sommer vedtok stortingsflertallet en NTP som legger opp til en økning på 97 mrd. kr i bompenger for de neste ti årene – en så stor økning at Senterpartiet var nødt til å stille spørsmål om hvor mye bompenger de egentlig hadde vedtatt for de neste ti årene, for de hadde ikke kontroll. Med Fremskrittspartiet i regjering får vi utgjort en forskjell, vi får redusert bompengegjelden til beste for norske bilister.

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

**Magne Rommetveit (A) [15:37:08]:** Så vidt eg veit, vert det no teke inn meir bompengar enn nokon gong tidlegare, og det er altså med Framstegspartiet i regjering og med Framstegspartiet i Samferdselsdepartementet.

Eg oppfatta at statsråden for litt sidan vart litt indignert når ein her i salen snakka om eigarskapen til NTP – at dette var ein NTP som Stortinget hadde vedteke. Det er jo flott at Solvik-Olsen på ein måte ser det sånn, men eg var i salen då me vedtok han, og eg trur at Solvik-Olsen, sjølv om han sat bak meg, stemte imot. Framstegspartiet stemte for sin eigen, som då hadde 500 mrd. kr meir – og Høgre stemte vel òg for sin eigen. Det var dei raud-grøne partia som stemte for den NTP-en som gjeld, men samtidig synest eg det er flott at statsråden seier at det er Stortinget sin NTP, for det er jo den som gjeld. Så i den grad ein fortset å følgja den, er det fint.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:38:30]:** Jeg vil takke for en god debatt. Vi har fått fullmakt når Stortinget har gjort disse vedtakene, til å ha en veldig god satsing på vei, på jernbane, på kyst, på luftfart, på bredbånd og på telekommunikasjon generelt. Det ligger mange gode muligheter her, men politikk handler ikke bare om hvor mye penger som bevilges, selv om opposisjonen synes å mene det. Det handler om hva systemet legger til grunn for måten vi organiserer oss på, hvordan vi kan få de riktige incentivene til å bygge mer vei raskere og til en lavere kostnad. Det faktisk å gjennomføre prosjektene er egentlig viktigere enn hvem som har bevilget mest penger til dem. Jeg vil heller sende

noen av gårde for å kjøpe en gitt mengde varer og vite at de kommer hjem med vekslpenger, enn at de skryter av at de brukte alt og kommer hjem med bare halvparten av varene fra listen.

Vi er i 2014. Derfor er det verdt å nevne, når Arbeiderpartiet nå lever i 2013 og sier at de ikke har hevet skatteinivået i sitt alternative budsjett, at sammenliknet med det budsjettet som vi har i dag, og med det budsjettet som vi foreslår for 2015, legger Arbeiderpartiet opp til å øke skattene med 10–13–16 mrd. kr, avhengig av hvordan en regner. Det ville altså vært dyrere for bilister å kjøre på norske veier, og det ville vært mer bompenger hvis Arbeiderpartiet hadde fått styre, enn når dagens regjering får styre.

Så er det riktig at det aldri er blitt innkrevet mer bompenger enn nå. Det er konsekvensen av de bompengeprojektene som den rød-grønne regjeringen igangsatte, hvorav denne regjeringen har fjernet flere.

I Finnmark har en altså sluppet bomstasjon i Alta. Det vil spare næringslivet og befolkningen i Alta for over 0,5 mrd. kr de neste 15 årene. Det er en vesentlig skattelettelse som styrker lokalt næringsliv og lokal økonomi, tilsvarende mange andre steder.

Vi har framskyndet veiprojekt, og vi kommer til å framskynde flere. Det ligger inne. Vi har gjennomført endringer som kutt i planleggingstid, og det kommer til å skje mer av det. Vi øker bevilgningene til å planlegge flere veiprojekt, nettopp fordi vi også skal realisere flere veiprojekt. Mye av det som vi nå har diskutert, forfallet fra den rød-grønne regjeringen som nå begynner å reduseres, lå ikke inne som det i NTP, men det skjer fordi vi har et helt annet fokus enn forrige regjering. NTP er en ledestjerne, og det bør være sånn når vi vedtar brede forlik.

Så er det noen partier som er mer ambisiøse. Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti var mer ambisiøse og er åpenbart mer ambisiøse. Derfor kommer det til å bli realisert mye mer enn planlagt. Så er jeg veldig glad for at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti faktisk kjemper om å støtte regjeringen når vi gjør dette. Men det er altså ingen selvsagt ting. Og det ser vi fra forrige NTP. En hadde store ambisjoner knyttet til sykkelveier, men en gjennomførte 73 pst. av det en lovet. En gjennomførte mange veiprojekter, men over 20 av dem ble kraftig forsinket, og derfor er det ikke bare å si at planene ligger der, men det handler om å gjennomføre dem. Der er denne regjeringen og dette flertallet godt i gang.

**Presidenten:** Representanten Linda C. Hofstad Helleland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [15:41:41]:** Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen stopper forfallet med dette budsjettet. Vi henter igjen etterslepet, vi er i rute med NTP, og vi starter opp alle prosjekter neste år.

Det har vært sagt av en arbeiderpartirepresentant at dette var en vel kort samferdselsdebatt, at det ikke brukte å være det. Så kan man ha ulike tolkninger om grunnen

til det. Det er ikke sikkert opposisjonen er enig med meg, men jeg tolker det som at opposisjonen er stum av beundring over dette samferdselsbudsjettet, og at det er derfor det ikke ble mer debatt i dag.

Jeg ser frem til et videre og godt samarbeid i transportkomiteen også til neste år. Vi står overfor store og viktige samferdselsprosjekter som vi skal behandle her på Stortinget. Dette budsjettet gir oss et veldig godt utgangspunkt, og så takker jeg for en veldig god debatt og deltakelse fra mange av stortingsrepresentantene.

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

Sak nr. 2 [15:42:44]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om utbyggingen av E18 Vestkorridoren og konsekvenser for luftkvalitet og klimagassutslipp* (Innst. 64 S (2014–2015), jf. Dokument 8:103 S (2013–2014))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen 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 med inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Nils Aage Jegstad (H) [15:43:46]** (ordfører for saken): I representantforslaget fra representantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell foreslås en ny utredning knyttet til utbygging av E18 Vestkorridoren og konsekvenser for luftkvalitet og klimagassutslipp. En enstemmig komité har avvist representantforslaget og ber om at prosjektet E18 Vestkorridoren nå realiseres.

Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid og for klar tale. Komiteens konklusjon betyr ikke at klimaaspektet er uvesentlig, men komiteen mener tvert imot at det allerede er utredet, og konklusjonen er at prosjektet har positive elementer som gjør at det skårer positivt når det gjelder lokale klimautslipp, spesielt støy og støv.

Komiteen understreker at E18 Vestkorridoren er en av de viktigste innfartsveiene til Oslo, med en årsdøgntrafikk på 90 000. Strekningen har den største rushtidsforsinkelsen i Oslo-området, med den største forsinkelsen mot Oslo i morgenrushet. Det passerer mer enn 100 busser i timen over Lysakerelven både morgen og ettermiddag, hvorav ca. 10 pst. er regionale ekspressbusser. Nye E18 er derfor et svært viktig tiltak både for framkommelighet for bussen og for et bedre nærmiljø langs en av landets mest trafikkerte veistrekninger. Det

legges også vekt på framkommelighet for næringstransport.

Komiteen vil påpeke at den nye veien vil gi store forbedringer for lokalmiljøet hva angår både støy og forurensning. Bussen får egen vei gjennom hele korridoren, og det samme gjør syklistene. De skal kunne sykle uforstyrret og trygt fra Sandvika hele veien inn til Oslo sentrum.

Forslagsstillerne gjør et poeng av at man snakker om mange felt i Bærum. Man må imidlertid ta i betraktning at Bærum er landets sjettede mest folkerike kommune, med ca. 118 000 innbyggere og et betydelig antall arbeidsplasser. Det gjør E18 gjennom Bærum til en vei med stor gjennomgangstrafikk og i like stor grad til en lokal vei. Komiteen vil påpeke at prosjektet er med på å lette trafikken på lokalveiene i Bærum og legge til rette for by- og tettstedsutvikling på strekningen mellom Asker og Bærum. Dette vil, sammen med bedre framkommelighet for den øvrige kollektivtrafikken, bidra til at flere vil reise kollektivt. Det blir bl.a. ny forbindelse fra E18 til Fornebu, der busser og biler i dag står i kø store deler av dagen. Ny E18 får seks gjennomgående felt pluss egen tofelts bussvei. Dagens E18 har fem felt pluss ett kollektivfelt innover mot Oslo. Ved bedre å skille lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk vil den gi en tilstrekkelig kapasitet og ta unna trafikken både fra E18, som har fire felt, og E16, som har fire felt. Når E18 kommer inn til Oslo, vil trafikken dele seg mellom Ring 3 og E18.

E18 Vestkorridoren ligger inne i NTP med en strekning fra Lysaker til Ramstadsletta med oppstart i denne fireårsperioden og en foreslått bevilgning på 10 mrd. kr, hvorav 2,2 mrd. kr er statlige midler. Det er imidlertid verdt å merke seg at av de 10 mrd. kr er 2 mrd. kr moms.

Jeg vil imidlertid påpeke at Stortinget ved budsjettbehandling i fjor ba om at strekningene både i Bærum og i Asker skal planlegges som en helhet. Det arbeidet pågår i begge kommuner, og kommunedelplanen gjennom Bærum er vedtatt. Asker er også i ferd med å fullføre sine planer. E18 er ett av hovedprosjektene i Oslopakke 3, og det ble fra 2008 satt opp et ekstra bomsnitt i grensen mellom Oslo og Bærum for å samle inn penger til prosjektet. Det betyr at bilistene fra vest allerede betaler 15 kr i bomsnittet.

I den store reforhandlingen av Oslopakke 3 i 2012 ble man enig om å gjøre E18 til strekningsvist prosjekt med et eget bidrag på 5,4 mrd. kr fra Oslopakke 3 og å etablere nye bomsnitt etter at veistrekningen står ferdig. Det kommer derfor en sak til Stortinget om organisering og finansiering av prosjektet.

Man er bekymret for kostnadene, og de er for så vidt store. Jeg vil imidlertid påpeke at det i en eventuell kostnad på 40 mrd. kr er 8 mrd. kr til moms, pluss en kalkulatorisk rente på 6,5 pst.

Stortinget vedtok i 2012 å øke momsen på veiprojektet fra 1. januar 2013. Dette i seg selv var med på å øke kostnadene på dette prosjektet med 5 mrd. kr.

Vi har et forslag til vedtak som går ut på at forslaget vedlegges protokollen, og jeg ser fram til den videre debatten.

**Sverre Myrli (A) [15:48:42]:** Framtidas trafikkvekst i området må tas kollektivt. Derfor må kollektivtrafikken bygges ut, og det må staten bidra til. I 30 år er det jobbet med å finne løsninger på trafikkutfordringene i Oslo og Akershus. Vi fikk Oslopakke 1, Oslopakke 2 og Oslopakke 3. Vi fikk Fjellinjen, og vi fikk nytt hovedvegnett. Vi fikk nye T-banelinjer, nye trikkelinjer og nye bussruter. Vi fikk dobbeltspor fra Ski til Moss. Vi fikk Gardermobanen og nytt dobbeltspor til Asker. Og nå kommer Follobanen.

Oslopakke 3 er en stor plan for utbygging av veg- og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus, som samler bredt politisk flertall i begge fylker.

Framtidas trafikkvekst må tas kollektivt. Derfor er det nødvendig med utbygging av T-banenettet i Oslo. Det trengs ny jernbanetunnel i Oslo. Det er nødvendig med Fornebu-bane, bane til Oslo universitetssykehus, Ahus og videre til Lillestrøm og Kjeller – for å nevne noe.

Men det trengs også å bygge ferdig viktige veglenker i og rundt hovedstaden. La meg nevne E6 fra Minnesund og nordover, der det nå er full aktivitet, E18 gjennom Follo, der det gjenstår en del, rv. 4 i Nittedal, E16 mellom Kløfta og Kongsvinger, få motorvegstandard på hele strekningen, E16 retning Ringerike og E18. La meg presisere at alle de vegene jeg nå har nevnt, ikke er nye vegger som skal bygges. På alle disse stedene er det snakk om å bygge bedre veg der det i dag er veg med for dårlig kapasitet og for dårlig standard, også når det gjelder E18.

E18 er en del av Oslopakke 3. La meg også presisere at det er gjennomført konseptvalgutredning av hele Oslopakke 3.

Arbeiderpartiet er for ny E18. Stortinget bør ikke nå gjøre noe som forsinker det arbeidet som er i godt gjenge. Det haster å bygge ny veg. Den skulle antakeligvis ha vært bygd allerede.

**Ingunn Gjerstad (SV) [15:51:48]:** Stortinget er flink til å vedta fine mål. I dag har vi ein situasjon der vi skal handsama ei sak som omhandlar om vi følgjer måla i konkrete saker.

For det første: Stortinget har vedteke at klimagassutslappa i Noreg skal gå betydeleg ned. For det andre: Eg trur alle her i salen kan vera samde om at det ikkje skal vera farleg å pusta. Men slik er det faktisk i Oslo-området. På vinteren blir familiar med astmatiske ungar rådde til å halda seg innandørs, og lufta er helseskadeleg alt i dag – over grenseverdiane i luftkvalitetsdirektivet for nitrogenoksid ikkje berre på enkelt dagar, men også over tid. Dette har ESA tidlegare i år åtvare regjeringa mot.

Eg vil minna om at ønsket om ei trygg og giftfri luft er ei viktig årsak til at vi i denne salen har vore samde om at veksten i persontrafikken i storbyområda i Noreg skal ein ta med kollektiv, sykkel og gange. Den planlagde utbygginga av E18 Vestkorridoren vil gje både meir trafikk og auka utslepp. Det vi aller minst treng i Oslo-området no, er seks nye bilfelt inn mot byen.

Utbygginga vil i sum kunna få tolv køyrefelt mot seks i dag, og utbygginga blir rådyr – meir enn 40 mrd. kr. Nokon hevdar at utbygginga vil gjera at bussen kjem let-



tare fram. Då må eg seia at det blir den dyraste bussfila i noregshistoria.

Eg forstår at folk og parti i denne salen vil ha slutt på å stå i kø og stampa. Då må vi vera kreative og sjå på den matpakkekøyringa som skjer i dag. Men vi må slutta å tru at vi kan løysa trafikkproblema i eit storbyområde med å byggja meir og meir kapasitet på vegane.

Eg legg merke til at Samferdselsdepartementet meiner at dette ikkje betyr kapasitetsauke inn mot Oslo. Det er i alle fall ingen tvil om at det gjev kapasitetsauke i Oslo-området. Eg vil sitera Aud Tennøy ved Transportøkonomisk institutt:

«Med en slik heftig utvidelse av veikapasiteten vil vi i en periode få redusert kø. Da vil flere som kan velge mellom bil eller kollektivt, velge å kjøre bil fordi det går raskere».

Vidare seier ho:

«En av grunnene til at vi ikke har hatt vekst i biltrafikken er nettopp køene på veiene. Det er det beste trafikkreduserende virkemiddelet vi har, for å få folk over på sykkel og kollektiv. Jeg er villig til å vedde mye penger på at biltrafikken i Oslo og Akershus kommer til å gå rett til værs igjen dersom det blir ny motorvei.»

I ei fråsegn 18. juni i år seier bystyret i Oslo at E18-prosjektet må slankast vesentleg. Det same har fylkesrådmannen i Akershus fleire gonger teke til orde for. Det er dette vi har prøvd å følgja opp i dette representantforslaget.

SV har ikkje vore imot Oslopakke 3 og imot å finna gode løysingar for vegen forbi Sandvika, der miljøbelastninga er stor. Men den siste totalramma for Oslopakke 3 blei vedteken i 2012, altfor mykje til ei vegpakke. Om vi skal nå måla våre i samferdselspolitikken, må dei store pengane gå til kollektiv, fleire T-banar og ikkje minst ny banetunnel heller enn større kapasitetsauke på veg. For E18 er vi for å finna løysingar for betre støyskjerming, eigne sykkeltrasear og samanhengande bussfelt, der busen kan køyra fortare enn i dag. Stortinget trykkjer derimot på for ei massiv utbygging av E18 der det særleg er bilar som blir prioriterte, og det gjer at SV er uroa.

Komiteen skriv at dei ønskjer at bussane skal koma lettare fram, og vi i SV er uroa over kor konkurransedyktige bussane blir når dei ikkje får køyra på E18, men er viste til den nye lokalvegen.

Eg vil også peika på at Akershus fylkeskommune har bedt Statens vegvesen om å utgreia betre tiltak for framkomst for bussar og næringstransport i tida fram til prosjektet blir ferdigstilt, sidan byggetida er berekna til 13–14 år.

Vi er uroa for den kolossale kostnadsauken alle tunnelane vil gje. Vi meiner det ville vore lurt at det i arbeidet med å vurdere ny E18 også blei gjort vurderingar av kva bidrag den nye Kolsåsbanen, ny Fornebuane og andre vegprosjekt vil ha å seia for om denne vegen verkeleg er ønskt og trengst.

Ein ting er vi sikre på: Om du ikkje vil ha fleire bilar, kan du ikkje byggja meir kapasitet på vegen. Så når veksten i biltrafikken kjem, ber alle partia i denne salen ansvaret. Måla de vedtek, er fine ord, men dei blir ikkje følgde opp med handling. Resultatet er at vi ikkje inn-

frir klimamåla våre, og vi vil framleis ha helseskadeleg luft.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:57:10]:** Forslaget i denne saken handler om å gjennomføre en konseptvalgutredning i en sak som ble behandlet av den forrige regjeringen, som forslagsstillerne var medlemmer av, og dette blir derfor en ren omkamp om vedtak som ble gjort av den forrige regjeringen. Det synes jeg er unødvendig.

Det ble gjennomført en konseptvalgutredning for Oslopakke 3 i 2007. Den KVVU-en ble kvalitetssikret gjennom systemet for KS1, og en sluttrapport ble ferdigstilt sommeren 2008. Det er redegjort nærmere for KVVU-en og KS1-en i St.meld. nr. 17 for 2008–2009, Om Oslopakke 3 trinn 2. På denne bakgrunn er det lagt til grunn at det ikke kreves ny KVVU for prosjekt som ligger i prosjektporteføljen som ble utredet i KVVU-en og KS1-en for Oslopakke 3.

I tillegg ble det gjennomført en slags mini-KVVU i forbindelse med kommunedelplanarbeidet som ble gjort. Nå har en altså hatt en stor KVVU og en mini-KVVU, og da vurderer i hvert fall departementet det slik at det er ingen krav som tilsier at en må gjennomføre enda en KVVU, bare fordi en er misfornøyd med resultatene.

Jeg er enig i at når man bygger veier og infrastruktur, skal man legge til grunn at man skal få god framkommelighet, kutte miljøutslipp og øke trafikksikkerheten, det er vesentlig. Men en løser ikke nødvendigvis framtidens infrastrukturutfordringer og transportutfordringer ved å la være å bygge infrastruktur i frykt for at folk kommer til å bruke den – tvert imot. Hvis en er redd for utslipp, må vi jobbe videre med å kutte utslippene fra de kjøretøyene som bruker infrastrukturen.

Det handler om å gjøre grep på drivstoff og motorteknologi. Den forrige regjeringen gjorde mye på begge områder, og dagens regjering gjør mye. Det handler bl.a. om å legge til rette for elbiler og plug-in hybridbiler. Det handler om å legge til rette for biodrivstoff. På dette området gjør regjeringen – og flertallet, ikke minst, med Kristelig Folkeparti og Venstre som veldig gode støttespillere – det mer lønnsomt å ta i bruk både biogass og biodiesel.

Min anbefaling er at en ikke har behov for en KVVU, og at en jobber videre med prosjektet.

Det er riktig at en har lokale diskusjoner i kommunestyre og lokalmiljøene om hva som er rett trasé og rett dimensjonering. Det trenger en ikke å gå til Stortinget for å avholde en debatt om. Begge kommunene og fylkene sitter i styringsgruppen for Oslopakke 3 og vil kunne kanalisere sine synspunkter inn der, uten at verken statsråden eller Stortinget skal gi dem styringssignaler av den grunn.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A) [16:00:13]:** Det føles nesten litt rart, for i denne saken er jeg vel stort sett enig med samferdselsministeren.

Det koster å bygge veg i landets tettest befolkede område. Ny E18 blir ingen billig moro, men det er helt nødvendig å bygge den. Da Statens vegvesen tidligere i år la fram sine planer for E18-utbyggingen, var det lagt opp til

30 pst. bidrag fra staten i de kalkulasjonene som ble gjort. Det skal komme 5,5 mrd. kr fra Oslopakke 3, som saksordføreren redegjorde for. Resten skal bilistene betale i form av bompenger. Det blir dyrt å kjøre mellom Asker og Oslo, men det er klart at det er avhengig av hvor mye staten bidrar med. Så selv med 30 pst. statlig bidrag blir det altså bompenger på over 100 kr for å kjøre Asker–Oslo tur-retur.

Bompengene kan jo gå kraftig ned hvis staten øker sine bidrag. Så spørsmålet mitt er: Når blir det avklart hva som skal være statens bidrag til E18-utbyggingen?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:01:25]:** Det er Stortinget som bevilger penger, så det blir endelig avklart når Stortinget gjør vedtak. Men det er ingen tvil om at jeg skulle ønske at statens bidrag var større i mange veiprojekter – det er Fremskrittspartiets tilnærming. Så har Stortinget hatt en annen holdning. Jeg har registrert at vi nå nettopp har hatt en budsjettdebatt der Arbeiderpartiet stort sett har vært kritisk hver gang regjeringen har foreslått å redusere bompengandelen i prosjekter og øke den statlige andelen.

Det er litt rart først å få kritikk fra Arbeiderpartiet fordi vi kutter og fjerner bompenger, og så etterpå, i en ny sak, blir det etterlyst om vi kan bevilge mer penger for å fjerne eller redusere bompengandelen.

**Sverre Myrli (A) [16:02:09]:** Jeg har ikke kritisert noen, jeg har bare forholdt meg til de tallene som Statens vegvesen la fram, og Statens vegvesen hadde regnet med 30 pst. statlig bidrag. Blir det høyere, blir bompengandelen lavere. Blir det lavere, blir bompengandelen høyere. Det er tre elementer: bidrag fra staten, bompenger og bidrag fra Oslopakke 3. Bidraget fra Oslopakke 3 ligger fast – ca. 5,5 mrd. kr. Så det er ingen kritikk av noen, det var mer et spørsmål. Jeg er også klar over at det er Stortinget som bevilger penger i Norge, så det var i grunnen ikke det som var spørsmålet mitt. Spørsmålet var mer om statsråden kunne si noe om tidsplanen – hvordan ligger det an tidsmessig, når vil regjeringen behandle saken og legge den fram for Stortinget, og når kan det fattes vedtak om hva som skal være statens bidrag?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:02:58]:** Vedtak om hva som blir statens bidrag, vil bli slått fast når Stortinget behandler dette. Vi jobber for at når vi får saker til politisk behandling, fremmer vi dem så fort som mulig for Stortinget. Denne saken har man ikke fått ferdig fra styringsgruppen og fra Vegvesenet. Derfor er det heller ikke lett for meg å gi noen framdriftsplan her. Men vi ser i andre saker som vi får, at når det gjelder trasévalg, har vi tatt raske beslutninger. Der en hadde saker som hadde ligget i flere år før regjeringsskiftet, ble beslutninger tatt få måneder etter regjeringsskiftet. Når det gjelder beslutning om å flytte godsterminalen ut av Trondheim og ut av Bergen, var det diskusjoner som hadde gått i mange tiår. Denne regjeringen brukte noen måneder på å beslutte at vi skulle gå videre med å gjøre nettopp det.

Jeg er innstilt på å finne gode og raske løsninger. Da må

en også kunne komme med beslutninger lokalt som gir oss noe å forholde oss til.

**Ola Elvestuen (V) [16:04:09]:** Noen av oss har jobbet lenge med Oslopakke 3, inkludert E18 vestover. Jeg vil si at problemet vestover er ikke miljøkonsekvensene. Det er kostnadene – det at det koster så mye. Det som er viktig for Venstre, er at prioriteringene er riktige. Det må ikke gå på bekostning av T-bane til Fornebu og heller ikke de nødvendige jernbaneinvesteringene, men man må se på kostnadene og på mulige endringer for å få dem ned. Det er viktig at miljøtiltakene, dvs. det som handler om sykkelveier, kollektivfelt, ikke er det det kuttes ned på. Mitt spørsmål til statsråden er da: Vil statsråden påse at det ikke er miljøtiltakene som endres, men at de opprettholdes med samme ambisjonsnivå som i de planene som foreligger nå?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:05:08]:** Gjennom media er det åpenbart at mange partier og mange lokale organisasjoner mener at prosjektet, slik det nå foreligger, framstår som svært kostbart. Jeg tror også at om man skal ha et godt prosjekt, er det viktig at kostnader og nytte står noenlunde i stil. Derfor er det fornuftig at man bruker tid lokalt på å finne den prosjektutformingen som er best mulig for bilistene, for lokalmiljøene og for næringslivet. Jeg har ikke tenkt å blande meg inn i den debatten, i og med at jeg får saken til politisk behandling senere. Men jeg synes det er bra at man har den diskusjonen gående for å få en løsning som flest mulig stiller seg bak, og som er gjennomførbar når beslutningen er tatt.

Så er det viktig at samlingen av tiltak når det gjelder vei, kollektiv, buss, gange og sykkelvei, blir best mulig, sånn at man legger til rette for at flest mulig ønsker å reise kollektivt, ønsker å gå og sykle, og få best mulig framkommelighet, ved at man velger arealintensive transportmidler – nei, motsatt.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Abid Q. Raja (V) [16:06:20]:** Fordi jeg er representant for Akershus og for Venstre, er Oslopakke 3 viktig for meg. Oslopakke 3 skal sikre god framkommelighet for alle trafikkgrupper og prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt syklende og gående. All veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det siste er også målet i klimaforliket og i samarbeidsavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre. Dette må være et helt overordnet mål for de investeringer vi gjør i infrastruktur i Oslo og Akershus, og dette må også gjelde E18 Vestkorridoren. Venstre forventer, som et av samarbeidspartiene i Oslopakke 3, derfor at E18-prosjektet i begge fylker tilpasses de målene som er satt for prosjektet, og at kostnadene ikke blir høyere enn at tiltak som fremmer sykling, gange og kollektivtrafikk, blir igangsatt som planlagt og helst så tidlig som mulig.

Når det er sagt – det må bygges ny E18 Vestkorridoren, og det bør skje så raskt som mulig. Denne strekningen har den største rushtidsforsinkelsen i Oslo-området. Det er for de som pendler i dette området, daglig kø, kork og kaos,

og med over 100 busser i timen over Lysakerelva i rush-tiden er det viktig å sikre bedre tilgjengelighet for bussen. Venstre har også ønsket at det etableres et eget miljøfelt forbeholdt elbiler, samkjøring o.l. på strekningen, slik at vi kan begrense veksten i persontransport og utnytte den nye investeringen til å nå målene for Oslopakke 3 og klimaforliket. Tanken er at et eget miljøfelt ikke trenger å være forbeholdt elbiler, slik det er i dag, det går an å tenke seg at et slikt miljøfelt kan brukes av både plug-in hybridbiler og andre lavutslippsbiler, slik at man får utnyttet kapasiteten på veien bedre, og ikke minst at man også premierer dem som bruker lavutslippsbiler eller nullutslippsbiler.

Vi vet samtidig at situasjonen på den strekningen av E18, slik den er i dag, er helt uforsvarlig. For dem som reiser med buss, er det noenlunde grad av framkommelighet på vei inn til Oslo, selv om det er store flaskehalsen her også. Men er man på vei utover med buss, er det ikke eget kollektivfelt, så her har man et stort behov. Vi vet at kostnadsrammen for E18 i årenes løp har hatt en formidabel vekst, og vi er opptatt av at man klarer å begrense kostnadene så mye som mulig, men det overordnede for Venstre er at kostnadene ikke blir høyere enn at tiltak som fremmer sykling, gange og kollektivtransport, blir iverksatt som planlagt, og at det helst skjer så tidlig som mulig.

**Rasmus Hansson (MDG) [16:09:47]:** E18-utbyggingen, Vestkorridoren, slik den planlegges nå, er et utpreget eksempel på feil svar på et viktig spørsmål.

For det første har vi, som vi har vært inne på i tidligere debatter i dag, egentlig en klar enighet og en klar forpliktelse gjennom klimaforliket på at økt trafikkvekst til storbyene skal tas med kollektivtrafikk, ikke med økt veibygging. Det er overhodet ikke til å komme unna at økt veikapasitet inn til Oslo vil generere mer biltrafikk. Man får altså akkurat det resultatet som det er bred politisk enighet om at man skal unngå. Det får man for en prislapp på 40 mrd. kr, samtidig som vi ikke engang er kommet i gang med planleggingen av helt avgjørende kollektivløsninger i Oslo av typen T-banetunell, jernbanetunell, som har betydning for hele det sentrale Østlandsområdet, langt utover den betydningen E18-korridoren har. Begrunnelsen for E18-utbyggingen er jo verdt å tenke over – det hevdes at dette er et forsinkelsesproblem som ikke er til å leve med, og grunnen til dette forsinkelsesproblemet er bilmengden som skapes av veikapasiteten.

Jeg tok så seint som i dag, som jeg svært ofte gjør, bussen gjennom Bærum og langs denne veien inn til Oslo. Bussen går helt fint, den. Påstandene om problemene for kollektivtransporten på denne veien er sterkt overdrevet. Andre resonnementer som begrunner denne veien, er også ganske spesielle, f.eks. påstandene om effekten for biltrafikk på de lokale veiene i Asker og Bærum, som for øvrig genererer en veldig stor del av den trafikken som er på, og skal inn på, E18. Det hevdes at en utbygging av E18 vil avlaste Asker og Bærum, men forholdet er selvfølgelig det stikk motsatte. Den biltrafikken som plugges igjen hele Bærum hver morgen, er generert av trafikk som skal til – og fra om ettermiddagen – E18, og en større E18 vil generere mer sånn biltrafikk på allerede overfylte veier i

kommunene rundt denne byen. Det vil altså ha stikk motsatt effekt av det komiteen har som en viktig begrunnelse for å bygge denne veien. Jeg håper at dette er en av de siste gangene Stortinget velger løsninger som er i strid med de langsiktige målene som Stortinget selv har vedtatt for transportutvikling i Norge, og at dette er siste gang vi til de grader bruker lite gjennomtenkte argumenter for en sånn utbygging.

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

**Åsmund Aukrust (A) [16:13:25]:** I Oslo og Akershus har man klart det kunststykket å bli enig om de store samferdselsprosjektene. Med unntak av Akershus Fremskrittsparti sto alle partier i Oslo og Akershus bak Oslopakke 3. Etter at man reforhandlet for to år siden, hoppet SV og Fremskrittspartiet av, men fortsatt er det et stort flertall for samferdselspolitikken på begge sider av blokkene. Det sikrer både mer kollektivtrafikk og bedre veier. Det er et kompromiss hvor alle har fått sine viktigste saker innfridd, og hvor man tok mange ulike hensyn. Den store vinneren her er selvsagt befolkningen, som i sum har fått bedre infrastruktur. Mange av prosjektene er allerede åpnet. Nye ruter har kommet, prisene på kollektivtrafikken er fryst, og ikke minst kunne vi for et par uker siden endelig åpne Kolsåsbanen igjen – en viktig miljøseier som gjør at mange tusener av mennesker kan reise med banen og på enklest mulig måte komme seg inn og ut av byen.

Mye av politikken som har vært ført på samferdselsområdet i Oslo og Akershus, har vært veldig vellykket. Det har ikke vært noen økning i persontrafikken inn og ut av Oslo siden 2007. Den politikken skal vi fortsette med.

Det er riktig, som veldig mange har sagt fra denne talerstolen allerede, at all vekst i trafikk gjennom Oslo skal skje gjennom kollektivtrafikk, og det kommer til å være en enorm vekst i antall mennesker som bor i Oslo og Akershus. Det sier noe om hvilken enorm satsing som trengs i kollektivtrafikken dersom all vekst skal tas gjennom kollektivtrafikk. Dette hadde det ikke vært mulig å få til uten Oslopakke 3, og det hadde heller ikke vært noen Oslopakke 3 uten at E18 var en sentral del av pakken. Nå går penger fra bompengordningen også til kollektivtrafikk og til sykkelveier. Befolkningen i Asker og Bærum hadde neppe vært villig til å være med og finansiere Oslopakke 3 dobbelt, som de gjør gjennom å betale dobbelt med bompenger, om ikke E18 var en del av prosjektet.

Det er sant, som Sverre Myrli sa tidligere i dag, at det er ikke snakk om noen ny motorvei; det er snakk om en motorvei som allerede er der, og den veien er dårlig. Den er blant de mest trafikkerte i hele Norge, og den plager folk med støy og lokal luftforurensning. Derfor har dette vært en av de viktigste prioritene gjennom mange år for både kommune og fylke.

En ny E18 skal legge til rette for mer kollektivtrafikk. Dette er den strekningen i landet som har de aller største forsinkelsene i kollektivtrafikken. I de nye prosjektene vil både bussen og syklistene få sitt eget felt. Det er en viktig del av det å legge til rette for mer miljøvennlige pend-

lerreiser inn og ut av Oslo. Prosjektet er godt planlagt, det har bred støtte. Rokker man ved E18, rokker man ved hele enigheten om samferdselspolitikken i Oslo og Akershus, og det er det ingen som er tjent med.

**Bente Stein Mathisen (H) [16:16:41]:** Innbyggerne i Asker og Bærum og alle andre som bruker E18 Vestkorridoren, er glad for at det nå endelig er lys i tunnelen for ny E18, og at oppstart av det første byggetrinnet kanskje kan skje allerede i 2016.

SV i Akershus har i lang tid prøvd seg på omkamper i denne saken. De har dette året bombardert lokalavisene i fylket, og særlig Asker og Bærum Budstikke, med likegyldende leserinnlegg, hvor de hevder at ny E18 vil bli en dyr gigantvei som ikke løser trafikkutfordringer i regionen. Det hevder også at veien blir en miljøkatastrofe, og at myndighetene må snu og heller bruke pengene på gang- og sykkelveier og kollektivtransport. Det er riktig som SV sier, at vi aldri kan bygge oss helt ut av køer, men det blir helt kaos hvis vi ikke gjør noen ting. Kø og forsinkelse på E18 Vestkorridoren får store ringvirkninger for mange, ikke bare for dem som bor i området. Næringslivet helt andre steder i landet påføres store kostnader når varene ikke kommer frem i tide på grunn av flaskehalsen i hovedstadsregionen. E18 Vestkorridoren er Norges mest trafikkerte vei, og derfor er det så viktig at denne veien nå endelig prioriteres, og at gjennomføringen ikke forsinkes. Det skal bygges for fremtiden i et område med stor vekst.

Jeg opplever at SV ved dette representantforslaget prøver å trenere og utsette utbygging av E18, når de nå nok en gang vil be om en konseptvalgutredning før man skal ta stilling til finansieringen av utbyggingen. Jeg spør: Hvor mange utredninger skal man ha? Er det rart at det tar lang tid å bygge veier i dette landet? Det er gjennomført konseptvalgutredninger og konsekvensutredninger i forbindelse med Oslopakke 3, og det er gjennomført en komplett konsekvensutredning i tilknytning til kommuneplanen for E18 i Asker og Bærum, da i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Statens vegvesen anbefaler å gjennomføre den lenge etterlengtede utbyggingen av E18. De har jobbet med dette prosjektet i årevis, og planene som foreligger, er både konsekvensutredet og faglig begrunnet.

Jeg er glad for at SV ikke får tilslutning til og støtte for dette forslaget, at komiteen følger opp det som ligger i Oslopakke 3, og at det ikke legges opp til nye forsinkelser. E18 må bygges så fort som mulig. Det haster med å få ny vei. E18 er en forutsetning for å imøtekomme den fremtidige veksten i transportbehovet. I tillegg er ny E18 faktisk også et miljøprosjekt som sikrer framkommelighet for nyttetraffikken, reduserer miljøulempene for dem som bor langs veien, og den legger grunnlaget for tettstedsutvikling.

Klimaforliket i Stortinget sier at veksten i persontrafikk skal tas av kollektivtrafikk, gange og sykling. E18-prosjektet legger til rette for dette, med egen busstrasé og sykkelvei på hele strekningen. De fleste av oss innser at vi fortsatt må bygge veier i både Akershus og andre steder i landet. Med økt befolkningsvekst øker både forflytningsbehovet og nyttetransporten. Men vi har heldigvis fått flere

miljøvennlige biler med lavere utslipp og nullutslipp. Derfor er det ja takk til både vei og bane. Kollektivsatsingen må styrkes, og gangveier og sykkeltraseer må bygges. Og her er Høyre enig med SV – flere folk og mer gods må over på bane. Derfor er det gledelig at vi nå har fått et samferdselsbudsjett som ruster Samferdsels-Norge for fremtiden. Det er store løft for kollektivsatsingen, økte bevilgninger til vei og jernbane og satsing på gang- og sykkelveier.

**Nils Aage Jegstad (H) [16:20:09]:** Det saken egentlig gjelder, er om det skal utredes en ny KVU, og det er vi enige om at man ikke behøver, for dette er utredet opp til flere ganger. Man har også kommet forbi kommunedelplannivåene, og man er nå i gang med reguleringsplanene.

Jeg har likevel lyst til å gjøre oppmerksom på at det er gjort en del endringer i prosjektet etter at det var i Oslo og Akershus. Det er også gjort en del kvalitetsforbedringer, ikke minst på kollektivsiden, selv om jeg ikke er så sikker på om det er med på å redusere prisen totalt sett. Det er nemlig ganske stor forskjell på å bruke kollektivfelt og å bruke en kollektivvei. Ulempen med kollektivfelt er at de brytes i ethvert kryss. Fordelen med bussveien er at den kan gå kontinuerlig, uavhengig av all annen trafikk. Men det er nok et fordyrende element å bruke den varianten framfor kollektivfelt.

Så er det slik at i denne planen er det lagt opp til veldig mange reserveløsninger i tilfelle tunnelene skulle stoppe opp. Det har også Vegvesenet sett på, og man har redusert antall felt med fire i kryssene. Det er jo i kryssene det er mange felt, for der skal man koble lokalveisystemet med hovedveien. E18 har seks felt i dag og blir seks felt i morgen. Det er ikke seks nye felt som til sammen blir tolv – det er seks felt. Men det er slik i dag at det er et kollektivfelt innover, og det er derfor det går så fint med bussen. Utover er det ikke kollektivfelt.

Denne løsningen er nå knadd så godt at den bør tilfredsstille de fleste behov. Cirka 30 pst. av kostnadene er kollektivtiltak. Det går 100 busser i timen over Lysakerelven i rushtiden, og bussen er også i Oslo det største kollektivtransportmiddelet – det skal vi ikke glemme. Så det å ha framkommelighet for buss er utrolig viktig i denne sammenheng.

**Ola Elvestuen (V) [16:22:30]:** Ingen kan detaljene i denne saken bedre enn representanten Jegstad, og jeg er helt enig i det han sier. Det er ikke utformingen av prosjektet som er problemet. Det er ikke miljøeffekten av utbyggingen som er negativ – tvert imot er den positiv, fordi man får langt bedre tiltak for kollektivtrafikken i området. Problemstillingen er med hensyn til kostnadene, og det er der man må se på hvordan man skal finne de praktiske løsninger for å dra det videre.

Jeg synes det er litt underlig å høre på retorikken fra både De Grønne og SV, for det som er grunnlaget for hele satsingen på kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, fra tidlig på 2000-tallet, er Oslopakke 3. Det er en bred enighet som er utarbeidet lokalt i Oslo og Akershus for å få en formidabel satsing på kollektivtrafikk, og som er grunnlaget for det vellykkede tilbudet vi har i dag. Dette har både

SV og De Grønne gått imot. Uten Oslopakke 3 kollapser kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

I de nærmeste årene kommer 85 pst. av pengestrømmen fra bomringen i Oslo til å gå til kollektiv- og miljøtiltak. Det er en gedigen pakke som er helt avgjørende for å ha det tilbudet man har i dag, og for å drive fram en utvikling også i årene framover. Dette er bygd på en bred enighet som også inkluderer oppgradering av E18 vestover, som det er nødvendig å oppgradere. Det handler om å få dette finansiert ved bomstasjoner og på en sånn måte at man får en oppgradering, og at man samtidig får de nødvendige kollektivtiltakene. Det som er avgjørende, er at det ikke går på bekostning av de store kollektivsatsingene som vi må ha, dvs. T-bane til Fornebu. I byen er det oppgradering av trikkenettet som er en nødvendighet, og selvfølgelig den jernbanesatsingen som man må ha i regionen.

Det er ikke riktig at det ikke er igangsatt planer. Når det gjelder planlegging for å se på ny banetunnel og ny jernbanetunnel, er arbeidet i gang. Der kommer den første saken i løpet av våren. Det er et godt samarbeid lokalt og med nasjonale myndigheter, så vi har den samme grundigheten der for å drive fram prosessene.

Oslopakke 3 er en nødvendighet, det er selve grunnlaget for at vi klarer den satsingen som vi har. Det er viktig å holde på den brede enigheten som kan drive dette framover. E18 vestover er en del av dette, og dette handler om hvordan vi skal gjennomføre det på en måte som rent økonomisk er mulig å få til, og med de miljømålene som også ligger i planene. Det er ingen grunn til å gå tilbake og sette i gang med en ny KVVU.

**Bård Vegar Solhjell (SV) [16:25:54]:** Representanten Aukrust sa her oppe at det var eit «kunststykke» at store delar av Oslo- og Akershus-politikarane klarte å verte einige om Oslopakke 3. Det er riktig at det ofte er krevjande å gjere tverrpolitiske forlik, men det som likevel kjenneteiknar norsk politikk, er at vi ofte klarer det.

Det som derimot viser seg å vere eit verkeleg kunststykke i norsk politikk, er å verte einig om noko som faktisk fører til tilstrekkeleg reduksjon av klimagassutslippa til at vi opprettheld dei forplikingane som heile denne salen står bak. Det store problemet med Oslopakke 3 er at våre beste fagfolk har slått fast at Oslopakke 3 ikkje er i nærleiken av å føre til den nedgangen av utslippa og transporten i Oslo-regionen som vi er nøydde til å få av miljøomsyn, av omsyn til næringslivet og av omsyn til befolkninga. Urbanet Analyse, eitt av våre fremste transportanalysebyrå, leverte ein rapport om dette i 2013, der dei gjekk gjennom Oslopakke 3 og andre bypakker. Kva er konklusjonen? Jo, Oslopakke 3, gjennomført som vedteke, vil føre til ein auke i biltrafikken på om lag 50 pst. – de hørde riktig: om lag 50 pst. – mot 2030. Men misforstå meg rett: Det er jo mykje bra i Oslopakke 3, for ein sa jo òg at utan Oslopakke 3 vil trafikken auke med 80 pst. Så Oslopakke 3 er jo ei forbetring. SV deltok i Oslopakke 1, og vi deltok i forhandlingane i Oslopakke 3, med sikte på å verte einige, men etter mitt beste skjønn er ikkje Oslopakke 3 god nok når vi i dag veit at ho vil føre til ei endring i gal retning. Eg respekterer at leiaren i energi- og miljøkomiteen ser at det

er mykje bra der, men han kan ikkje late som om Oslopakke 3 vil løyse transportutfordringane i Oslo-regionen, når vår beste dokumentasjon frå dyktige fagfolk legg rapportar på bordet som faktisk seier det stikk motsette.

Så meiner eg òg – og det er ei betydeleg utfordring – at vi ikkje har ei ferdigstilt KVVU for det som kanskje vert det største samferdsleprosjektet, vegprosjektet, på svært lenge – i alle fall eitt av dei største, sjølv om ikkje alle delar er ferdige planlagde – og vi hadde stått oss på å ta opp kostnadsspørsmålet, som bl.a. Oslo bystyre har adressert betre enn det vi gjer i denne salen no. Eg er skuffa over at ikkje fleire gjev støtte til forslaget, men eg respekterer at slik er det. Det er ei stor utfordring for Noreg at summen av mange velmeinte vedtak, som ofte går litt i riktig retning i byane i Noreg, likevel i sum ikkje er i nærleiken av å følgje den transportpolitikken som vil føre til den nødvendige omlegginga. Sjølv om vi har begynt – i 2013 gjekk utslippa i transportsektoren for første gong ned – står det svært mykje att for å få dreidd transportsektoren tilstrekkeleg i riktig retning.

**Ingunn Gjerstad (SV) [16:29:09]:** Det blei vist til KVVU for Oslopakke 3, som E18 er ein del av, som blei ferdig i 2007. Då var Samferdselsdepartementets vurdering at det ikkje var nødvendig med ei eiga KVVU berre for Vestkorridoren.

I dag har vi hatt til dels store diskusjonar om ganske små summar i statsbudsjettet på transportsida. Vi har snakka mykje om halve milliardar, vi har snakka om nokre millionar. Til liks med Elvestuen og Hansson er vi i SV òg opptekne av dei store kostnadane med denne vegen så vel som luftkvalitet, miljø og klima. Derfor ville vi prøva å ha ei eiga KVVU for E18 Vestkorridoren – ei utgreiing som viser oss om 40 mrd. kr til motorveg verkeleg er vel brukte pengar, eller om vi kunne fått andre tiltak ut av dette, som ville ha vore betre bruk av så store pengar. Komitéhandsaminga gav oss ikkje det, og det er vi skuffa over. Miljøbevegelsen og dei som har delteke i dei mange folkelege aksjonane utanfor huset her, som har kjempa i denne kampen, er nok òg litt skuffa, men eg kan lova at SV vil fortsetja å løfta denne typen ting, for at dei vedtaka vi gjer i dei enkelte sakene, skal likna på dei store prinsipielle vedtaka vi gjer om kva slags utvikling vi vil ha.

**Ola Elvestuen (V) [16:30:57]:** Når representanten Solhjell skal se på og bedømme effekten av Oslopakke 3, bør han se på resultatene. Oslopakke 3 har nå vart i mange år og er det viktigste tiltaket som er gjennomført for nettopp å oppnå målsettingen om at all trafikkvekst skal tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk. Og det gjøres. Biltrafikken i Oslo i dag er på 2007-nivå. Med de budsjettene som blir vedtatt her på Stortinget, kommer man til å klare dette i Oslo og Akershus også til neste år. Vi klarer å redusere biltrafikken og unngå en økning. E18 vestover i seg selv, som er et mindre stykke, er ikke det som kommer til å ødelegge dette. Det er gode kollektivtiltak inne i prosjektet, i tillegg til mange flere faktorer som begrenser eller bestemmer biltrafikken. Som representanten Jegstad også sier, beholdes den samme dimensjonen for veien – det er jo de andre veie-

ne som må gjøres i tillegg til denne – og den bygges med seks felt. Det er parkeringsbestemmelser, det er bomring, og det er tilbudet på kollektivtrafikken, som stadig er blitt bedre, og som også skal forbedres i årene framover. Jeg er helt sikker på at dette – Oslopakke 3 og innholdet i den – er hovedgrepet for å få det til, og det er det SV har gått imot. Det synes jeg er vanskelig å forstå.

E18 vestover handler om å få til en sentral del av paken, og så er det viktig å se på kostnadene og dimensjoneringen på prosjektet, sånn at dette ikke ender opp med å gå ut over de kollektivsatsingene som også ligger i Oslopakke 3, som skal gjennomføres i årene framover. Her må man faktisk gå videre, og man må tilpasse og ikke ta et stort steg til siden og sette hele Oslopakke 3 på spill i en motstand mot én enkelt vei.

**Sverre Myrli (A) [16:33:18]:** Dette har egentlig blitt en debatt for eller imot E18, selv om det jo ikke er det Stortinget har til behandling. Stortinget har til behandling et forslag fra SV om det skal gjennomføres såkalt konseptvalgutredning av prosjektet. Men når jeg hører SVs talere her i dag, og jeg har hørt SVs talere i Oslo og Akershus og andre uttale seg om E18, tror jeg vel i grunnen at SV har bestemt seg for hva de mener om E18. Jeg tror egentlig ikke SV kommer til å endre oppfatning om E18 uansett hvor mange utredninger som kommer til å bli foretatt.

Jeg synes Rasmus Hansson holdt et godt innlegg. Jeg tolker ham helt klart slik at han er imot å bygge ny E18. Det er grei skuring. Jeg er uenig med ham, men jeg synes det er greit å forholde seg til det. Jeg liker dårlig at vi skal bruke utredningstaktikken i prosjekter som vi ikke liker. Stortinget ønsker å bygge E18. Et stort flertall i Oslo og Akershus ønsker å bygge E18, og da synes jeg ikke vi skal bruke mekanismen om utredninger og nye vurderinger for eventuelt å utsette et prosjekt som det er stort flertall for.

**Bård Vegar Solhjell (SV) [16:34:46]:** Det er vel ting som tyder på at representanten Myrli kanskje òg har bestemt seg for kva han meiner om E18.

**Sverre Myrli (A)** (fra salen): Helt riktig!

**Bård Vegar Solhjell (SV) [16:34:57]:** Takk for svaret.

Konseptvalgutgreiing er ikkje ei eller anna utgreiing for å utsetje; konseptvalgutgreiing er noko som skal gjennomførast for alle store vegprosjekt. Eg meiner det er eit stort problem òg for det kostnadmessige at det ikkje er gjennomført ei eiga KVV for Vestkorridoren og utbygginga av E18.

Men det eg teikna meg for, direkte, var for å replisere til representanten Elvestuen. Ja, det er riktig og utruleg positivt at ikkje berre Oslo, men fleire andre norske byar har klart å stabilisere – til dels har det vore nedgang enkelte år i enkelte byar – klimagassutsleppa frå transportsektoren dei seinare åra. Det resulterte bl.a. i at 2013 samla sett var det første året då utsleppa frå transportsektoren så vidt gjekk ned. Kanskje vil det same skje neste år, slik det har vorte hevda tidlegare i haust.

Men når vi skal planleggje kva vi skal gjere mot 2030,

ville det etter mitt syn vere utruleg dumt berre å sjå tilbake til 2007 og seie at det har gått ganske bra frå 2007 til no, når våre beste fagfolk har sett på kva dei mest sannsynleg trur vil skje med det vi legg opp til å vedta til år 2030. Kva er det desse fagfolka seier om Oslopakke 3? Jo, at ho vil føre til ei betydeleg auka transportmengd frå biltrafikk, fordi ho samla sett, slik ho er lagd opp, sjølv om det er mange gode enkelttiltak, er drivande for biltrafikken i regionen. Det er eit stort problem, så lenge måla og ambisjonane som regjeringar, og Oslo og Akershus sjølve, har, peikar i ei anna retning, og ein av drivarane er eit stort prosjekt, Vestkorridoren, som vil drive biltrafikken opp, og som difor burde utgreiast nærmare, men som i tillegg har mange kostnadmessige utfordringar, som gjer at ein burde ha ei full KVV. Det hadde vore god klimapolitikkk, det hadde vore god samferdslepolitikk. For meg er det overraskande, kanskje, at Venstre ikkje i større grad er open for det og støttar det enn det dei gjer – dei står på det same standpunktet som Høgre og Framstegspartiet i denne saka – men det respekterer eg.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [16:37:17]

*Innstilling fra finanskomiteen om endringsprotokoll til skatteavtalen med Brasil* (Innst. 38 S (2014–2015), jf. Prop. 136 S (2013–2014))

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 4 [16:37:33]

*Innstilling fra finanskomiteen om skatteavtale med Bulgaria* (Innst. 40 S (2014–2015), jf. Prop. 137 S (2013–2014))

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 5 [16:37:47]

*Innstilling fra næringskomiteen om endringer i foretaksregisterloven (gjennomføring av direktiv 2012/17/EU om sammenkopling av sentrale registre, handelsregistre og foretaksregistre)* (Innst. 56 L (2014–2015), jf. Prop. 130 L (2013–2014))

**Odd Omland (A) [16:38:17]** (ordfører for saken): Denne saken om endringer i foretaksloven er en oppfølging av Stortingets vedtak fra 8. april 2014, Prop. 38 S for 2013–2014. Disse endringene skal føre til færre administrative byrder for næringslivet, og offentlig administrasjon skal styrkes ved å øke samarbeidet mellom de europeiske sentrale registrene, handelsregistrene og foretaksregistrene, noe komiteen ser svært positivt på.

Komiteen har også merket seg at dette skal tydeliggjøre at Foretaksregisteret kan delta i registersammenkoplingssystemet, og derved synliggjøre løsninger og informere næringsdrivende om hvor en kan finne informasjon om utenlandske foretak. Det er en samlet komité som står bak innstillingen.

**Gunnar Gundersen (H) [16:39:26]:** Jeg tok ordet egentlig bare for å påpeke at vi har ganske mange sånne saker der vi får EU-direktiver som vi roser, og som vi bare tar inn over oss uten å ha noen medbestemmelse. Dette tror jeg er ganske viktige direktiv for norsk næringsliv. Ambisjonen er veldig høy. Man skal skaffe god informasjon om foretaksvirksomhet rundt omkring i hele Europa. Det kommer norske foretak til å nyte veldig godt av når målet er nådd. Jeg synes det var et poeng å ta ordet, for vi har en tendens til å kjeft på EU hver gang det er noe som kan oppfattes som galt, men de aller fleste vedtak i denne salen som omhandler EU, gjelder nettopp denne type virksomhet hvor vi ser positivt på det som skjer, og hvor vi ser nytten av den type ting som EU faktisk innfører. Det synes jeg det var et poeng å understreke, siden vi som regel bare kjefter på EU.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Stortinget er da klar til å gå til votering.

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt 7 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–5, fra Eirin Sund på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 6, fra Janne Sjelmo Nordås på vegne av Senterpartiet
- forslag nr. 7, fra Ingunn Gjerstad på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslag nr. 6, 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 transport-kjøpere som bruker sjøtransport i gitte transport-korridorer.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

#### *Votering:*

Forslaget fra Senterpartiet ble med 97 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.49.02)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber om at regjeringen får utført en faglig gjennomgang av alle veiutbyggingsprosjekter i storbyområdene i Norge der man vurderer om planene er i samsvar med Stortingets mål om at all vekst i persontransport i de store byene skal tas med sykkel, kollektiv og gange.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

#### *Votering:*

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 60 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.49.27)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 1–4, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av riksvegferjeregulativet med sikte på en mest mulig rettferdig takstfastsettelse for ulike kjøretøygrupper. Stortinget ber også om at regjeringen ved denne gjennomgangen utreder muligheten for om buss i rute kan fraktes gratis.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre flyruta Fagernes–Oslo innen ordningen med statlig kjøp av flyruter også etter 31. mars 2016. Flyruta inkluderes i anbudsopplegget for regionale flyruter som utlyses i 2015.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre Fagernes lufthavn Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, for å gjøre vekslingen mellom bil og kollektivtransport bedre.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene. Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme

imot.

#### *Votering:*

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 45 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.49.56)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen prosjektere med dobbeltspor til Egersund på Jærbanen.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget. Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme

imot.

## Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med  
61 mot 45 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 16.50.24)

Komiteen hadde innstilt:

**A**  
**Rammeområde 17**  
**(Transport og kommunikasjon)**

**I**

På statsbudsjettet for 2015 bevilges under:

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
<b>Utgifter</b>				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter .....	679 621 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	1 277 264 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	9 390 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse .....	3 300 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering .....	750 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter .....	4 596 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	38 350 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter .....	173 667 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren .....	11 977 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen .....	40 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	36 800 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	47 700 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 892 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet .....	81 170 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	20 220 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	136 991 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	708 928 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	36 155 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	193 714 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter .....	63 176 000	
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> .....	10 484 517 000	
	26	Vegtilsyn .....	16 429 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	445 903 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	11 862 671 000	



Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	929 000 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	333 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	66 885 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	445 936 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	416 745 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	221 500 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i> .....	580 356 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i> .....	85 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	694 481 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	46 248 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i> .....	1 300 550 000	
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen .....	25 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	756 090 000	
1331		Infrastrukturfond		
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	6 752 626 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	124 746 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	8 139 625 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i> .....	3 135 121 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	20 500 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	3 218 870 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter .....	61 747 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker .....	17 268 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 685 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	131 920 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	582 511 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	58 000 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	178 126 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	63 963 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid .....	10 000 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter .....	45 197 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	418 000 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter .....	162 508 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 420 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .	75 844 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i> .....	110 000 000	
		Totale utgifter .....		57 279 164 000

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
<b>Inntekter</b>				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling .....	249 861 000	
	2	Variable refusjoner .....	53 054 000	
	3	Faste refusjoner .....	34 945 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 479 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter .....	126 637 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m. ....	178 089 000	
	2	Diverse gebyrer .....	349 683 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	100 000 000	
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond .....	871 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift .....	34 915 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	264 241 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	226 603 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	124 746 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker .....	13 349 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter .....	11 102 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter .....	5 385 000	
4380		Nasjonale kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer .....	161 578 000	
	51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	98 000 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter .....	29 000 000	
		Totale inntekter .....		2 944 667 000

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2015 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 456 post 1	Kap. 3456 post 2
Kap. 456 post 45	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.

## III

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1.

overskride bevilgningen under	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 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 1, 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 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:

- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
- oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

## IV

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## V

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 4 950 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## VI

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riks-

veginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.

## VII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

## VIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 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 7 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 850 mill. kroner.

## IX

*Investering for transportiltak i fylkene*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene.

## X

*Regnskapsføring av utgifter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan utgiftsføre uten bevilgning tilskudd til driftsutgifter for interimsselskapet for utbyggingsselskap på veg

under kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2015 under kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

#### XI

##### *Oslopakke 3*

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2015 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 800 mill. kroner i tråd med

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner

#### XIII

##### *Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	30	Jernbaneverket Investeringer i linjen	10 mill. kroner

#### XIV

##### *Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

#### XV

##### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kroner.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for planlegging av nye investerings-

vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2014–2015).

#### XII

##### *Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan bestille materiell utover gitt bevilgning, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

#### XVI

##### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 300 mill. kroner.

#### XVII

##### *Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2015 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 635 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 935 mill. kroner.

## XVIII

*Endring i statlige eierposter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

## XIX

*Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kyst-

verket, 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.

## XX

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan foreta bestillinger utover gitt bevilgning, men slik at samlet beløp for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360	45	Kystverket Større utstyranskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

## XXI

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at

samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

## XXII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1360 Kystverket i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1360 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 500 mill. kroner.

te aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner.

**Presidenten:** Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ønsker å stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 60 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.51.04)

Videre var innstilt:

## XXV

Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafiksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.

## XXVI

Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minutters-avganger på E39 Anda–Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017.

## XXIII

*Overføringer til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

## B

**Rammeuavhengige forslag**

## XXIV

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse fra priva-

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 2*

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:103 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om utbyggingen av E18 Vestkorridoren og konsekvenser for luftkvalitet og klimagassutslipp – vedlegges protokollen.

*Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 3*

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til at endringsprotokollen undertegnet 20. februar 2014 i Brasilia til skatteavtalen mellom Norge og Brasil settes i kraft.

*Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 4*

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til at skatteavtalen undertegnet 22. juli 2014 i Sofia mellom Norge og Bulgaria settes i kraft.

*Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 5*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

L o v  
om endringer i foretaksregisterloven  
(gjennomføring av direktiv 2012/17/EU om  
sammenkopling av sentrale registre, handelsregistre  
og foretaksregistre)

*I*

I lov 21. juni 1985 nr. 78 om registrering av foretak (foretaksregisterloven) gjøres følgende endringer:

§ 3-8 andre ledd skal lyde:

Opplysninger som nevnt i første ledd punktene 2, 3 og

4 kan utelates dersom de fremgår av et utenlandsk register som nevnt i første ledd nr. 5 og som er godkjent av registerfører, eller som omfattes av direktiv 2012/17/EU.

Ny § 8-3 skal lyde:

§ 8-3 (*utlevering av opplysninger mellom Foretaksregisteret og utenlandske registre*)

*Foretaksregisteret kan avlevere opplysninger til og hente opplysninger fra andre foretaksregistre i henhold til direktiv 2012/17/EU.*

*II*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

*Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

*Votering:*

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli satt opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Sak nr. 6 [16:52:50]

*Referat*

- (105) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Rune Henriksen, Terje Aasland og Truls Wickholm om et bedre organisert strømmnett (Dokument 8:36 S (2014–2015))  
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
- (106) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Bård Vegar Solhjell, Trine Skei Grande, André N. Skjelstad, Rasmus Hansson, Liv Signe Navarsete, Heidi Greni og Geir S. Toskedal om å beskytte kamptolker fra Afghanistan (Dokument 8:37 S (2014–2015))  
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
- (107) Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om minimum tre års vekststans i oppdrettsnæringen (Dokument 8:38 S (2014–2015))  
Enst.: Sendes næringskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.