Møte torsdag den 6. desember 2012 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 27):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet (rammeområde 17)
   (Innst. 13 S (2012–2013), jf. Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 1 S Tillegg 3 (2012–2013))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2012 under Justis- og beredskapsdepartementet
   (Innst. 104 S (2012–2013), jf. Prop. 23 S (2012–2013) kapitlene 456 og 3456)
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2012 under Samferdselsdepartementet
   (Innst. 105 S (2012–2013), jf. Prop. 36 S (2012–2013))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve om bruk av mer moderne metoder i vei- og jernbaneutbygginger
   (Innst. 97 S (2012–2013), jf. Dokument 8:5 S (2012–2013))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland
   (Innst. 73 S (2012–2013), jf. Prop. 6 S (2012–2013))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet
   (Innst. 31 S (2012–2013), jf. Dokument 8:121 S (2011–2012))
7. Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Gunnar Gundersen, Elisabeth Aspaker, Øyvind Halleraker og Lars Myraune om en ny giv for små og mellomstore bedrifter
   (Innst. 84 S (2012–2013), jf. Dokument 8:110 S (2011–2012))
8. Innstilling frå næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om forenklinger i rapportering, skjemaer og regelverk for næringslivet
   (Innst. 51 S (2012–2013), jf. Dokument 8:96 S (2011–2012))
9. Innstilling frå næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om resultatmåling av forenklingsløftet
   (Innst. 52 S (2012–2013), jf. Dokument 8:98 S (2011–2012))
10. Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Harald T. Nesvik og Bård Hoksrud om at det utarbeides en stortingsmelding om industriens rammebetingelser
    (Innst. 85 S (2012–2013), jf. Dokument 8:101 S (2011–2012))
11. Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren
    (Innst. 87 S (2012–2013), jf. Prop. 103 S (2011–2012))
12. Innstilling fra næringskomiteen om Secora AS – finansielle rammer
    (Innst. 118 S (2012–2013), jf. Prop. 142 S (2011–2012))
13. Referat

Presidenten: Representanten Susanne *Bratli*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Steinar *Gullvåg* fra og med 6. desember og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig vedtatt:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.

2. Vararepresentanten, Heidi *Ørnlo*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Heidi Ørnlo er til stede og vil ta sete.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet fortsetter utover kl. 16.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–4 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:00:52]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2012–2013), jf. Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 1 S Tillegg 3 (2012–2013))

Sak nr. 2 [10:01:16]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2012 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 104 S (2012–2013), jf. Prop. 23 S (2012–2013) kapitlene 456 og 3456)

Sak nr. 3 [10:01:31]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringar i statsbudsjettet 2012 under Samferdselsdepartementet (Innst. 105 S (2012–2013), jf. Prop. 36 S (2012–2013))

Sak nr. 4 [10:01:46]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve om bruk av mer moderne metoder i vei- og jernbaneutbygginger (Innst. 97 S (2012–2013), jf. Dokument 8:5 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 10 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 30 minutter, Høyre 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter og Venstre 5 minutter.

I tillegg foreslås 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Presidenten vil opplyse om at samferdselsministeren og fiskeri- og kystministeren har i tillegg fått 5 minutter hver av Arbeiderpartiets taletid.

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

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

– Det anses vedtatt.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:03:16] (leiar i komiteen): Den 12. mars 2012 passerte me fem millionar innbyggarar i Noreg. I 1975 passerte vi fire millionar innbyggarar. Det tok altså 37 år å gå frå fire til fem millionar innbyggarar. Ifølgje Statistisk sentralbyrå vil me kunne passere seks millionar innbyggarar allereie om 15 år. Den neste millionen med nordmenn vil altså komme på langt under halvparten av tida som den førre. Me veit òg at me reiser meir enn nokon gong. Det er relativt sett billegare å reise enn nokon gong. Talet på bilar aukar. Dette stiller heilt nye krav til transportsystemet.

Skal me lykkast med den framtidige utfordringa, må me tenkje nytt. Me må våge å organisere oss for framtida. Mange år utan fornying kan ikkje halde fram. Ti års planleggingstid for vegbygging er altfor lang tid. Diskusjonen om at toga skal gå saktare, må bli til ein diskusjon om kor mykje fortare toga skal gå. I tiår etter tiår har me underestimert trafikkauken i landet vårt. Me er nøyde til å ha ambisjonar for å løyse dei framtidige transportutfordringane.

«Aktiviteten i vei- og jernbanesektoren har aldri vært høyre enn for 2010–2013. Vi holder det vi har lovet.»

Orda er statsråd Marit Arnstad sine. Eg er einig i første del. Aktiviteten er større en nokon gong. Særleg på vegsida er aktiviteten større enn nokon gong. Det er bra. Men me er òg nøyde til å få endå betre organisering av vegsektoren vår.

Ser me på jernbanen, hadde nok den langt større investeringstakt om me ser hundre år tilbake i tid. Men det året me er inne i, blir heilt avgjerande for norsk jernbane. Me har fått ei høghastigheitsutgreiing. Me har fått intercityarbeidet. Me har fått grunnlaget frå fagetatane om NTP, og me har alle moglegheiter til å leggje føringar for den moderne norske jernbanen. Me treng heilt klart jernbanen for å løyse utfordringar knytte til våre største byar og godstrafikken.

Regjeringa seier at ho leverer det ho lova – ja, når det gjeld økonomi, stemmer det. Men det gjeld ikkje nødvendigvis aktiviteten. Det er ikkje nok å leggje pengane på bordet. Denne regjeringa har altså hatt over 400 mrd. kr til disposisjon. Men når me ser på planane i seg sjølv, ser me at dei ikkje har følgt opp alt dei har lova. Eit eksempel på det er NTP for 2010–2013. Ser me på dei store veg-, jernbane- og farleiprosjekta – 52 prosjekt, som alle skulle ha oppstart i perioden 2010–2013 – ser me at det har gått tre av fire år og at berre halvparten av prosjekta er i gang. Sjølv med dei estimata regjeringa har for oppstart av nye prosjekt i 2013 og den lista som blei lagd fram i NTP over alle prosjekta som skulle vere i gang innan utgangen av 2013, vil det framleis vere slik at det berre er i underkant av 80 pst. av prosjekta som er i gang. 22–23 pst. av prosjekta som ein lova skulle vere i gang, er ikkje i gang. Eit av dei beste eksempla på det er Oslo–Ski, som me ikkje veit når skal vere sluttført. Ifølgje regjeringas plan skulle me brukt 2 500 mill. kr på det i perioden 2010–2013. No veit me ikkje når det skal vere ferdig. Me kjenner altså ikkje utgangen på det prosjektet.

Så nok ei utfordring: Dei planane me styrer etter i dag, løyser ikkje framtidas utfordringar. Me har ei regjering som er fornøgd med å oppfylle dei økonomiske rammene for planar som ikkje løyser dei framtidige utfordringane. Me opplever òg ei regjering som seier eit tydeleg nei takk til fornying. Dei overtok eit Avinor som hadde gjennomført ei vellykka fornying, men vidare fornying av Avinor har dei sagt nei takk til.

Jernbaneverket var midt i ein fornyingsprosess ved regjeringsskiftet i 2005. Regjeringa valde, med eit svært uheldig resultat, å stoppe den fornyinga. Me ser at Statens Vegvesen er organisert på same måten som det har vore det i tiår etter tiår.

Tidlegare statsråd Meltveit Kleppa sa at ho er glad for kvar ny krone til veg. Bompengar kjem til å bli eit tema her i dag. Det me kan konstatere er at anslaget om bompengar i 2013 er på 9,2 mrd. kr. Anslaget for riksveginvesteringar frå staten er på 6,7 mrd. kr, altså mykje mindre. Det er likevel eit breitt politisk fleirtal som aksepterer bompengar. Eg meiner at det òg gir vegstyresmaktene moglegheit til fleksibilitet og handlingsrom, som er positivt. Kristeleg Folkeparti stiller seg bak nettopp bruken av bompengar, men me

meiner at me har behov for å sjå heilskapen meir enn det me gjer i dag.

Budsjettinnstillinga som blir behandla i dag, viser på ein god måte den breidda som er i den norske samferdselsdebatten. Det blir fremma svært mange forslag, og det er ei omfattande innstilling. Innanfor dei ulike sektorane kjem dei politiske posisjonane tydeleg til uttrykk. Dei politiske standpunkta spriker mest, sånn eg ser det, når det gjeld grunnleggande spørsmål om korleis transportsektoren best skal møte framtida – det gjeld organisering og finansiering.

Eg vil takke komiteen for godt arbeid i år òg. Det har vore eit omfattande arbeid, og høyringsrunden, med i alt 53 høyringsinstansar, viser at det er eit stort engasjement over heile landet. Samferdsel angår folks kvardag.

Eg vil kort kommentere eit par saker som òg er til behandling. Det gjeld Prop. 23 S for 2012–2013 og Prop. 36 S for 2012–2013 om endringar i statsbudsjettet for inneverande år for høvesvis Justis- og beredskapsdepartementet og for Samferdselsdepartementet. Prop. 23 S omhandlar ein reduksjon av løyvinga til Naudnett. Komiteen støttar regjeringas forslag, men eg vil vise til partias merknader i saka. Når det gjeld Prop. 36 S, omhandlar denne ei rekke saker på Samferdselsdepartementets område. Eg vil særleg trekke fram komiteens merknader om Eiganestunnelen og dobbeltsporet Oslo–Ski. Eg reknar med at partia kommenterer ved ulike behov.

Kristeleg Folkeparti foreslår å løyve ein halv milliard kroner meir til jernbanen. Me foreslår bl.a. at staten skal ta mindre utbytte frå NSB, slik at ein kan gi eit betre tilbod til dei reisande. Utbygging av dobbeltspor på Austlandet, oppgradering av Bergensbanen og bygging av ny Ringerikstunnel må ha høg prioritet. Det er eit paradoks at når NSBs nye togruter blir innførte, er reisetida for ettermiddagstoget frå Oslo til Bergen kome opp i 6 timar og 52 minutt – det er nesten ein time seinare enn for 20 år sidan. Ekspresstoget på morgonen brukar 6 timar og 29 minutt. Det tok kortare tid å ta toget frå Bergen til Oslo på slutten av 1970–talet enn det gjer i dag – då brukte NSB 6 timar og 45 minutt på strekninga. I 1992 brukte toget 6 timar og 12 minutt, og på 1990–talet trudde me det berre var eit tidsspørsmål før me skulle vere under 6 timar. No, 20 år seinare, nærmar me oss altså 7 timar.

Med dette tar eg opp Kristeleg Folkepartis forslag og dei forslaga som Kristeleg Folkeparti er med på i innstillinga.

Presidenten: Representanten Knut Arild Hareide har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Tone Merete Sønsterud (A) [10:13:31]: Kristelig Folkeparti har mange bekymringer knyttet til Nødnett. De er bekymret for framdriften i prosjektet, for forsinkelser og for budsjettoverskridelser, for å nevne noen. Men allikevel er det det eneste partiet som ikke slutter seg til hele forslaget til bevilgning for 2013.

Full utbygging av nødnettet i hele landet er nå i gang, og ifølge framdriftsplanen skal dette arbeidet være ferdig i 2015. I dag er det ingenting som skulle tilsi at man ikke kan oppfylle den framdriftsplanen som foreligger. Det er inngått kontrakt med Motorola, og det er i dag ca. 500 norske arbeidsplasser knyttet til prosjektet.

Bekymrer det ikke representanten Hareide at Kristelig Folkepartis forslag i denne saken vil kunne bety et kontraktsbrudd uten grunn, som igjen vil bety økte kostnader – at full utbygging av Nødnett igjen vil bli utsatt, at det vil bli ny usikkerhet om prosjektet og at man kan miste god, norsk fagkompetanse som er knyttet til nødnettet?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:14:25]: Kristeleg Folkeparti er bekymra for naudnettet, og det går på dei faglege kvalitetane og på korleis naudnettet blir opplevd i dag. Me ser at det ikkje er dekning innanfor heilt sentrale delar av naudnettet. Ja, sjølv inne på naudstasjonar opplever me at naudnettet ikkje har god dekning. Derfor har me sagt at me meiner det er heilt nødvendig med ein gjennomgang.

Kristeleg Folkeparti har vore med og støtta opp om naudnettet. Me var sjølve i regjering da naudnettet blei løfta fram. Men det er klart at med dei faglege tilbakemeldingane me har fått nå, er det alvorleg bekymring frå Kristeleg Folkepartis side. Me er derfor med på eit forslag, saman med Høgre, Venstre og Framstegspartiet, for nettopp å ta opp den problemstillinga.

Eg har òg lyst til å vise til kva som skjedde i revidert nasjonalbudsjett. Da gjorde regjeringa akkurat det same som Kristeleg Folkeparti gjer nå – betydelege kutt i løyvingane til Naudnett.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:15:39]: På side 92 i innstillingen opplever jeg representanten Hareide som meget indignert når Fremskrittspartiet og regjeringspartiene påpeker at OPS-prosjekter uten noen statlig finansiering ser ut til å innebære at prosjektene i sin helhet må finansieres av bompenger. Det er vanskelig å forstå Hareides indignasjon all den tid han ved enhver anledning i denne sal forsvarer bompengefinansiering og snakker varmt for det. Kan Hareide forklare oss hvor Kristelig Folkeparti henter sin finansiering fra? Vi vet også at Hareide, som Fremskrittspartiet, ønsker å opprette et selskap for veiutbygging. Men hvor er pengene? Skal dette også finansieres av bompenger?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:16:32]: Eg vil seie det er heilt riktig – det er eit indignert både Kristeleg Folkeparti og Høgre me opplever på side 92 i budsjettinnstillinga. Det er fordi me opplever at Framstegspartiet går saman med regjeringspartia og viser ei manglande forståing av OPS-prosjekt. Ein kan ha OPS-prosjekt med 100 pst. bompengefinansiering. Ein kan òg ha OPS-prosjekt med 50 pst. bompengefinansiering. OPS-prosjekta i seg sjølve avheng ikkje av kor stor del som er bompengefinansiert. Det er ein eigen metodikk som ein kan bruke på veldig mange måtar, og som me meiner, til liks med Vegdirektoratet, har vore med på å skape ei positiv fornying. Dei bompengeprosjekta me har hatt i Noreg, og dei OPS-prosjekta me har hatt innanfor helsesektoren, viser at dette ikkje nødvendigvis heng saman med finan-

sieringa – metodikken er det som er viktig for Kristeleg Folkeparti.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:17:48]: Eg vil takka komitéleiaren for godt samarbeid.

Kristeleg Folkeparti vil kasta oss raud-grøne ut av regjering og føretar derfor eit slags verdival som vil føra til at me får kutt i hjelpa til fattige folk i andre land, at me får reduserte inntekter til bøndene og at me på vårt område sannsynlegvis får høgare fart – ikkje på toga, men på vegane. Me får ikkje forsøk med alkolås, me får auka klimagassutslepp og me får dårlegare fartskontrollar. For meg ser det ut som om Kristeleg Folkeparti skal inn i eit slags ekteskap med Framstegspartiet, men dei gjer det liksom sånn at det blir tvangsekteskap fordi politikken dei får med seg på kjøpet er ein slags tvangssituasjon for Kristeleg Folkeparti. Så kva meiner Kristeleg Folkeparti om dette tvangsekteskapet dei skal inngå?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:18:48]: Eg har lyst til å seie til representanten Langeland at verda ikkje alltid blir sånn som ein forventa. Eg hadde forventa – da SV gjekk inn i regjering, hadde eg trudd – at toga skulle gå fortare i Noreg. Men me vakna altså opp i dag til nyheita om at toga går saktare og at planane er at dei skal gå endå saktare enn stortingsfleirtalet har lagt opp til.

Me har sete i ulike regjeringar tidlegare. Me har alltid prioritert verdas fattige. Det ser me òg at den konservative regjeringa i Storbritannia gjer, og me har erfaringar som viser at me kjem til å prioritere det òg, om me får moglegheit til å sitje i regjering.

Når det gjeld vårt område – transport – ser eg at det er eit område der me kan få til ei betydeleg fornying. Men me er heilt nøydde til å følgje opp dei opptrappingane som har vore dei siste åra, med løyvingar på dette området. Eg trur at det vil ei ny regjering ha veldig gode moglegheiter til å gjere.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:20:14]:

«Stål eller sten. Der står de
brospennenes strenge buer
meislet inn i landskapet
som porter til fred.
Verrazano Narrow Bridge, Bosporus,
Rheimbrücke, Sotra-
og Sortlandsspennene, Golden Gate
lysende som smykker, blomsterkranser,
kniplinger kastet gjennom luften:
Min hånd i din. Kom over og se.»

Kan betydningen av samferdsel beskrives vakrere enn dette utdraget fra Rolf Jacobsens dikt «Broenes skjønnhet»? Som bruer binder samferdsel landet sammen; de binder folk sammen, de er symboler på utvikling, på fremskritt, og de er avgjørende for å ta hele landet i bruk. Veiene er livsnerven i samfunnet vårt. Jernbanen er ikke bare den mest poetiske, men også den mest miljøvennlige og skal bli den mest effektive måten å reise på Østlandet på.

Jeg skal ikke hevde at samferdselsbudsjettet er ren poesi, men at det er vakker lesning for alle som er opptatt av samferdsel, det mener jeg. Vi ser det i resultatene – vi binder landet sammen. Jeg tror Rolf Jacobsen ville gledet seg over den nye Hålogalandsbrua som påbegynnes neste år. Med et spenn på 1 145 meter blir Hålogalandsbrua Norges nest lengste hengebru og et landemerke nord for Narvik. Men viktigere: Den forkorter reisetiden med 20 minutter i et av Nord-Norges mest folkerike områder. Kvivsvegen åpnet nylig. Dette er en viktig delstrekning langs E39, og reisetiden mellom Indre Nordfjord og Sunnmøre forkortes med hele 50 minutter. Den 19. september avfyrte samferdselsministeren den første dynamittsalven for bygging av nytt dobbeltspor mellom Farriseidet og Porsgrunn. 25 års kamp er over, og reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn forkortes med 12 minutter.

Under den rød-grønne regjeringen er det åpnet firefelts motorvei fra Svinesund til Minnesund, og vi bygger videre mot Hamar. Det er firefelts motorvei inn til Porsgrunn for første gang, og utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts vei har så langt ført til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på over 85 pst. Nå står resten av Telemark og Aust-Agder for tur, og vi alle kunne dele gleden til representanten Bård Hoksrud som begeistret uttalte til TA 10. oktober i år: «Vi har vel aldri fått så mye penger før til samferdsel. Dette er kjempebra.» Vi bygger E6 oppover Gudbrandsdalen, og vi ruster opp nordover.

Tallenes tale er klar: Da Bondevik II styrte – med Høyre i spissen – økte regjeringen bevilgningen til vei og bane med 6 pst. Den rød-grønne regjeringen har siden vi overtok i 2005, økt bevilgningen til sektoren med hele 64 pst., og vi fortsetter å levere også i årets budsjett: Vi øker veibudsjettet med nesten 10 pst. Derfor vil 15 større prosjekter stå ferdig neste år – alle med kostnadsoverslag på over 100 mill. kr. 20 nye veiprosjekt får anleggsstart. Vi øker drifts- og vedlikeholdsbudsjettet med nesten 11 pst. og fortsetter vedlikeholdsløftet. De siste årene har vi lagt ny asfalt på over en tredjedel av riksveinettet.

Budsjettet viderefører også satsingen på jernbane og medfører at bevilgningen til Jernbaneverket i planperioden 2010–2013 har en oppfyllingsgrad på 103,5 pst. i forhold til den økonomiske rammen i NTP. Siden vi tok over regjeringskontorene og ansvaret for infrastrukturen i Norge, har vi tredoblet investeringen i jernbane. Fordi vi har investert, kan NSB nå lansere ny ruteplan fra 9. desember, som vil medføre et forbedret rutetilbud til passasjerer på Østlandet. Vi har åpnet, har under bygging eller til oppstart, nær 1 000 km ny riksvei. Når alt er ferdig, vil antall kilometer firefelts vei være nær doblet sammenlignet med da vi tok over. Brorparten av alle midtdelere i landet er bygd i vår periode, og tallet på trafikkdrepte er redusert med 30 pst. Vi bruker nå 14,4 mrd. kr mer i året på vei og bane enn da vi tok over. Vi har økt satsingen på vei og bane med 64 pst.; Bondevik II økte med fattigslige 6 pst.

Også når det gjelder den maritime infrastrukturen, leverer vi. Det er en hovedprioritering for den rød-grønne regjeringen å styrke konkurranseevnen til sjøtransport. I inneværende NTP blir den årlige rammen til sjøtransport og maritim infrastruktur styrket med 77 pst., og regjerin-

gen foreslår i budsjettet for 2013 å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av NTP på kystområdet med 141 mill. kr. Med andre ord: Vi overoppfyller NTPen også på dette området.

Til neste år kan vi starte byggingen av flere kaianlegg og farleder tidligere enn planlagt, fordi Kystverket driftes godt. Jeg håper at alle som bor langs kysten og er avhengige av god maritim infrastruktur og god beredskap, har merket seg at Fremskrittspartiet foreslår å kutte i Kystverkets budsjett med hele 8 mill. kr. Mens de rød-grønne er opptatt av å styrke tilgjengeligheten og sikkerheten langs sjøen, vil Fremskrittspartiet svekke beredskapen.

Men de rød-grønne partiene er ikke fornøyd. Vi vil ta Norge videre. Vi har fortsatt store samferdselsutfordringer. Vi har nå begynt arbeidet med neste NTP, og jeg er sikker på at regjeringen vil legge fram en nasjonal transportplan som inneholder en enda mer helhetlig og effektiv transportpolitikk enn i dag.

Ifølge Verdensbankens «Doing Business»-analyse er Norge verdens sjette land å drive bedrifter i. Næringslivet er tydelig på at skal de kunne beholde sin posisjon som et av de fremste i verden, er de avhengige av to forhold – fortsatt trygg økonomisk styring og videre satsing på samferdsel. Vi viderefører den ansvarlige økonomiske politikken i budsjettet og kutter i oljepengebruken for å sikre norske arbeidsplasser, men samtidig har vi også funnet rom til å videreføre det historiske samferdselsløftet vi har startet. Og fordi vi er opptatt av helheten i politikken, går vi imot Høyres kuttforslag til fylkene, som vil føre til at fylkene enten må kutte i fylkesveier eller i den videregående skolen. For fylkeskommunene er dette et valg mellom pest eller kolera – enten kutte i utdanning av ny, nødvendig arbeidskraft og kompetanse eller kutte i vedlikehold og investeringer til mange av de viktigste næringsveiene vi har her i landet. Det er mulig det er et uparlamentarisk uttrykk, men siden jeg startet med poesi, har jeg nesten lyst til å betegne Høyres samferdselspolitikk som «dikt og forbanna løgn». Kritikken mot regjeringens samferdselssatsing har vært massiv fra partiet, og det har haglet med beskyldninger om at regjeringen mangler gjennomføringskraft. Derfor var jeg ærlig talt litt skuffet da Høyre la fram sitt alternative budsjett. Der foreslås det at vi skal bruke 800 mill. kr mer på vei i Norge. Men 800 mill. kr utgjør ingen forskjell når vi vet at det brukes over 50 mrd. kr på vei i Norge i dag. 800 mill. kr betyr 3 km ekstra med firefelts vei, eller 5 km ekstra med to- til trefelts vei, eller 8 km ekstra med tofelts vei. Ifølge Høyre utgjør altså disse kilometerne forskjellen på manglende gjennomføringskraft og gjennomføringskraft.

Jan Tore Sanner var også svært kritisk til bompengeinntektene i budsjettet for 2013. «Med de nivåene det er blitt på bompengene, risikerer man å undergrave folks betalingsvilje,» uttalte han. Derfor hadde vi også forventet at Høyre ville redusere bompengeinntektene i sitt alternative budsjett, men heller ingenting av Høyres såkalte «ekstrasatsing» på samferdsel har gått til å redusere disse.

Også kritikken mot regjeringens jernbanesatsing har vært sterk fra Høyre. Blant annet har Ingjerd Schou nylig uttalt at vi svikter vedlikeholdet. Derfor var det her ganske overraskende å lese Høyres alternative budsjett – all den tid regjeringen faktisk viderefører samme nivå på drift og vedlikehold i 2013 og 2012, mens Høyre kutter i vedlikeholdet i 2013. I stedet registrerer vi at Høyre har en storsatsing på jernbaneinvesteringer – faktisk hele 15 mrd. kr utover regjeringens forslag. Nei, Høyres gjennomføringskraft er fri diktning. Høyre er blitt gjenkjennelige: 5 mrd. kr i skattelette og 800 mill. kr til samferdsel er slik vi kjenner Høyre.

Komitélederen mente at vi mangler nytenkning i samferdselspolitikken. Jeg håper debatten i dag kanskje vil gi oss noen svar på om opposisjonen egentlig har klart å komme nærmere hverandre, for det er ikke noe annet område hvor det er større sprik enn på dette området. Det viste jo nettopp replikkordvekslingen, hvor Fremskrittspartiet påpekte replikker som vi har støttet Fremskrittspartiet på. Det er et stort sprik mellom opposisjonspartiene når det gjelder finansiering, når det gjelder valg av finansieringsløsninger, og når det gjelder valg av organisering. Og når det gjelder Fremskrittspartiet, ser vi jo at de søker til Albania. Jeg er spent på å høre om Høyre mener det er riktig at vi skal bruke halve statsbudsjettet på investering i samferdsel, som Fremskrittspartiet tydeligvis mener i og med at de viser til Albania hele tiden. World Economic Forums landsstatistikk viser også at Norge ligger langt foran Albania, og EU er svært bekymret for hvordan landet skal klare å håndtere de store vedlikeholdsutgiftene. Men om dette er interessant politikk for Høyre, gjenstår å se, og jeg håper vi får svar på det i denne debatten.

«Bygg broer,» sier Rolf Jacobsen. Det gjør vi og det skal vi fortsette med. Vi binder Norge sammen, Vi bygger Norge. Vi tar Norge videre.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Til spørsmålet om hva som er parlamentariske uttrykk, vil presidenten si at særlig når en tar seg tid til å forberede et manus og åpenbart holder seg til det, kunne det kanskje være passende å finne uttrykk som en ikke er i tvil om er parlamentariske.

Bård Hoksrud (FrP) [10:30:51]: Det kan ikke være vanskelig å være glad for et veiprosjekt til 2 mrd. kr der man ikke skal flå bilistene med bompenger, som denne regjeringen stort sett gjør i alle de andre prosjektene som blir startet opp i 2013.

Men jeg har lyst til å utfordre representanten Bjørnflaten. Hun sier at Nasjonal transportplan er oppfylt. Så viser det seg altså at 20 pst. ikke er oppfylt hvis man skulle fulgt Nasjonal transportplan som ble vedtatt i 2009. Det andre er at representanten Bjørnflaten hele tiden skryter av at man er offensiv og tenker nytt. Det eneste nye denne regjeringen har klart å gjøre, er å vedta noen poster på statsbudsjettet. De har altså bare oppfylt to av de tre prosjektene som nå ligger som egne poster på statsbudsjettet, med 60 pst.

Det viser at dette er ikke mye nytenkning. Og at man klarer å bygge 15 km motorvei til neste år, og 1 km kollektivfelt, er ikke mye å rope «hurra-meg-hei» for. Det er vel ikke sånn at dette er mye nytenkning. Så jeg lurer på: Når kommer nytenkningen fra denne regjeringen, etter syv år i regjeringskontorene?

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:31:55]: Aller først: Det er ingen tvil om at det rød-grønne flertallet har overoppfylt NTP på de økonomiske rammene. Så merker jeg meg at opposisjonen viser til at det er flere prosjekter som ikke er fulgt opp. Da er det riktig å påpeke at dette er prosjekter som ikke er ferdige til å kunne igangsettes. Representanten Hoksrud var bl.a. inne på prosjektene som var på egne poster. En viktig grunn til at vi ikke har kunnet gå videre slik vi ønsker når det gjelder bl.a. Oslo–Ski, og Filefjell, er at det har vært plantekniske og andre typer utfordringer som har gjort at vi ikke har kunnet gå videre med det.

Men det er altså ingen som noensinne har vært i nærheten av å levere på samferdsel som vi gjør, og av å bruke så mye penger. Jeg synes det er litt interessant at når vi faktisk leverer på prosjekter og på finansiering og legger pengene på bordet, er det eneste opposisjonen har å komme med, at vi ikke tenker nytt Det er ganske puslete – for vi leverer.

Øyvind Halleraker (H) [10:33:11]: For det første synes jeg det er hyggelig at også velgerne gjenkjenner Høyre for tiden, så det støtter jeg representanten Bjørnflaten i. Ellers tror jeg faktisk ikke det imponerer så mange, verken velgere eller andre her i salen, at man må ta i bruk uparlamentariske uttrykk for å dekke over sin manglende politikk.

Men jeg skal konsentrere meg om ett spørsmål. Det går på en merknad som står på side 93 i innstillingen, hvor Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, SV og Senterpartiet sier følgende:

> «OPS-prosjekter uten noen statlig finansiering slik Høyre ser ut til å legge opp til, innebærer at prosjektene i sin helhet må finansieres av bompenger.»

Da er mitt spørsmål: Hvor kan representanten Bjørnflaten finne at vi sier dette i våre merknader, i våre programmer og i vår politikk ellers? For det er faktisk det stikk motsatte som er tilfellet. Det er det som er OPS.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:34:19]: Velgerne gjenkjenner Høyre. Det begynner vi så smått å se tendenser til når det gjelder meningsmålingene, og det tror jeg kanskje vi kommer til å se mer av framover. Det blir interessant å se fram mot valget hvordan gjenkjennelseseffekten slår ut. Så langt viser det seg jo at når folk gjenkjenner Høyre, begynner meningsmålingene kanskje å bikke i motsatt retning for Høyre.

Når det gjelder OPS, synes jeg det er ganske interessant at Høyre har latt seg hisse sånn opp over denne merknaden, der vi valgte å støtte Fremskrittspartiet. Jeg håper at det kanskje blir litt avklaringer mellom Fremskrittspartiet og Høyre i debatten i dag, for det er jo de to partiene som har sagt at de skal samarbeide. Jeg skjønner egentlig ikke hvorfor Høyre bruker så mye tid på å diskutere OPS med oss, all den tid vi faktisk er uenige og ikke planlegger å ha et samarbeid med Høyre. Høyre og Fremskrittspartiet burde heller bruke tiden på å finne ut av disse tingene selv, all den tid de har tenkt å planlegge et samarbeid.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:35:32]: Representanten Halleraker stilte eit spørsmål: Kvar er dokumentasjonen frå regjeringspartia og Framstegspartiet? Representanten Bjørnflaten fekk 1 minutt til nettopp å dokumentere kvar dei har funne denne dokumentasjonen. Det kom ingen svar.

Eg ønskjer at representanten Bjørnflaten skal få eit nytt minutt til å leggje fram den dokumentasjonen. Mitt spørsmål er veldig enkelt: Kvar har regjeringspartia dokumentasjon på det som kjem fram i merknaden på side 93, nettopp at Høgre, som det står her, legg opp til at «prosjektene i sin helhet må finansieres av bompenger»?

Eg har ikkje sett noko dokumentasjon på at så er tilfellet.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:36:25]: Jeg tror at de fleste representanter her i denne sal har opplevd at Høyre har reist landet rundt og foreslått prosjekter som kunne finansieres ved hjelp av OPS, uten at vi har funnet dem igjen i budsjettforslagene. Jeg kan nevne et prosjekt i Troms, E8 inn til Tromsø. Representanten Halleraker påpekte for ikke så lenge siden at det var et prosjekt som kunne tas inn som et OPS-prosjekt, men jeg har ikke funnet det igjen i budsjettforslaget.

Men jeg har litt lyst til å utfordre opposisjonen igjen, for Høyre og Kristelig Folkeparti prøver hele tiden å framstille det som om OPS gir mye billigere utbygging enn det som er tilfellet. Da kan jeg vise til at Den europeiske investeringsbanken, som bidro til finansieringen av to av de tre norske OPS-prosjektene, har gått igjennom alle OPS-prosjekter de har deltatt i fra 1990 til 2005. De konkluderer med at OPS-prosjektene i gjennomsnitt er 24 pst. dyrere enn prosjekter gjennomført på tradisjonell måte.

Jeg har lyst til å utfordre opposisjonen tilbake: Kan opposisjonen komme med dokumentasjon på at det faktisk er billigere å iverksette OPS-prosjekter enn å gjennomføre dem ved tradisjonell utbygging?

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Bård Hoksrud (FrP) [10:37:55]: Den rød-grønne regjeringen har nå lagt fram sitt syvende samferdselsbudsjett etter at den overtok etter valget i 2005. Om ni måneder har denne regjeringen hatt åtte år og all makt til å gjennomføre alt den selv har villet, med rent flertall i Stortinget.

Regjeringen skryter av at man har «overoppfylt» rammene i Nasjonal transportplan så langt. Ja, det stemmer at regjeringen har oppfylt rammene, men den såkalte overoppfyllingen er på skarve 1,5 pst. utover den opprinnelige rammen i kroner og øre. Men rammene er definitivt ikke oppfylt dersom man tar med seg kostnadsøkningene, som har vært langt høyere enn det som lå til grunn da de nasjonale transportplanene ble vedtatt i henholdsvis 2005 og 2009.

Det er også en rekke prosjekter som ikke er startet opp i henhold til den vedtatte fremdriften i Nasjonal transportplan. Men det å oppfylle en Nasjonal transportplan med så lave ambisjoner som det den rød-grønne regjeringen har lagt til grunn, er sannelig ikke veldig mye å skryte av.

Faktum er at med inneværende Nasjonal transportplan vil det i løpet av de fire årene fra 2010 til 2013 være åpnet 57 km firefelts motorvei i hele Norge. I tillegg åpnes det 110 km vei med midtdelere i løpet av de fire årene fra 2010 og fram til 2013. I Sverige vil de bare i 2012 åpne ca. like mye firefelts vei som den rød-grønne regjeringen vil klare å få til i løpet av hele fireårsperioden. I tillegg vil vi i løpet av de fire årene fra 2010 til 2013 åpne ca. 50 km mindre vei med midtdelere enn det Sverige skal åpne bare i år.

Dette viser med all tydelighet at det er langt mellom ord og handling. Det hjelper ikke bare å skryte av at man leverer tidenes samferdselssatsing, det må også oppleves slik for folk som ferdes i trafikken.

Vi i Fremskrittspartiet mener også at det må bli slutt på alt snakket om at vi bruker mer penger enn noen andre regjeringer har gjort, eller at vi bruker mer penger enn alle andre land i Norden på vei. Hvis det stemmer at vi bruker mer penger på vei enn alle andre land i Norden, må det være både flaut og uakseptabelt for regjeringen å vite at Sverige får bygget mange ganger mer vei for mindre penger enn det den rød-grønne regjeringen bruker i Norge.

Det at Norge bruker mer penger, men får mindre igjen for dem, viser også med all tydelighet at denne regjeringen ikke klarer å komme med noen forslag til hva som må gjøres for å sikre at vi får mest mulig igjen for pengene vi skal bruke på samferdsel. Dette understreker med all tydelighet at det er på tide å tenke nytt, og at metodene vi bruker i dag, er overmodne for å fornyes. Derfor foreslår Fremskrittspartiet flere nye grep for hvordan vi skal sørge for at utbyggingstempoet på infrastrukturprosjekter skal økes til et tempo vi aldri har sett maken til i Norge – uten at det vil medføre at verken kronekurs eller inflasjon løper løpsk.

Det er dokumentert at det ikke er noen andre pengeplasseringer som gir bedre avkastning, enn å investere noe mer av oljeinntektene våre i infrastruktur, som jernbane og veier. Vi har fått se eksempler på at vi ved å investere penger i de rette veiprosjektene, får nesten 3,5 kr igjen for hver krone investert. Eksempler på veiprosjekter som vil gi store gevinster tilbake til samfunnet, er utbygging av E39 Kristiansand–Trondheim, E18 Kristiansand–Oslo–svenskegrensen og E6 Oslo–Trondheim og videre til bl.a. Steinkjer.

Jeg er også overbevist om at det ikke finnes noen handlegater verken i London, Paris eller – snart – New York som kan gi en bedre avkastning tilbake til samfunnet enn de enorme verdiene man kan skape ved å bygge ut lønnsomme vei- og jernbaneprosjekter i Norge.

Skal vi komme dit, må vi få på plass nye finansieringsløsninger. Derfor foreslår Fremskrittspartiet at det opprettes tre infrastrukturfond på henholdsvis 300 mrd. kr til vei, 100 mrd. kr til kollektivtrafikk og jernbane og 100 mrd. kr til storbyene. Disse fondene skal sørge for at det sikres årlige, forutsigbare rammebetingelser og bl.a. fylle opp de to statlige selskapene som Fremskrittspartiet foreslår å etablere for å drive med infrastrukturutbygging i stor skala i Norge. Et selskap etableres og tilføres en egenkapital på 3,4 mrd. kr til jernbane, og får anledning til både å bygge ut og låne penger for raskere å få på plass intercitytriangelet Halden–Oslo–Lillehammer–Skien. I tillegg kommer utbygging av Ringeriks- og Bergensbanen i et langt raskere tempo, og med en ambisjon om at hele intercitytriangelet også skal være ferdig bygget innen 2023 eller senest 2025.

Det andre selskapet som etableres, er et statsforetak som får ansvaret for å bygge ut veinettet i Norge. Selskapet tilføres 11,6 mrd. kr i egenkapital og får den samme muligheten til å ta opp lån, samtidig som selskapet hvert år får tilført midler slik at de også de kommende årene kan bygge ut et moderne riks- og motorveinett i et tempo som gjør at Norge i løpet av 15–20 år har bygget ut et moderne, effektivt og ikke minst trafikksikkert veinett som binder landsdelene og de store byene sammen.

Dette er grep som vil sikre utbygging av veier og jernbane i Norge på en trygg måte, men med en handlekraft man ikke har sett maken til siden man bygget landet etter krigen. Dette vil også sikre folk frihet til å velge den transportformen som er best for den enkelte, enten det er vei-, jernbane- eller kollektivbasert.

Fremskrittspartiet blir ofte beskyldt for ikke å være opptatt av kollektivtilbudet. Det er feil. Men i motsetning til resten av det etablerte politiske miljøet vil ikke Fremskrittspartiet true med restriktive tiltak og forslag som rushtidsavgifter, trafikkreduserende tiltak osv. Fremskrittspartiet vil i stedet fremme forslag som motiverer flere til å reise kollektivt hvis de har mulighet til det. Det gjør vi gjennom å foreslå å øke belønningsordningen til kollektivtrafikken med 900 mill. kr utover regjeringens forslag. Dette skal gå til å styrke kollektivtilbudet i de fire største byene, men også en rekke andre byområder vil nyte godt av denne ordningen. I tillegg foreslår vi å innføre fradrag for arbeidsgiverbetalt kollektivkort fra andre halvdel av 2013. Det betyr at Fremskrittspartiet styrker kollektivtilbudet i Norge med 2 mrd. kr og bidrar til en kraftig økning i antall passasjerer, samtidig som det vil bli langt flere avganger, til beste for alle som ønsker å bruke kollektivtilbudet – uten å bli presset dit på grunn av restriktive tiltak. Dette betyr også at Fremskrittspartiet foreslår mer i økning til kollektivtrafikken enn alt det Kristelig Folkeparti og Høyre foreslår totalt til samferdsel i budsjettet for 2013.

Fremskrittspartiet er tilfreds med at antallet som blir drept i trafikken, går ned, men mener det fortsatt er svært viktig å ha fullt trykk på tiltak for å redusere ulykkene. Vi foreslår derfor at det settes av en egen pott på 900 mill. kr som skal gå til trafikksikkerhetstiltak utover alt det som gjøres ved at man bygger ut firefelts motorveier og midtdelere når man bygger nye veier. Disse øremerkede midlene skal brukes til å fjerne trafikkfarlige punkter, til å sette opp midtdelere og til kampanjer og tiltak som kan være med på å redusere ulykkene, og som er spesielt rettet inn mot barn og unge.

Fremskrittspartiet mener det er rom for effektivisering av offentlig sektor. Kostnadene innenfor flere av etatene og tilsynene på samferdselsområdet har økt kraftig under den rød-grønne regjeringen. Kystverket er et godt eksempel på det: I statsbudsjettet for 2006 ble Kystverket tildelt 841 mill. kr til driftsutgifter. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2013 er dette økt til 1,6 mrd. kr. Bevilgningen er altså nesten doblet. Økningen

fra saldert budsjett for 2012 til statsbudsjettet for 2013 er på 8,8 pst.

Fremskrittspartiet foreslår et kutt på 4,9 pst. sammenlignet med regjeringens budsjettforslag. Det betyr at Fremskrittspartiet foreslår en høyere bevilgning til driftsutgifter i Kystverket for 2013 enn det regjeringen selv foreslo for 2012. Jeg mener derfor at det blir useriøst når regjeringspartiene hevder at dette vil ha store konsekvenser for beredskapen og sikkerheten langs kysten. Betyr det at regjeringspartiene mener at deres eget budsjett var uansvarlig i alle årene fra 2006 til og med 2012?

Til sist: Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett viser med all tydelighet at vi har en regjering som i drøyt syv år har kjørt videre på den samme gamle måten som man har gjort i alle år. Det eneste nye denne regjeringen har kommet med for å få fortgang i utbygging i samferdselsprosjekter, er at noen få prosjekter har fått sin egen post på statsbudsjettet.

Fremskrittspartiet har i løpet av den samme perioden fremmet en rekke forslag som ville sørget for både kortere planleggingstid og langt raskere og større utbygging av veier og jernbane enn det denne regjeringen gjør. For Fremskrittspartiet handler det om å bygge ut veier, kollektivtrafikk og jernbane for å gi folk frihet til å velge det som passer den enkelte best. I tillegg gjør vi det på en trygg måte ved å etablere selskaper som får muligheten til å stå for utbyggingen, slik det er gjort i flere andre land med stor suksess, uten at kronekurs eller rente har gått i været, og vi vil gjøre det med en handlekraft som Norge aldri har sett maken til tidligere.

Jeg har derfor gleden av å fremme Fremskrittspartiets forslag i saken, og i tillegg de forslag vi er med på, som ikke er fremmet ennå.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Susanne Bratli (A) [10:47:14]: For oss i Arbeiderpartiet er ikke samferdsel noe mål i seg selv, men et virkemiddel. Det er et virkemiddel for å ta Norge videre, et virkemiddel i næringspolitikken for å bidra til å skape og trygge arbeidsplasser, og et virkemiddel for å ta hele landet i bruk og redusere avstandsulemper – altså også et distriktspolitisk virkemiddel.

I finansdebatten ble Fremskrittspartiets representant Tybring-Gjedde utfordret på konsekvensene for næringslivet ved Fremskrittspartiets forslag om å kutte i utjevningsordningen for nettleie. Da svarer fremskrittspartirepresentanten bl.a.:

> «Det kan godt hende at det blir mer sentralisering og mer fornuftig bruk av ressursene i Norge.»

Mitt spørsmål til representanten Hoksrud er derfor om deres forslag til samferdselsbudsjett bygger opp om denne «fornuftige» bruken av ressursene, i og med at av Fremskrittspartiets investeringsbudsjett for riksvei på 11,6 mrd. kr skal 10 mrd. kr brukes sør for Trondheim, mens «hele» 1,6 mrd. kr skal brukes på oss som bor nord for Trondheim.

Bård Hoksrud (FrP) [10:48:13]: Fremskrittspartiets politikk er faktisk ikke viktig bare for distriktene, den er viktig også for sentrale strøk. Det handler om å binde sammen landsdelene, det handler om å binde sammen de store byene, og det er det vi må gjøre først. Det er godt å se at representanten har fått med seg at vi faktisk bruker 1,6 mrd. kr mer enn regjeringen på viktige riksveiprosjekter også i andre deler av landet enn mellom de største byene. Det viser at Fremskrittspartiet har en politikk som satser både i distriktene og mellom de store byene. Hvis representanten Bratli ikke har fått det med seg, foreslår vi faktisk å øke rammen til fylkeskommunene med 2 mrd. kr for å ruste opp et fylkesveinett som er i fritt forfall, og hvor forfallet dessverre – siden denne regjeringen overtok – har økt med mange, mange milliarder kroner. Regjeringen tar altså ikke dette inn over seg og foreslår puslete med midler til fylkeskommunene for å rydde opp i det. Jeg håper også statsråden kan lytte: Mange veier som fylkene har overtatt fra staten, er i en utrolig dårlig forfatning og burde ha vært rustet opp.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:49:30]: Det er på tide med ein liten Albania-quiz. Som me veit, var det tidlegare AKP(m-l) – Arbeidernes Kommunistparti marxist-leninistene – som hadde Albania som fyrtårn. Men no er det FrP(m-l) – Framstegspartiets marknadsliberalistar – som er for Albania, og brukar Albania rått mot den norske regjeringa som eit eksempel på kor dårlege me er i forhold til dei.

«Vegen og vi», siste nummer, har sett litt nærmare på Albania. Det er altså 3 millionar innbyggjarar der, det er 420 000 kjøretøy, og hovudvegane er asfalterte. Av resten av vegane er berre 39 pst. asfalterte – i Noreg er det 85 pst.

Det blir drepe langt fleire på vegane i Albania enn i Noreg, trass i at dei er færre. Kva for eit norsk fylke av dei 19 er det (presidenten klubbar) Framstegspartiet meiner skal brukast (presidenten klubbar) …

Presidenten: Taletiden er ute, og da skal representanten Hoksrud få anledning til å svare.

Bård Hoksrud (FrP) [10:50:45]: Tusen takk for det, president!

Hele poenget med Albania er at det var jo det gamle regimet som ikke ville bygge veier, litt sånn som man ser med denne regjeringen, at man altså bygger 15 km motorvei. Albania har på under tre år bygd 120 km motorvei bare på strekningen mellom Tirana og Pristina, i Kosovo. Det viser i hvert fall at det er et land som bygger i et helt annet tempo. Og de er ikke glad i kommunister og gamle AKP (m-l)-ere heller. De er faktisk opptatt av å bygge infrastruktur, for de ser på det som helt avgjørende for turistsatsingen sin og for næringsutviklingen sin.

Jeg synes at representanten Langeland burde reise dit og se at Albania har bygd ut et motorveinett som vi kan misunne dem. Det er et mye mindre land, men de bygger altså ut i en helt annen skala. Reisetiden fra Pristina til Tirana var på 8,5–9 timer, nå er den på 2,5–3 timer. Det viser at de har satset i et langt større tempo enn det man gjør her

i landet. Dette betyr altså at man på tre år har bygd mer enn det man har klart gjennom Vestfold på 16 år.

De viser en helt annen vilje til å satse på infrastrukturbygging. Det er det Fremskrittspartiet også vil.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:51:48]: Eit fyrtårn, altså.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:51:54]: Det har vore interessant å følgje jernbanepartiet Framstegspartiet. Dersom me går åtte år tilbake i tid, ser me at Framstegspartiet skreiv i budsjettinnstillinga at dei vurderte å leggje ned jernbanestrekningar, og – seinare – at «jernbanen er lite egnet som en effektiv transportform» i eit land som Noreg. Går me fram til i dag, 2012, skriv Framstegspartiet i innstillinga at dei har «en mer offensiv jernbanesatsing» enn nokon av dei andre partia.

Kristeleg Folkeparti har ikkje noko imot omvending, (munterheit i salen) men mitt spørsmål er: Har det skjedd geologiske endringar i Noreg dei siste åtte åra, eller er det så enkelt som at Framstegspartiet tok dundrande feil?

Bård Hoksrud (FrP) [10:52:50]: Det som i hvert fall er sikkert, er at så lenge den representanten som står på talerstolen nå, har sittet på Stortinget, har han vært opptatt av jernbane. Jeg har kjempet for Eidangerparsellen, hvor man altså skal bruke 6 år på å bygge ut 20 km dobbeltsporet jernbane.

Jeg synes det er flott at representanten Knut Arild Hareide og andre i denne salen er veldig opptatt av og ønsker å bygge mer jernbane – ha en mer offensiv jernbaneutbygging – men det må altså penger til. Kristelig Folkeparti har i sitt statsbudsjettforslag 200 mill. kr ekstra til investering i jernbane. Fremskrittspartiet har 3,4 mrd. kr i sitt selskap, som kan gires opp med lån, slik at man kan sikre at intercitytriangelet blir bygd ut i henhold til det Jernbaneverket har sagt – på den mest effektive måten og på 12–13 år. Det ønsker Fremskrittspartiet å stille seg bak.

Jeg ønsker bare at Hareide vil komme med, og at han vil være med og finne pengene, sånn at vi, når vi kommer i regjering i 2013, kan sørge for at det blir bygd ut jernbane i et langt mer offensivt tempo enn det denne regjeringen gjør, og at vi får tog med en hastighet på 200 – kanskje opp mot 250 – km/t.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Øyvind Halleraker (H) [10:54:21]: Norge er et av verdens dyreste land å drive næringsvirksomhet i. Samtidig ser vi en mangelfull infrastruktur på vei og bane som gjør at kostnaden ved å drive fra Norge stadig øker, fordi man står i kø, kjører sakte på dårlige veier eller blir forsinket på grunn av gamle signalanlegg på jernbanen. Bompenger og ferjekostnader er selvfølgelig også et negativt konkurranseelement, som vi i Høyre mener må oppveies av smartere løsninger og bedre rammebetingelser generelt.

Høyre vil ruste opp norske veier for å bedre vår konkurransekraft, og vi vil bygge sikrere veier. Derfor øker vi bevilgningene til vei betraktelig – og til trafikksikkerhetstiltak spesielt. Vi følger opp Høyres transportplan 2010–2019 og gir betydelig mer til vei sammenlignet med regjeringens forslag.

Jeg har registrert at samferdselsministeren – og Arbeiderpartiets talskvinne nå – har betegnet vår påplussing av 1,3 mrd. kr som puslete, hvorav altså 1 mrd. kr går til trafikksikring. Til det har jeg to kommentarer. For det første: Hvis det er så puslete og lite, burde det ikke være noe problem å støtte forslaget. For det andre er det nesten dobbelt så mye som regjeringen legger inn til trafikksikring. Og det ville nok gledet mange, fordi forslaget åpenbart vil redde liv – med sin klare profil mot trafikksikkerhetstiltak.

I Høyre er vi opptatt av trafikksikkerhetsarbeidet og særlig der staten som veiholder har et ansvar. I denne sammenheng vil jeg vise til Høyres trafikksikkerhetsstrategi, som slår fast at terskelen for å bygge midtrekkverk må senkes. Mens Sverige altså har 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. Regjeringen planlegger å bygge «hele» 19 km med midtdelere i 2013. Det er ikke mye å skryte av. Vårt budsjettforslag, der vi legger inn 1 mrd. kr ekstra til dette formålet, gir rom for tre ganger så mye midtrekkverk som det regjeringen legger opp til.

En annen stor utfordring innenfor norsk samferdsel og veipolitikk er det stadig mer synlige forfallet på grunn av manglende vedlikehold. For å få bukt med dette vedlikeholdsetterslepet foreslår Høyre også for 2013 å opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kr. Avkastningen fra dette fondet vil gå direkte til nødvendig vedlikehold og ta inn det store vedlikeholdsetterslepet som har bygget seg opp på vei og jernbane. Det ville gitt 2,5 mrd. kr ekstra både i 2013 og i de foregående år – for dette har vi hatt i våre budsjetter i flere år.

I 2011 var færre tog i rute – det var flere innstillinger og flere forsinkelsestimer enn fem år tidligere – samtidig som realøkningen i bevilgningene har vært på hele 68 pst. Dette viser at utfordringene for jernbanen er mye mer grunnleggende enn bare nivået på bevilgninger.

Høyre mener at det er på høy tid å modernisere Jernbaneverket. Vi vil derfor omorganisere og etablere to statlige selskaper, hvorav det ene får ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Dette selskapet skal også overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell virksomhet. Det andre selskapet skal utføre utbygging og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur i et konkurranseutsatt marked.

Høyre vil også åpne for en avvikling av NSBs tilnærmede togmonopol ved å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger, helt i tråd med den politikken som nå trekkes opp i Europa. Vi er overbevist om at bare slik kan det bygges et moderne, framtidsrettet og kunnskapsrikt jernbanemiljø i Norge. Som et eksempel: Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt som prøveprosjekt i 2004, og erfaringene herfra er meget positive. Kundene fikk et bedre tilbud og bedre kvalitet til en lavere pris – uten at de ansattes lønns- og arbeidsvilkår ble dårligere.

Vi mener også at bruk av anbud med klare kontraktsvilkår og sanksjoner kan være et effektivt verktøy for å sikre universell utforming. Fra Høyres side vil vi understreke at

sikkerhet fortsatt skal være et statlig ansvar og ha prioritet nr. 1.

I vårt alternative budsjett følger vi opp Høyres kollektivvisjon. Vi vil sørge for et nødvendig løft til kollektivtrafikken. Belønningsordningen for kollektivtransport ble innført sist Høyre satt i regjering, med mål om å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i byområdene ved å øke antallet kollektivreiser. Vi har også ved begge klimaforlikene presset på for at belønningsordningen skulle bli et aktivt verktøy.

Det er derfor synd at denne regjeringen har tilført ordningen en stor politisk slagside. Regjeringen bruker den nærmest som et tvangsmiddel til å overstyre lokalpolitikere og fremme egne politiske kjepphester, som f.eks. rushtidsavgift.

Derfor er vi godt fornøyd med at Høyre fikk inn presiseringer om at alle storbyområder får sine berettigede midler når de kan vise resultater i tråd med det siste klimaforliket og forutsetningene for belønningsordningen. For ytterligere å stimulere til tiltak foreslår Høyre å legge inn 200 mill. kr utover regjeringens forslag til belønningsordningen.

Dessuten har vi tatt til orde for at vi i NTP forplikter staten til å øremerke midler til planlegging av bybane- og superbusstraseer. Høyre mener at skal vi greie å løse den utfordringen som ligger i nullvekst i personreiser med bil i storbyene, må staten innta en mer aktiv rolle og forplikte seg med 50 pst. av finansieringen. Aktuelle prosjekter for en slik ordning kan f.eks. være forlengelse av Bybanen i Bergen, bybane i Stavanger, Kolsåsbanen, ny Oslotunnel og superbusstraseer i Trondheim.

Vi mener at det er nødvendig med en målrettet satsing på fleksibilitet og tilrettelagte overgangsordninger mellom transportmidler, såkalte sømløse overganger, som gjør det enklere og ikke minst mer attraktivt å kombinere ulike transportmidler, såkalte intermodale løsninger. En viktig bit av dette vil også være å stimulere til fortsatt utbygging og tilrettelegging for sykkel gjennom en egen belønningsordning.

Norges langstrakte kyst er en viktig del av transportsystemet vårt. Å flytte godstrafikk fra vei til sjø er positivt både for miljøet og for sikkerheten på veiene. Dessverre viser de seneste undersøkelser at utviklingen ikke går i ønsket retning i sjøbasert godstransport. Derfor vil vi i Høyre starte et nytt samhandlingsprogram for å sikre konkurransedyktighet for godstransport på sjøen.

Sikkerhet på sjøen er en viktig og prioritert oppgave for oss. En stor del av kystberedskapen er det faktisk Redningsselskapet som står for. Dette er til dels frivillig innsats, og Høyre anerkjenner den viktige rollen som Redningsselskapet har for tryggheten til fiskere, gods- og passasjerfartøy og selvfølgelig fritidsbåter. Derfor vil vi i vårt alternative budsjett gi Redningsselskapet de midler som trengs for å holde samtlige redningsskøyter i beredskap og muligvis også øke kapasiteten.

Siden kapasitetsutvidelsen, slik de beskriver det, og etter det jeg forstår, kan bety et nytt fartøy i Sunnhordland, tillater jeg meg å peke på at farvannet ut mot storhavet mellom Austevoll, Fitjar og Bømlo er en lang og utfordrende strekning med tusenvis av holmer og skjær, med den risiko som ligger i et slikt farvann i dårlig vær og høy sjø. Tettstedet Brandasund har god havn og ligger strategisk plassert på denne strekningen og vil dekke beredskapstomrommet mellom Haugesund og Bergen.

I Høyre ivrer vi etter å ta i bruk de mest moderne og effektive metodene for å løse utfordringene vi har i samferdselssektoren. Vi vil ha mer effektive planprosesser, vi vil ha alternative finansieringsordninger, vi vil ha bedre lønnsomhetsberegninger, vi vil ha moderne organiseringsformer, vi vil ha mindre byråkrati, vi vil ha mer konkurranse, og i tillegg øker vi altså bevilgningene.

Vi er overbevist om at hvis det offentlige samarbeider med private aktører for å løse viktige samfunnsoppgaver, vil dette kunne gi flere, bedre og tryggere veier samt en mer moderne jernbane – raskere.

For 2013 foreslår Høyre og Kristelig Folkeparti at følgende OPS-prosjekter settes i gang:

– E39 Svegatjørn–Rådal
– E18 Akershus–Svenskegrensen
– E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus)
– jernbaneprosjektet Bergen–Arna, Ulrikstunellen

Nå kom jo representanten Bjørnflaten i skade for å bruke et uparlamentarisk uttrykk som var lite dekkende for vårt forslag, og for å hjelpe henne litt på vei skal jeg få opplyse om at vi setter av 200 mill. kr til å arbeide med disse OPS-prosjektene – altså stikk i strid med det hun ikke greide å svare på i to forsøk.

Høyres budsjett ville gitt mer trygghet til alle trafikanter som hver dag er avhengig av å komme på jobb, hente i barnehagen og transportere varer over kortere og lengre distanser.

Jeg tar opp de forslag som Høyre har i innstillingen. Dessuten ønsker vi å gå inn for forslagene nr. 15, 23, 25 og 34.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp de forslagene han refererte til, og i tillegg varslet støtte til andre forslag.

Det blir replikkordskifte.

Gorm Kjernli (A) [11:04:40]: At Høyre vil så mye mer enn regjeringen på jernbane, har vært et mantra i Høyres politikk og ble gjentatt flere ganger i representanten Hallerakers innlegg. Regjeringen mangler gjennomføringskraft, sier han.

Jeg skal innrømme at jeg er litt mer enn gjennomsnittet opptatt av jernbane og har lest Høyres alternative budsjetter nøye de siste årene. Høyre har ikke én krone mer enn regjeringen til bygging av ny jernbane, med unntak av i år, med 15 mill. kr til en heis på Holmestrand. Det er et godt prosjekt som jeg håper kommer på plass, men ærlig talt. Når de til gjengjeld kutter 10 mill. kr til vedlikehold etter først å ha kritisert regjeringen for å bruke for lite på vedlikehold, står det ikke til troende – 5 mill. kr pluss av et totalbudsjett på 11,3 mrd.

Jeg må ta Høyre på alvor og spørre representanten Halleraker om et edruelig svar på spørsmålet om det virkelig er den halve promillen mer til jernbane som er forskjellen

på gjennomføringskraft og manglende gjennomføringskraft.

Øyvind Halleraker (H) [11:05:49]: Vi har støttet regjeringens samferdselssatsing i hvert eneste budsjett, så det at man klarer å kritisere det, syns jeg er ganske oppsiktsvekkende. Når vi sier at vi ikke er fornøyd med vedlikeholdsbudsjettet, har vi altså anvist en løsning på det ved å sette av et fond på 50 mrd. kr, hvorav altså 500 mill. kr ville gå til vedlikehold på jernbanen. Det har vi sagt ganske mange ganger, så det er rart at det ikke siger inn.

Det som vi først og fremst kritiserer regjeringen for når det gjelder jernbane, er manglende vilje til modernisering og å følge opp det som Bondevik-regjeringen startet. Det er vårt fremste anliggende når det gjelder modernisering: å få en mer smidig organisasjon, å la aktørene få større frihet og bruke sin kompetanse til å utvikle et moderne jernbanenett i Norge og konkurranseutsette på sporet, slik at kundene får et bedre tilbud. Det er det vi ønsker, og det tror jeg Gorm Kjernli skal få se at vi greier å gjennomføre i regjering.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:07:01]: Høyre har gjennom en rekke uttalelser signalisert at de mener at regjeringen mangler gjennomføringskraft, og at Høyre vil ha større satsing på en rekke områder. Etter det jeg registrerer, betyr de påplussinger som Høyre har signalisert, at man kan bygge enten 3 km ekstra firefeltsvei eller 5 km ekstra to- og firefeltsvei.

Jeg viser til det forrige spørsmålet som representanten Kjernli tok opp, om at man faktisk kutter i jernbanevedlikehold i de disposisjonene man har gjort. Er det dette Høyre kaller større satsing?

Øyvind Halleraker (H) [11:07:52]: Det er en betydelig større satsing. Hvis representanten Nordås hadde fulgt med i innlegget mitt og lest i innstillingen, ville hun sett at vi nær dobler regjeringens innsats på trafikksikring. Jeg brukte lang tid i innlegget mitt på å begrunne hvorfor vi nettopp går for trafikksikring.

Så er det interessant at man kritiserer Høyre for å støtte regjeringen på de andre delene av budsjettet. Men vi er altså misfornøyde med at man ikke satser nok på trafikksikring, for det er mange som mister livet hvert eneste år fordi veiene er for dårlige.

Så har jeg lyst til å si – jeg ser at klokka ikke går, men jeg kan gjerne holde på litt lenger.

Presidenten: Det skal nok bli en stopp på det etter hvert, men du kan fortsette litt til.

Øyvind Halleraker (H) [11:08:44]: Jeg var for så vidt ferdig.

Presidenten: Hvis representanten mente å antyde at han hadde langt flere svar å gi, blir det anledning til det, for det er én replikk igjen, og den er fra representanten Hallgeir H. Langeland.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:09:01]: Det må vera noko gale i Sverige, for det kryr av svenskar i Noreg. Kommunane betaler dei for å reisa frå Sverige for at dei kan få seg jobb i raud-grøne Noreg. Og når ein går inn og ser på jernbanesida, som Høgre tidlegare har vore opptatt av, og som dei no liksom skal fornya, er det den fornyinga som har skjedd i Sverige, som har ført til at eg har måtta slutta å snakka om Sverige som ein verkeleg offensiv nasjon på jernbane. Det me ser, er at det er større forseinkingar i Sverige, og at privatisering har ført til masse trøbbel med drifta og i det heile manglande investeringar.

Det er sånn i Sverige no at det går dårleg, og me ønskjer svenskane velkomne hit. Men me ønskjer ikkje den politikken dei fører i Sverige velkomen hit, og det er den politikken Høgre står for.

Øyvind Halleraker (H) [11:10:00]: Jeg oppfattet ikke noe spørsmål, men jeg synes det er interessant at representanten Langeland stiller spørsmål og ber meg svare for svensk politikk i det norske parlamentet.

Jeg har lyst til å holde meg til norske forhold, og det var kanskje det som var avledningsmanøveren også. For i Norge ser vi at i 2011 var færre tog i rute, det var flere innstillinger og flere forsinkelsestimer enn det var for fem år siden. Det er jo det representanten Langeland burde være bekymret for. Det er nettopp det som skjer i Norge, som er vårt ansvar. Det Langeland burde bruke sin energi på, er å endre dette – forbedre dette. Vi tror faktisk at det kan vi greie, men da må vi ta større strukturelle grep, som å gjøre om på hvordan vi forvalter Jernbaneverket og deres muligheter til å gjøre en god jobb for oss.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:11:13]: SV tar opp forslaget til dei raud-grøne.

Så vil eg seia til representanten Halleraker: Poenget var at du vil innføra den same politikken som dei har i Sverige – han er blå-blå, og det er han du vil importera hit – han går veldig dårleg i Sverige, og derfor kjem ungdomar hit til det raud-grøne Noreg for å søkja arbeid. Der har du eit forklaringsproblem, men du får koma tilbake til det som er så bra med den politikken som ikkje verkar i Sverige, men som skal verka i Noreg når Høgre får makt.

Anne Marit Bjørnflaten har på godt vis lagt fram vår hovudprofil i denne budsjettdebatten. Det er ingen problem for oss å stå rakrygga og seia at her blir det satsa på samferdsel. Med årets budsjett er NTP nok ein gong oppfylt. Då Hareide og Schou var i posisjon, blei aldri Nasjonal transportplan oppfylt, men blir oppfylt av den raud-grøne regjeringa. Dei bør læra av oss korleis politikken skal gjennomførast. Det er viktig.

Aktiviteten på veg- og jernbanesektoren har aldri vore større enn no. Han var minimal då Hareide og Schou sat i regjering. Dei foreslo faktisk berre 1,3 mrd. kr til investeringar i jernbanen. No har SV fått dette opp – saman med dei andre – til 6,1 mrd. kr i komande år.

Her på huset har me òg i samarbeid med vår gode samferdselsminister fått til budsjettendringar på to viktige

punkt. Befolkninga på Tverlandet i Bodø har lenge venta på ein stasjon, som vil kunna føra til at ein får mindre biltrafikk, mindre klimagassutslepp og til at næringslivet kan tena meir pengar. Derfor er det strålande, synest dei, at me har klart å få på plass oppstartsløyvingar til Tverlandet stasjon.

Me har òg i samarbeid med samferdselsministeren plussa på til Transnova, sånn at me får ein større innsats for å ta i bruk nye verkemiddel for bl.a. å få ned klimagassutsleppa, men òg for å få ned forureininga i byane. Som kjent er Noreg best på elbil i verda – under den raud-grøne regjeringa. Det skal me sjølvsagt fortsetja med å vera, og me skal styrkja innsatsen for å få endå betre miljøteknologiske løysingar for byområda.

I Doha er det no vanskelege Kyoto 2-forhandlingar, og ikkje minst kvotehandel har me sett av NRK-dokumentaren til Erling Borgen er problematisk, og at Noreg treng å ha eit kritisk forhold til handelen. Men det er altså FNs regelverk me følgjer. Det skal me sjølvsagt fortsetja med, men me har grunn til å vera kritiske med utgangspunkt i den dokumentaren som viser at ikkje alt er like enkelt i dette kvotehandelssystemet.

Klimaforliket på Stortinget er veldig bra, for det seier at veksten i transporten i byområda skal ein ta kollektivt. Derfor har denne regjeringa styrkt belønningsordninga for å redusera biltrafikken. Her tar me òg grep for å gje kommunane moglegheit til å løysa den transportveksten som dei får. Det som har vore problemet, er at det tilbodet har dei hatt ei stund frå alle partia, unntatt Framstegspartiet. Men dei har ikkje nytta seg av det, bortsett frå i Trondheim – som har gjort det på ein skikkeleg måte over lang tid. Andre byområde har ikkje klart å ta dei nødvendige grepa som partia frå Høgre til SV har sagt at me må ta for å få pengar av staten.

Derfor er det veldig gledeleg at eg kan lesa i Stavanger Aftenblad at ordførarane i Stavanger, Sola og Sandnes har no gått saman om å foreslå rushtidsavgift og andre bompengeløysingar som gjer at dei kan få pengar til f.eks. bybane og bypakkar i Stavanger-regionen og på Nord-Jæren. Det er veldig viktig, for det vil kunna føra til at næringslivet på Nord-Jæren – som taper hundrevis av millionar på å stå i kø – kan koma ut av den køen, sånn at det går an å tena meir pengar for dei som treng det i mitt område.

Når eg går rundt på terminalen på Gardermoen, stadig vekk i nye, lange tunnelar osv. med flotte kafear – «you name it» – som ser veldig strålande ut, går eg og tenkjer: Korleis er det med tog? Korleis er det med togsatsinga i forhold til det me satsar på fly? Korleis skal me få dette til? Jo, fordi dei har eit systeim der dei kan låna pengar med statsgaranti og byggja ut for 14 mrd. kr – og utan at det er bestemt her i parlamentet, gjer dei det. Då er det noko gale når me må kjempa kvart år med andre for å få pengar til toginvesteringar. Då må me laga eit system for toga som ikkje diskriminerer. Det fortener dei no når me skal forhandla om ny NTP. Når det gjeld korleis dette skal gjerast på togsida, har stortingsfleirtalet sagt heilt tydeleg – alle minus Framstegspartiet – at når ein skal byggja noko nytt – dersom det kan tenkjast at ein innfører eit høghastigheitsnett i framtida – skal det byggjast i 250 km/t pluss, sånn som ein no gjer i Vestfold. Me byggjer altså lyntog i Noreg no, for stortingsfleirtalet – alle unntatt Framstegspartiet – har sagt at det skal me gjera. Bygginga i Vestfold er på ein måte første skritt mot Vestlandet.

Når me tenkjer jernbaneutbygging, må me ikkje tenkja at det er Austlandet som skal ha løysingar. Me må tenkja at dei løysingane me får på Austlandet, skal òg gjelda i Trøndelag, Bergen, Hordaland og Stavanger i eit framtidig høgfartsnett. Tenkjer me berre Austlandet, får me trøbbel med resten av landet. Det vil me ikkje ha, me vil samla heile landet om løysingar som verkar.

I 2008 trekte me inn internasjonal kompetanse for å få ei drøfting mellom Jernbaneverket og Deutsche Bahn/Norsk Bane om traséval langs Mjøsa. Det førte til at stortingsfleirtalet – dei raud-grøne – med utgangspunkt i det møtet faktisk kom fram til at me må bruka internasjonal kompetanse, for ein kunne ikkje svara for at Jernbaneverket sa at dette var mykje dyrare, men Deutsche Bahn sa det var billegare. Me fekk ikkje eit skikkeleg svar, derfor kom dette vedtaket om 250 km/t pluss. Det er å byggja landet. Me kjem til å redusera flytrafikken, me kjem til å redusera trafikkulykkene, me kjem til å redusera godstrafikken, og me kjem til å redusera klimagassutsleppa dersom me går vidare med den framtidsretta løysinga som stortingsfleirtalet i dag står for.

Problemet er ikkje farten, som me høyrde om til morgonen i dag, det er ikkje farten som er problemet. Det er at me ikkje har den finansieringsmoglegheita som flyplassen har. Det er det som er problemet. Då må me laga ein modell, og det er flott at Arbeidarpartiet har vedtatt at ein skal laga eit opplegg for finansiering av tog. Det må me no samarbeida om framover, og det må bli konkretisert i neste NTP. Me må ikkje laga dette til eit spørsmål om fart, me må laga dette til eit spørsmål om pengar. Landsstyret i SV har derfor samrøystes vedtatt at me ønskjer 25 mrd. kr i året til tog, 250 mrd. kr på ti år til Elisabeth Enger og Jernbaneverket. Det vil føra til den utviklinga Noreg treng på dette området. Nokre vil seia at det er mykje pengar. Eg vil seia ja, det er mykje pengar, men årleg bruker me 200 mrd. kr på olje- og gassinvesteringar i dette landet. 2 000 mrd. kr på ti år bruker me til olje- og gassinvesteringar. Og så skal me ikkje kunna bruka 250 mrd. kr på toget! Me må laga ein modell der me satsar på toget.

I Sveits går toget etter klokka, seier dei, eller ein kan stilla klokka etter toget – det er så presist. Der har folkefleirtalet vedtatt ein finansieringsmodell. Folket har sagt at dei vil ha tog. Der har dei altså vedtatt at dei skal bruka bompengar frå tungtransporten, dei skal bruka miljøavgifter frå biltransporten, og dei skal bruka eit fond for å byggja jernbane heile vegen. Derfor er Sveits sannsynlegvis best i verda på tog. Der skal Noreg òg, men då må me kikka til Sveits bl.a. for å finna finansieringsmodellar.

I Noreg er det lite folk, seiest det, me flyg mest i Europa, me har lite motorvegar – derfor er våre togløysingar lønsame. Sosialistisk Venstreparti vel framtidas løysingar, og det håper me at me skal få til saman med regjeringa i den nye Nasjonal transportplan.

Så ser eg at det blir lite til vegar her no, men det var vel gjerne ikkje så uventa.

Presidenten: Det er helt riktig observert.

Representanten Hallgeir H. Langeland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [11:21:32]: I løpet av de årene jeg har sittet i transportkomiteen sammen med representanten Hallgeir Langeland, har han utrettelig jobbet for å stoppe veiutbyggingen og redusere – for ikke å si prøve å stoppe – flytransporten. Med små og dårlige veier er det heller ingen av SVs høyt elskede bompenger. Sykling og bruk av apostlenes hester kommer man heller ikke langt med i våre dager. Togene går nå saktere og saktere. Når SV på toppen av det hele går imot vårt forslag om mer penger til kollektivtrafikken, undres jeg over hvordan Sosialistisk Venstreparti vil løse infrastrukturproblemene i framtiden dersom deres løsninger vinner fram.

Jeg vil ikke bruke ordet «vil», men kan SVs representant svare på det?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:22:17]: Ja, men eg kan starta med å fortelja, som òg Hareide var inne på, at i 2008 såg Framstegspartiet på toget som eit kollektivistisk sosialistisk prosjekt som var til fare for privatbilismen. Så det har vore ei viss utvikling i Framstegspartiet på dette området, det er gledeleg.

Me prioriterer – ja – i mitt parti. Me prioriterer ikkje motorvegar i sentrale strøk, me prioriterer tog i sentrale strøk for å få betre løysingar for kollektivtransporten. Når det gjeld distrikta, prioriterer me vegar i distrikta, me ønskjer gule striper der, og me er òg – noko som kanskje forundrar representanten – faktisk for å prøva å sørgja for at endå meir transport går på sjøen ved at me går for Stad skipstunnel og vil prøva ut den løysinga for å få meir over på sjø. Men me er veldig kritiske til det som det blir lagt opp til frå Vestlandet, nemleg ein ferjefri forbindelse, for det vil øydeleggja for sjøtrafikken.

Ingjerd Schou (H) [11:23:23]: Til representanten Langelands historiebeskrivelse kan jeg si at Sem-erklæringen ble oppfylt innenfor samferdsel, og at vi på det tidspunktet ikke hadde noen felles NTP.

Jeg skjønner også at representanten Langeland har udelt glede – kanskje – av å referere til elendigheten i Sverige. Men jeg kan ta utgangspunkt i Norge og Riksrevisjonens undersøkelse om utbygging av fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Der er hovedpunktene i rapporten at færre tog er i rute ved endestasjonene. I 2011 var det flere innstillinger og forsinkelsestimer enn for fem år siden, og sentrale deler av målet om et godt jernbanetilbud er ikke nådd. Reisetiden på prioriterte strekninger som Oslo–Bergen, Oslo–Halden, Oslo–Drammen har vært tilnærmet lik de siste 14 årene. Vi hører i dag at den på strekningen Oslo–Bergen er mye lengre. Det er en rekke andre områder som heller ikke er oppfylt, som Riksrevisjonen peker på.

Kan representanten Langeland med denne elendighetsbeskrivelsen tenke seg å tenke nytt innenfor jernbane og gjerne være med på Høyres forslag?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:24:23]: Viss representanten Schou høyrde etter i innlegget mitt, tenkte eg nytt om finansiering. Det burde òg Høgre gjera og ikkje berre gå for løysingar som fører til at bankane skal tena meir pengar, slik OPS-løysingar er, men faktisk skapa ei finansieringsløysing som gjer at me bruker pengar frå fellesskapet til å byggja jernbane. Då er òg Høgre sitt forslag om å kutta i formuesskatten og dermed ta pengar vekk frå fellesskapet ei svært dårleg løysing viss ein ønskjer å satsa på toget. Me må altså tenkja nytt for å finna ein modell som gjer at tog blir ein vinnar i budsjetta – uavhengig av budsjetta òg – slik at me får langsiktig utbygging.

Det eg registrerer i Sverige, er at dei har ei blå-blå regjering, eg registrerer at det kryr av svensk ungdom i Noreg som søkjer arbeid fordi dei ikkje får arbeid i sitt eige land, og eg registrerer òg at eg ikkje lenger kan skryta av svenskane når det gjeld togsatsing. Det kunne eg før, og eg beklagar at den blå-blå regjeringa har øydelagt den moglegheita for meg.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:25:31]: Eg synest det var oppløftande å høyre representanten Langeland snakke om fornying, og ikkje minst det han sa om fornying av finansieringa av jernbanen. Eg deler analysen. Avinor har fått eit system som gjer at dei kan handtere investeringar på ein god måte. Eg meiner òg at Vegvesenet og Vegdirektoratet på grunn av bompengane har fått ein fleksibilitet, og eg er veldig einig i at nettopp jernbanen no treng den same moglegheita til å tenkje langsiktig og ha ein større fleksibilitet.

Sidan vi no er i adventstida, er det slik at representanten Langeland kan love Elisabeth Enger, som òg sit i salen her, at ho no kan opne ei luke i adventskalenderen som gir moglegheit for større fleksibilitet, større langsiktigheit på finansieringa, når vi kjem til regjeringa sitt forslag til NTP seinare i vinter?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:26:34]: Det eg prøvde å illustrera, var at eg har SV 100 pst. i ryggen for å jobba for ein ny modell som kan gjera at Elisabeth Enger kan opna luker i adventskalenderen og faktisk finna pengar der til å byggja tog. Det var utgangspunktet i mitt innlegg.

Så ser eg òg at Kristeleg Folkeparti er på banen med andre moglege løysingar enn dei eg snakka om. Dei bør me òg diskutera, for eg trur at viss me skal laga ei ny finansieringsform for jernbanen, bør me gjera det saman med flest mogleg, slik at me ikkje risikerer at den modellen me lagar, ramlar saman. Om det skulle bli Framstegspartiregjering, som ikkje skal ha verken bompengar eller andre ting, må representanten slita med det. Me må tenkja på ein ny måte for toget, det var hovudpoenget i mitt innlegg. Ein kan ikkje ha det slik i Noreg at toget blir diskriminert, slik det blir i forhold til det representanten nemner, flyplassar, motorvegar og hamner.

Ja, eg er klar.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:27:57]: Vi bygger landet steg for steg. God infrastruktur er en grunnleggende betingelse for verdiskaping og bosetting i vårt langstrakte land. Skal vi være konkurransedyktige i et marked, må infrastrukturen være på plass. Et av hovedmålene i transportpolitikken er å bedre framkommeligheten og redusere avstandsulempene for å styrke konkurransekraften i næringslivet. I praksis betyr dette å jobbe for bedre veier, et mer robust og pålitelig jernbanenett, god sjørelatert infrastruktur og et godt flyrutetilbud over hele landet.

Senterpartiet viser til at den rød-grønne regjeringen foreslår i alt 35,7 mrd. kr til samferdselsformål i 2013 over Samferdselsdepartementets budsjett. Det er en økning på ca. 3,9 mrd. kr. På kystområdet foreslår regjeringen å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan med 141 mill. kr. Med budsjettforslaget for 2013 er fireårsperioden av NTP oppfylt.

Senterpartiet er svært tilfreds med at aktiviteten i vei- og jernbanesektoren aldri har vært høyere enn fra 2010 til 2013, og konstaterer at det rød-grønne flertallet holder det de har lovet. Vi er godt i rute med målet om 100 mrd. kr mer til transportsektoren i 2010–2019. Det er også viktig å peke på at transportsystemet skal være for alle, og vi er glad for regjeringens innsats for å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer.

På vei er nesten 1 000 km ny riksvei enten åpnet eller under bygging, eller være igangsatt i 2013. Av dette er det 400 km møtefri vei, og i 2013 skal det bygges nytt asfaltdekke på 950 km vei. Litt over 20 større nye veiprosjekter skal startes opp, og 15 skal åpnes. Det er til å glede seg over. Det er foreslått 1 370 mill. kr til rassikring. 819 mill. kr går til rassikring av riksveier, mens 551 mill. kr er statlig tilskudd til rassikring av fylkesveier. Dermed har regjeringen innfridd kravet om en gjennomsnittlig årlig bevilgning til rassikring på 1 mrd. kr i året, som er framsatt av Nasjonal rassikringsgruppe.

Trafikksikkerhet har vært en hovedprioritet for den rød-grønne regjeringen. Senterpartiet er derfor glad for at Samferdselsdepartementet i budsjettet har varslet at de vil innføre en forskrift som pålegger kommuner og fylkeskommuner å sørge for at alle skoleelever som har rett til skoleskyss, har tilgang til sitteplass med setebelte på skolebussen. Forskriften skal vedtas innen 1. januar 2013 og gjelde fra skolestart høsten 2013.

Jernbane er en av regjeringens hovedprioriteringer på statsbudsjettet for 2013. Den foreslåtte økningen går i all hovedsak til å videreføre store igangsatte byggeprosjekter som vil komme folk og næringsliv til gode. Regjeringen foreslår om lag 14,4 mrd. kr til jernbaneformål, en økning på nær 15 pst. fra i fjor. Oppfyllingsgraden på jernbaneområdet vil være på 103,5 pst. ved utgangen av 2013.

Regjeringen har tredoblet jernbaneinvesteringene. Det er åpnet ca. 100 km med nytt dobbeltspor, og det er igangsatt betydelig vedlikehold, som vi ser resultater av at vi har fått på plass. Det er gjennomført mange forbedringer på jernbanenettet, men tilstanden på store deler av dagens linjenett er fortsatt ikke tilfredsstillende. For å levere et tilbud med høy regularitet og punktlighet i person- og godstrafikken med tog er det derfor viktig at vedlikehold og fornyelse fortsetter.

Jeg er veldig glad for at det nå bevilges 9 mill. kr til byggestart av Tverlandet stasjon på Nordlandsbanen i 2013. Holdeplassen er viktig for å bygge ut kollektivsystemet og for å dempe bilkøene i Bodø-området. Jeg kan forsikre forsamlingen om at det var stor glede i Bodø-området da det ble kjent. Av andre sentrale investeringstiltak på jernbanenettet er det ca. 938 mill. kr som er avsatt til et bedre togtilbud i østlandsområdet. Togpassasjerene vil allerede fra vinteren 2012–2013 merke forbedringer i togtilbudet, men jeg understreker at det er utfordringer med å løse alle de behovene som er med et langt etterslep – mange tiårs etterslep på vedlikehold i jernbanesektoren. Vi skal videre investere i en rekke områder på flere steder i landet. Vi skal bygge ut flere terminaler, og vi skal satse på nye krysningsspor på en rekke banestrekninger. Det er veldig, veldig bra.

Å styrke konkurranseevnen for sjøtransporten er en av hovedprioriteringene i Fiskeri- og kystdepartementets budsjettforslag for 2013. Både styrking av infrastrukturen og et redusert avgiftsnivå vil bidra til å styrke konkurranseevnen for sjøtransporten. Regjeringen foreslår å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan med 141 mill. kr, og da er den fireårsperioden oppfylt når det gjelder Nasjonal transportplan.

Regjeringen foreslår å avvikle kystavgiften, noe som innebærer en innsparing for næringen med 32,9 mill. kr. Vårt mål med transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som bidrar til vekst i utvikling. Det er et viktig tiltak for å nå målet om å få mer gods over fra vei til sjø og bane. Sjøtransporten har fortrinn framfor veitrafikken. Først og fremst er den mindre energitrengende, og den har lavere klimagassutslipp per transportert tonn. Dette gjør at sjøtransporten er en mer miljøvennlig og kostnadseffektiv transportform. Ved å legge til rette for sjøtransport, reduserer vi også lokal forurensning og støy som følge av lastebiler. Får vi mer av godstransporten bort fra landeveien, får vi færre ulykker, mindre køer og mindre slitasje på denne delen av infrastrukturen. Å velge sjøtransport er derfor samfunnsøkonomisk lønnsomt og samtidig kostnadsbesparende for næringslivet. Selv om sjøtransporten er en viktig og velfungerende del av det norske transportsystemet, kan den, der den ligger ferdig saltet og ferdig brøytet, frakte enda mer gods på kjøl.

Det er beregnet at 15 millioner tonn gods som i dag går med lastebil, kan overføres til sjø og bane, og dette godset vil vi i første omgang konsentrere oss om å få tak i. Utfordringene for å få dette til er bl.a. tid og hyppighet. For å kunne bringe varene effektivt fra dør til dør er sjøtransporten helt avhengig av gode koblinger til landtransporten. I dette perspektivet må havnen betraktes som en mellomstasjon for godset – en mellomstasjon som så effektivt som mulig laster om godset. Det er positivt for sjøtransporten, som blir mer lønnsom jo større volumene er, men sjøtransporten ligger ifølge prognosene likevel an til å miste andeler til veitransporten. Derfor er det behov for å ta noen grep, sånn at vi sikrer en miljøvennlig og effektiv utvik-

ling i transportsektoren. Det er et viktig signal som vi skal jobbe videre med mot Nasjonal transportplan.

Med dette statsbudsjettet tar vi store steg i retning et tryggere og bedre transportsystem for folk i hele landet, og vi oppfyller våre løfter i Nasjonal transportplan. Senterpartiet vil videre, og derfor er arbeidet med den nye transportplanen godt i gang. Der skal vi vise hvordan vi vil bygge landet videre, både raskere og smartere enn i dag.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [11:36:00]: Det er to forhold som jeg tror representanten ikke var innom. Nummer én: Hva er Senterpartiets oppskrift på opprusting av fylkesveinettet? Det er et omfattende vedlikeholdsetterslep der, trolig mer enn 40 mrd. kr. Er det mer statlig lån for å gjøre jobben som staten selv ikke gjorde da de var eier av de veiene som nå er blitt fylkeskommunens ansvar, eller er det mer omfattende og raskere statlig finansiering?

Så nummer to: Komiteen er enstemmig i at ekspressbussrutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. Hvorfor vil ikke Senterpartiet støtte Fremskrittspartiets forslag om å be regjeringen legge frem en nasjonal ekspressbuss-strategi innen utgangen av kommende år? Næringen selv er jo bekymret for at grunnlaget for å transportere passasjerer innen de fylker de krysser, svekkes, og dermed også at hele ekspressbuss-systemet, som har fungert så godt hittil, er i fare.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:37:03]: Fylkeskommunene har tatt ansvaret for å bygge veier og vedlikeholde veier på det største alvor, og det er høy aktivitet på området. Senterpartiet er veldig opptatt av at vi også fortsatt skal sørge for videre arbeid mot fylkesveinettet. Det vil komme til å være et viktig tema for oss som parti framover i jobben mot ny Nasjonal transportplan.

Ekspressbussruter er Senterpartiet veldig opptatt av. Vi har gjort tiltak i statsbudsjettet som gjør at fylkeskommunene kan søke Samferdselsdepartementet om forsøksordning med tanke på å få til ekspressbussruter mellom fylkene. Det tror jeg er en veldig god start for å få til enda mer sammenhengende kollektivtilbud i hele landet, ved at man får bindeledd mellom landsdeler, mellom fylker, mellom kommuner, som gjør at du kan reise mye mer smidig enten du velger buss, kombinasjon av buss og tog, eller andre typer transportmidler.

Lars Myraune (H) [11:38:14]: Representanten Sjelmo Nordås listet i sitt innlegg i dag opp en rekke prosjekter innenfor vei og bane som har vært gjort. Det er jo bra, men vi i Høyre synes det skulle vært gjort enda mer. Vi har foreslått at det kan gjøres ved å bruke noen mer moderne metoder, noe som Dokument 8-forslaget vårt i dag sier litt om.

Nå er det sånn at vi har hatt tidligere samferdselsministre. Tidligere samferdselsminister Navarsete ga uttrykk for at vi burde se på mer moderne måter å gjøre det på, og en annen finansieringsform. Tidligere samferdselsminister Meltveit Kleppa ga uttrykk for det samme, og hun lovet å se på det i løpet av fjoråret. Herværende og nåværende samferdselsminister Marit Arnstad har gitt uttrykk for det samme – hun har til og med gitt uttrykk for at vi må bygge det smartere også.

Nå vil jeg håpe at representanten stemmer for vårt Dokument 8-forslag i dag. Hvis ikke, må det bety at Senterpartiets representanter i denne sal er uenig i det som statsråden har sagt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:37:03]: Senterpartiet er veldig opptatt av at vi skal bygge både smartere, mer og mer helhetlig i forhold til det vi gjør i dag. Det er en jobb som vi gjør i Nasjonal transportplan – det er der vi legger inn den type satsinger.

Representanten Myraune nevnte en rekke tidligere samferdselsministre som har pekt på muligheter. Man har pekt på muligheter for å kutte ned planleggingstiden. Det ser vi veldig sterkt på. Målet er å kutte ned til det halve i forhold til det som er i dag. Man ser på hvordan man skal få til mer helhetlig utbygging av veistrekninger og jernbanestrekninger. Det er en jobb som gjøres videre. Smarte løsninger, som f.eks. det som er gjort med Hålogalandsbrua i Nordland, er ett mulig grep. Så Senterpartiet jobber bevisst for å få til mer. Vi skal i Nasjonal transportplan komme tilbake til hvordan vi vil løse de typer ting som her er tatt opp.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:40:18]: Da NTP for 2010–2013 blei vedtatt for tre og eit halvt år sidan, var brukarorganisasjonane veldig fornøgde med dei satsingane me skulle ha på universell utforming. Så ser me fasiten etter tre og eit halvt år. Me er på etterskott på dette området. Eg har òg lyst til å seie at det er eit krevjande område, eit vanskeleg område. Men i høyringane her peikte brukarorganisasjonane på at no treng me ein statusrapport. Kristeleg Folkeparti har derfor fremma eit forslag der vi ber regjeringa å leggje fram ein statusrapport for Stortinget om universell utforming på alle transportområde. Me opplever at me ikkje veit kva statusen er i dag, og me meiner at det er ein dokumentasjon me treng Det er ingen parti som har støtta Kristeleg Folkeparti her. Senterpartiet har jo nettopp vore opptatt av universell utforming. Kva er grunngivinga for at dei ikkje støttar å få ein statusrapport?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:41:25]: Som representanten Hareide peker på, er det et krevende område, og det er mange typer ting som må spille sammen – både kommunenes planlegging, fylkeskommunenes planlegging og det som gjøres fra statlig hold for å sikre at vi får på plass en god universell utforming.

Det er gjort en del som er positivt, men det er fortsatt behov for å gjøre vesentlig mer både når det gjelder bygging av vei og jernbane med stasjonstiltak og kryssinger, og når det gjelder bygg. Jeg tror det er veldig klart at vi må komme tilbake til den saken i Nasjonal transportplan for å ta ytterligere grep for å styrke de forhold som gjør at alle

kan delta i samfunnet på et godt vis. Men jeg minner igjen om at det er et ansvar også hos andre sektorer, andre myndigheter, som også må spille sammen med oss, hvis vi skal få til det som er nødvendig for å sikre at alle kan få være med på likt vis.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Inge Hallgeir Solli (V) [11:42:40]: Venstre er jo dessverre ikke representert i transport- og kommunikasjonskomiteen i denne perioden. Jeg ønsker derfor å redegjøre for Venstres alternative budsjett med fokus på de områdene der vi skiller oss fra regjeringens forslag.

Transportsektoren er en av de største kildene til klimagassutslipp i Norge. Vi er veldig glade for at klimaforliket slår fast at dagens avgiftsfordeler for elbiler og hydrogenbiler skal gjelde også i neste stortingsperiode. Det er helt avgjørende, både for kunder og produsenter, at vi har gode, stabile og ikke minst forutsigbare rammevilkår for nullutslippskjøretøyer i Norge. Og vi vet det virker. Norge er helt i verdenstoppen når det gjelder salg av slike biler, og vi vet veldig godt at det er de fordelene som vi har sikret politisk, som er den viktigste drivkraften for denne suksessen – i tillegg til bilprodusentenes svært gode framskritt innenfor disse teknologiene.

Vi ser at byer og kommuner nå er godt i gang med å bygge ut ladeinfrastruktur med parkeringsplasser, men vi mangler en del hurtigladestruktur slik at man kan bruke disse bilene også mellom de store byene sør i Norge. Venstre setter derfor av 50 mill. kr ut over regjeringens forslag til et slikt prosjekt i Transnova.

Satsing på hydrogen og biodrivstoff fortsetter med Venstres alternative statsbudsjett, og vi håper og tror at regjeringen ikke tar livet av hydrogenfyllestasjonene i Norge med sitt forslag til statsbudsjett. Denne teknologien er nå i stor utvikling, og det er helt avgjørende at Norge holder sine stasjoner i drift i noen år framover, slik at vi kan være klare når vi får et teknologisk gjennombrudd innenfor hydrogenteknologien. Det er en billig investering i framtiden.

Regjeringens problem når det kommer til jernbane, er at mesteparten av pengene går til vedlikehold og drift, noe som betyr at viktige nye prosjekter blir utsatt. Venstre er særlig opptatt av betydningen av å få realisert intercitytriangelet med dobbeltspor og hyppige avganger. Derfor foreslår Venstre at man oppretter et eget prosjektselskap – InterCity AS – og oppfinansierer dette selskapet med 3 mrd. kr. I tillegg vil vi gi dette selskapet mulighet til å ta opp lån eller utstede statlige obligasjoner. Med dagens bevilgninger vil det ta håpløst lang tid å få realisert intercityprosjektet. Med Venstres forslag kan det stå ferdig i 2025. I tillegg vil dette frigjøre investeringsmidler over statsbudsjettet som gjør at vi også kan realisere andre prosjekter raskere enn med regjeringens forslag. Venstre har innsett at et prosjekt som InterCity, med et kostnadsanslag på 130 mrd. kr, ikke har mulighet til å kunne finansieres over de årlige bevilgninger i statsbudsjettet. Sannsynligvis er det ikke hensiktsmessig heller.

En prosjektorganisasjon vil kunne bruke penger når det er behov for det og utnytte ressursene på en langt mer hensiktsmessig måte enn dagens finansieringsmodell. I tillegg vil anbudene i en intercityutbygging være så store at det vil lokke også utenlandske entreprenører til Norge, noe som vil gi økt konkurranse, mindre press i økonomien og kanskje lavere kostnader.

Det bekymrer Venstre at Jernbaneverket og regjeringen ifølge Aftenposten i dag foreslår en maksimal hastighet på 200 km/t for intercitytog for å kunne spare 10 mrd. kr. Venstre mener det er å gå baklengs inn i framtiden, siden intercity kan være starten på et framtidig høyhastighetsnett i Norge, og mener det fortsatt må bygges for hastigheter opp mot 250 km/t.

Også andre jernbaneprosjekter er viktige for Venstre. Vi foreslår derfor økte bevilgninger til jernbanen med 550 mill. kr, hvorav 100 mill. kr avsettes til økt innsats på drift og vedlikehold i Oslo-området og ytterligere 150 mill. kr til dobbeltspor Arna–Bergen og Vossabanen.

Det er nødvendig at staten tar mer ansvar for kollektivtrafikken. Derfor foreslår Venstre å øke overføringene over belønningsordningen med 200 mill. kr. Venstre foreslår også en ny post på 150 mill. kr for planlegging, investering og drift av kollektivtrafikken i de store byene – såkalte bypakker. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringene på en miljøvennlig måte. Disse midlene kan f.eks. brukes i arbeidet med bybaner, slik som bybanen på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebubane og bane til Ahus.

Avslutningsvis vil jeg nevne at Venstre også øker bevilgningene til oljevernberedskap, vi styrker Redningsselskapet, vi oppretter en egen belønningsordning for sykkel og vi fjerner fordelsbeskatningen på arbeidsgiverbetalte kort for kollektivtransport.

Samferdsel er et av de områdene som trenger fornyelse, spesielt med tanke på gjennomføringshastighet og miljø. Venstres forslag til samferdselsbudsjett er en slik fornyelse.

Statsråd Marit Arnstad [11:48:14]: Bedre infrastruktur for veg og jernbane er sentralt i regjeringens arbeid for å ta hele landet i bruk og for å styrke den langsiktige verdiskapningen. Det bevilges nå 14,4 mrd. kr mer til vei og bane enn da den rød-grønne regjeringen overtok. I 2013 skal det legges nytt asfaltdekke på 950 km riksvei. Over 20 større veiprosjekter skal startes opp, og 15 skal åpnes.

Regjeringen har tredoblet jernbaneinvesteringene. Det betyr bl.a. at antall kilometer dobbeltspor vil øke med over 40 pst. fra da vi tok over.

Med budsjettforslaget for 2013 har regjeringen oppfylt de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 – for både Statens vegvesen og Jernbaneverket. Men regjeringen har høyere ambisjoner. Mye må gjøres framover. Det vil også regjeringen komme tilbake til i Nasjonal transportplan for 2014–2023.

Veiformål, totalt sett, har 100 pst. oppfølging. Men post 23 Drift og vedlikehold har en overoppfylling med 108 pst., og post 30 Riksveginvesteringer har en oppfyllingsgrad på 95 pst. Det har vært helt nødvendig å priori-

tere drift og vedlikehold i denne perioden for å ivareta det store vedlikeholdsbehovet, prisstigning for driftskontraktene og drifts- og vedlikeholdsoppgaver knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet, herunder vintervedlikeholdet.

Med budsjettforslaget legges det opp til at alle riksveiprosjekter som er prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 og der det forelå nødvendige planavklaring da budsjettet ble framlagt, vil kunne startes opp i 2013. Jeg har merket meg at representanten Hareide sier at bare 80 pst. av prosjektene kan startes opp. Jeg har lyst til å understreke at de prosjektene som ikke kan startes opp, dreier seg om prosjekter som ikke var ferdig planlagt eller der det ikke forelå planavklaring i form av kommunedelplan eller reguleringsplan på det tidspunktet da budsjettet ble framlagt.

Når det gjelder investeringer for øvrig, vil jeg spesielt nevne rassikring på riksveinettet. Forslaget på post 31 Rassikring er på 819 mill. kr. Sammenliknet med saldert budsjett for 2012 er dette en økning på 282 mill. kr, eller om lag 53 pst. Dette gir en samlet oppfølgingsgrad i planperioden i Nasjonal transportplan på 108 pst. Det har også vært helt nødvendig, og det kommer til å være nødvendig i tiden framover for å sikre en rasjonell anleggsdrift for igangsatte og vedtatte prosjekter når det gjelder rassikring.

Det er spesielt viktig at trafikksikkerhetsarbeidet har gitt resultater de siste årene. I 2011 omkom 168 personer i veitrafikkulykker. Det er 168 for mange, men det er samtidig et lavere tall enn noe år tidligere. Vi må faktisk tilbake til 1953 for å finne så lave tall knyttet til drepte i norsk vegtrafikk. De foreløpige ulykkestallene så langt i 2012 viser at denne trenden vedvarer. Det betyr med andre ord at et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid ser ut til å gi resultater.

Det har skjedd mye positivt på samferdselsfeltet de siste årene, men det er selvsagt langt igjen. Jeg er opptatt av at vi skal få mer igjen for pengene, og at transportsystemet må ses på som en helhet og moderniseres.

For dem som bruker jernbanen, betyr en modernisering at det skal tas i bruk nye tog med god komfort, som er punktlige og som går ofte. NSB har allerede bestilt 50 nye togsett. Noen er satt i trafikk, og resten vil bli satt i trafikk etter hvert som de blir levert fra leverandøren. Det vil faktisk i 2013 og 2014 bli levert et tog hver tredje uke til NSB. I proposisjonen om nysalderingen av 2013-budsjettet, som også behandles i dag, foreslår regjeringen å bestille ytterligere 14 nye togsett.

Jeg må også få lov til å nevne at i innstillingen har komiteen kommentert planene om nedlegging av Hallenskog stasjon, som da er et spørsmål knyttet til innføring av den nye grunnrutemodellen som innføres fra neste uke av. Jeg mottok tidligere i denne uken et brev fra NSB og Jernbaneverket, der det fastslås at det ikke vil være mulig å kombinere opprettholdelse av stasjonen med gjennomføring av en ny grunnrutemodell. Komiteens merknader tar også det forbeholdet i sin merknad, og jeg er nødt til å varsle at det blir vanskelig å følge opp komiteens merknader på dette punktet.

Modernisering av jernbanen innebærer også å fornye jernbaneinfrastrukturen. Uansett hvordan jernbanesektoren organiseres og finansieres, kommer den til å være avhengig av bevilgninger over statsbudsjettet i årene framover. Regjeringen har gjennomført en betydelig satsing på fornying av jernbaneinfrastrukturen i planperioden 2010–2013. Jeg ser at dette er nevnt og at en var skuffet over at det ikke var høyere jernbaneinvesteringer. La meg da få nevne at bare økningen i årets jernbaneinvesteringer på til sammen 1,4 mrd. kr er større enn hele jernbaneinvesteringen sist Venstre og Høyre satt i regjering. Regjeringen foreslår til neste år å bevilge 6,1 mrd. kr, og bevilgningen var til sammenlikning i 2005 1,3 mrd. kr. Den store økningen i 2013 er helt nødvendig for å holde framdrift på store prosjekter og også sette i gang tre nye prosjekter.

De største prosjektene omfatter utbygging av dobbeltsporparseller på Vestfoldbanen og Dovrebanen, som vil inngå som en del av intercityutbyggingen på disse to strekningene. Det største jernbaneprosjektet, som omfatter dobbelsporutbyggingen mellom Oslo og Ski på Østfoldbanen, er under planlegging, og anleggsarbeidene skal etter planen være klare for anleggsstart i 2014. Jeg har merket meg at flere talsmenn er skuffet over at det prosjektet ikke kan startes tidligere, men slik er det nå en gang at et prosjekt ikke kan startes før det er ferdig planlagt. Etter planen er det nå klart for anleggsstart i 2014, og det vil da være ferdigstilt i 2019. Dette vil være det største og viktigste prosjektet i den indre delen av intercityutbyggingen på Østfoldbanen og i den indre intercityutbyggingen som sådan.

Regjeringen er også opptatt av å ruste opp og øke kapasiteten på andre jernbanestrekninger utenfor Oslo-området. I 2013 legges det derfor opp til å starte opp arbeidene med ny tunnel gjennom Ulriken på Bergensbanen, og også bygging av dobbeltspor med ny bro over Stjørdalselva mellom Hell og Værnes på Trønderbanen.

Samferdselsinfrastrukturen er sårbar. Den er sårbar både for ekstremvær, ras, brudd i telenettet og også terror. Innenfor bevilgningen til samferdselsforskning for neste år er det derfor prioritert å delfinansiere et nytt program om samfunnssikkerhet og beredskap for å utvikle tverrsektoriell kunnskap bl.a. i lys av 22. juli.

Klimaforliket, som ble vedtatt i Stortinget i vår, ga en bred enighet om at veksten i persontransport i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Økningen i bevilgningen for 2013 til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene er i tråd med klimaforliket.

I belønningsordningen for bedre kollektivtransport foreslås det 673 mill. kr neste år. Det er nesten en tidobling av ordningen fra den startet i 2004. Byer som Bergen, Trondheim og Kristiansand er tungt inne i ordningen i dag, og jeg har også invitert Oslo til å søke midler fra denne ordningen i 2013. Det er byområdene selv som i stor grad bestemmer virkemiddelbruken, men det settes opp et forpliktende mål i avtaler mellom staten og byene, når det gjelder økning av kollektivandelen, men også når det gjelder redusert bilbruk.

Forslaget i Stortinget om å styrke Transnova med 10 mill. kr vil også bidra til å følge opp klimaforliket. Trans-

nova fyller en viktig rolle i regjeringens mål om å redusere transportsektorens samlede klimagassutslipp.

La meg også få lov til å nevne at statens eierskap til Posten Norge AS er et viktig sektorpolitisk virkemiddel for å ha best mulig kontroll med kvaliteten på posttjenestene og å sikre et godt posttilbud i hele landet. Det er viktig å holde fast på Postens plikt til å levere post på lørdager, at de leveringspliktige tjenestene skal koste det samme over hele landet, og at Posten skal ha enerett på levering av brev under 50 gram. Samtidig må selvsagt Posten tilpasse tjenestetilbudet til etterspørselen. Posten har gjort en stor jobb den siste tiden med å konsolidere virksomheten og også få den i tråd med det Stortinget la til grunn i vår.

Jeg er glad for at regjeringen får tilslutning til et ambisiøst samferdselsbudsjett også for neste år. I løpet av våren vil regjeringen legge fram en ny nasjonal transportplan, som gir Stortinget mulighet til å drøfte transportutfordringer og muligheter de neste ti årene. Det blir en viktig og stor debatt som handler om ressurser, men som ikke minst handler om å se helheten i transportsystemet og de behovene ulike transportformer skal dekke.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:58:36]: Samferdselsminister Marit Arnstad prøvde i en kronikk i VG 9. november å stemple kritikk av regjeringens samferdselspolitikk som myter om norsk veibygging. Jeg svarte på innlegget i VG og tilbakeviste Arnstads mislykkede forsøk på myteknusing. Kort tid senere sender samferdselsministeren sin kronikk til lokalaviser i hele landet. Det interessante er at samferdselsministeren hadde gjort noen endringer i kronikken sin fra den sto på trykk i VG til den sto på trykk andre steder i landet. Borte var argumentet om at regjeringen bruker like mye på vei og jernbane som det regjeringen tar inn i bilavgifter. Betyr dette at regjeringen nå innrømmer at det ikke er noen sammenheng mellom bilavgifter og samferdselsinvesteringer, at jernbane og fylkeskommunale veier ikke har noe i et slikt regnestykke å gjøre, og at det tvert imot er slik at regjeringen planlegger å ta 55 mrd. kr i bil- og drivstoffavgifter fra bilistene i 2013, mens Statens vegvesen bare får 17,8 mrd. kr over statsbudsjettet?

Statsråd Marit Arnstad [11:59:32]: Jeg synes det er viktig at en også fra regjeringens side bidrar til å stimulere til en bred samferdselspolitisk debatt. Dette er et tema som opptar veldig mange. Det er klart at vi bør både sende ordet fritt-innlegg og delta i debatter både i og utenfor dette hus for både å skape debatt og også bidra til bedre faktagrunnlag knyttet til samferdselsdebatten. Derfor er det helt riktig at jeg har engasjert meg i den debatten. Det er min oppfatning at det er svært mange myter omkring samferdsel, og også at opposisjonen – ikke minst gjennom representanten Hoksrud – bidrar til å opprettholde en del av mytene.

Jeg er av den oppfatning at det er viktig å få fram de reelle tall for hva som er gjort fra regjeringens side i løpet av de siste årene, som jeg også prøvde å si i mitt innlegg, både når det gjelder jernbaneinvesteringer, og når det gjelder veiinvesteringer. Jeg kunne selvsagt føyd til enda flere myter, men jeg syntes det var viktig å få det fram, fordi representanten Hareide har vært ute akkurat i de tider og sagt en del ting omkring vei (presidenten klubber), som det var viktig for meg (presidenten klubber igjen) …

Presidenten: Presidenten vil bemerke at klokken burde være tydelig også for statsråder.

Arne Sortevik (FrP) [12:00:54]: Statsråden brukte ikke ett ord på luftfart. Enten regjeringen liker det eller ikke, er det en kraftig økning i etterspørselen etter flytransport, og enten regjeringen liker det eller ikke, har vi en velfungerende, god modell i Avinor-modellen, innført av en annen regjering med et annet politisk fortegn enn denne.

Trafikkutviklingen på Gardermoen sprenger aller prognoser, derfor bygger vi ny terminal. Men det er også behov for å få på plass en ny rullebane, en tredje rullebane – og få den på plass fortere enn man hittil har tenkt.

Nå har Avinor laget en ny masterplan for OSL. Ikke minst for dem som bruker Gardermoen som flyplass, er det viktig å få en nødvendig kapasitetsøkning, men også for kommunene rundt er det viktig å få en avklaring.

Hva vil statsråden gjøre for å få en avklaring og en raskere start av byggingen?

Statsråd Marit Arnstad [12:01:59]: Jeg er enig i at luftfart er en viktig del av det samlede transportsystemet i Norge. Jeg er også enig i at Avinor er en velfungerende og god organisasjon som en må bygge videre på.

Regjeringen kommer til å gi Stortinget atskillige muligheter i løpet av våren til å diskutere luftfartens videre utvikling og også Avinors planer for bl.a. flyplassutbygging og videre utvikling av egen organisasjon.

Vi kommer som regjering tilbake til Stortinget både gjennom Nasjonal transportplan, fordi luftfart jo er en del av hele transportplanen, og også som en eiermelding for Avinor, der Stortinget vil få mulighet til å drøfte i sin fulle bredde både de problemstillingene Sortevik tok opp, og en rekke andre problemstillinger.

Øyvind Halleraker (H) [12:02:58]: Vi har slått sammen noen saker i denne debatten, og jeg har lyst til å ta en replikk på statsråden om det Dokument 8-forslaget som Høyre har til behandling i dag. Vi har fått et svar fra statsråden, hvor hun sier at det er «nødvendig å bruke nye ideer og bedre løsninger», og videre:

> «I arbeidet med nasjonal transportplan vil det være viktig å legge til rette for økt konkurranse, effektiv produksjon og langsiktig og forutsigbar finansiering.»

Dette er faktisk ganske løfterikt fra denne statsråden. Hun har også uttalt seg i samme retning i avisene.

Da blir mitt spørsmål: Hvilke moderne metoder vil denne statsråden ta i bruk? Da trenger vi egentlig ikke noen ny utlegning om E6-løsningene på Helgeland, heller ikke om de tre prosjektene som står på egne budsjettposter, for dem vet vi veldig godt om. Hvilke andre moderne metoder vil denne statsråden ta i bruk?

Statsråd Marit Arnstad [12:03:59]: Jeg tror temaet om hvorledes en får mer igjen for de ressursene en setter inn på samferdselsområdet, blir viktig framover. Det har jeg også gjentatt i en rekke sammenhenger. Det bør ikke føre oss over i en ensidig debatt om hvorvidt en skal innføre 10, 15 eller 20 OPS-prosjekter, som har den ulempen at de binder opp store ressurser på statsbudsjettet i årene framover for framtidige regjeringer. Derimot bør vi se på små og store ting, både innenfor vei og innenfor jernbane.

Det er ikke slik at det er det offentlige som bygger i dag; det er private entreprenører som bygger for det offentlige. Det f.eks. å se på en økt grad av utenlandske entreprenører og nye og smartere kontraktsstrategier slik at en får utnyttet ressursene best mulig, er to eksempler som kommer i tillegg til de allerede gode eksemplene som jeg har gitt i en rekke sammenhenger, nemlig muligheten en har til en rask og effektiv utbygging langs Gudbrandsdalen, og de tankene en har om nye måter å gjøre det på når det gjelder drift og vedlikehold på Helgeland.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:05:08]: Eg vil utfordre samferdselsministeren på noko som statsministeren har sagt. Han sa i denne salen:

> «Det er jo slik at hvis Norge begynner å lånefinansiere veiprosjekter, har vi innrettet oss veldig dumt. Vårt problem er ikke at vi har for lite penger, …»

Og:

> «Vi behøver ikke å kjøpe veier på avbetaling, vi kan bevilge til dem kontant.»

Vi veit at vi har valt – Kristeleg Folkeparti har vore med på det – å ha eit anslag for 2013 når det gjeld bompengar, på opp mot 9,3 mrd. kr, men det er jo, med respekt å melde, bl.a. lånefinansierte prosjekt. Eg har problem med å forstå retorikken til statsministeren når han seier at vi ikkje skal lånefinansiere vegprosjekt, for det er nettopp det vi vel å gjere ved at vi aukar bompengane. Eg støttar det, men eg har problem med at statsministeren ikkje forstår kva han sjølv gjer.

Statsråd Marit Arnstad [12:06:16]: Ja, bompenger er et akseptert system. Det bidrar ikke til at staten låner, men det bidrar til at fylkeskommunen tar opp lån gjennom bompengeselskapene. Det har representanten Hareide helt rett i. Det systemet fungerer godt, men det at en i tillegg skal opprette noen statlige låneordninger, er en smule merkverdig, for det systemet en har i dag, fungerer godt – det har politisk oppslutning, det har lokal oppslutning, og det er også fleksibelt nok.

Jeg tror faktisk at debatten om alternativ finansiering i større grad handler om jernbane. Det handler kanskje egentlig heller ikke om tilleggspenger til jernbanen, for jeg tror jernbanen blir veldig avhengig av statsbudsjettet i årene framover. Men det handler om hvordan en organiserer jernbaneutbyggingen, for det å få kortere reisetid på jernbane er så avhengig av at en får en sammenhengende utbygging. Det ser vi for Vestkorridoren, som går fra Lysaker, som det tok ti–elleve år å bygge, og der en antakelig hadde en del kostnadsøkninger nettopp ved at det var en lang utbyggingstid og en ikke fikk noen gevinst før en hadde fått ferdig den sammenhengende utbyggingen.

Inge Hallgeir Solli (V) [12:07:28]: Venstre ser på hydrogen som en fremtidsrettet og miljøvennlig energikilde. Vi viser til at det allerede er gjort betydelige investeringer bl.a. i Oslo- og Akershus-området, hvor både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har gått inn med midler. Det går hydrogenbusser i denne byen og i Akershus. Det er opprettet hydrogen fyllestasjoner på Rosenholm og på Kjeller, og det er gjort mye godt arbeid for å få denne energikilden mer tilgjengelig i vårt område.

Vi er likevel litt bekymret for hva regjeringen tenker rundt arbeidet videre – hvordan den vil støtte arbeidet med å videreutvikle hydrogen som en fremtidig energikilde, og hvilke styringssignaler og rammebetingelser regjeringen vil gi til faginstansen Transnova. Derfor er spørsmålet til statsråden: Hvilke rammebetingelser og styringssignaler vil regjeringen gi til Transnova for at de skal kunne utfylle sin rolle når det gjelder hydrogen?

Statsråd Marit Arnstad [12:08:30]: Samlet sett synes jeg det har skjedd en veldig positiv utvikling når det gjelder miljøvennlige drivstoff i det norske transportmarkedet og i den norske bilparken de siste årene. Det gjelder ikke bare hydrogen; det gjelder også, som flere av representantene har vært inne på i debatten så langt, også den kraftige økningen av elbiler i Norge. Det gjelder også, synes jeg, en del av de større byenes satsing på alternative drivstoff knyttet til busser og bussvirksomhet, og det kan være litt forskjellig. I den sammenhengen kan vi også se på gassbuss som en mulighet i tillegg til dem som går på ren elektrisitet.

Det er valgt litt ulike løsninger. Regjeringen kommer til å støtte – og fortsette å støtte ulike – løsninger for alternative drivstoff knyttet til bilparken. Vi kommer også til å støtte Transnovas virksomhet på dette området framover, men det er klart at skal Transnova lykkes her, tror jeg at de også må breie ut virksomheten og få inn flere krefter, gjerne fra det private, som kan bidra til å støtte opp om en langsiktig, lønnsom utvikling på dette området.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Susanne Bratli (A) [12:09:56] (ordfører for sak nr. 4): Jeg er saksordfører for en av de andre sakene vi behandler sammen med samferdselsbudsjettet i dag, nemlig representantforslaget fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve om bruk av mer moderne metoder i veg- og jernbaneutbygginger, Dokument 8:5 S for 2012–2013. Siden dette representantforslaget utelukkende handler om å ta i bruk offentlig–privat samarbeid, OPS, som løsning i transportsektoren, er det derfor naturlig at vi behandler det sammen med budsjettet, da dette også er en del av de temaene som behandles i transportkomiteens budsjettinnstilling. Det er nok slik at de merknadene vi finner i innstillinga i denne saken, også finnes igjen resirkulert i budsjettinnstillinga, eller omvendt.

OPS som modell innenfor samferdsel handler enkelt sagt om at det inngås en kontrakt med en privat aktør om bygging av en vegstrekning, samtidig som det også avtales at den samme aktøren skal vedlikeholde den samme vegen et visst antall år i ettertid. Dette finansieres ved at den private aktøren tar opp lån, og at staten betaler tilbake til den private aktøren over den perioden avtalen inngås for.

I komiteen er det delte meninger om dette er et godt eller et dårlig forslag. Flertallet i komiteen, som består av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, står bak innstillinga, hvor de ber regjeringa ta i bruk offentlig-privat samarbeid som løsning for egnede infrastrukturprosjekter på veg og jernbane, og legge fram en plan for dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Jeg antar at disse partiene selv argumenterer best for sitt forslag, og jeg vil derfor konsentrere meg om å argumentere for hvorfor vi i de rød-grønne partiene ikke mener at dette er et godt forslag. Samtidig tar jeg opp forslaget vårt som også finnes i den samme innstillinga.

Når det fremmes representantforslag med overskriften om å ta i bruk mer moderne metoder innen samferdselssektoren, må jeg si at det var nettopp det vi hadde forventet, at det kom forslag om nye og mer moderne metoder. Når dette representantforslaget fra Høyre nok en gang ender opp med å foreslå OPS, blir spørsmålet: Hva er nytt og hva er moderne med det? Og svaret er enkelt: Det er ikke nytt, det er gammeldags. Det er ikke moderne, det er tvert imot umoderne!

Høyre sine likesinnede ute i Europa har for lengst innsett dette og forlatt OPS som metode. I flere land har man sågar kjøpt ut de private aktørene fra sine kontrakter.

Ideen om at de som bygger en vegstrekning, også skal få vedlikeholde den samme vegstrekning over et visst tidsrom, er ikke nødvendigvis en dårlig idé. Det kan føre til innovasjon og til at det velges en del løsninger fra entreprenørens side. Derfor er vi ikke imot at denne modellen kan brukes som kontraktsstrategi enkelte ganger. Vi tror det kan være fornuftig at Statens vegvesen har dette som et av sine verktøy når de legger ut kontrakter på anbud. Det er jo også begrunnelsen for at dette prøves ut i Helgelandspakken.

Vår hovedinnvending handler først og fremst om finansieringsformen som ligger i OPS-modellen, at det i så stor grad binder opp framtidige budsjetter og handlingsrom. Det at private skal lånefinansiere statens investeringer, gjør at prosjektene blir dyrere. Det er også betenkelig at private skal ta risikoen på vegne av staten. Vi har sett eksempler på at dette har gått galt, og vi mener dette ikke er en god politikk.

Høyre har de siste årene forslått at nesten samtlige nye, store vegprosjekter skal bygges med OPS. I sin alternative transportplan og i sine budsjetter har dette også vært hovedregelen. I deres tenkning er det mange, mange milliarder kroner som skal finansieres av private aktører, og som også skal binde opp framtidige vegbudsjetter når OPS-kontraktene skal betales tilbake. På et eller annet tidspunkt må det, også i Høyres verden, bli slik at med deres politikk så vil hele samferdselsbudsjettet gå til å betale på OPS-kontraktene. I 2009 regnet Samferdselsdepartementet ut at med Høyres OPS-prosjekter ville de ha bundet opp hele vegbudsjettet i avdrag fra 2023 eller 2024, og forpliktelsene ville bli så store at det rett og slett ikke er penger igjen til å bygge nye veger. Dette binder opp alle muligheter i budsjettene og gir null handlingsrom dersom de økonomiske realitetene skulle endre seg også for oss her i Norge. Transportkomiteen har vært på reise bl.a. til Portugal, hvor nettopp dette med de store forpliktelsene gjennom OPS-kontrakter har vært en utfordring når man på grunn av finanskrisen faktisk må stramme inn.

Det er nok en forlokkende tanke at vi fort skal få realisert mange nye prosjekter, men i Høyres verden er dette prosjekter som finansieres ved å dra kredittkortet – og ikke statens kredittkort, nei da, det er andres kredittkort som skal dras. Hvordan TV3s Luksusfellen ville ha sett på at man finansierer egne investeringer og eget forbruk ved hjelp av andres kredittkort, kan vi bare forestille oss.

Vi er alle enige i at det tar for lang tid å bygge ut nye veger og jernbaner. Planleggingstiden er for lang, og det er for lite forutsigbar finansiering. Det er dette vi må ta grep i når vi nå skal ha på plass en ny Nasjonal transportplan. For oss i Arbeiderpartiet er dette viktige problemstillinger i dette arbeidet. Det er for oss å tenke nytt, og det er for oss å tenke moderne.

Presidenten: Representanten Susanne Bratli har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Arne Sortevik (FrP) [12:15:10]: God transportinfrastruktur er en forutsetning for en velfungerende økonomi, der folk, varer og tjenester raskt kan flyttes dit det er størst behov.

Gode transportløsninger er ekstra viktig for Norge – en tynt befolket nasjon med store avstandsulemper. Samferdselsinvesteringer gir økonomisk vekst og sysselsetting, og det er ikke realistisk å redusere transportbehovet samtidig som man opprettholder dagens velstandsnivå.

Investering i vei er særdeles lønnsom. På en veikonferanse i mai i år sa direktør i Cambrigde Systematics International, Adnan Rahman, at en stor og samlet investering i hovedveisystem mellom Oslo og Bergen, Oslo–Kristiansand–Stavanger og Oslo–Trondheim vil gi 3,5 kr igjen for hver krone som investeres.

Dere tenker gammeldags, konservativt og utdatert, sa Rahman om den norske måten å finansiere og bygge veier på.

Det har Fremskrittspartiet ment lenge. Derfor la vi frem et alternativ til Nasjonal transportplan for 2010–2019, med en omfattende investering i norsk infrastruktur – særlig innenfor veisektoren.

Vi la også frem forslag om en forpliktende investeringsramme helt frem til 2034 – altså et 25 års perspektiv, en 25-årsplan – på 800 mrd. kr utover regjeringens forslag til inneværende NTP. Alt ble omtalt som uansvarlig. Et apropos til det må være at Aftenposten 4. desember i år med begeistring meldte at det skal bygges nye oljeanlegg for 900 mrd. kr fra 2010 til 2019, nesten like mye som et årlig statsbudsjett. De fleste jubler for det, ingen snakker om at det truer norsk økonomi.

En slik modernisering av veinettet som Fremskrittspartiet har foreslått, burde Norge vært i full gang med. I stedet må Norge og transportbrukerne forholde seg til et statsbudsjett for 2013 der oppfølgning av NTP på store riksveiinvesteringer etter fire år blir ca. 77 pst., og der Arbeiderpartiets motorveiplan fra 1962 fortsatt ikke er gjennomført.

I vårt alternative forslag til statsbudsjett for 2013 følger Fremskrittspartiet opp egen nasjonal transportplan. Det er viktig å understreke at bevilgningsøkninger som vi har på 3,8 mrd. kr under rammeområdet 17, ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing fordi vi setter av 15 mrd. kr i midler til vei- og jernbaneinvesteringer på rammeområde 0 gjennom statlig overføring av egenkapital til statsforetak, og 500 mrd. kr til fonds. Og – for ordens skyld – SSB har modellberegnet virkningene av Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett. Fremskrittspartiets opplegg er på alle måter økonomisk forsvarlig, økonomisk ansvarlig og økonomisk troverdig.

Jeg minner om at sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2012, altså inneværende år, som vi nylig har fått, viser at statens inntekter blir 39 mrd. kr høyere, og at samlet overskudd blir 48 mrd. kr mer enn man trodde i fjor høst ved behandling av statsbudsjettet for 2012. Den regjeringsdefinerte ansvarlighetsstreken var feil, og illustrerer tydelig det økonomiske handlingsrommet innenfor et ansvarlig økonomisk opplegg. Norge har penger nok til å investere mer i vei og mer i jernbane, og økonomien vår tåler det.

Fra Fremskrittspartiet fremmes det sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti en rekke flertallsforslag fra transportkomiteen. Det er i hovedsak systemforslag – forslag som vil modernisere et gammeldags, konservativt og utdatert system og regelverk.

Det sørgelige er at regjeringspartiene, med flertall i stortingssalen, vil stemme ned alle disse forslagene. Rødgrønt mottak for systemendringer og systemforbedringer er røde kort og røde lys – ikke fordi det snart er jul, men fordi man er avvisende til både behov for og forslag til fornyelse og forbedring fra opposisjonen og er uten vilje selv til fornyelse og forbedring.

Det er synd at regjeringspartiene, med en samferdselsminister fra Senterpartiet, bl.a. avviser følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riksvei og fylkesvei i form av minstestandard.»

Og:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne.»

Og:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveifergestrekninger.»

Jeg er glad for at Høyre sammen med Fremskrittspartiet fremmer forslag nr. 4, en sak om å reversere forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de 17 000 km med øvrig riksvei som nå er påtvunget fylkeskommunene, tilbakeføres til staten.

Jeg er også fornøyd med at Kristelig Folkeparti sammen med Fremskrittspartiet står bak forslag nr. 14 om å sette i gang utbygging av Stad skipstunnel, basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

Som vanlig har Fremskrittspartiet også en rekke systemforslag som vi foreløpig står alene om, men de andre partiene kommer nok etter, også på disse feltene. Jeg peker spesielt på forslag nr. 19, hvor man ber om at det utarbeides årlige oversikter over innbetaling og bruk av bompenger på alle typer veier så lenge det foregår bompengefinansiering av bygging og drift av infrastruktur. Vi ønsker kort og godt bedre styring, kontroll og informasjon om bompengebruken enn det vi har per i dag.

I forslag nr. 21 ber vi om at utbygging av skinnebasert kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes sammen. Som eksempel knyttet til dette forslaget, bygges det i Bergen sentgående trikk i etapper uten underveisevaluering, og i Stavanger er det hard debatt om en skal velge buss eller trikk.

I vårt forslag nr. 23 ber vi om at det utredes overføring av ansvaret for kollektivtransport fra de respektive fylkeskommune til storbyene Bergen, Trondheim og Stavanger. Der registrerer jeg med glede melding fra Høyre her i salen om at de nå vil støtte dette forslaget.

Det gjelder også forslag XLVII i komiteens innstilling, hvor man ber om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Vi ser av ferske nyhetsoppslag at det går gal vei med å få transport av gods fra land til sjø.

Dette er regjeringens åttende statsbudsjett og åttende samferdselsbudsjett. Jeg håper det blir det siste. Etter mer enn syv år med rød-grønt styre er det ingen fornyelse og liten endring i samferdselspolitikken. Det er to unntak:

Prosjekt med egne poster på statsbudsjettet. Det er et dårlig forsøk på prosjektfinansiering.

Bevilgning i kroner har økt. Det er riktig og viktig – vi har heller ikke påstått noe annet. Regjeringen skal ha skryt for kroneøkningen.

Men det er et stort og avgjørende «men»: Behovet er enormt stort. Behov for investering i nye veier, investering i moderne jernbane, vedlikehold på riksveier, fylkesveier og på jernbanenettet er enormt stort. Regjeringen er ikke i nærheten av – ikke i nærheten av – å møte behovet for investering, oppgradering og oppretting innenfor et rimelig tidsperspektiv. Det mangler ikke penger. Aldri har noen regjering vært i nærheten av å ha de økonomiske rammene som denne regjeringen har hatt.

Handlingsregelen som skulle sikre investering av oljepenger til infrastruktur, forskning og rammebetingelser for næringslivet, er faktisk ikke brukt. I løpet av de ti årene som ligger i dagens NTP 2010–2019, vil det innenfor handlingsregelen være tilgjengelig over 1 600 mrd. ifølge denne regjeringen selv. Knappe 100 mrd. kr av disse blir brukt til infrastruktur. Det burde regjeringen fokusere på. Det betyr at den langt fra oppfyller intensjonen med handlingsregelen som den selv innførte og forsvarer.

Samferdselsministeren har i det siste også skrytt av at regjeringen bruker mer på veiinvesteringer enn forrige regjering. Regjeringen har brukt 27 mrd. kr mer på veiinvestering på åtte år enn det Bondevik-regjeringen la opp til. Men i samme periode har denne regjeringen investert 3 000 mrd. kr i utlandet. Hvor får en mest igjen for pengene? Fremskrittspartiet er ikke i tvil. Vi tror på at avkastingen er høy, faktisk så høy som lederen fra Cambridge fører i marken. Derfor vil vi investere mer av pengene på moderne, sikre og miljøvennlige veier og jernbaner i Norge. Da trengs det en ny regjering med mye god fremskrittspartipolitikk, også innenfor samferdselssektoren.

Ingjerd Schou (H) [12:25:32]: Før jeg begynner på innlegget, har jeg behov for å gjøre en visitt til statsråd Arnstad, som både i sitt innlegg og i replikkordskiftet sa at hun ønsket mer igjen for pengene. Det tror jeg de aller fleste kan være veldig enige om. Da vil jeg henlede oppmerksomheten på Riksrevisjonens rapport om tilstanden og tilsynet på norske jernbaner, hvor 70 pst. av investeringsprosjektene er igangsatt for sent og blitt dyrere enn anslått.

Videre sa statsråden i sitt tilsvar til representanten Halleraker om mer moderne metoder innenfor bygging av vei og jernbane – og det var mange gode eksempler på forbedringer som statsråden kom med – at det er bedre å fokusere på disse enn på 10–15 OPS-forslag. Det hadde holdt med ett hvis man skulle bryte det som har vært tradisjon for denne regjeringen. Jeg er også klar over at Senterpartiet har uttrykt seg positivt til nye og andre finansieringsformer som offentlig–privat samarbeid. I tillegg tror jeg Senterpartiet kan mene positive ting om å få til utbyggingsselskaper. Det gjenstår å se om statsråden kan få gjennomslag også for Senterpartiets politikk når det gjelder å tenke nytt i regjeringen. Så langt har vi ikke sett spor av denne muligheten til å få gjennomslag.

Så til mitt innlegg om den delen av statsbudsjettet som gjelder samferdsel. Høyre vil ha en moderne, pålitelig og robust jernbane med god konkurranseevne overfor andre transportmidler. Det er viktig at jernbanen drives effektivt med produktivitetsmålinger og dokumentasjon både av vedlikehold og investeringer. Høyre noterer seg at regjeringen ikke ønsker å gjennomføre nødvendig modernisering av Jernbaneverket. Jeg mener at hele Jernbane-Norge hadde hatt mye å vinne på å omstrukturere Jernbaneverket på samme måte, eller i hvert fall etter en modell, som er à la Avinor.

Riksrevisjonens rapport om tilstanden og styringen på jernbanesektoren er nedslående. Færre tog er i rute på endestasjonen. I 2011 var det flere innstillinger og forsinkelser enn for fem år siden. En kan neppe kalle det fremskritt. Sentrale deler av målet om et godt jernbanetilbud er ikke nådd. Reisetiden på prioriterte strekninger som Oslo–Bergen, Oslo–Halden og Oslo–Drammen har vært tilnærmet lik de siste 14 årene, ja den har sågar økt.

Bevilgningene har i all hovedsak vært som forutsatt i Nasjonal transportplan 2006–2015. Likevel har 70 pst. av investeringsprosjektene blitt igangsatt for sent og blitt dyrere enn anslått.

For fortsatt holde meg til oppsummeringen fra Riksrevisjonens rapport, så sier altså Riksrevisjonen at Jernbaneverket ikke har statusoversikt over gjennomføring av prosjekter, og heller ikke dokumentasjon av effekten av gjennomførte tiltak. Det fører til at Samferdselsdepartementet ikke får nok styringsinformasjon.

Videre konstaterer vi at regjeringens satsing på prosjektfinansiering på egne poster samlet sett ikke har vært vellykket. I Høyre har vi merket oss at to av tre prosjekter har en oppfyllingsgrad på ca. 60 pst. etter fire år. Det er skuffende at regjeringen ikke evner å tenke nytt når det gjelder prosjektfinansiering. Mangel på nytenkning fra regjeringen innenfor finansiering og organisering av samferdselssektoren er den største hindringen for å modernisere norsk veinett og norsk jernbane.

Vi merker oss også at Regjeringen har valgt ut enkelte prosjekter som skal føres opp med en egen budsjettpost, herunder dobbeltsporet Oslo–Ski, og at regjeringspartiene dermed anser at prosjektet skal være sikret en sammenhengende og helhetlig utbygging. Det er positivt at en på denne måten synliggjør finansieringsbehov for gjeldende prosjekter. Men en egen prosjektpost er altså ikke tilstrekkelig for å sikre forutsigbarhet for prosjektet. Det er helt andre strukturelle grep som må foretas.

Foreløpig er bevilgningene som er lagt inn for 2013-budsjettet, bare planmidler – fortsatt – etter mange år med planlegging, og spaden er så langt fortsatt satt på vent.

Driften av de offentlige flyplassene i Norge er i dag en suksess, og regjeringen bør evne å se overførbarheten til også å etablere selskap for utbygging innenfor jernbane. Dagens situasjon på jernbanesektoren understreker med all tydelighet behovet for å få en effektiv jernbaneforvaltning som evner å nytte budsjetterte midler som er avsatt på en god måte, og sørge for at det blir gjennomført.

Magne Rommetveit (A) [12:30:54]: No på tysdag var eg med på Rederiforbundet sitt seminar i Gruppe for Short Sea. Der var det frå reiarlag og frå andre aktørar i bransjen mykje vellæte å høyra om regjeringa si satsing på sjøtransport.

Me merka godt det same for ein månads tid sidan då transportkomiteen hadde sine budsjetthøyringar som eit viktig grunnlag for å koma med den budsjettinnstillinga som me i dag debatterer. Både arbeidstakarorganisasjonar og ulike bransjeorganisasjonar var gjennomgåande positive til dei løyvingane til og dei satsingane på kystområdet som kjem i budsjettet for 2013.

Det skulle jo berre mangla. Regjeringa føreslår å auka den statlege nettoløyvinga til oppfølging av NTP på kystområdet med 141 mill. kr.

Kystavgifta har vorte redusert kvart av dei siste budsjettåra med til saman 125 mill. kr. Frå årsskiftet vert ho avvikla heilt, og frå 2013 vil staten dekkja 100 pst. av kostnadene til farleitiltak, drift og vedlikehald av fyr, merke og andre navigasjonshjelpemiddel. Denne satsinga på maritim infrastruktur vil opplagt styrkja sjøtransporten si konkurransekraft.

Regjeringa føreslår å auka løyvingane til navigasjonsinstallasjonar med over 19 mill. kr. Tilskotet til kommunal

utbygging av fiskerihamner vert auka med 21,5 mill. kr, og løyvinga til informasjonssystemet BarentsWatch vert auka med 16 mill. kr. Dette budsjettet har òg i seg ein auke på 9,4 mill. kr til fartøy for å følgja opp Kystverket sin fornyingsplan.

Det har lenge vorte etterlyst større planleggingskapasitet frå aktørane som er knytte til sjøtransporten. Derfor er det gledeleg at løyvingane til plan og analyse no vert auka med 17 mill. kr.

NTP for åra 2014 til 2023 er jo det store som me skal jobba fram politisk i løpet av denne vinteren og våren. Då er det flott at me no tjuvstartar med ei løyving på 25 mill. kr til varestraumsanalyse i tilknyting til den komande nærskipsfartsstrategien. Politikkutforming på dette feltet må byggja på kunnskap og kan ikkje berre vera tufta på vedtak og gode ynske.

Framstegspartiet vil i sitt alternative budsjettforslag kutta 80 mill. kr i det føreslåtte driftsbudsjettet for Kystverket. Høgre vil kutta med 20 mill. kr i den same posten. Det ville fått alvorlege følgjer for sjøsikkerheit, miljø og kystforvalting dersom desse budsjettkutta hadde vorte vedtekne.

Før eit eventuelt kutt må ein halda unna dei avgiftsfinansierte postane, dvs. 700 mill. kr til losetenesta og 60 mill. kr til trafikksentralane. Då står det att ei løyving på 840 mill. kr. Eit budsjettkutt etter Framstegspartiet sitt forslag ville då i realiteten vore på 10 pst. og ikkje på 4,9 pst., som representanten Bård Hoksrud sa i sitt hovudinnlegg. Det ein då må kutta i, er innanfor postane drift og vedlikehald av navigasjonsinstallasjonar, som er på 282 mill. kr, beredskap mot akutt forureining, som er på 370 mill. kr, og som inkluderer slepeberedskapen – eller ein måtte gå laus på dei 213 mill. kr som er avsette til transportplanlegging og kystforvalting.

Framstegspartiet sitt budsjettforslag er dramatisk for Kystverket sine aktivitetar, og Høgre sitt forslag vil vera ei klar forringing i forhold til regjeringa sitt opplegg.

I praksis vil dette innebera redusert vedlikehald og auka vedlikehaldsetterslep. Aktiviteten innan beredskap mot akutt forureining vil òg måtta reduserast. I og med at dei største investeringane er føretekne, vil dette innebera reduksjon av øvingar og reduksjon i talet på tilsette. Inngåtte kontraktar med nokre av slepebåtane vil då òg måtta seiast opp, og Kystverket sin administrasjon må byggjast ned, med avvikling av satsinga på transportplanlegging opp mot utviklinga av den varsla nærskipsfartsstrategien.

Det var vel omtrent her eg begynte dette innlegget mitt, med at det no er større optimisme enn nokon gong blant aktørane. Avgiftskutt er føretekne – viktige nok dei – men kanskje endå meir avgjerande for å lukkast med å styrkja sjøtransporten er nettopp den offensive satsinga som regjeringa legg opp til, saman med dei andre aktørane langs kysten. Då kan me ikkje kutta ut dei tiltaka som skal skapa framtida.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:36:14]: Et viktig bakteppe for også denne debatten er at Norge går godt på mange områder. Det er skapt flere arbeidsplasser. Norsk eksportrettet industri har klart seg relativt greit gjennom finanskrisen, men er også sårbar når flere av våre viktigste eksportmarkeder sliter som følge av økonomisk krise.

Derfor må utgangspunktet for også denne budsjettdebatten være at vi skal føre en ansvarlig og trygg økonomisk politikk som sikrer norske arbeidsplasser og bidrar til ytterligere verdiskaping. Da må vi holde fast ved handlingsregelen. Langs kysten er det altså ikke billigere sydenturer som diskuteres når kronekursen stiger, da er det konsekvensene for lokale arbeidsplasser og for det lokale næringslivet. Så her er altså ikke handlingsregelen et fremmedord.

Jeg er så heldig at jeg får delta i tre budsjettdebatter. Når man er sektorpolitiker, er det fristende den ene dagen – som f.eks. i dag – å si at samferdsel er det viktigste av alt, det må prioriteres. Neste dag er det forskning – der er det framtiden legges, det er det viktigste av alt – eller næringspolitikken.

Regjeringen styrker alle disse områdene, men vi gjør det innenfor ansvarlige rammer. Slik sikrer vi norske arbeidsplasser og norske bedrifter.

Sjøtransporten står for rundt 45 pst. av innenlands transport og over 90 pst. av utenrikshandelen. Likevel har den potensial for å frakte enda mer gods. Prognosene framover viser at økningen i inntekter, folketall og internasjonal handel vil gi stor vekst i transportarbeidet fram mot 2040. Skal vi klare å ta unna disse godsmengdene, må vi legge til rette for at en større del av godstrafikken går på sjøen.

Sjøveien ligger der, ferdig saltet og ferdig brøytet. Den gir mulighet til å frakte varer med lite utslipp, liten lokal forurensning, slitasje og støy. Den er en avgjørende del av løsningen for å løse framtidige transportutfordringer.

For å stimulere til mer sjøtransport vil regjeringen bedre rammebetingelsene for sjøtransporten, investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og framkommelighet i farvannet. Med budsjettet for 2013 fjerner vi kystavgiften helt. Til sammen utgjør det en avgiftsreduksjon på 125 mill. kr i perioden 2010–2013 – et svært viktig bidrag for å styrke sjøtransportens konkurranseevne.

Samtidig sitter også andre aktører, slik som havner, kommuner, fylkeskommuner, rederier, speditører og – ikke minst – vareeiere, på viktige virkemidler. Disse har også et ansvar for at vi skal greie å styrke sjøtransporten.

Dette grep regjeringen fatt i tidligere i år, da jeg inviterte til, og ledet, en møteserie der alle disse aktørene var representert. Målet har vært å finne fram til en felles nærskipsfartsstrategi. I løpet av denne møteserien kom det mange gode forslag på bordet.

Innspillene peker på tiltak som staten vil være ansvarlig for å gjennomføre, men det er også mange tiltak som øvrige aktører må ta tak i. Dersom alle gjør sin del, og alle bidrar på sitt område, har jeg stor tro på at det vil gi resultater, og at vi slik kan styrke sjøveien som transportåre.

I årets forslag til statsbudsjett følger vi opp dette arbeidet ved å sette av 25 mill. kr til bl.a. å gjennomføre en varestrømsanalyse. Det er tiltak som mange av aktørene har etterlyst.

Regjeringen tok grep da den la fram sin første transportplan, NTP 2010–2019, og økte rammen med

100 mrd. kr sammenlignet med transportplanen for 2006–2015. Den årlige rammen til sjøtransport og maritim infrastruktur ble i NTP 2010–2019 styrket med 77 pst.

Regjeringen foreslår i budsjettet for 2013 å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av NTP på kystområdet med 141 mill. kr, til 1 250 mill. kr.

Fordi vi har klart å løse viktige prosjekter effektivt og godt på kystområdet, kan vi neste år starte utbygging av flere kaianlegg og farleder tidligere enn planlagt. Et ord som gått igjen i mange debatter i denne salen i høst er «gjennomføringskraft». Jeg stiller spørsmål ved om opposisjonen kan være enig i at dette i hvert fall viser gjennomføringskraft på kystområdet. Det jeg i hvert fall kan forsikre om, er at det betyr veldig mye både på Myre i Øksnes og i Austevoll, som har fått klarsignal til å kunne gå i gang med sine byggeprosjekter tidligere enn det de antakelig hadde tort å håpe og tro.

Budsjettet for 2013 er også et budsjett for høyt sjøsikkerhetsnivå og en styrket oljevernberedskap.

Regjeringen vil øke bevilgningen til navigasjonsinstallasjoner med 19,2 mill. kr. Dette er viktig for sikkerhet og framkommelighet på sjøen. I motsetning til opposisjonen, som sier at de skal komme med dette forslaget i revidert budsjett, legger vi det altså fram i budsjettforslaget.

Regjeringen øker også bevilgningen til utvikling av informasjonssystemet BarentsWatch med 16 mill. kr.

Jeg har i likhet med mange andre merket meg at Høyre og Fremskrittspartiet foreslår kraftige kutt i Kystverket. La meg da minne om at Kystverket er en beredskapsetat. Trekker vi fra tjenestene under Kystverket som er brukerfinansiert, betyr det at kuttene er relativt store. Det vil direkte gå ut over oljevernberedskapen og muligheten for å øve, noe som er helt avgjørende for denne beredskapen. Vi har økt olje- og gassaktivitet i nord. Det fører til økt trafikk langs kysten. Skal vi øke sjøtransporten, må vi opplagt også styrke beredskapen langs kysten. Derfor styrket regjeringen i 2012 oljevernberedskapen med 15 mill. kr, en økning vi foreslår videreført i 2013.

Siden 2006 har regjeringen rustet opp oljevernberedskapen kraftig. Vi har gjennomført en storstilt utskifting og oppgradering av utstyret i de statlige depotene. Nå legger vi til rette for at den kommunale beredskapen raskt kan bistå med egnet utstyr under statlige aksjoner. Dette sikrer rask respons.

Regjeringen har de siste årene også styrket slepeberedskapen. Ordningen med fem fartøy fortsetter i 2013.

Regjeringen har lagt fram et godt budsjett for kysten. Regjeringen oppfyller løftene i Nasjonal transportplan om å styrke sjøtransporten og sjøsikkerheten, og det bidrar til en styrket oljevernberedskap.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:44:44]: Et fellespolitisk mål her i salen er, som også statsråden var innom, å overføre mer gods fra land til sjø. Regjeringen har fjernet og redusert noen av de mange særavgiftene knyttet til sjøtransport, og det er bra.

Det som ikke er bra, er at regjeringen ser ut til å la Kystverket legge nye hindringer i veien for en slik utvikling gjennom nye forskrifter som gjør det vanskelig for ISPS, altså sikringsgodkjente skip, å bruke norske havner som ikke har slik sikkerhetsklarering. Den norske havnestrukturen har hundrevis av private havneanlegg, lagerbygninger, bedrifter og steinbrudd langs kysten og er trolig gansk enestående i så måte. Men at man da gjennom juristene i Kystverket skal forsøke å lage verdens strengeste regler for anløp, gir grunn til bekymring og til å peke på at dette ikke gir gjennomføringskraft, men hindringskraft.

Hva vil statsråden gjøre for å unngå dette?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:45:48]: Jeg er i hvert fall glad for at vi er enige om målet, jeg undres litt mer på hvordan man skal nå målene. Det får vi forhåpentligvis tid til å diskutere, ikke minst når vi legger fram neste Nasjonal transportplan.

Når det gjelder revisjon av havnesikringsregelverket, tilpasses regelverket bedre til ulikhetene i norske havner og havneanlegg, samtidig som det internasjonale havnesikringsregelverket gjennomføres på en korrekt måte. Prinsippet i utkastet til de nye bestemmelser om at det bare er ISPS-godkjente havneanlegg som kan motta ISPS-skip, er ikke noe nytt, og det er ikke noe som juristene i Kystverket har kommet på. Det er en videreføring av krav i dagens havnesikringsforskrift, helt i tråd med det internasjonale havnesikringsregelverket, som Norge faktisk er forpliktet til å implementere. For at en havn kan motta og betjene den typen båter, må havneanleggene gjennomføre sikringstiltak og få ISPS-godkjenning.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:47:01]: Redningsselskapet gjør en fantastisk jobb for Norges befolkning. Det skal mye frivillig arbeid til for å få hjulene til å gå rundt. Det er derfor ufattelig for meg at regjeringen aldri bevilger det beløpet Redningsselskapet trenger for å kunne opprettholde og utvide deres virksomhet.

Av innsamlede midler samt det som er bevilget til Redningsselskapet over statsbudsjettet, må de betale 4 mill. kr i året i mineraloljeavgift. Dette er en avgift vi i Fremskrittspartiet mener er urimelig at Redningsselskapet skal betale. Vi har dermed foreslått å ta den bort fordi vi vet at en rekke fartøyer i kommersiell drift, som f.eks. slepebåter, fiskefartøyer og passasjerbåter, allerede er fritatt for avgiften.

Jeg kan ikke forstå hvorfor Redningsselskapet som en humanitær organisasjon ikke får fritak for denne avgiften på sine redningsfartøyer. Kan statsråden forklare hvorfor Redningsselskapet ennå må betale denne avgiften. Hvorfor er ikke forskriften om særavgifter Kap. 4-3 § 4-3-1 (3) a endret, slik at også Redningsselskapet blir fritatt?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:48:06]: Når det gjelder avgiftsregelverket, ligger det under finansministeren. Jeg skal ta meg vel i vare for å snakke om kollegers saksfelt. Jeg regner med at det blir anledning til å stille spørsmålet til rette vedkommende statsråd.

Når det er sagt, vil jeg si at jeg er veldig opptatt av at Redningsselskapet skal få gode rammebetingelser. Jeg

har en post på mitt budsjett med direkte bevilgning til Redningsselskapet.

I forbindelse med behandlingen av budsjettet i fjor var det veldig mange, ikke minst rød-grønne politikere, som var opptatt av å opprettholde Redningsselskapets aktivitet – det å unngå at båter ble lagt i opplag.

Nå registrerer jeg av forslagene som ligger her, at den skal økes for å ta i bruk nye kapasiteter. Det er det sikkert veldig gode grunner for, men når vi vurderer den totale beredskapen, er Redningsselskapet én del av den. Jeg er opptatt av å videreføre den.

Lars Myraune (H) [12:49:18]: Statsråden nevnte i sitt innlegg en rekke ting som var gjort på farleder og havner for å få transportsystemet på sjøveien til å fungere. Det er bra.

Vi er også kjent med at hun har tatt initiativ til å få dialog med vareeierne, noe som er veldig viktig i den sammenhengen.

Nå lurer jeg på hvordan det er med dialogen internt i regjeringen. En ting som er viktig i tillegg til dette med farleder, er naturligvis havner inn til modale transportterminaler, som vi så pent kaller det. Det betinger at disse varetransportterminalene må være ved sjøen, ved veien og ved jernbanen. Nå har Jernbaneverket lagt fram en innstilling som plasserer en sånn terminal i et sandtak i Sør-Trøndelag. Hva har statsråden tenkt å gjøre for å få i stand en dialog med andre aktører i regjeringen, slik at vi får en helhetlig vurdering av dette og kan forhindre at det skjer?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:50:25]: Når det gjelder sandtakpolitikken i Sør-Trøndelag, tror jeg at jeg skal overlate den til andre. Det finnes en del lokale politikere som absolutt bør gå inn i den diskusjonen.

Når det gjelder dialogen i regjeringen, kan jeg se min kollega rett i øynene og si at den er meget god, og at vi har en meget god prosess. Vi er godt i gang med arbeidet med neste Nasjonal transportplan. Jeg kan støtte representanten Myraune i at den samhandlingen er veldig viktig, og at den samhandlingen er veldig god. Det handler selvfølgelig om å få gode overganger mellom de forskjellige transportformene. For som jeg har sagt tidligere i denne sal, er det veldig få varer som har sitt utgangspunkt i én havn og sitt endepunkt i en annen. Det må flere transportmidler inn i bildet. Da er det kjempeviktig å ha akkurat disse gode knutepunktene. Det vil vi nå gå ekstra grundig gjennom i forbindelse med arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

Øyvind Halleraker (H) [12:51:38]: Jeg la merke til at statsråden betegnet vårt 20 mill. kroners kutt i forbindelse med Kystverket som «kraftige kutt». Det er altså i et budsjett på 2,5 mrd. kr, som er økt med 130 mill. kr. Det er nok slik at det også innenfor kystforvaltningen er behov og mulighet for effektivisering. Vi kan godt hjelpe statsråden med tiltak for det, bl.a. kan hun skille ut rederiet til Kystverket i et eget selskap. Det tror jeg vi vil se gode resultater av på flere måter.

Jeg har en annen – kanskje liten, men viktig – sak som jeg gjerne vil spørre statsråden om. Flertallet går inn for at det snarest utarbeides planer for å utbedre leia inn til Florø, fordi det ligger et skipsverft der som gjerne vil ta opp riksservice-aktivitet. De rød-grønne i komiteen henviser til NTP. Jeg tror det vil interessere kystbefolkningen hva statsråden mener om den saken. Hvilken framdrift ser hun for seg?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:52:44]: I min verden er 20 mill. kr kraftig. Jeg kjemper for beløp som er langt mindre enn det, kan jeg betro representanten. Og i den grad han kan komme til å havne i regjering, vil nok Halleraker oppleve at 20 mill. kr faktisk er verdt å kjempe for. Det kommer jeg til å fortsette å gjøre, også på Kystverkets område.

Så bringer representanten inn et nytt havneprosjekt her, noe innseiling Florø faktisk er. Det er ikke med i Nasjonal transportplan 2010–2019. Da vil 20 mill. kr komme godt med, både til planlegging og gjennomføring av dette prosjektet, for det er et prosjekt som er kostnadsberegnet til 38 mill. kr. Det er ikke tatt med i Nasjonal transportplan, men jeg vil vurdere dette i lag med de andre prosjektene, for jeg har også fått det beskrevet som et godt prosjekt, og jeg registrerer at jeg har flere rød-grønne politikere med meg i den vurderingen. Det er et av de prosjektene som blir med i vurderingen. Men da ber jeg så pent om at man ikke kutter i de pengene som vi trenger for å få gjennomført det.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:53:52]: Eg er einig med statsråden i at ein må kjempe for 20 mill. kr. Det kom eg i tankar om då eg såg kven som var president i dag.

Eg synest at innstillinga frå i fjor sa noko veldig viktig. Det var eit fleirtal i komiteen som sa at regjeringa må samarbeide med vareeigarar, transportbedrifter, reiarar og hamneorganisasjonar for å få til eit breitt samarbeid om å få meir last over til sjø.

Eg har lyst til å seie at tilbakemeldingane frå nettopp skipsfarten er at den dialogen som regjeringa har sett i gang, fungerer veldig godt, og at det er store forventningar til dette. Når det gjeld varestraumsanalysen, har eg desse spørsmåla: Blir det her ei betydeleg kartlegging av potensialet? Kjem føresetnadene som må på plass for å få til ein auke i transporten, fram i analysen? Og vil me nå NTP med det arbeidet?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:54:59]: Jeg registrerer at det er store forventninger, og det gjør at man får enda mer lyst til å innfri de forventningene, for dette er helt avgjørende også på andre transportområder. Jeg er redd for at hvis vi ikke lykkes med dette, er det ikke nok med firefeltsvei fra Svinesund. Vi må ha vesentlig flere felt tilgjengelig, for den største havnen når det gjelder norsk varetransport, er faktisk Gøteborg.

Ja, den varestrømsanalysen skal selvfølgelig se på potensialet, og den skal se på balansen. For det er én ting å ha last den ene veien, det er en fordel å ha last andre veien også, for å få god butikk. Det vil opplagt bli et av de områdene som man ser på. Ja, noe av det håper jeg absolutt skal greie å nå Nasjonal transportplan. Vi har nok ikke alle

svar i Nasjonal transportplan, men jeg legger til rette for at vi kan gjennomføre så mange som mulig av disse tiltakene, og da er varestrømsanalysen og en oppfølging av den noe av det som står først i køen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Presidenten er for øvrig glad for at han fortsatt kan inspirere representanten Hareide og håper det vil fortsette lenge.

Gorm Kjernli (A) [12:56:25]: 9. desember skjer en endring som Aftenposten tidligere denne uken omtalte som en «reise-revolusjon». For de av oss som kommer fra et parti som forlot revolusjonen i 1927, vil jeg nok heller bruke begrepet «kraftig modernisering» av togtilbudet. Det innføres et nytt og bedre togtilbud for de reisende på Østlandet. Det blir flere avganger og plass til flere passasjerer. I tillegg tilpasses en rekke bussavganger de nye togtidene. Mange reisende vil oppleve et kraftig forbedret togtilbud. Togpassasjerene har ikke vært bortskjemt med oppturer. Med ny grunnrutemodell får titusenvis av pendlere på Østlandet en bedre hverdag, og det er det viktigste. Sekundært i denne sammenheng er at dette er mulig fordi Arbeiderpartiet og regjeringen har bevilget milliardbeløp for å gjøre jernbanen i stand til denne moderniseringen.

Høyre vil gjøre med Jernbaneverket som med Avinor. Forskjellen på Avinor og Jernbaneverket er at førstnevnte har store inntekter, noe Jernbaneverket ikke har. Da er spørsmålet om Høyre vil ha taxfree-salg på toget eller en kraftig økning av kjøreavgiften på banene. Ett sted må jo Jernbaneverket få penger til å tilbakebetale de lånene som Høyre mener at de skal kunne ta opp.

Jeg kunne sluttet å nevne Høyre med det, men likevel ville Høyre sagt at jeg hadde brukt hele mitt innlegg til å snakke om Høyre. Derfor tillater jeg meg å si litt mer. Regjeringen mangler gjennomføringskraft, sier Høyre. Det er regjeringens skyld at Høyre nå må skyve på sine egne ambisjoner for intercityutbygging. Det fungerer kanskje retorisk i avisen, men det biter ikke på en som har lest de alternative budsjettene til Høyre. Ikke én krone mer har Høyre hatt i jernbaneinvesteringer utover regjeringens forslag de siste årene, før i år – 15 mill. kr til en heis på nye Holmestrand stasjon. Ære være det – et godt prosjekt som jeg håper vil bli realisert, men det blir ikke mye dobbeltspor av det.

Neste år vil vi ha i gang arbeid for bygging av dobbeltspor på alle de tre intercitystrekningene på Østlandet. Det er fullt trøkk for oppstart på Oslo–Ski i 2014. I tillegg er det gitt oppstartbevilgninger til ny Ulriken-tunnel i Bergen og mulig oppstart Hell–Værnes nord for Trondheim. Vi viderefører det rekordhøye nivået på drift og vedlikehold fra inneværende år. At det siste års fokusering på vedlikehold i jernbanenavet rundt Oslo har hatt en effekt, kan vi se på punktligheten på Drammensbanen, Norges mest trafikkerte jernbanestrekning – fra 80 pst. punktlighet i 2009 til 90 pst. punktlighet i første halvår i år. Det matcher det kravet som vi stiller til NSB. På Asker stasjon var punktligheten 93 pst. etter årets seks første måneder – det viser vilje. Og uansett hva Høyre måtte påstå: Det gir også mer og bedre jernbane, og vi får en effekt av at vi har økt jernbanebevilgningene.

Jeg er glad for at klimaforliket slo fast at Transnova, statens eget organ for mer klimavennlig transport, skal etableres som et permanent organ. En rekke prosjekter for bl.a. utbygging av ladestasjoner, hurtigladere for elbil, drift- og hydrogenstasjoner og utvikling av batteridrevne ferger har fått støtte derfra de siste fire årene Transnova har eksistert som et prøveprosjekt. De mottar søknader for langt mer enn de disponerer, og det viser behovet. Transnova må styrkes økonomisk i årene som kommer, og jeg er glad for at Arbeiderpartiet i forbindelse med budsjettbehandlingen i komiteen fikk gjennomslag for å styrke Transnova med 10 mill. kr utover regjeringens opprinnelige forslag, til 87,2 mill. kr. Så håper jeg at vi på denne måten kan finne rom for at Transnova også i 2013 kan bidra til hydrogenstasjoner, slik de har gjort. Jeg oppfordrer departementet til å invitere næringsliv og bransjen til dialog om hvordan vi sammen kan sørge for at stasjonene blir stående fram til hydrogenbilene er her for fullt kommersielt salg.

Samferdselsbudsjettet for neste år viser at Arbeiderpartiet og regjeringen står ved sine løfter. Luftslott og monopolpenger, sa opposisjonen da vi presenterte den gjeldende transportplanen. Status etter fire år vil være at vi overoppfyller våre egne pengeløfter. Men vi er ikke fornøyd med det. Det er nok av utfordringer å ta tak i, f.eks. er utbygging av intercity og mer gods på bane to ting vi vil komme tilbake til når vi presenterer den nye transportplanen neste år.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:01:28]: Redningsselskapet gjør en utrolig viktig jobb langs hele den flotte norskekysten, både når det gjelder sjøredning og når det gjelder oljevernberedskap. Dette er ekstra viktig i Aust-Agder, der vi har mange turister og fastboende som nyter den norske skjærgården hver sommer. Når Redningsselskapet advarer mot regjeringens forslag til statsbudsjett for 2013, er dette noe vi må ta på alvor. Faktum er at Redningsselskapet trenger 76 mill. kr i 2013 for å ha ordentlig beredskap langs hele kysten, mens regjeringen bare har lagt 56,2 mill. kr på bordet. Det betyr at der de trenger å styrke beredskapen, f.eks. i Florø og Ålesund, vil de ikke ha mulighet til å gjøre det. Fremskrittspartiet foreslår at Redningsselskapet skal få de 76 mill. kr de har bedt om. Istedenfor å spare på sjøredning kunne regjeringspartiene sett nærmere på Fremskrittspartiets forslag om å kutte forsiktig i byråkratiet i Kystverket, der driftsutgiftene faktisk er doblet siden 2006.

Sjøtransport bør prioriteres høyt i kommende Nasjonal transportplan, slik at man får mer gods over på kjøl. I NTP-arbeidet bør man legge vekt på helhetstenkning, havnestrategi, nærskipstrafikk, kystberedskap og avgiftspolitikk. Økt sjøtransport bør være målet, ikke minst fordi det gir bedre trafikksikkerhet og mindre trafikk på veiene. For å få dette til må man gå igjennom hele avgiftsregimet og redusere både antall avgifter og størrelsen på avgifte-

ne. Å kutte kystavgiften er ikke tilstrekkelig, fordi norsk næringsliv allerede har høye transportkostnader. I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013 fremmer vi forslag om en gradvis utfasing av losavgiften i Norge over en fireårsperiode og kutter losavgiftene for 2013 med 168 mill. kr.

Når det gjelder havnestrategi, er ikke utfordringen at Norge har for få havner, men tvert imot at man kunne prioritere et litt lavere antall havner som har nasjonal betydning. Fremskrittspartiet ønsker 25 mill. kr mer enn regjeringen til investeringer i de aller viktigste havnene, f.eks. til mudring, sprenging av dypere farleder o.l.

Fremskrittspartiet kutter losavgiften, men man er også nødt til å oppdatere lospolitikken i takt med tiden og den teknologiske utviklingen. Verden er en helt annen i dag enn den var for 50 år siden, og folk har i dag navigasjonsutstyr i biler og båter som man ikke engang hadde i store skip i gamle dager. Komiteens ikke-sosialistiske flertall fremmer i dag forslag om å redusere antall losinger og losavgiftene, særlig gjennom å utvide ordningen med farledsbevis. Fremskrittspartiet fremmer også forslag om å fjerne statens losmonopol, slik at cruiseselskaper som ønsker det, kan ansette erfarne og godt voksne rederiloser. Vi må legge til rette slik at loser som ønsker det, har mulighet til å stå i arbeidslivet lenger enn i dag. Særaldersgrensen på 65 år legger hindringer i veien for folk.

Det er andre her i dag fra Fremskrittspartiet som skal snakke om Stad skipstunnel, men det viktige når det gjelder dette prosjektet, er å komme i gang.

Fremskrittspartiet er svært skuffet over regjeringens håndtering av ubåten U-864 utenfor Fedje. Kvikksølv er som kjent ikke sunt, særlig ikke når det er snakk om 67 tonn. Debatten har gått på tildekking eller heving, og det kan virke som om regjeringen har valgt tildekking bare fordi dette var billigst, og ikke fordi det var den beste løsningen. Lokalbefolkningen er urolig. Fremskrittspartiet fremmer derfor forslag om heving så snart som mulig.

Avslutningsvis vil jeg si noen ord om oljevern. BSPCs arbeidsgruppe for Norge og alle land rundt Østersjøen om maritimt østersjøarbeid, som jeg var med i, arbeidet også for å bedre oljevernberedskapen og for å få til et tettere samarbeid mellom landene. Det er positivt. Så samarbeid er viktig på dette området, og det er viktig at man har godt nok oljevernutstyr i oljeverndepotene og på Kystverkets egne fartøy. Fremskrittspartiet har satt av 50 mill. kr ekstra til dette formålet. Det er viktig å få på plass samarbeidsavtaler om oljevern med aktører som ferdes langs kysten, f.eks. Hurtigruten, Redningsselskapet, fiskeflåten og handelsflåten, og ikke minst WWF, som alle gjør et viktig arbeid knyttet til opplæring av frivillige mannskaper innen oljevernberedskap.

Lars Myraune (H) [13:05:58]: Den innstillingen vi behandler i dag, er svært viktig. Ikke bare er det den siste i forbindelse med nåværende NTP, men den skal vise oss inn i neste NTP-periode og derigjennom være en forløper for den.

Regjeringen skryter hele tiden av at den bruker mer penger til infrastruktur enn noen annen regjering. Ja, det er nok riktig, den bruker mer penger enn noen regjering før, men den har også mer penger enn noen regjering før. Og hvis vi ser på dette i relasjon til handlingsregelen, at en skulle bruke de 4 prosentene primært til infrastruktur, til forskning og utvikling og til skattelette for at bedriftene skulle konkurrere på verdensmarkedet, er det slik at under Bondevik II-regjeringen gikk ni av ti kroner til dette, under nåværende regjering går det to av ti kroner. Dessuten er momsreformen også innført, og det blir jo ikke mer vei eller jernbane av de pengene som står på budsjettet, og som går til å betale momsen.

Når det gjelder veiinvesteringer, er det ikke antallet kilometer som øker mest. Kostnadene ved å bygge vei har økt betydelig. De administrative kostnadene har økt. Utbyggingstakten holder overhodet ikke tritt med trafikkøkningen, en trafikkøkning som er langt over det noen har planlagt.

Flere ganger har Høyre foreslått andre finansieringsformer og dermed å gjøre det mulig å planlegge og bygge ut sammenhengende strekninger på hovedveinettet vårt. Tidligere statsråd Meltveit Kleppa var en periode på glid i det spørsmålet, men ble straks tatt inn i folden igjen av finansministeren. Nåværende statsråd har gitt uttrykk for det samme – så får vi se om hun har noe mer gjennomslagskraft i det spørsmålet.

Når det gjelder jernbane, må jeg si at jeg gjorde meg noen tanker da jeg satt på vei hjem fra Tyskland i går og leste en bok av Guillou som heter Brobyggerne, som handler om utbyggingen av Bergensbanen for 110 år siden. De hadde ikke mye å hjelpe seg med, de hadde ikke mye penger heller. I dag har vi pengene, vi har mye å hjelpe oss med, og vi vet at det står aktører og banker på døren, utenlandske aktører, som er svært villige til å komme til Norge og bistå.

Persontrafikken i dag er sprengt, og varetransporten på skinner blir stadig mindre, stikk i strid med intensjonene. Jeg reiste mellom Hannover og Berlin i går i 250 km/t. Det var usedvanlig behagelig, og jeg ser fram til at intercity blir bygd ut i Norge også, men ikke bare på Østlandet. Intercity snakker vi også om i forbindelse med de andre store byene, spesielt Bergensområdet og Trondheimsområdet, som er svært viktig.

Jeg var på Alnabru for litt siden, og da var det ikke bare kapasiteten det gikk på når det gjaldt å øke transporten av gods på bane, men også fleksibiliteten. Da de private aktørene spurte om å få mer plass, svarte Rom Eiendom: Nei, vi trenger det selv – uten å ha tatt den i bruk. Det går altså feil vei. Vi vet at nesten all transport til Norge utenfra, som fiskeriministeren nettopp sa, kommer til Göteborg, som betraktes som den største havnen i Norge, og så går det med lastebil derfra til Alnabru. Det går svært lite på jernbane, og det er veldig ubehagelig når vi tenker på hva slags intensjoner samtlige partier i denne sal har.

Når det gjelder sjøtransporten, nevnte jeg i spørsmålet til statsråden at jeg er svært glad for det initiativet som er tatt for å føre en dialog med vareeierne, og likedan også når det gjelder farleden. Men det står mye igjen på den siden også, og vi ser fram til at losspørsmålet, som nå utredes, kommer positivt ut, og at det kan redusere kostna-

dene på varetransporten på sjø. For så lenge transporten er billigst og raskest på vei, velger vareeierne nettopp den transportformen. Da må vi som politikere sørge for at det blir billigere eller bedre og raskere med en annen måte å transportere godset på.

Et par ord om IKT. Vi er glad for initiativet som er tatt til det digitale førstevalg, dvs. at dialogen mellom enkeltmennesker og enten kommune, stat eller fylke skal gå digitalt. Det er meget viktig. Men vi er ikke så glad for at det ikke brukes ressurser for å sørge for at den digitale «highway», som det kalles, bygges ut tilstrekkelig. Der er vi i ferd med å sakke akterut sammenlignet med en masse andre nasjoner.

Statsråden sa: Vi vil ha mer igjen for pengene, og hun sa at det som betyr noe, er hvordan vi organiserer jernbanedriften. Det var nesten så jeg kunne sagt det selv. Jeg håper hun får gjennomslag for det.

Statsråd Grete Faremo [13:11:25]: Nødnett er det nye digitale radiosambandet til de tre nødetatene brann, helse og politi. Det er et avlyttingssikret sambandssystem som skal gi bedre funksjonalitet, talekvalitet, dekning og kapasitet enn dagens samband. Nødnett brukes både internt i hver brukerorganisasjon og som et samvirkenett hvor innsatsressursene deler tidskritisk informasjon mellom ulike organisasjoner.

Nødnett bygges ut for å dekke de behov nødetatene har beskrevet at de har. Utbyggingen er videre i tråd med rammene som er gitt av Stortinget, og ekstern kvalitetssikrers anbefaling. Direktoratet for nødkommunikasjon blir nøye fulgt opp, både gjennom etatsstyringen fra Justis- og beredskapsdepartementet og jevnlig tilsyn fra Riksrevisjonen.

Nødnett er i bruk i hele området for første utbyggingstrinn. Om lag 8 000 radioterminaler er tilknyttet systemet. Månedlig går det over en halv million samtaler i Nødnett. Nødnett virker, og alle brukerundersøkelser viser at den store majoriteten av brukerne er fornøyd. Der svakheter avdekkes, forbedres systemet stadig.

Det norske nødnettet er basert på standard ETSI TETRA-teknologi. TETRA-standarden brukes av Island, Sverige, Danmark, Finland, Litauen, Estland, Storbritannia, Nederland, Belgia, Tyskland, Østerrike, Ungarn, Slovenia, Portugal, Italia og Hellas.

I Norge er også leveranse av TEDS inkludert i kontrakten. TEDS er en del av TETRA-standarden, som gir hurtigere datatrafikk i nødnettet, og det skal gjennomføres et pilotprosjekt for TEDS i Norge neste år. Hvis alt går bra, vil det gi Nødnett mulighet til å overføre datatrafikk i høyere tempo.

Både analyseselskapet Gartner og Finansdepartementets eksterne kvalitetssikringsfirmaer som kvalitetssikret evalueringen både av første og annet byggetrinn, konkluderte med at det ikke var reelle alternativer til TETRA. Og det er et faktum at ingen andre land har basert sine nødnett på kommersielle mobilnett.

Målsettingen om at Nødnett skal ha dekning på nær 100 pst. av befolkningen og 79 pst. av landarealet, står fast. Nødnett vil gi tilnærmet full dekning langs europaveier, riksveier og fylkesveier samt i byer og tettsteder. Det er krav til forsterket signalstyrke i byer og tettsteder for å gi best mulig innendørsdekning. Det vil bli dekning i kystnære områder og krav til dekning for helikopter. Mobile basestasjoner for bruk f.eks. i fjellheimen og flere innendørsanlegg er bestilt.

Det å sikre dekning er en omfattende og tidkrevende prosess. Det krever ikke bare god planlegging, men også justeringer etter målinger og erfaring fra bruk. Arbeidsmetodene er nå forbedret:

I forkant av utbyggingen gjennomføres det møter med nødetatene lokalt i alle utbyggingsområdene for å få informasjon om lokale forhold og behov. Deretter bygges Nødnett med god dekning i de områder folk bor og nødetatene ferdes. Når Nødnett er etablert i det enkelte utbyggingsområde, skal brukernes erfaringer og feltmålinger kartlegge behov for eventuell bygging av ytterligere basestasjoner.

Den arbeidsmetoden det nå er lagt opp til, gir den praktisk beste og raskeste måten å bygge det landsdekkende nettet på. For å kunne benytte Nødnett også ved hendelser i områder der det ikke er etablert fast dekning, vil det bli anskaffet mobile basestasjoner.

22. juli-kommisjonen påpekte behov for at personell i nødetatene må trenes for å utnytte potensialet i nødnettsystemet bedre, og at det må sikres midlertidige løsninger som ivaretar behovet for tilfredsstillende samband inntil Nødnett er etablert i hele landet.

Nødetatene har et selvstendig ansvar for å etablere gode samhandlingsprosedyrer, rutiner og sambandsdisiplin. Nødetatene er også ansvarlig for opplæring av sluttbrukerne i Nødnett. DNK har iverksatt og vil iverksette flere aktiviteter for å styrke opplæring og kompetanseoverføring av og mellom brukere av Nødnett.

Både leverandørbyttet, kontraktstilleggene og økt utbyggingstid har gitt betydelig redusert risiko i prosjektet.

Utbyggingen av Nødnett tilfredsstiller Stortingets forutsetninger om krav til kvalitet og flatedekning. Trinn 2-utbyggingen av Nødnett er i full gang. Per i dag pågår det utbygging i Hedmark, Vest-Oppland og Gudbrandsdalen politidistrikter, og det pågår radioplanlegging for hele landet. Landsdekkende Nødnett ferdigstilles innen utgangen av 2015, i tråd med ekstern kvalitetssikrers anbefaling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:16:40]: Det er veldig bra at justisministeren kommer i Stortinget. Vi har ikke vært bortskjemt med det de sju årene som den rød-grønne regjeringen har styrt.

Dessverre har vi sett at det ene problemet etter det andre har dukket opp i forbindelse med nødnettet. For ikke så veldig lenge siden hadde vi stormen Dagmar, da store deler av basene datt ned i Akershus. Statsråden sier at det fungerer godt nå. På Ila datt hele nettet ned under en øvelse. Det er jo ganske kritisk at nødnettet ikke håndterer den type situasjoner, som er avgjørende for å sikre at de menneskene som er i førstelinjetjenesten, har gode apparater og godt utstyr som de kan bruke.

Vil nå statsråden bruke noe mer penger for å sikre at det er god nok strøm? Eller skal vi fortsatt oppleve at en liten snei av en storm er det som sørger for at store deler av nødnettet detter ut og ikke klarer å håndtere såpass små ting? Man har muligheten nå. Hvis man bare vil, kan man putte mer penger inn for å sikre at man har god strømforsyning. Men det betyr altså at man kanskje må bruke noe mer penger.

Statsråd Grete Faremo [13:17:47]: Sikker kommunikasjon under krise er helt vesentlig, og i så måte vil Nødnett gi oss en løsning vi så langt ikke har hatt. Den er langt bedre og tryggere enn tidligere løsning. Men det vi erfarte med Dagmar både på Vestlandet og i det sentrale Østlandet, viste at vi trengte å forsterke back-up-kapasiteten, og det er gjort betydelige investeringer allerede for å sikre det.

Når det gjelder eksemplet som representanten Hoksrud nevnte knyttet til Ila, er det tatt tak i og utbedret. Det er også noe av det vesentlige som skjer nå, nemlig at der hvor nettet viser seg å ha svakheter som må utbedres, tas det tak i det og ryddes opp med tanke på at dette skal leveres som Stortinget har forutsatt.

Ingjerd Schou (H) [13:18:59]: Jeg har tidligere uttrykt at det å etablere et nødnett er dyrt og vanskelig, men nødvendig. Jeg har lyst til å gi statsråden ros fordi den tilbakemeldingen jeg hører i innlegget i dag, er at både regjering og departement er på offensiven i å tette en del av de hullene som har vært kritiske, i vår uro for utbyggingen av nødnettet.

Nødnett er livslinjen for folks trygghet for kontakten med de nødvendige nødetatene. Samtidig har de ulike nødetatene også varslet at det ikke har vært mangel på kritikk, men det har vært mangel på å ta kritikken og ønsket om forbedringer på alvor. Nå hører jeg at statsråden sier at det blir gjennomført møter lokalt med de ulike nødetatene. Det jeg lurer på, er om statsråden kan bekrefte at det blir en struktur og et system både lokalt og sentralt for brukermedvirkning.

Statsråd Grete Faremo [13:20:00]: Det å sikre at nødnettet blir levert som forutsatt, og at ikke minst feilretting gjøres skikkelig, er sentralt for å sikre leveransen. Direktoratet for nødkommunikasjon har hatt kontakt med de ulike nødetatene og brukerne, med sikte på å utbedre feil.

Det representanten Schou tar opp her, nemlig å sette brukermedvirkningen i et system, har jeg for min del ikke utelukket, og det er sentralt for oss å sikre – i dialog med direktoratet – at vi får opp en modell som sikrer brukerinteressene på en best mulig måte.

Ingjerd Schou (H) [13:20:53]: Takk for svaret, også til statsråden.

I den siste øvelsen som ble gjennomført i hovedstadsområdet, inkludert Gardermoen, hadde Direktoratet for nødkommunikasjon på eget initiativ valgt å ikke delta. Mitt spørsmål til statsråden handler om at disse nødetatene må øve. Brann, helse, politi og Forsvaret må øve, men samtidig må vi også teste ut det som er livslinen – nødnettet.

Vil statsråden i sitt videre arbeid påse at vi får en øvingsarena? Moss lufthavn Rygges militære del er et av de aktuelle områdene. Det å få en arena for øving hvor også nødnettet er med, hadde det vært greit om statsråden hadde gitt oss sitt syn på.

Statsråd Grete Faremo [13:21:47]: Jeg er kjent med hvordan konseptet for Øvelse Tyr ga en spesiell løsning når det gjaldt Direktoratet for nødkommunikasjon, og at deres deltakelse i den øvelsen derfor var meget begrenset.

Jeg ser det som helt sentralt at nødetatene øver og at de øver sammen med de relevante aktørene. Sikker kommunikasjon for god krisehåndtering er viktig. Det er i alle fall min hensikt at der hvor det er naturlig, må også direktoratet delta i slike øvelser.

Arne Sortevik (FrP) [13:22:45]: Fremskrittsparti-ros til en statsråd som står opp for prosjektet.

Statsråden omtaler nødnettet som et sambandssystem. Behovet for tilgang til tekst og bilde er langt tydeligere og sterkere nå enn da prosjektet ble startet.

Mitt spørsmål er om det må annet eller supplerende system til for å dekke det behovet – tilgang til tekst og bilde – eller om det lar seg innpasse i nødnettprosjektets videre utvikling, og jeg ber statsråden reflektere litt rundt det.

Statsråd Grete Faremo [13:23:22]: Det har alltid vært slik at nødnettprosjektet har hatt en ansvarlig statsråd, og jeg kan bekrefte at det for denne statsråden er svært viktig å få gjennomført dette prosjektet i henhold til plan. Nødnettprosjektet skal sikre tale mellom nødetatene, og gruppesamtaler har det vært viktig å sikre på en god måte i lukket nett. Dette får vi på plass i henhold til plan, basert på TETRA-teknologien, som også landene rundt oss – alle landene i Norden f.eks. – bruker. Ved å legge denne såkalte TEDS-teknologien på TETRA-teknologien gir det oss en mulighet til også å sende større datamengder gjennom nettet. Dette vil det være prøveprosjekt på neste år, og vi vil selvsagt måtte avvente resultatet, men jeg har forhåpninger til at det gir slik mulighet.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:24:34]: Det har blitt stilt mange spørsmål knytte til nødnettet. Statsråden svarte godt på fleire av dei, men det er heilt klart at kvaliteten på dette nye nødnettet er heilt avgjerande. Ingelin Killengreen sa bl.a. at ho valde den billigaste løysinga for nasjonal varsling. Det såg me i etterkant at ikkje var heldig. Me bør fokusere på kvaliteten, og det har vore viktig for Kristeleg Folkeparti.

Et synest for så vidt at mange av problemstillingane har blitt tatt godt opp av tidlegare replikantar her no. Eg har lyst til å utfordre statsråden på følgjande: Me veit at det er ein del frivillige organisasjonar som deltar aktivt i beredskapsarbeid. Dei er òg avhengige av tilgang til eit godt kommunikasjonsnettverk. Det nye nødnettet er ei utfordring for dei. Er det ei problemstilling som regjeringa no ser

på; korleis ein kan inkludere dei frivillige organisasjonane i nødnettet?

Statsråd Grete Faremo [13:25:40]: Jeg føler meg trygg på at nødnettet skal gi oss en mulighet for kommunikasjon i kriser, som vi ikke har hatt tidligere. I diskusjonen om nødnettprosjektet er det viktig å holde nødkommunikasjonen som begrep og at det også omfatter andre ting, adskilt fra bare nødnettprosjektet. Når det gjelder nasjonal varsling, handler det derfor om noe annet enn nødnettet.

Vi har flere frivillige brukere med i prøveprosjekt allerede, og intensjonen er selvsagt at flere organisasjoner også skal kunne delta. De er viktige aktører i vår redningsmodell. Hvordan dette skal gjøres, vil vi komme tilbake til etter hvert, men jeg kan forsikre representanten om at det er flere med i nødnettet allerede.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Tone Merete Sønsterud (A) [13:26:53]: I innstillingen til denne saken er det mange riktige beskrivelser fra opposisjonen om viktige samferdselsprosjekt, f.eks. Kongsvingerbanen og gamle riksvei 2, nå E16. Jeg skulle gjerne ha kommentert dem alle, men i en rød-grønn merknad viser vi til både inneværende NTP og arbeidet med den kommende. Dermed er ingen prosjekter uteglemt, og jeg lar det være med det i denne debatten.

Innstillingen i denne saken er interessant lesning. Opposisjonen forsøker å framstille det som om det meste er elendig, det skjer svært lite på vei- og baneutbygging osv. Framstillingen er feil, og det tror jeg de vet, men dette er vel en del av det politiske spillet.

Det vi hører, er at det med en Fremskrittsparti–Høyre-regjering visstnok vil bli en enorm satsing og fortgang i alle prosjekter over hele landet.

Fremskrittspartiet skriver i en merknad at

«det er viktig med en effektiv offentlig sektor der fokuset er å tilby gode tjenester uten uforholdsmessig høy ressursbruk».

Så langt er vi enige, men så kommer det:

«Disse medlemmer viser til at kostnadene innenfor flere etater og tilsyn på samferdselsområdet har økt kraftig under den rød-grønne regjeringen.»

Og de mener at det må være rom for lavere ressursbruk, og foreslår derfor å kutte bevilgningene til sentraladministrasjonen.

Representanten Rommetveit og flere andre har allerede nevnt Kystverket, men dette gjelder også bl.a. Samferdselsdepartementet.

Hva i all verden er det Fremskrittspartiet tror at disse virksomhetene holder på med til daglig? Når man øker aktivitetsnivået, når denne salen vedtar nye tiltak, prosjekter, lover osv., er det noen som skal gjøre jobben, med forarbeid og etterarbeid, og de setter våre vedtak ut i live. Men Fremskrittspartiet begrunner kuttene med at aktivitetsnivået på en rekke områder, i bl.a. departementet, kan reduseres. Da blir mitt spørsmål: Hvilke aktiviteter skal ut?

Jeg vil understreke at aktiviteten i samferdselssektoren aldri har vært høyere, med en økning i bevilgninger over statsbudsjettet til vei og bane på 64 pst. siden 2005. Dette har selvfølgelig medført behov for å styrke plan- og gjennomføringskapasiteten i etatene og dermed også mer arbeid i departementet.

Skulle vi fulgt forslagene fra Fremskrittspartiet, ville vi ikke klart å oppfylle NTP, slik vi nå gjør. For meg er det en gåte hvordan de skal kunne sette i gang med alle sine prosjekter, og så bevilge mindre til de som skal gjøre jobben. Fremskrittspartiet har i dag godt over 20 forslag i denne salen, og alle forslagene begynner med «Stortinget ber regjeringen …» osv. Hvis dette skulle bli vedtatt, kan man igjen spørre om hvem som skal gjøre jobben. Mener Fremskrittspartiet at det er statsråden?

Men det interessante er hva Høyre, Fremskrittspartiets forlovede, mener om dette. Fremskrittspartiet går jo stadig til angrep på det store, unyttige byråkratiet, som de kaller det, samtidig som det ropes på mer tilsyn og kontroll. Men hva mener Høyre? Representanten Schou har vært statsråd og bør ha innsikt i hva et departement faktisk gjør. Hva mener hun om Fremskrittspartiets forslag?

Et annet område der det kan være interessant å få svar, er innen miljø og forskning. Fremskrittspartiet vil ikke bare kutte i bevilgningene, men de skriver i innstillingen:

«Disse medlemmer kutter også tilskudd til lite hensiktsmessig subsidiering til såkalte miljøformål, herunder Transnova-programmet med 77,2 mill. kroner.»

Vi må få lov til å spørre om Fremskrittspartiet egentlig vet hva Transnova gjør – og videre: Hva mener egentlig Høyre om dette? Det bør vi også kunne få et svar på.

Så til den aller viktigste saken for Fremskrittspartiet, uansett hvilket politikkområde vi snakker om, nemlig bompenger. Ettersom dette er det siste budsjettet vi behandler i denne stortingsperioden, fortjener velgerne nå å få vite hva som blir resultatet av denne saken hvis Høyre og Fremskrittspartiet sitter i regjering om ett år. For å gjøre det helt klart: Fremskrittspartiet foreslår at alle bomstasjoner skal fjernes fra 1. januar 2013. Hva mener Høyre om det? Det må vi kunne få et svar på.

Uansett hvor mye jamring og sutring det er over det meste i landet – og nå i dag over samferdsel – er det en kjensgjerning at det aldri har vært satset mer på infrastruktur enn i dag, og vi legger opp til enda større satsing i året som kommer. Det er til å glede seg over, slik også representanten Hoksrud faktisk gjorde da budsjettet ble kjent i oktober. Men gleden tok vel overhånd, for nå er han inne i den vante folden igjen.

Representanten Halleraker startet sitt innlegg med å fortelle at Norge er et av verdens dyreste land å drive næringsvirksomhet i. Ja, det er mulig, men det hadde kanskje vært litt merkelig hvis det hadde vært det billigste. Da hadde det norske samfunnet sett ganske så annerledes ut – det hadde vært et samfunn som jeg ikke ønsker meg. Det er i hvert fall ikke verre her enn at vi har en industriproduksjon i Norge som er 16 pst. høyere i dag enn den var i 2005, og det er skapt over 300 000 nye arbeidsplasser – to tredjedeler av dem i privat sektor. Vi vet at også mange svensker blir anbefalt å dra til Norge for å starte næringsvirksomhet, så så ille som Høyre framstiller det, kan det umulig være.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:32:13]: Jeg får håpe det er en frivillig sak hvem man forlover seg med.

Mye kan sies om årets samferdselsbudsjett, men et godt budsjett med ambisjoner om å løfte Norge ut av de utfordringene vi har innen infrastrukturutbygging, er det ikke.

Slik jeg oppfatter budsjettet, er det en klar vridning av bruken av penger geografisk, noe som særlig går ut over Nord-Norge. Skal vi tro avisen Nordlys, som jo er en Arbeiderparti-avis, har Nord-Norge ca. 10 pst. av befolkningen. Det er et fylke med mye vei og lange avstander. Derfor er det nesten ikke til å tro at landsdelen, som utgjør nær halve Norge geografisk, blir avspist med under 5 pst. av samferdselsbudsjettet. Man skulle nesten tro at Nord-Norge ikke var en del av landet.

Det er enkelt å hevde, som regjeringen gjør, at man ønsker bosetting i hele landet. Men i praksis følger ikke regjeringen dette opp. Troverdigheten er fullstendig borte, og den såkalte nordområdesatsingen er blitt til fagre ord om nord, noe som ble meget godt illustrert tidligere i dag, da representanten Bjørnflaten kom med noen høystemte dikt. Nord-Norge trenger politikere som tar hensyn til landsdelen, befolkningen og næringslivets behov framfor å ha lojalitet til et feilslått system.

Flytransport er viktig, og viktigst der det ikke finnes andre typer landsdekkende transporttilbud. Oppgraderinger og utbygging av våre flyplasser står i kø. Mangelen på finansieringsmidler er prekær for Avinor. Regjeringen ønsker tydeligvis ikke å bidra til en desentralisert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. Fremskrittspartiet ønsker derfor – i motsetning til regjeringen – ikke å ta utbytte på 438 mill. kr for 2013 fra Avinor. Avinor har viktige investeringstiltak, som T2 på Gardermoen, terminalfasiliteter på Flesland og utvikling av Værnes. Fremskrittspartiet prioriterer også Avinors investeringsbehov på lufthavnene i Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø og Ørsta-Volda.

Forsvarlig sikkerhet på våre offentlige veier er viktig. Dessverre er det mangel på klare kriterier for dette – de er fraværende. Statens havarikommisjon for transport har som en uavhengig kommisjon gjort et viktig arbeid. Fremskrittspartiet ønsker å styrke ressursene til havarikommisjonen med 6 mill. kr, særlig når det gjelder etterforskning av ulykker på veien, for det er liten tvil om at det er på dette området det skjer flest ulykker og dødsfall.

For de fleste betyr et OPS-prosjekt en organisering som innebærer et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Men skal man ta Høyre og Kristelig Folkeparti på alvor i deres merknader, skulle man tro at OPS sto for offentlig privat skatteinndriving, for de godtgjør ikke finansieringen av en mengde prosjekter.

Siden Nord-Norge har kommet særdeles dårlig ut i regjeringens budsjett, har Fremskrittspartiet lagt inn oppstartmidler til prosjekter i Nord-Norge – 400 mill. kr fra Nord-Trøndelag til Fauske, 100 mill. kr. til E6 fra Fauske og nordover, 250 mill. kr til E8 i Troms – grunnet trafikale problemer – 100 mill. kr som oppstartbevilgning til Nordnesfjellet i Troms, 100 mill. kr utover regjeringens forslag relatert til Sørkjosfjellet, 100 mill. kr til oppstart av Skarvbergtunnelen i Finnmark og 100 mill. kr til oppstart av bygging av Tana bru.

Å få på plass en effektiv infrastruktur som minsker avstandene og fortetter større og mindre steder, er viktig for utvikling i distriktene. Fremskrittspartiet foreslår på nytt utredning av kystriksvei i Finnmark og foreslår utredning av en ny E6-trasé i Finnmark mellom Alta og Kirkenes. En slik trasé vil kunne forkorte avstanden mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark med ca. 180 km – eller to og en halv time.

Freddy de Ruiter (A) [13:37:20]: Det er litt komisk at et av hovedtemaene her i dag er en merknad som Fremskrittspartiet har tatt initiativet til, som vi – de rød-grønne – har sluttet oss til, og som vi blir utfordret på fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Et lite tips kunne kanskje være at Høyre og Kristelig Folkeparti tok dette opp med sin eventuelt framtidige koalisjonspartner Fremskrittspartiet. Det er i hvert fall mitt råd til de frustrerte herrer Halleraker og Hareide: Ta en runde med Fremskrittspartiet, istedenfor å utfordre oss på merknaden. Vi savner dessuten en dokumentasjon fra de samme to frustrerte herrer når det gjelder offentlig finansiering av disse OPS-prosjektene. Vi har store problemer med å se dette, vi også.

Ellers hadde jeg tenkt å samle opp litt, men dette var rimelig forutsigbart, så jeg tror jeg holder meg til manus fra og med nå.

Det er viktig å stikke fingeren i jorda og realitetsorientere seg, ikke minst i politikkens verden. Når en hører opposisjonens politiske klagesang, skulle en tro at det sto elendig til her i landet på de fleste områder. Det er selvfølgelig ikke tilfellet. Norge har de senere årene blitt kåret til verdens beste land å bo i, og med Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ved roret konstaterer vi at Norge har Europas laveste arbeidsledighet, vi har små forskjeller, vi har et godt utbygd velferdssystem, og vi bygger landet. Det er særlig det siste vi diskuterer her i dag.

Det var befriende da komitéleder Hareide uttalte: «ikkje så verst», da han kommenterte den rød-grønne regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for to år siden. Dette sto – og står – i skarp kontrast, særlig til Fremskrittspartiets kroniske misnøye på både dette feltet og de fleste andre felt.

Hareide har rett: Den rød-grønne regjeringen leverer, også på samferdselssektoren – for ikke å si spesielt på denne sektoren. Få andre områder har fått en så formidabel vekst etter at den rød-grønne regjeringen overtok som nettopp samferdselssektoren. Bevilgningene til infrastruktur har økt formidabelt, og vi har endelig fått en regjering som følger opp NTP.

Stortingsvalget neste år handler særlig om samfunnsretning og om hva vi skal bruke de store pengene på. Her er det store forskjeller mellom oss og opposisjonen. For oss i Arbeiderpartiet er oppskriften klar: et spleiselag hvor vi sikrer gode velferdsordninger for alle og en fortsatt satsing på utbygging av vei, bane og annen infrastruktur. Dette står i skarp kontrast til Høyre og Fremskrittspartiet, som bebuder kolossale skattekutt og privatisering. Jeg tror at dette vil føre til mindre muligheter til satsing på viktig infra-

struktur. Erfaringene fra sist gang Høyre satt i regjering med Fremskrittspartiet som støtteparti, viser jo nettopp det.

Bompenger er også et hett tema i samferdselsdebatten. Fremskrittspartiet bedyrer at de er imot, at alle bommer skal fjernes og at ingen nye skal opp hvis de kommer til makten. Så enkelt er det selvfølgelig ikke. Enkelte steder har til og med Fremskrittspartiet gått inn for bom. Fremskrittspartiet vet selv at dette er urealistisk, og at de aldri vil få gjennomslag for det.

Jeg synes derfor at representanten Hoksrud i salen her i dag bør si til velgerne sine at dette vil Fremskrittspartiet aldri få gjennomslag for. Hvis ikke representanten Hoksrud gjør det, kan kanskje representanten Halleraker bekrefte at Høyre, som forloveden til Fremskrittspartiet, ikke vil gå med på det.

Det aller verste er imidlertid at verken Høyre eller Fremskrittspartiet forteller at det egentlig er de som er bompengepartiene. Med deres privatisering vil man få bompenger på en rekke velferdsområder etter hvert. Da snakker vi om virkelig store beløp.

Det er altså ingen grunn til å svartmale. Regjeringen leverer så det holder, også på dette området, og vi har tenkt å gjøre det i årene som kommer.

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

Gunvor Eldegard (A) [13:42:32]: Budsjettet for 2013 er eit budsjett for arbeid og velferd. I sju år har regjeringa jobba for arbeid til alle, for velferd til alle og ikkje minst for god infrastruktur.

Denne regjeringa vil fortsetja å forbetra Noreg, mens opposisjonen seier at dei vil ta Noreg i ei heilt anna retning. Difor vert valet i 2013 eit retningsval. Valet vil stå om velferd og fellesskap eller skattekutt til dei som har mest frå før.

For det er slik at dersom ein skal bruka dei same pengane – Høgre forsikrar jo om det gong på gong – og ein skal ha store skattekutt, vert det mindre pengar til velferd.

På samferdselsbudsjettet er det alltid diskusjon om kven som har mest pengar, og kven som kan koma fortast i mål med prosjekta. Eg merkar meg at Høgre seier at dei har mykje høgare satsing på jernbane enn regjeringa – og då er det 15 mill. kr til ein heis! Vel, vel ein heis er bra i og for seg, men det kan vel ikkje kallast den store satsinga.

Eg deltok òg på eit møte her i Stortinget med alle ordførarane frå heile intercitytriangelet. Kravet frå ordførarane var at intercity skulle stå ferdig til 2023. På vegner av Arbeidarpartiet måtte eg svara at det må me koma tilbake til i samband med ny nasjonal transportplan. Men Høgre, dei sa ja! Men i førre veke måtte Erna Solberg gå inn og korrigera dette, til 2030. Eg trur faktisk det er viktig at me er realistiske her.

Me i Arbeidarpartiet satsar på jernbane. Det har me synt gjennom kvart budsjett frå 2005 til no. I dag er det ein veldig god dag. I går kveld vedtok kommunestyret i Ski både reguleringsplan for Ski stasjon og for Follobanen. I dag skal me vedta 827 mill. kr til nytt dobbeltspor Oslo–Ski, det vil seia Follobanen – planlagt byggjestart er i 2014. Dette er viktig for Ski og Follo, men òg for Oslo og Østfold. Ikkje minst er det viktig for miljøet. Det å få flest mogleg av pendlarane over på tog vil gje ein veldig god miljøeffekt.

Eg ser av innstillinga at det er kommentert om påkopling frå austre linje. Det må ein løysa. Det er faktisk fullt mogleg å få laga ei påkopling sør for Ski. I mellomtida kan toga frå austre linje kryssa på Ski stasjon. Eg ønskjer at me finn ei løysing slik at me ikkje risikerer nokre utsetjingar på prosjektet. For oppstart i 2014 er avhengig av at alt går etter planen. Eg vil oppmoda alle politiske parti, både frå Østfold og Akershus, til å prøva å jobba for ei løysing. For det er ingen som er tent med forseinkingar.

Eg har merka meg gjennom debatten her i dag at mange skulle ønskt at spaden allereie var sett i jorda. Det ønskjer eg òg, men eg skjønar at me må regulera og planleggja ferdig før me kan byggja.

Åse Michaelsen (FrP) [13:45:53]: Det er helt utrolig å registrere at representanten de Ruiter fremdeles, etter syv år på Stortinget, ikke klarer å se forskjellen på konkurranseutsetting og privatisering.

Det er ikke grenser for hvor mange temaer man kunne fokusert på når det gjelder infrastruktur og den feilslåtte politikken som føres på området. Jeg skal konsentrere meg om én hovedsak, nemlig E39 fra Kristiansand til Stavanger.

Sørlandet er på topp som eksportfylker. Prognosene for landsdelen viser stor vekst inn i framtiden. E39, denne veistrekningen mellom Kristiansand og Stavanger, er stort sett en tofelts smal vei – svingete, bakkete, med ørten tuneller som er så mørke og trange at det ikke er til å undres over at noe går galt. For det gjør det både titt og ofte. Dette er en av landets mest ulykkesbelastede strekninger. De siste ti årene har altfor mange mistet livet. Tallet på alvorlig skadde personer er skyhøyt.

Mange klattverksprosjekter har blitt utført de siste 30 årene på veien mellom Kristiansand og Stavanger. Men farten har stort sett blitt redusert fra år til år, så det kan virke som om dette er det eneste midlet man har til å regulere ulykkesfrekvensen. Store deler av E39 mellom disse byene har nå 60 km/t som fartsgrense.

Selv nye traséprosjekter går ut på dato før de blir åpnet, som broen over Fedafjorden. Det var så galt at flere aktører innen samferdsel avsto fra å delta på åpningen for å markere at dette holdt ikke mål. Det planlegges på nytt med klattvis utbedring, herunder rundkjøringer som medfører at trailere og annen tungtrafikk må bremse ned til 20 km/t for å komme rundt. Er det mulig at man klarer å lukke øynene for behovet? Hvorfor ikke bygge planfrie kryss i stedet for rundkjøring? Det må da være samfunnsøkonomisk riktig å unngå så dårlige løsninger som disse rundkjøringene. Billig, ja vel, men elendig.

Så til disse tallene som blir lagt fram. NHO har bestilt en rapport, og vi har fått vite fra Cambridge Analytics at det er blitt brukt tall som ikke holder vann. Så disse tallene som legges til grunn for norsk veibygging, holder ikke mål. De er direkte feil. I tillegg er de kost–nytte-modellene som er brukt, veldig mangelfulle fra Vegvesenets side. Det

betyr at nesten alle prosjektene da blir vurdert som samfunnsøkonomisk ulønnsomme, på feil grunnlag. Rapporten peker bl.a. på reisepålitelighet, økende nytte for trafikantene over tid og regional utvikling som faktorer som burde vært med. Så hvor er fokuseringen på langsiktigheten, på samfunnsnytten, på overlevelse og sist, men ikke minst, bruken av nåtidens overskudd av kapital for å sikre framtidens Norge?

Torfinn Opheim (A) [13:49:07]: Når man leser Høyres og Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2013, får man et klart inntrykk av at det står svært dårlig til i dette landet. Fremskrittspartiet viser sågar til at man har det bedre i Albania.

Andre undersøkelser viser det stikk motsatte. Vi har det ikke så verst i dette landet. Faktisk blir det påstått at vi er verdens rikeste og beste land å leve i, også når man måler i annet enn penger. Professor Bo Sandemann Rasmussen ved Aarhus Universitet viser til at det er gjennomført mange økonomiske reformer i de nordiske landene de siste årene. Det gjør oss bedre rustet til å takle de utfordringer som eldrebølgen vil innebære for velferdsstaten.

Jeg er ikke i tvil om at det kan være veistrekninger i Albania som er bedre enn enkelte veistrekninger her i landet. Men jeg er også ganske sikker på at dersom man spør folk i Albania om de heller ville hatt et velferdssamfunn som det man har i Norge enn den ordningen man har i Albania, tror jeg de hadde valgt vårt.

Jeg er også sikker på at vi vil finne flotte veistrekninger i ganske mange land i Sør-Europa, der det har vært investert i milliardklassen over flere år. Jeg vet at mange av disse landene heller ville hatt vår velferdsmodell, der vi ser mange ting i sammenheng, og bygger ut i forhold til det.

Det er nemlig sånn at vi må se flere ting i sammenheng, hvilke konsekvenser de forskjellige tiltakene har, før vi kan realisere ønskene våre. Det var jo dette som skjedde under den forrige regjeringen, Bondevik II. De hadde ikke den samme tro på framtiden rent økonomisk som vi har, parkerte sin egen NTP, og bevilget langt under det de selv hadde lagt opp til der.

Nå sier Høyre: «Disse medlemmer følger opp Høyres transportplan 2010–2019». Det er flott, men kan vi tro på det?

Vi har derimot lagt et høyt ambisjonsnivå i vår NTP – og vi følger den, med formidabel takt i finansieringen. Til samferdselsformål øker budsjettet med 12,4 pst. fra 2012 til 2013. Du snakker om gjennomføringskraft!

Høyre gjentar seg selv i budsjettinnstillingen. Der står det at OPS er en form for ny idé og bedre løsning. Men hva er det nye med OPS? Vi har jo prøvd dette helt siden årtusenskiftet. Er det sånn Høyre fremmer nye ideer, ved å hente fram gamle, utprøvde metoder og så pakke den gamle ideen inn i nytt og glanset papir?

Vi er for nye og bedre ideer. Vi ønsker stadig flere veiprosjekter realisert, og vi ønsker å vurdere nye finansieringsmuligheter. Men vi kan ikke med hånden på hjertet se for oss at det i Norge skal være nødvendig å få hjelp av private til å finansiere dette. Vi har penger som vi bruker hvert år, og vi trenger ikke ta i bruk den velkjente og dyre avbetalingsmetoden.

Ib Thomsen (FrP) [13:52:18]: Mange kommuner på Romerike lurer på hvor og når den tredje rullebanen på Gardermoen skal bygges. En tredje rullebane vil ha store konsekvenser for reguleringsplanene til kommunene og bruken av arealer rundt flyplassen. Det er en frustrasjon å spore i kommunene, og det sprer seg en usikkerhet: Skal banen ligge på øst- eller vestsiden av eksisterende flyplass? Foreløpig er det ikke avklart om en tredje rullebane skal bygges i det hele tatt – man venter på regjeringen. Regjeringen er en flaskehals her, når det gjelder å gi signaler til kommunene.

Det primære for kommunene må være å få en foreløpig båndlegging av det anbefalte utbyggingsområdet. Det ville gjøre at man kunne se framover – ikke sånn som i dag, at man er på stedet hvil og ikke får utviklet kommunen sin videre – og unngå situasjoner hvor bebyggelse på området gjør det vanskelig å videreutvikle Gardermoen-området. Det er gjennomført flere høringer og flere utredninger, og saken ligger nå hos regjeringen.

OSL forventer en sterk vekst i trafikken. Derfor bygger man nå ut terminalområdene. Man mener at det også vil bli behov for en tredje rullebane på Gardermoen om noen år. Men hva gjør regjeringen?

En tredje rullebane på Gardermoen vil imidlertid ha store konsekvenser for vertskommunen og nabokommuner og ikke minst for bomiljøet og støyen rundt Gardermoen flyplass.

Kommunene det er snakk om, opplever for tiden en sterk befolkningsvekst. Det vil åpenbart være en stor fordel for både de berørte kommuner og boligbyggerne at man snarest mulig får avklart hvor den tredje rullebanen skal ligge – øst eller vest for eksisterende flyplass.

Jeg vil derfor overfor forsamlingen vise til at Fremskrittspartiet har fremmet et forslag, der vi ønsker å få avklart dette med plasseringen fort – ikke byggingen, men plasseringen. Det betyr at man nå må avklare: Er det behov for den? Det tror jeg det er. Og man må peke på hvor plasseringen skal være.

Heidi M. Tomtum Runningen (SV) [13:55:20]: Det satses igjen på jernbane i Norge, og det satses aller mest i Vestfold. Det gleder meg som representant fra fylket og også veldig mange andre vestfoldinger. Til neste år skal vi investere 6,1 mrd. kr i nye jernbanelinjer – 1,3 av disse går til Vestfoldbanen.

Om tre år åpnes nye dobbeltspor, fra Holm til Nykirke. Vi skal også få lyntogstandard på disse linjene, slik at toget kan cruise i en behagelig hastighet på 250 km/t.

Det blir også full fart på byggingen av nye dobbeltspor med lyntogstandard mellom Larvik og Porsgrunn, noe som vil redusere reisetiden fra 34 til 12 minutter. Det er åpenbart at det vil bidra til å binde Vestfold og Grenland tettere sammen.

Jeg synes det er greit å slå fast følgende i den siste budsjettdebatten om samferdsel før neste stortingsvalg: Norge er på sporet igjen, og det skjer med SV i regjering, etter at

skiftende regjeringer før oss har forsømt jernbanen i tiår. Denne regjeringen har fullført eller satt i gang jernbaneutbygginger på Vestfoldbanen for 15 mrd. kr. Nå handler utfordringen om å trappe opp og tørre å satse enda høyere.

Vi må få sammenhengende dobbeltspor på Vestfoldbanen, noe som vil redusere reisetiden mellom Oslo og vestfoldbyene betraktelig. Dette vil bety en ny hverdag for pendlere og andre som reiser på denne strekningen.

Utbyggingen av strekningen på en optimal måte vil koste 40 mrd. kr, ifølge Jernbaneverket. Men når denne utbyggingen i tillegg vil bidra til å redusere CO_2-utslippene med 15 000 tonn årlig, synes jeg det er litt som å satse på meg, som er 22 år – da satser man på framtiden.

Vi må tørre å gi jernbanen forkjørsrett i samferdselspolitikken. Om vi mener alvor, må vi gjøre jernbanen like god som, eller enda bedre enn, bilen. Da må vi ha gode seter å tilby, vi må ha god Internett-forbindelse, og vi må kjøpe tog som kan utnytte de fartsmulighetene som vi skaper med lyntogstrekningene.

Til sist: Toget kan binde sammen regionene med en effektiv transportløsning. Derfor er det viktig at vi i den nye transportplanen også har en strategi for hvordan vi skal binde sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og etter hvert se på en ny kystjernbane til Kristiansand. På denne måten vil nye dobbeltspor på Vestfoldbanen ikke bare bidra til effektiv lokal togtrafikk, men også bidra til å binde sammen landsdeler.

Jeg skal si tre poetiske ord som gjelder for jernbanen, og som jeg mener alle stortingspolitikere også burde kjenne seg igjen i: framtidsrettet, moderne og miljøvennlig.

Olov Grøtting (Sp) [13:58:34]: Lederen i transportkomiteen sa tidligere i dag: Samferdsel er viktig for folks hverdag. Ja, det er helt sant, og jeg er enig i det.

I Østerdalen, der jeg kommer fra, sloss vi lenge for å bli tatt på alvor når det gjaldt samferdsel, det til tross for at vi har den viktigste transportkorridoren mellom nord og sør i Norge gjennom dalføret, der fisken fra nord og varer fra nordvest sendes sørover og ut til markeder i hele Europa. Rørosbanen ville høyresiden legge ned, stamveien vår fikk ikke penger, og stamruteflyplassen på Røros fikk rutetilbudet redusert. Jeg snakker selvsagt ikke om i dag. Jeg snakker om sist gang Høyre satt i posisjon – tiden fram til 2005.

Rv. 3, Rørosbanen og også Røros flyplass er viktig for oss som bor langt oppe i Østerdalen, oppe i fjellregionen, og som har en av Norges lengste avstander, målt i reisetid, til Oslo-området, til tross for at vi bor på det som er definert som Østlandet. Samferdsel er helt avgjørende for at vi skal kunne drive næring og leve og bo i vår region.

I statsbudsjettet som ble lagt fram høsten 2004, fikk rv. 3 null kroner – ingenting. Det har endret seg. Trygve Slagsvold Vedum, vår nåværende landbruksminister, sa i 2004 at dette skal vi gjøre noe med. Han lovet 100 mill. kr året til denne veien og ble gjort rått og brutalt narr av for det. Men dette løftet har han holdt, og vi har til og med økt det. I dag er situasjonen en helt annen. I Hedmark har vi flere viktige samferdselsprosjekter. Det bygges firefelts vei og dobbeltsporet jernbane i ett og samme prosjekt nede ved Mjøsa, for å nevne noen.

Dette er min historie, men den symboliserer også samferdselssatsingen som vi har hatt med den rød-grønne regjeringen og Senterpartiet i Samferdselsdepartementet de siste sju årene. Vi har hatt et historisk samferdselsløft. Ingen tidligere regjering har oppfylt og overoppfylt Nasjonal transportplan slik som den rød-grønne regjeringen har gjort. Og det er grunn til å minne om at vi faktisk hadde store oljeinntekter sist vi hadde borgerlig regjering også – så det er ingen unnskyldning.

Det er viktig for distriktene å ha god kommunikasjon med omverdenen, men det er minst like avgjørende for utviklingen i byene våre. Vi kommer til å få en kraftig folkevekst framover, og naturlig nok kommer mye av den i byene. Vi må derfor satse massivt på offentlige kommunikasjoner i og rundt de store byene, slik at veksten kan spres over et langt større område.

Jeg er glad for at regjeringen fortsetter den kraftige samferdselssatsingen – som vi har gjort i årets statsbudsjett – og jeg ser fram til ny NTP med en satsing på samferdsel som vil ivareta den varslede store befolkningsveksten på en god måte og sørge for at det fortsatt er liv laga både i Nord-Østerdalen og i andre distriktsregioner i landet vårt.

Øyvind Halleraker (H) [14:02:01]: Før vi virkelig tar fatt på den lange rekken av treminuttersinnlegg fra regjeringspartiene som skal skryte av regjeringen, kan det kanskje være av interesse å høre hva regjeringen selv svarer Høyre på et spørsmål om antall kilometer vei som er bygd i de siste periodene. Fra 2002 til 2005 ble det bygd 525 km vei, skriver departementet. Fra 2006 til 2009 – altså forrige regjeringsperiode – ble det bygd 535 km. Etter det har vi skilt ut fylkesveiene – justerer vi for det, blir det 175 km i første periode og 178 i andre periode. I den perioden vi er inne i – hvis vi gjør et anslag for 2013 og er litt velvillige til det som står i budsjettet – vil antall kilometer vei komme opp i vel 180, står det i brevet fra departementet. Vel, det er altså et faktum som kommer fra departementet selv, og det hjelper ikke hele tiden å henvise til kronebeløp når ting er blitt så mye dyrere: Man bygde like mange kilometer vei under forrige regjering. Det er i hvert fall det som står i brevet fra departementet.

Jeg er nødt til å si litt om den saken vi behandler sammen med budsjettet, nemlig OPS. Sakens ordfører, Susanne Bratli, hadde en skikkelig tirade, som må imøtegås på en rekke punkter.

For det første er det slik at denne regjering ikke har tatt i bruk nye ideer – ikke én ny idé. Vi var faktisk ganske oppløftet da vi fikk Soria Moria-erklæringen, for der var svaret på OPS-suksessen, som altså Jernbaneverket, Vegvesenet, TØI – en rekke instanser innenfor vårt fagområde – sa var noe vi burde satse på videre. Svaret fra regjeringspartiene den gangen: Ja, la oss satse på en modell som er innenfor det statlige regimet – prosjektfinansiering. Hva skjedde med det forslaget? Det ble skrinlagt av Finansdepartementet året etter. Etter det har det ikke skjedd annet enn at vi har fått disse tre budsjettpostene.

Så er det et annet faktum som er helt feil: Ingen i Europa bruker det. Det må basere seg på at man ikke kan dette. Veldig mange land i Europa bruker det. Det var ett land som kom skjevt ut på grunn av at Labour styrte økonomien i mange år, og det var England. Vi har kritisert måten Labour tilrettela for dette på, ikke for at de brukte instrumentet. Men de aller, aller fleste land i Europa som prosjektfinansierer veiene sine, gjør det på den måten som vi anviser.

Irene Lange Nordahl (Sp) [14:05:20]: Satsing på samferdsel er særdeles viktig for næringslivet og for å kunne skape vekst og utvikling i hele landet. Det er viktig for utviklingen av våre eksportnæringer, ikke minst for sjømatnæringen, som har et enormt vekstpotensial. Den nye sjømatmeldingen som er under utarbeidelse, har som mål at Norge skal bli verdens fremste sjømatnasjon. Da er det viktig at vi legger til rette for veier og logistikkløsninger som gjør dette mulig. Det er vi i Senterpartiet opptatt av.

I mitt eget hjemfylke, Troms, ser vi fram til opprustingen av E8 Skibotn–Finland grense, som starter opp i 2013. Det er en særdeles viktig strekning for næringslivet i Nord-Troms. Mer enn 85 vogntog fullastet med laks kjører hver uke over Skibotn. Disse vogntogene er avhengig av å rekke tog og fly videre til kontinentet, og særlig for denne næringen er det av avgjørende betydning at staten starter opp veiutbedring på denne strekningen gjennom Skibotndalen.

Senterpartiet skulle gjerne sett at det var mulig å få startet opp bygging av ny E8 til Tromsø, som etter planen skulle igangsettes i 2013. Veien skulle finansieres i et spleiselag mellom staten og bompenger, med 50–50-fordeling. Det er beklagelig at Høyre-byrådet i Tromsø kommune har gått bort fra tidligere vedtak og satt en stopper for utbyggingen. Vedtaket innebærer at en vei det har tatt 24 år å kjempe fram, utsettes i flere år. Det er grunn til å frykte at dette vil ha store konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet, og jeg viser til at bl.a. et samlet næringsliv i Tromsø reagerer sterkt på at Tromsø kommune hindrer denne viktige utbyggingen.

Senterpartiet er i tillegg opptatt av oppstart på to andre viktige strekninger i Troms: utbygging av ny trasé over Sørkjosfjellet og bygging av ny tunnel på strekningen Nordnes–Skardalen. Dette er prosjekter vi har jobbet med over lang tid. Det er derfor positivt at de rød-grønne partiene i avgivelsen av samferdselsbudsjettet understreker betydningen disse to prosjektene har, og viktigheten av at de realiseres raskt. I innstillingen vises det også til at alle uavklarte forhold, som reguleringsvedtak, er brakt i orden. Nå er det viktig å få på plass disse strekningene.

Den store satsingen på mineralnæringen gjør at det er særdeles viktig å øke kapasiteten på Ofotbanen, gjennom å framskynde bygging av planlagte krysningsspor. Malmselskapene LKAB og Northland Resources planlegger en kraftig økning i malmtransporten på Ofotbanen. Senterpartiet ser positivt på denne utviklingen. Nå er det viktig at regjeringen gjennom Jernbaneverket fortsetter dialogen med sikte på en avtale der selskapene selv i større grad bidrar til utbyggingen.

La meg helt til slutt legge til: Jeg ser fram til bygging av Hålogalandsbrua, som nå kommer på plass. Dette vil bli en ny tidsregning for hele regionen. Det vil binde sammen byene Harstad og Narvik og få til en ny utvikling i dette viktige området.

Ingjerd Schou (H) [14:08:46]: Jeg registrerer at forsamlingen er godt kjent med ordet «forlovelse». Ellers er det et ord som er i ferd med å gå ut av det norske vokabular, og veldig mange unge mennesker ville ikke skjønne hva vi snakker om. Men jeg skjønner at det er flere som har slike engasjementer på samvittigheten – men la nå det ligge – det kan absolutt anbefales.

Representanten Sønsterud var innom dette med byråkratisering og effektivisering av offentlig forvaltning og hva Høyre mener om det i forhold til Fremskrittspartiets forslag. Til det er det å si at når embetsverket selv tar til orde for at det er behov for å gjøre noe med byråkratiet – og ikke gå atskillige runddanser før man kommer til beslutning og effekt – skulle det bare mangle at ikke vi som politisk myndighet snur oss rundt og ser på hvor mange stillinger embetsverket har økt med. Det er alltid innenfor organisasjoner et betydelig potensial for å gjøre ting annerledes, gjøre ting bedre og sørge for at saker kommer til gjennomføring, istedenfor at de går atskillige runddanser.

Representanten Kjernli snakker om at Høyre ikke lenger står ved sine løfter om intercitytriangelet. Da tør jeg minne om klimaforliket fra i sommer, hvor opposisjonen i Stortinget ønsket å tidfeste en ferdigstilling av intercitytriangelet til 2025. Det sa regjeringspartiene tvert nei til, og de sa også tvert nei til å sette et eget årstall, og nå snakker enkelte fra Arbeiderpartiet om 2034. For Høyre er det viktig at vi holder ambisjonen oppe for å ferdigstille intercitytriangelet, og vi sier «senest innen 2030». Det handler bl.a. om at på åtte år har man altså realisert 34 km; 4 km dobbeltspor i året gjør at vi er «på hæla» så det suser!

I møte med de åtte fylkesordførerne, som på en forbilledlig måte har klart å forene åtte fylkeskommuner i å ha intercity dobbeltspor som første prioritet, holder Høyre fast på ambisjonen om så fort som mulig og senest innen 2030, men gjerne før. Men det krever at vi tenker en annen organisering, utbyggingsselskap, andre former for finansiering, for dette er en basis for at vi kan utvikle vårt velferdssamfunn. Det handler også om et bedre klima.

Jeg tror også at representanter som har tatt til orde for at ingen andre driver med OPS, at det har man sluttet med, og at vi er gammeldagse og bakenfor vår tid, må lese seg opp. Dette er fortsatt like aktuelt ute i Europa; senest denne uken har altså Belgia gått videre med mer OPS ut fra positiv erfaring.

Åge Starheim (FrP) [14:12:00]: Eg må innrømme at etter å ha høyrt representanten Langeland sitt innlegg tidlegare i dag ser eg eit visst lys i tunnelen – og tunnelen i mine tankar er Stad skipstunnel. Når ein då veit at Langeland og SV i åra sidan dei kom i regjering, har motarbeidd dette prosjektet, og så høyrer Langeland stå på talarstolen og skryte av kor viktig dette er for å få meir varer over frå transport til sjø, må det ha skjedd ein revolusjon

i tankerekka til Langeland og SV, og det set eg stor pris på.

Eg registrerer også det som står i merknadene frå regjeringspartia, som også viser til kor viktig det er med dette prosjektet. Det står at dei

«viser til de utredninger som er gjort om Stad skipstunnel, og at det er grunn til å tro at en skipstunnel vil legge til rette for økt og tryggere sjøtransport i et særlig værutsatt område. Disse medlemmer mener at en skipstunnel kan gi positive ringvirkninger for et viktig næringsliv i regionen og nasjonalt for å nå målet om å få mer gods over fra vei til sjø».

Ja, det er dette vi som har vore pådrivarar for dette prosjektet sidan 1984, har stått fram og hevda, og som bl.a. SV har sagt er berre tull og tøys. Dette går no SV inn for, og då er det grunn til å ha ein viss optimisme og ei tru på at det kan skje noko med dette viktige prosjektet. Sjølv om eg skulle ønskt at ein ut frå det ein har sagt i merknader, kunne ha vore litt meir konkret og sagt at ein vil gå inn for å byggje dette og ikkje berre avslutte med at dei vil vurdere prosjektet i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Så har eg lyst til å nemne dei vegane som var fylkeskommunane sitt ansvar før dei fekk overført alle dei dårlege vegane frå staten. Då hadde fylkeskommunen ansvaret for ein del vegar som dei hadde ein del planar om å utbetre, og som var heilt nødvendige å utbetre dersom brukarane skulle vere tente med dei. I dag, når fylkeskommunen har fått overført så mange dårlege vegar som dei har fått, må dei bruke alle sine midlar til å vedlikehalde dei, og då er eg sterkt bekymra for at dei vegane som fylkeskommunen hadde ansvaret for tidlegare, vert salderingspost på budsjetta til fylkeskommunane. Dette vil ha ei enorm betydning for ein heil del innbyggjarar som bur langsmed desse vegane. Desse vegane har no vorte så dårlege at dei nesten er farlege å køyre på, ikkje minst på grunn av enormt stor rasfare.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:15:14]: Jeg ber om ordet for å si noen ord om et par viktige samferdselsprosjekter i Nord-Norge. Landsdelens andel av jernbanebevilgningene er svært lav naturligvis fordi det ikke er jernbane gjennom hele Nord-Norge. Da er det veldig viktig at det som er av jernbane i nord, blir ivaretatt på en god måte; dette er svært viktig både i forhold til Nordlandsbanen og Ofotbanen. Disse banene er svært viktige særlig for godstransporten i landsdelen. Begge jernbanestrekningene har blant landets høyeste andel av gods på jernbane.

Jeg er veldig glad for at komiteen endelig har funnet penger til togstopp på Tverlandet i Bodø kommune. Det betyr at arbeidet kan påbegynnes til neste år og ferdigstilles i løpet av 2013/2014. Togstopp på Tverlandet betyr veldig mye for kollektivtransporten i Bodø-regionen. Bodø er en universitetsby i sterk vekst, med et stort behov for bedre kollektivtransport, og togstopp på Tverlandet vil som sagt forbedre kollektivtransporten betydelig.

Ofotbanen utgjør 1 pst. av landets jernbanelengde, men 60 pst. av godsmengden på jernbane i Norge går på Ofotbanen – om vi tar med malmen. Fram til begynnelsen av 1990-tallet var det bare NSB som transporterte på Ofotbanen. I dag er det fem selskaper. Behovet for økt transportkapasitet har økt betraktelig de siste årene, og i forbindelse med behandlingen av NTP til våren må investeringsprogrammet for Ofotbanen fram til 2020 avklares. Da vil spørsmålet om dobbeltspor stå sentralt.

På kort sikt – i 2013 og 2014 – må kapasiteten økes ved at to krysningsspor, Bjørnfjell og Rombak, forlenges. Blir ikke dette gjort, vil kapasiteten sprenges og gods vil gå fra jernbane til vei. Det er ikke satt av penger til dette i budsjettet, men det vises til forhandlinger om finansiering med de største transportørene, deriblant LKAB. Jeg håper en kommer til en rask og god avklaring med LKAB, og at vi kan komme tilbake til Ofotbanen i revidert nasjonalbudsjett, med en finansieringsplan for utvidelse av de to krysningssporene.

På inneværende års budsjett er det annonsert at departementet skal vurdere å øke kjøreveisavgiften på Ofotbanen for den tyngste malmtransporten. Dette er et svært viktig element som må komme på plass, både i forhold til det kortsiktige og også det langsiktige vedlikeholds- og investeringsbehovet .

Så til slutt: Når det gjelder spørsmålet om ny, stor flyplass på Helgeland og Nordland fylkeskommunes prioritering av hvilke og hvor mange småflyplasser som må legges ned i den sammenheng, konstaterer jeg at Nordland fylkeskommune denne uken har avklart dette spørsmålet – storflyplass må få komme som erstatning for Røssvoll og Kjærstad. Da er jeg også fornøyd med at samferdselsministeren er fornøyd med tilbakemeldingen fra fylkeskommunen og vil gå videre med denne saken i forbindelse med Nasjonal transportplan. Dette er en svært viktig sak for Nordland og Helgelandsregionen.

Henning Skumsvoll (FrP) [14:18:39]: God infrastruktur på transportsektoren er nødvendig for å oppnå økonomisk og velferdsmessig fremgang. Fremtidsrettede hovedveier reduserer antall dødsfall og alvorlige trafikkskader betydelig. Hovedtrafikkårene mellom Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim må bygges som firefeltsveier. Det er total skivebom å bruke dagens årsdøgntrafikk når en dimensjonerer en hovedvei som kanskje skal vare i opptil 100 år. Nye veier må kunne håndtere den fremtidige trafikken i hele levetiden.

Det hevdes at ved trafikkfremskriving har Finansdepartementet en hånd på rattet. Grunnen til det er klar: Jo lavere trafikkprognoser desto billigere blir veien. På E39 mellom Stavanger og Kristiansand er antall trailere ca. tre ganger så høyt som landsgjennomsnittet på tilsvarende veier. Dårlig linjeføring og partier med særs smale veibaner er de største årsakene til at det på denne strekningen er mange trafikkuhell. Disse resulterer i flere drepte og en stor andel alvorlig skadde. Dette er en uakseptabel tilstand på en av våre viktigste hovedveier.

Det er optimisme i de seks fylkene som berøres av prosjektet Fergefri E39 Kristiansand–Trondheim. Kryssing av Sognefjorden via tunell eller bro er den største utfordringen. Det ser nå imidlertid ut til at alternativene er løst teknisk. En ferjefri E39 vil bety mye for næringslivet på Vest- og Sørlandet. Eksporten fra Fastlands-Norge på denne

strekningen er svært stor. Rimeligere frakt til markedene i Europa vil gjøre bedriftene mer konkurransedyktige.

Sentrale og lokale politikere må sammen med representanter fra industrien stå samlet, slik at prosjektet Fergefri E39 Kristiansand–Trondheim kommer inn i Nasjonal transportplan 2014–2023. NTP-en skal vedtas av Stortinget våren 2013. Planlegging må starte når prosjektet er delt opp i store entrepriser som vekker interesse også fra utenlandske entreprenører med dertil egnet erfaring. Statlige reguleringsplaner må benyttes. Kommunepolitikerne vil få uttalerett på linje med andre uttaleberettigede.

Det ligner mest på ønsketenking å tro at dette store prosjektet blir tatt med i neste NTP. Regjeringen har ikke vist de siste sju år at den er villig til å bevilge tilstrekkelige midler til et så stort prosjekt. Kostnadsoverslaget for ferjefri E39 Kristiansand–Trondheim er ca. 120 mrd. kr over ti år. Årlige bevilgninger i statsbudsjettet resulterer som oftest bare i bygging av korte veistrekninger, gjerne spredt over flere fylker. Dette er en klattvis og dårlig planlagt veiutbygging som er lite verdig for et av verdens rikeste land.

Kjersti Toppe (Sp) [14:21:52]: Samferdsel er eit sentralt politisk område som legg grunnlag både for byutvikling, distriktsutvikling, næringsutvikling og miljø i heile landet. Det er eit politikkområde som engasjerer. Å førebyggja trafikkulykker og betra trafikktryggleiken er etter det eg les i innstillinga frå komiteen, eit prioritert felt, men partia har ulike måtar å følgja dette opp på.

I innstillinga går regjeringspartia saman med Kristeleg Folkeparti om å presisera det viktige i at fartsgrensene blir haldne, auka bruk av bilbelte og redusert grad av køyring i rus. Framstegspartiet er på si side mest opptatt av å byggja firefeltsvegar med auka fartsgrense og å forbetra bilparken. Men det mest oppsiktsvekkjande synest eg er at Høgre og Framstegspartiet ikkje støttar fleirtalsmerknaden som viser til at auka fart reduserer sikkerheitsmarginen under køyring.

I innstillinga viser fleirtalet til ei evaluering frå Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen som konkluderer med at å senka fartsgrensa frå 80 til 70 km/t på ulykkesutsette vegar vil redusera ulykkestalet med 10 pst. og talet på drepne med 40 pst.

Er Høgre og Framstegspartiet verkeleg mot å setja ned fartsgrensene på ulykkesutsette strekningar? Då er dei i tilfelle mot eit viktig og dokumentert tiltak for å motverka trafikkdød og ulykker. Det synest eg er kritikkverdig.

I går var det helsedebatt her i Stortinget, der eg kritiserte dei same partia for berre å vera opptatt av behandling og reparasjon og i liten grad opptatt av førebygging. Eg synest å sjå den same tendensen på dette politikkområdet. Eg merkar meg at Kristeleg Folkeparti her er på rett side.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområde betyr ei stor satsing på kollektivtrafikk og miljø i storbyregionane. Det er positivt. Høgre kritiserer i innstillinga praktiseringa av ordninga og omtalar ho som ei straffeordning til dei byane som ikkje rettar seg etter dei eksplisitte krava frå regjeringa, som f.eks. rushtidsavgift. Denne kritikken er urimeleg. Det var jo Bondevik II-regjeringa som innførte belønningsordninga, inkludert føresetnadene om restriktive tiltak mot privatbilismen, som rushtidsavgift og parkeringsrestriksjonar. I Bergen kommune, som eg trur Høgre refererer til, er det altså ikkje straff frå regjeringa som har vore problemet, men at høgrebyrådet i Bergen ikkje har villa ta i bruk djerve tak for å redusera auken i privatbilismen og slik ikkje oppfylt dei krava som Høgre i regjering sjølv sette då dei laga belønningsordninga, og som Høgre på Stortinget har vore med på å understreka i dei ulike klimaforlika.

Eg er glad for at samferdselsministeren no har tatt grep og på visse vilkår likevel latt Bergen kommune få utdelt alle dei 150 mill. kr som låg i avtalen. Det er stort behov for å betra kollektivsatsinga i Noregs nest største by, der Bybanen skal vera ryggrada i den vidare satsinga.

Svein Gjelseth (A) [14:25:12]: Eg er veldig glad for regjeringa sin omtale av Stad skipstunnel i budsjettet. Det er også veldig kjekt å registrere at ein samla komité no stiller seg bak dette prosjektet.

Prosjektet har vore greidd ut fleire gongar, og eg trur at alle desse utgreiingane har vore nødvendige. Dei siste kost–nytte-berekningane frå SINTEF viser positiv samfunnsnytte for prosjektet, og alt dette lovar godt.

Tunnelen vil fjerne kryssing av eit av dei farlegaste havstykka vi har langs norskekysten. Auka sikkerheit, meir føreseielege vilkår og redusert ventetid er viktig både for brønnbåtar, containerskip, frakteskip, fiskebåtar, turistskip, hurtigruta og fritidsbåtar.

Stad skipstunnel vil lime saman denne delen av kysten, og ein vil få ein mykje sterkare og meir rasjonell bu- og arbeidsmarknadsregion på denne delen av kysten. Med tunnelen vil reiselivsmønsteret endre seg betydeleg på Nordvestlandet – tenk berre på kva ei hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund vil bety.

Potensialet som ligg i t.d. turistretta næringsverksemd med denne tunnelen, er svært lovande. Verdas første skipstunnel vil i seg sjølv trekkje turistar både frå inn- og utland. Moglegheitene for verdiskaping i denne delen av landet vil auke betydeleg.

LO-leiar Roar Flåthen sa for ei tid sidan: Samferdsel vedkjem oss alle, og Stad skipstunnel vedkjem oss alle mykje meir enn vi skulle tru. Tunnelen vil bety eit stort løft for både samferdsel og klima, for heile landet. Med Stad skipstunnel får vi gjennomført nokre av dei viktigaste klimamåla våre om å få meir av godstransporten over frå land til sjø.

Eg er glad for denne utsegna. Skal vi lukkast med strategien om meir gods frå land til sjø, er dette prosjektet eit av dei viktigaste verkemidla vi har. Meir gods frå land til sjø vil føre til endå meir ferdsel forbi dette farlege havstykket. Skal dette prosjektet verte ein suksess, må vi få bort denne farlege barrieren i stamleia vår. Dette er ei nasjonal og internasjonal sak som vil vere avgjerande for alle som har sitt virke på havet, og ikkje minst for næringslivet langs kysten vår.

Eg og mange med meg forventar at tidsplanen som er skissert i NTP, vert halden, med oppstart av tunnelen i første del av planperioden.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [14:28:17]: Aller først vil jeg beklage at jeg i stad kom i skade for å sitere Ibsen uten å kreditere forfatteren, men jeg skal selvfølgelig ta presidentens påpekning til etterretning.

Så har jeg lyst til å si til Fremskrittspartiet, som kritiserte oss for manglende nordområdesatsing: Det største ansvaret for at vi ikke har en større satsing på samferdsel i Nord-Norge, er det faktisk Fremskrittspartiet og Høyre som må ta, etter at de har skutt ned E8 og ny innfartsvei til Tromsø, som er et av de aller viktigste veiprosjektene i nord, og som vi sto klar til å ta fatt på i 2013.

Jeg har også bare lyst til å påpeke, som representanten Bratli var inne på, at forslaget fra Fremskrittspartiet bare vil føre til at vi forsterker en skjevfordeling som går i favør Sør-Norge, hvis det skulle følges opp.

Så er Høyre fortørnet over at vi har støttet Fremskrittspartiets merknad, som lyder:

> «Komiteens flertall (…) påpeker at OPS-prosjekter uten noen statlig finansiering slik Høyre ser ut til å legge opp til, innebærer at prosjektene i sin helhet må finansieres av bompenger.»

Man kan stille spørsmål ved om hvorfor Høyre ikke stilte replikken til Fremskrittspartiet, men til oss, i og med at vi gikk inn i Fremskrittspartiets merknad. Men det kan vi som sagt bare spekulere i.

Men Høyre og Kristelig Folkeparti mener at flertallet ikke har dekning for påstanden. Jeg vil snu på det. Jeg vil be Høyre og Kristelig Folkeparti godtgjøre at de faktisk har belegg for sin påstand om at disse to partiene ikke noen steder i sine merknader legger opp til OPS-prosjekter uten statlig finansiering.

I sitt alternative budsjett legger Høyre inn 200 mill. kr til planlegging av OPS-prosjekter i 2013. I tillegg ber Høyre regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering på fire prosjekter i 2013: E39 Rådal–Svegatjørn – der ligger det litt penger inne i budsjettet – E18 Akershus–Riksgrensen, E18 Vestkorridoren og jernbaneprosjektet Bergen–Arna, der det ligger inne 50 mill. kr. Men det ligger altså ikke inne penger i statsbudsjettet verken til E18 Akershus–Riksgrensen eller E18 Vestkorridoren.

Hvordan vil da Høyre og Fremskrittspartiet finansiere disse to prosjektene uten bompengefinansiering i sin helhet, når partiet ikke foreslår statlige investeringer og det ikke er foreslått gjennom budsjettet? Jeg vil utfordre disse to partiene til å komme med belegg for sine påstander i sin mot-merknad til flertallet. Jeg begynner jo å tro at det er en grunn til de veldig sterke reaksjonene fra Høyre og Kristelig Folkeparti i denne saken, nemlig at de ikke har belegg for sine påstander.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:31:37]: Flere storbyområder har en særlig stor vekst i folketallet og dermed et økt transportbehov. Senterpartiet er opptatt av at dette behovet skal dekkes på en grønnere og mer miljøvennlig måte, og da må vi satse mer på kollektivtransport og legge bedre til rette for sykling og gange. Jeg tror også det er på sin plass å få mer forpliktende avtaler og samhandling mellom kommuner, fylkeskommuner og staten skal vi nå målene om at vi skal få en mer grønn trafikkvekst i de store byene. Det er ingen tvil om at det foregår mye godt arbeid i mange storbyregioner, men det er nok helt nødvendig å jobbe enda hardere med det i årene som kommer.

Kollektive løsninger er viktige i hele landet, og derfor foreslår Samferdselsdepartementet en forsøksordning med støtte til opprettelse av nye ekspressbussruter som binder landet mer sammen mellom fylker og regioner. Det tror jeg vil være viktig, og jeg oppfordrer virkelig fylkeskommunene til å søke på det og vise at det er et engasjement knyttet til å binde landet sammen kollektivt. I tillegg har vi taxi for buss i enkelte fylker – som er et viktig tiltak for å styrke kollektivtrafikken – og hurtigbåtruter og ferjer, som er en viktig del av kollektivtrafikken på kysten. Der er det behov for teknologiutvikling, i tråd med det som f.eks. Torghatten Nord AS har gjort med tanke på de nye gassferjene som er satt inn på Vestfjorden – fantastiske nye båter, som vil være viktige, nye tilskudd til å få en grønnere transportsektor.

Vi er glade for at vi kommer til å få på plass den nasjonale ruteplanleggeren, som er et viktig virkemiddel for å kunne planlegge kollektivreisene og ha muligheten til å se hele landet under ett for å vite hvordan man kan reise hvis man har et særlig ønske om å reise kollektivt. I tillegg er det et praktisk, daglig hjelpemiddel for dem som skal planlegge reisen sin. Alle disse virkemidlene er viktige for å få flere til å legge reisen sin på et kollektivt nivå.

Klimatrusselen må tas på alvor, og utslipp fra transport utgjør en betydelig miljøbelastning. Transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. En tredjedel av de innenlandske klimagassutslippene kommer fra transportsektoren. Transnova gir støtte til ulike forsknings- og utviklingsprosjekt basert på søknader. Prosjekt som ønsker å prøve ut nye løsninger for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren, kan søke om støtte. Transnova har nå blitt et permanent organ, og Senterpartiet er veldig glad for at det også styrkes økonomisk. Derfor har vi vært med på – sammen med regjeringspartiene – å foreslå en økning på 10 mill. kr utover budsjettforslaget til regjeringen. Det er et godt tiltak.

Magne Rommetveit (A) [14:34:53]: Det framlagde budsjettforslaget ber i seg mykje godt av både kjærkomne opprustingstiltak, ferdiggjering av påbegynte samferdselstiltak og igangsetjing av nye viktige prosjekt.

Berre i mitt heimfylke, Hordaland, vil det verta satsa milliardbeløp neste år. Ekstra gledeleg er det at det framlagde budsjettforslaget har oppstartsløyving til fleire prosjekt som vert viktige for fylket. Dette er prosjekt som kanskje ikkje får dei heilt store summane i dette budsjettet, men som får den viktige oppstarten no, og som til dels vil få store beløp i dei påfølgjande budsjettåra for å kunna ferdigstillast. Det gjeld m.a. ny fiskerihamn i Austevoll, som er eit prosjekt som faktisk no vert framskunda med eitt år i forhold til det som har lege i Kystverket sitt handlingsprogram. Det vil ha mykje å seia for den store havfis-

keflåten i kommunen. E39 Svegatjørn–Rådal får ei viktig oppstartsløyving på 100 mill. kr. Begge desse løyvingane skulla vera klare døme på at det ikkje er hald i myten om at denne regjeringa ikkje gjer noko godt i Framstegspartistyrte kommunar.

Sist, men slett ikkje minst, må eg sjølvsagt òg nemna oppstartsløyvinga til bygging av dobbeltspora jernbane frå Bergen – via ny tunnel gjennom Ulriken – til Arna. Her vil det òg koma ny stasjon i Arna, og det heile vil verta utstyrt med moderne og framtidsretta signalanlegg. Dette prosjektet er òg ein viktig start på opprustinga av Vossebanen, som i tillegg er eit viktig ledd i oppgraderinga av Bergensbanen.

Høgre sitt budsjettforslag kan ved første augnekast sjå ut som ein auke på 1,45 mrd. kr til samferdsel, i høve til regjeringa sitt forslag. Det ein likevel må merka seg, er at Høgre sitt alternative budsjett òg har i seg kutt på 1,5 mrd. kr til regional utvikling i fylkeskommunane og kutt på 0,5 mrd. kr i overføringar til fylkeskommunane. Fylkeskommunane vil med eit slikt opplegg verta vesentleg svekt, og vinninga går med dette langt på veg opp i spinninga.

Ein auke på 800 mill. kr til riksvegar hadde nok kome vel med for riksvegane, men fylka har fire–fem gonger så mykje veg som staten, og dei har i tillegg ansvaret for kollektivtrafikken. Kutt til fylkeskommunane vil då naturleg nok gå ut over deira satsing på veg og kollektivtrafikk.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [14:37:52]: Det er ei eiga glede å stemma for eit samferdselsbudsjett for 2013 som er så framtidsretta.

Når eg lyttar til debatten i dag, slår det meg at minnet er selektivt. Representanten Øyvind Halleraker er eit eksempel på det. Han peikte fleire gonger tilbake til Bondevik II-regjeringa. Rett skal vera rett: Det var Bondevik II som oppretta belønningsordninga, men det er ein viss forskjell på 60 mill. kr, som det var den gongen, og 673 mill. kr, som det er neste år. Det er òg ein viss forskjell på 6 pst. auke på samferdselsbudsjettet i perioden med Bondevik II og 64 pst. auke under denne regjeringa. Aktiviteten på veg har auka med 90 pst., og investeringane i jernbane neste år er – på eitt år – høgare enn i heile Bondevik II-regjeringa sin periode.

Vi har no ei gradvis innføring av ny rutemodell i austlandsområdet. Eg må seie det har lege langt framme – desember 2012 har sett ut til å vera lenge til – men no skjer det, no er vi i desember 2012.

Våren 2005 vart Bondevik II-regjeringa sitt forslag til ny Nasjonal transportplan auka med 22 mrd. kr i Stortinget. Det var Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Framstegspartiet som stod for det. Status etter fire år: overoppfylling, så ei kraftig opptrapping og – med neste års budsjett – overoppfylling. Det er resultata som tel. Det vil altså gje oss nærmare 1 000 km ny veg når alt som er sett i gong blir ferdigstilt. Det vil gje oss nærmare 1 000 km med nytt dobbeltspor – ein auke på 40 pst.

Det har vore nokre hakk i platene i debatten i dag – særleg høyrt med mine øyre – frå Høgre og Framstegspartiet. Mens dei same argumenta om ei anna organisering eller finansiering blir gjentekne år etter år av både Høgre og Framstegspartiet, handlar regjeringa – viser gjennomføringskraft, kort og godt, bind landet betre saman, reduserer avstandskostnadene og fremmar miljø og framkomst. Det viser budsjettet for 2013.

Dei prosjekta som Halleraker vanlegvis etterlyser, ligg inne. Alle prosjekt som har planavklaring, er klare til igangsetjing i 2013 og blir – som vi har lovt – sette i gang.

Susanne Bratli (A) [14:41:18]: Vi diskuterer den gamle Nasjonal transportplan og det siste året i det fireårige handlingsprogrammet med dette budsjettet. Fra regjeringas og regjeringspartienes side har vi vært veldig påpasselige med å si at vi innfrir de løftene vi har gitt. Vi er på rett veg.

Det er gledelig å konstatere at vi er på rett veg på flere områder innenfor transportsektoren. Særlig synes jeg det er gledelig å konstatere at vi er på rett vei når det gjelder trafikksikkerhet.

I fjor ble 168 mennesker drept i trafikken i Norge. Det er 168 for mange – det skal vi aldri slutte å si – men det er det laveste tallet siden 1953. Det viser at vi er på rett veg. Og heldigvis viser tallene ved utgangen av november at vi ligger bedre an i år enn vi gjorde i fjor på dette tidspunkt. Så det kan hende at 2012 kommer ut som et enda bedre år enn det forrige.

Vi har nullvisjonen som ledestjerne i trafikksikkerhetsarbeidet – ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken. Derfor må vi ta i bruk tiltak som gjør at tallene kommer ytterligere ned. Summen av mange tiltak har virket positivt, slik at vi har kommet dit vi er nå. Summen av mange tiltak må fortsatt virke positivt for at vi skal komme videre. Det handler om nye og bedre veger. Det handler om flere midtrekkverk. Det handler om mer og bedre vedlikehold. Det handler om kurveutbedring. Det handler om bygging av rundkjøringer i stedet for trafikkfarlige kryss. Det handler om vegbelysning, og det handler om andre fysiske tiltak på vegen – selvfølgelig gjør det det.

Men like viktig er det å påpeke at det også er andre tiltak som skal virke sammen. Vi som er sjåfører, må ta vårt ansvar, og kjøretøyene må være trafikksikre. Det er viktig at fartsgrensene er satt ned på trafikkfarlige veistrekninger. Det er viktig at kontrollvirksomheten er økt. Det er viktig at vi har tatt i bruk automatisk trafikkontroll og strekningsvis automatisk trafikkontroll, såkalt gjennomsnittshastighetskontroll, og det er viktig med holdningsskapende arbeid og opplæring.

Vi må bare ta det til etterretning når vi i budsjettmerknadene fra Fremskrittspartiet leser at de mener at trafikksikkerhetsutfordringene bare skal løses med investeringer i veger.

Det er beklagelig å registrere i budsjettforslaget og i merknadene som Høyre og Fremskrittspartiet står sammen om, at de vil avvikle strekningsvis automatisk trafikkontroll. Dette er et tiltak som virker effektivt. Ifølge trafikksikkerhetshåndboka er dette et godt og effektivt trafikksikkerhetstiltak. Høyre og Fremskrittspartiet argumenterer bl.a. med at det er så få som har mistet førerkortet, derfor virker ikke tiltaket. For meg betyr det at så få har mistet fø-

rerkortet, nettopp at tiltaket fungerer. Transportøkonomisk institutt mener at dette er et effektivt tiltak på ytterligere 539 kilometer med veg.

Vi er nødt til å ta upopulære beslutninger. Vi er nødt til å ta i bruk kunnskap og forskning hvis vi skal komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet.

Heidi Ørnlo (A) [14:44:41]: Vi har registrert at Høyre og Erna Solberg har avlyst sin tilslutning til vestfoldordførernes krav om utbygging av intercitytriangelet innen utgangen av 2023. Dette har vært en sak som mange i Vestfold har oppfattet som en lovnad fra Høyre etter alle deres utspill, særlig i lokale medier, om sin satsing på jernbane i Vestfold. Men nå ser Høyre altså fram til 2030.

Kanskje Høyre og Erna Solberg tror de ser regjeringsmakt vinke i det fjerne, og har sett at ordføreropplegget er vanskelig å innfri – og kanskje heller ikke helt realistisk – eller kanskje er det en erkjennelse av at den satsingen som Høyre har lagt inn i sitt alternative statsbudsjett, ikke vil være i nærheten av å kunne imøtekomme kravet fra vestfoldordførerne, selv om de har lagt inn 15 mill. kr til en heis.

En annen realitet som også Høyre må forholde seg til, er at Jernbaneverket har en planhorisont på 13–15 år, forutsatt at alt går som smurt. Det gjør det jo ikke alltid. Dette ser vi bl.a. med Høyre på fylkes- og kommunenivå i Vestfold, som ikke er enig med flertallet i kommunestyret i Horten, noe som så langt har resultert i kompromisser og krav om tre ulike traséalternativer som må utredes.

Som kjent er det både tidkrevende og ressurskrevende å måtte drive med alternativ planlegging. Er det én ting som Jernbaneverket er presset på, er det plankapasitet. Selv om vi har stor fokusering på å utdanne flere ingeniører, er det også stor rift om disse – særlig i disse dager, da også oljeindustrien støvsuger markedet. Det er en utfordring som vi i dag ikke har mulighet til å kjøpe oss ut av, verken her hjemme eller ute i Europa.

Den rød-grønne regjeringen har innfridd og har sørget for en storsatsing på Vestfoldbanen. Dette er fulgt opp av flertallet i denne sal, både i Nasjonal transportplan og i statsbudsjettet. Nå gjelder fortsettelsen – og den blir ikke mindre viktig.

En god og fremtidsrettet vestfoldbane er en viktig faktor for en suksessfull satsing på samferdsel og kollektivtrafikk.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [14:47:30]: I år som i fjor kan jeg si at vi har et enormt behov for nye riksveier og jernbanestrekninger i dette landet. Planprosessene tar like lang tid i år som tidligere år, og jeg bare spør: Hvor er den politiske evnen til å få til bedre og raskere planprosesser? Hvor mange år skal utredningene ta for å finne ut av hvordan planprosessene skal reduseres? Jeg bare spør, men jeg tror ikke regjeringspartiene vil, eller kan, svare.

Veistrekningen E18 mellom Arendal og Tvedestrand på 19 kilometer er fortsatt farlig. Hvordan det er mulig å bruke så lang tid på en strekning, kan vel bare de partier som har sittet i regjering, svare på. Dette er noe vi i Fremskrittspartiet har påpekt i årtier. Med den regjeringen vi har i dag, kan vi kanskje håpe at veien vil stå ferdig om 10–15 år – om vi er heldige. Heldigvis tror jeg min bekymring vil bli gjort til skamme når det blir en annen regjeringskoalisjon fra høsten 2013.

Men E18 gjennom Aust-Agder vil ikke være ferdig med det. Strekningen mellom Tvedestrand og Risør er også i dårlig forfatning, for ikke å snakke om avkjørselen til Risør ved Vinterkjær. Her skulle det ha vært nytt kryss for lenge siden, men den daværende samferdselsministeren brukte pengene som var bevilget, andre steder. Veien fra Brokelandsheia ble derfor avsluttet med en rundkjøring. Det er vel naturlig at den rundkjøringen er blitt kalt Skogsholmen.

Fremskrittspartiet vil ha fortgang i dette. Vi vil ha firefelts vei gjennom hele fylket – ja, vi vil ha firefelts vei fra Stavanger til Oslo. Dette er signaler vi gir nå, for vi vil at det skal komme med i den kommende NTP.

Rv. 9 er hovedferdselsåren fra Vest-Agder gjennom Aust-Agder og til Vestlandet. Den er det viktig å få rustet opp, slik at det er gul midtstripe gjennom hele fylket vårt, noe som også SV bemerket. De vil også ha gule midtstriper på slike veier. Det er ikke mye penger som skal til for å få dette arbeidet gjort, og de pengene burde ha vært avsatt til formålet for lenge siden.

Fremskrittspartiet har tatt med rv. 9 i sine merknader, og vi vil ha med rv. 9 i NTP, slik at den kan bli ferdigstilt. Men – til min store overraskelse – det ville verken Kristelig Folkeparti, Høyre eller regjeringspartiene. Ikke fikk vi støtte for våre merknader, og ikke kom partiene med egne merknader. Når representanter for Kristelig Folkeparti går høyt på banen og roper i eget fylke, men ikke følger det opp, undres jeg over hva Kristelig Folkeparti egentlig mener.

Når det gjelder rv. 41 derimot, er i alle fall Kristelig Folkeparti og Høyre enig med oss. Det er vi veldig glad for. Rv. 41 er også en viktig trafikkåre som går gjennom fylket mitt, og som er trafikkfarlig både for dem som ferdes på veien, og for dem som går langs den. Så her må det handles raskt.

Det er med glede jeg ser fram til regjeringsskifte neste år. Vi vil ikke kunne få alt vi ønsker oss det første året, men vi kan da legge reelle planer og vise at de vil bli gjennomført raskt og effektivt. Det viser handlekraft, og det gjør Norge tryggere å bo i.

Arne Sortevik (FrP) [14:50:23]: Dette er ingen het debatt, men uavhengig av det hadde det vært en fordel med litt mer varme i salen!

Jeg skal kort innom Prop. 36 S, som er endringer på statsbudsjettet for 2012. I den saken omtales også et stort bompengeprosjekt. Det gjelder E39 Eiganestunellen i Rogaland, utbyggings- og finansieringsplan. Det er en forlengelse av bompengeordningen i Nord-Jærenpakken, som skal sikre bompengebidraget til Eiganestunellen. La meg kort slå fast at modernisering av E39 gjennom Stavanger er Fremskrittspartiet for. La meg være like klar på at bompengefinansiering av dette tiltaket er Fremskrittspartiet imot. Derfor har vi lagt frem et alternativt forslag for bygging av Eiganestunellen med statlig finansiering. Jeg

viser også til merknader og forslag som Fremskrittspartiet hadde i forbindelse med Stortingets behandling av Ryfast-prosjektet.

Jeg skal også kort innom veivedlikehold. I svar fra statsråden er det oppgitt at kartlegging av fylkesveinettet forventes å være ferdig tidlig i 2013. Det er bra, men jammen er det på tide. Det er jo underlig at det ikke er gjort samme kartlegging av fylkesveinettet som det er gjort av riksveinettet. Men vi ser frem til å få den kartleggingen. Det som gjør oss urolige, er en del av det etterfølgende i svaret, og jeg siterer:

> «Statens vegvesen mener at vedlikeholdsetterslepet målt i kroner er lite egnet som overordnet indikator for standarden på vegnettet.»

Vi er redd for at man nå vil løpe vekk fra det store ubehaget som kanskje så mye som 70–75 mrd. kr i samlet vedlikeholdsetterslep på riksveinettet og fylkesveinettet forteller om, at man søker å snakke seg bort fra det problemet og lar være å måle etterslepet. Det vil vi advare mot.

Så skal jeg kort innom budsjettet for 2013 og kjøp av persontransporttjenester, et av de mange spørsmål vi har stilt om budsjettet. Vi har også fått svar på det. Vi har fått fordelingen av de 2 900 mill. kr som det kjøpes for gjennom NSB. Der er fordelingen at 48 pst. går til nærtrafikk i Oslo, 6 pst. til nærtrafikk i Stavanger, 4 pst. til nærtrafikk i Trondheim og 3 pst. til nærtrafikk i Bergen. Det illustrerer på en veldig tydelig måte skjevdelingen i måten staten bidrar til finansiering av kollektivtransporten på i de store byene. Man følger et spor, men man følger ikke transporten. Det er et system vi ønsker å endre.

Så til slutt til fiskeri- og kystministeren om ISPS-skip. Det er Fraktefartøyenes Rederiforening som er bekymret over praktisering av et nytt regelverk. Det har vært praktisert på en håndterbar måte tidligere. Man er redd for at dette endres.

Presidenten: Presidenten kan opplyse representanten Sortevik om at vi har skrudd opp temperaturen her i salen i påvente av at temperaturen i debatten øker!

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:53:41]: Det enkleste man kan gjøre som politiker, er å fordele ansvaret på en sådan måte at ingen har ansvaret, og det er det denne regjeringen har gjort med hensyn til over 17 000 km med vei. På godt norsk heter det å toe sine hender, men det blir jo ikke noe mer eller bedre vei av den grunn.

Det er ingen tvil om at OPS er en meget fornuftig måte å organisere både vei- og baneutbygging på. OPS gir entreprenører bedre forutsetninger for både prosjektering, utbygging og vedlikehold – ikke minst kan større og sammenhengende parseller bidra til lavere kostnader og høyere effektivitet. Men OPS finansierer altså ikke veiutbyggingen. Jeg ser i dag at både Høyre og Kristelig Folkeparti bruser veldig med fjærene, men jeg må si at det er en heller mager hane som bruser.

Så til representanten Sønsterud, som ikke klarer å forstå at Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å effektivisere innen offentlig sektor; hun skjønner ikke at dette er mulig. Jeg vil da vise til en rapport fra 2011 som viser at Norge har 13 960 ansatte til å forvalte transportinfrastrukturen, Sverige, med dobbelt så mange mennesker og langt mer vei og bane, har 13 200 ansatte, Finland har 4 300 og Danmark har 4 400. Er det vanskelig å forstå at det går an å få på plass en mer effektiv organisering, eller er det slik at man ikke ser skogen for bare trær?

Representanten Langeland skjønte ikke hvorfor svensk ungdom tok seg arbeid i Norge. Vel, det gjorde de på 1970-tallet, det gjorde de på 1980-tallet, og det gjorde de på 1990-tallet og på 2000-tallet, under ulike regjeringer og ulike regimer. Det er vel heller slik at Norge har store mengder med olje og gass og har store økonomiske muskler, slik at vi faktisk er i stand til å stå for en progressivitet i vårt samfunn. Sverige har ikke olje og gass. Så vanskelig er det.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [14:56:35]: Denne uken har vi Østfold-pendlere kortere reisetid enn det vi vil få til neste uke. Vi vil få noen flere tog til uken, særlig i helgene, vi vil få noen flere seter, og vi vil få noen flere minutters reisetid både når vi skal inn til Oslo, hvis det er her vi arbeider, og når vi skal tilbake. Det er et paradoks når vi bygger jernbane for framtiden.

Men vi har noen flaskehalser på jernbanen vår. En av dem er kapasiteten gjennom Oslo. Vi trenger en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. En annen flaskehals for oss Østfold-pendlere er strekningen Oslo–Ski, der det er sprengt kapasitet. Vi må få på plass Follobanen jo før jo heller, for da tror jeg også at vi får litt kortere reisetid når vi skal pendle inn til Oslo.

Så har vi også en annen flaskehals, som ikke burde være en flaskehals, men som har blitt det, og det er påkoblingen av østre linje, jernbanen fra Rakkestad, om Mysen, til Oslo. Jeg må si at jeg er skuffet over regjeringspartienes merknad i dagens innstilling, der det står at en påkobling av Østfoldbanens østre linje ikke er en del av prosjektet Oslo–Ski. Ja, det stemmer, for Jernbaneverket har tatt ut dette. Det lå i planprogrammet, men på grunn av utfordringene med påkobling nord for Ski stasjon, som var tanken, er dette tatt ut. Dette er en endring i prosjektet som for undertegnede er vanskelig å godta, og som jeg mener heller ikke regjeringspartiene bør godta ut fra deres egne merknader fra 2010. Der sto det noe om en tankerekke i forhold til en påkobling nord, nå bør vi kanskje se sør, men det viktigste er at dette ikke går ut av prosjektet.

Regjeringspartiene skriver videre at en slik påkobling heller ikke er nødvendig for at tog fra østre linje skal kunne benytte Østfoldbanen når den står ferdig. Det stemmer, men vi bygger Follobanen for framtiden, og da er det også nødvendig å tenke påkoblinger for framtiden. Det må også regjeringspartiene ta inn over seg. Regjeringspartiene viser så til at det er mulig for østre linje å krysse på Ski stasjon når Follobanen står ferdig. Slik jeg kjenner prosjektet på Ski stasjon, er det mer enn krevende.

Jeg må si jeg er skuffet over de merknadene som regjeringspartiene har lagt inn om østre linje i dagens budsjettinnstilling, og jeg håper de kan se tilbake på det de gjorde i 2010, og ta det inn over seg, og ikke lage flere flaskehalser.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:59:50]: Jeg vil holde et spesielt innlegg, et innlegg som ombudsmann i en bitte liten sak, men viktig for en bygds framtid. Hallenskog er et av de største vekstområdene i Røyken kommune i Buskerud. En enorm boligbygging – 800 boliger er igangsatt eller nær forestående, og ytterligere utbygging er under planlegging. Fjellgrunn – ikke dyrket mark, og så kort vei til Hallenskog stasjon på Spikkestadbanen at en kan gå eller sykle – glimrende. Men det er et hovedproblem: Stasjonen foreslås nedlagt for å spare ett minutt hver vei Heggedal–Spikkestad. Det er ikke behov for å oppruste plattformen. Den er lang nok, høy nok. Toget er Hallenskogs eneste kollektivtilbud.

Argumentet for nedleggelse fra NSB Jernbaneverket er den nye grunnrutemodellen. Kravet fra NSB Jernbaneverket er minste vendetid med dobbeltspor og 6 vogner: 10,5 minutter. Nedleggelse gir 11 minutters vendetid. Opprettholdelse av Hallenskog stasjon – når alt ellers er i tråd med NSB Jernbaneverkets økte tidsmarginer i forhold til dagens tog – er 9 minutter. Forskjell: 1,5 minutter. Det er sakens kjerne sett fra NSB Jernbaneverket.

Buskerud fylkeskommune – Enstemmig vedtak i hovedutvalget for samferdselssektoren 7. februar 2012:

> «Hovedutvalget for samferdsel ber om at vi snarest mulig får bekreftet at Hallenskog opprettholdes, i det minste som en forsøksordning fram til endelig kjøreplan 2014.»

Ruteendringer 9. desember 2012 er første fase i innføring av ny grunnrutemodell for tog, hvor Asker–Lillestrøm har blitt prioritert. Fullskalainnføring skjer fra desember 2014. Fra søndag 7. april 2013 og 16 måneder framover til desember 2014 skal Høvik stasjon ombygges, og det gir 5 minutter økt reservetid til Spikkestad. Ny rutetabell skal altså gjelde for bare perioden 9. desember til 9. april – 4 måneder.

Det foreligger en enstemmig komitéinnstilling i denne saken på side 86 i innstillinga:

> «Under forutsetning av at opprettholdelse av Hallenskog ikke går ut over grunnrutemodellen, vil komiteen be departementet gjennom NSB om å opprettholde Hallenskog stasjon.»

Jeg vil forsikre, punkt 1: Det å opprettholde stasjonen er ikke en stor faglig risiko for å svekke togenes punktlighet. Jeg har gått igjennom saken på nivå sporpenser og sekunder for oppbremsing til stasjonen. Punkt 2: Opprettholdelse er i tråd med enstemmig vedtak i folkevalgte fora. Punkt 3: Avbøtende tiltak koster over 1 mill. kr per år og er langt fra tilfredsstillende. Konklusjon: Et kompromiss mellom lokalt folkestyre og statsmakt er å utsette beslutning om nedleggelse til desember 2014 når grunnruten skal innføres i fullskala. Det må være løsningen.

Tor-Arne Strøm (A) [15:03:10]: Alle vil ha bedre veier. Alle vil ha bedre bane. Alle vil ha bedre havner. Jeg tror vi kan være enige om det. Men alle har ikke prioritert det. Og det viste bl.a. Bondevik II-regjeringen med Fremskrittspartiet som støtteparti i perioden 2001–2005. Hvorfor løftet man ikke samferdselsprosjektene fram da? Nei, de prioriterte skattelette og fulgte ikke opp sin egen NTP. Det er det som er sannheten.

De fulgte ikke opp med penger på de årlige budsjettene, og etterslepet ble større og større. Det var resultatet. Jernbane og veier ble bare verre og verre. Tidligere stortingsrepresentant fra Nordland, Jan Sahl fra Kristelig Folkeparti – og for øvrig en god kollega av undertegnede – sa at om vi plusset på den NTP-en som ble laget i tidsrommet etter Bondevik II-regjeringen, var de 100 mrd. kr luftmilliarder. Det var godt å ha disse luftmilliardene. Vi varslet tidenes samferdselsløft da vi fikk vedtatt NTP-en i 2009. Det innebærer, som jeg sa tidligere, en formidabel økning i forhold til NTP-en. Og det har vi fulgt opp. Når det vises til tidenes samferdselsløft, er nok å vise til at regjeringen foreslår 37,5 mrd. kr til samferdselsmål i 2013. En økning på 3,9 mrd. kr fra 2012.

Aktiviteten i vei- og jernbanesektoren har aldri vært høyere enn i 2010–2013. Det bygges, og det rulles ut asfalt mange steder – i nord også. Hålogalandsbrua er et av de største prosjektene i fylket og landsdelen på lang tid. Dette er viktig for næringslivet og bosettingen i Nord-Norge. Et kjempeprosjekt. Kortbaneflyplassen i Narvik legges ned. Det blir større aktivitet på Evenes, som er en flyplass for framtiden.

Det som er bra, er at det er målrettet satsing på gang- og sykkelveier, som flere av våre kommuner legger opp til. Byer tar opp dette i sine transport- og arealplaner. I tillegg innfrir vi også det som i hvert fall er viktig for distriktene, ikke minst når det gjelder rassikringen. Der har vi innfridd den milliarden som det har vært så veldig mye snakk om.

Nei, vi bygger landet bit for bit, vi tar grep, og vi fører landet i riktig retning.

Bård Hoksrud (FrP) [15:06:17]: Jeg trodde kanskje vi begynte å nærme oss slutten på debatten, men det var ikke lenge jeg var der. Jeg registrerer at tidligere samferdselsminister Meltveit Kleppa var her og skrøt av gjennomføringskraften til denne regjeringen.

Jeg har lyst til å se på et svar jeg har fått fra departementet som gjelder kollektivfelt. I 2009 bygde vi 11,2 km kollektivfelt, i 2010 1,7 km, i 2011 1,6 km, 2012-prognose: 0,3 km. I 2012 skal vi øke det til 1,2 km. Ja, det er bra for kollektivtrafikken i dette landet. Da kommer vi mye fortere fram i køen med den enorme satsingen fra denne rødgrønne regjeringen. Det gjør vi definitivt ikke!

Når jeg hører på representanten Tor-Arne Strøm og andre skryte av at regjeringen ruller ut asfalt – det er ikke regjeringen som ruller ut asfalt. Regjeringen bevilger 6,8 mrd. kr. Det er bilistene som ruller ut asfalt i form av nesten 15 mrd. kr i bompenger neste år, i tillegg til 55 mrd. kr i andre avgifter. Det er bilistene som bygger, det er ikke denne rød-grønne regjeringen. Det er bilistene som gjør hele jobben. Regjeringen kommer med smuler i forhold til hva bilistene betaler inn for å bygge infrastruktur i dette landet.

Når det gjelder streknings-ATK, som representanten Bratli var inne på, sier Statens vegvesen at de trenger mer tid for å se om det har den ønskede effekten. Det er bare å slå det fra oss med en gang: Det er ikke sikkert at det er en god løsning for å redusere ulykkene.

Jeg har lyst til å utfordre samferdselsministeren: Jeg vet

at du har vært hjemme ved kaffebordet til tidligere kollega Terje Riis-Johansen for å prate om utfordringene for fylkeskommunene og den ansvarsfraskrivelsen fra regjeringen da man overførte fylkesveinettet til fylkeskommunene.

I Telemark er det to prosjekter. Tinnsjøtunnelene skulle koste ca. 60 mill. kr å ruste opp. Regningen er på nesten 160 mill. kr. Det er gammel latskap og etterlatenskap som denne regjeringen burde ha ryddet opp i før de overførte det til fylkeskommunen. Det andre er i Nome kommune, Kaste–Stoadalen, som bare er ute av vegvesenets planer med masse forfall som det skulle ha vært ryddet opp i for lenge siden. Jeg forutsetter og regner med at samferdselsministeren kommer på talerstolen etterpå – jeg ser at hun har tegnet seg – og forteller hvordan hun skal rydde opp i gamle etterlatenskaper fra denne regjeringen, som de bare har sendt over til fylkeskommunene uten å sørge for at det kommer ordentlige penger til fylkeskommunene. Fylkeskommunene forventer faktisk å få svar på hvordan de i det hele tatt skal kunne klare å rydde opp i alle problemene flertallet har gitt dem.

Og til representanten Toppe, som var opptatt av trafikksikkerhet: Fremskrittspartiet er opptatt av trafikksikkerhet, men i stedet for å redusere farten som representanten Toppe og den rød-grønne regjeringen vil, gjør vi noe med ulykkesstrekningene og sørger for at ulykkene ikke skjer. Det er forskjellen på Fremskrittspartiet og den rød-grønne regjeringen. Derfor bruker vi 900 mill. kr mer til trafikksikkerhetstiltak.

Terje Halleland (FrP) [15:09:36]: Vi ser i debatten i dag at samferdsel, og spesielt veier, er noe som engasjerer blant politikere og ikke minst blant folk flest. En kan da spørre seg hvorfor det er slik. Hvis vi ser på veiene rundt oss, ser vi at dette engasjementet ikke har ført til budsjetter hvor veiene er blitt prioritert. Det som engasjer mest, er altså det som blir minst prioritert. Og her er det en veldig stor forskjell på ord og handling. Når man prøver å finne ut hvorfor det er slik, er det ganske enkelt andre budsjettområder som blir prioritert. En har med en slik måte man budsjetter på i dag, ikke råd.

Veibygging vil være det beste tiltaket for økt verdiskaping i næringslivet. Veibygging vil være det beste tiltaket for å ha en god distriktspolitikk for å kunne ta hele landet i bruk. Veibygging vil være det beste tiltaket for folkehelsen med bedre trafikksikkerhet både for bilister, for syklister og for gående. Ja, veibyggingen vil være det beste tiltaket for et bedre miljø med en bedre framkommelighet. Da er det ikke snakk om å ha råd, men det er snakk om å ha råd til å la være.

E134 Haukelivegen er den mest trafikkerte fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet. På den veistrekningen er det prosjekter som har vært under planlegging i over 20 år, uten resultater. Vi ser at nå kan det løse seg på enkelte prosjekter, og for min egen del gleder det meg stort at deler av finansieringen av Stordalstunnelen ligger inne i regjeringens budsjett. Men det er likevel på sin plass å minne om at det er langt igjen før denne fjellovergangen er av en slik standard at vi kan være fornøyd.

Fatland slakteri er en bedrift i Ølen som har mye transport i sine tjenester. De har gjort et regnestykke på hva det koster bedriften at vi ikke har en tunnel på Seljestad, som hadde gjort det mulig å unngå å kjøre ned til Røldal. 1,7 mill. kr spart i diesel, spart i slitasje, spart i lønn, og gevinst for miljøet er ikke tatt med. Det er en bedrift som kunne hatt en bunnlinje som var 1,7 mill. kr høyere. Hva ville dette gi i gevinst for hele landet? Da er det ikke et spørsmål om å ha råd, men et spørsmål om å ha råd til å la være.

Ferjefri E39 er et stort og viktig prosjekt, for strekningen fra Kristiansand til Trondheim er den strekningen i Norge som står for den absolutt største verdiskapingen i hele landet. Der trengs det gode signaler til dette prosjektet for å skape en forutsigbar framdrift og finansiering. Dette signalet kan godt være en snarlig oppstart av Rogfast.

Bente Thorsen (FrP) [15:12:50]: Fremskrittspartiet mener at god transportinfrastruktur er en forutsetning for en velfungerende økonomi der folk bor, og varer og tjenester kan raskt flyttes dit det er størst behov. Gode transportløsninger er viktig for Norge – kanskje enda viktigere enn i andre land siden vi er en tynt befolket nasjon med store avstander.

Jeg registrerer at regjeringspartiene skryter av hva de har fått til av veibygging. Fremskrittspartiet er langt fra fornøyd med den innsatsen. Det er tydeligvis heller ikke brukerne av veiene. Vi vil ha en langt mer offensiv utbygging for å ivareta næringslivets behov for vekst og utvikling. Det bor mange langs og i nærheten av fylkesveier, som langt fra holder den standarden som er påkrevd. Barn og voksne er avhengig av å trafikkere disse mange ganger i løpet av dagen. For å trygge og bedre framkommeligheten på disse veiene som i stor grad også brukes av myke trafikanter, satser Fremskrittspartiet på trafikksikring, vedlikehold, rassikring, og har satt av en pott til belønningsordning for trygge skoleveier.

Fremskrittspartiet foreslår å redusere losavgiften for å få mer godstrafikk over fra vei til kjøl. Statsråden var også i sitt innlegg opptatt av å få mer gods fra vei til kjøl. Hun snakket også om at alle ansvarlige måtte bidra for å få dette til. I min hjemkommune Karmøy har vi veldig dårlig erfaring med regjeringens vilje til å ta sitt ansvar og til å følge opp om intensjonen om å øke sjøtransporten.

Kommunen har samlet sjørelatert næringsliv og bygd ut Husøy til et industriområde. Veien til og fra industriområdet, som er en del av E134, er på enkelte deler så smal at to større kjøretøy ikke kan passere. Veien har verken sykkelvei eller gangsti, og det er stor fare for ulykker. Da må jeg legge til at ganske mange av dem som arbeider på dette industriområdet, parkerer bilen sin eller reiser kollektivt, og så må de gå langs denne veien. Det er mørkt uten verken sykkelvei, gangsti eller belysning. Denne veien er også til hinder for å få flere til å transportere sjøveien, og den dårlige veien er til hinder for videreutbygging og nyetablering av bedrifter, som dersom forholdene hadde ligget til rette for det, ville brukt sjøtransport og slik redusert veibruken.

Jeg synes det er fint at statsråden forlanger at ansvarlige instanser skal ta sitt ansvar for å få mer gods fra vei

til kjøl. Jeg forventer derfor at statsråden tar sitt ansvar og sørger for at veien til Husøy får den nødvendige oppgradering. Det vil også styrke troverdigheten i forhold til kravet om at andre ansvarlige må ta sitt ansvar.

Det er dokumentert at behovet for en betydelig oppgradering og utbygging av veinettet i Norge er påkrevd. Fremskrittspartiet ønsker å bygge landet uten å belaste bilistene for bompenger, som framstår som en ekstraskatt på transport.

Else-May Botten (A) [15:16:10]: Det kryr vitterlig av store og gode samferdselsprosjekt og planer over hele landet – jeg skulle til å si – både til lands og til vanns. I Møre og Romsdal, der jeg kommer fra, er det nå mange tiltak som kommer gjennom dette budsjettet. Kvivsvegen, som er et stort prosjekt, og som allerede er åpnet, blir sluttført med det som må gjøres der, og ikke minst kommer rassikring fra Hjartåberga og Oppdølsstranda, som det er meget sterkt behov for å få på plass. Det er videre slik at Tresfjordbrua–Vågstrandstunnelen som er både et rassikringsprosjekt og et prosjekt som er viktig for pendlere, er med på å løfte de store og tett bebygde områdene.

Vi har et yrende næringsliv i landet vårt. Varer skal fraktes både hit og dit – skulle jeg til å si – fram og tilbake. De som sitter med ansvaret for å få sendt disse varene, har selvfølgelig en utfordring i om man skal velge vei, bane eller sjø osv. Det letteste er kanskje å velge det samme som man alltid har gjort, men jeg tror også mange er på hugget etter å se på nye trender og nye muligheter som kan være enda bedre enn dem man har. «Snakkis» langs kysten er rett og slett å bruke sjøveien. Den er vedlikeholdsfri, og den ligger klar til bruk. Men likevel er det grep som må gjøres for at sjøveien oppleves som det mest attraktive alternativet. I den forbindelse har jeg hatt en rekke samråd langs kysten med aktører fra vareeiere, sjømenn, loser og kystverk, redere, havnedirektører m.fl. som er veldig engasjert i dette. Dette er det jo miljøgevinster på, det er viktig å få fornyet flåten, og ikke minst er det økt konkurransekraft som er tema for at vi faktisk skal ha det tilbudet langs kysten.

Jeg er stolt over å kunne si at vi i dag har en aktiv kystpolitikk og en aktiv kystminister som ser dagens utfordringer og vil åpne dører for nye muligheter. Kystministeren tar tak i de enorme mulighetene og potensialet som ligger der for å få mer gods over på sjø, og ønsker også å ha en god samhandling mellom ulike departement som er knyttet til disse utfordringene. For at vi skal få mer gods over på sjø må virkemiddelapparatet også settes i stand til å bygge opp under dette, noe Nærings- og handelsdepartementet har ansvar for å være med og bidra til. Skal vi se mer helhetlig på framtidsrettede løsninger for lossing, må det gjøres i samarbeid med de ulike departementer og etater, men også med lokale aktører. Igjen ros til ministeren som virkelig har tatt grep.

Budsjettet for neste år viser klar retning på denne satsingen, og jeg tror at snøballen bare vil rulle videre, for utover vinteren og våren kommer det mye mer i forbindelse med NTP, losutvalg og nærskipsfartsstrategi, som er viktig.

Gorm Kjernli (A) [15:19:35]: Representanten Schou, som jeg ser ikke er i salen nå, avla meg en visitt. Det er mulig hun følger med fra kontoret, så jeg skal gjøre henne den ære å gi henne et svar, selv om jeg mener representanten Schou selv ga en god illustrasjon på hvordan Høyre har vinglet i intercitysaken det siste halvåret.

Høyre ville i sommer ha full intercityutbygging i 2025, i forbindelse med klimaforliket. Litt senere på sommeren sa representanten Halleraker at det viktigste var indre triangel. Da østlandsordførerne var på Stortinget og krevde full utbygging i 2023, svarte representanten Schou ja til det. Like etter var representanten Halleraker i Bergens Tidende og snakket om det indre intercitynettet de neste ti år. Så til slutt måtte partileder Solberg på banen og si at 2030 nok er det mest realistiske.

Arbeiderpartiet har aldri lovet 2023, 2025, 2030 eller 2034 for den saks skyld. Vi ønsker en så rask utbygging som mulig, gjerne i et eget utbyggingsselskap. Men vi har hele tiden vært klare på at vi vil komme tilbake til tidfesting og utbygging av intercitynettet når vi legger fram den nye nasjonale transportplanen, og det vil vi gjøre.

Fra 2001 til 2005 gikk jernbaneinvesteringene fra 1,3 til 1,4 mrd. kr. Bare fra 2010 til 2013 øker investeringsbudsjettet fra 3,7 til 6,1 mrd. kr. Jeg er glad for at Høyre har anerkjent dette ved å gå for regjeringens jernbanebudsjetter. Det er offensive og gode budsjetter. Men det jeg reagerer på er at Høyre legger skylden for sine egne nedjusterte ambisjoner på regjeringen, all den tid de ikke har hatt mer penger til ny jernbane enn regjeringen. Det minste man må kunne forvente er at man har egne, mer ambisiøse alternativer dersom man mener at det regjeringen kommer med, ikke holder mål. Jeg registrerer at så ikke har vært tilfelle for Høyre, og det må bety at de er fornøyd med investeringsbudsjettene.

Til slutt må vi trekke oss ned til det lokale. Representanten Hjemdal var innom Follobanen og påkobling av østre linje. Representanten har tydeligvis ikke lest tidligere budsjettinnstillinger fra transportkomiteen særlig nøye. Det er ingen merknader der hvor det står at østre linje skal kobles på verken sør eller nord. Når det er sagt, vil det bli nødvendig etter hvert, og derfor er jeg glad for at Jernbaneverket er i gang med å utrede en planfri påkobling av østre linje. Når Follobanen står ferdig og østre linje kan krysse på Ski stasjon og benytte seg av Follobanen, må påkoblingen komme. Det jeg er redd for nå, er at Indre Østfold fremmer innsigelse og utsetter prosjektet – det vil i alle fall ikke gi østfoldpendlerne et bedre togtilbud.

Statsråd Marit Arnstad [15:22:53]: Jeg tar ordet fordi jeg synes jeg fikk sagt litt for lite om Dokument 8:5, og har lyst til å utfylle det litt. Jeg nevnte i replikkordskiftet så vidt spørsmålet om kontraktstrategier, men jeg tror selvsagt også at det finnes andre tiltak som er viktige i den sammenhengen når det gjelder organisering. Det ene er muligheten for å redusere antallet bompengeselskap – rasjonalisere bompengeselskapene. Det å sørge for at transportetatene driver mest mulig effektivt er selvsagt viktig uansett hvordan de er organisert.

Men jeg tror fortsatt at en av de viktigste flaskehalsene

knyttet til organisering er planleggingstiden. For å få bygd mer sammenhengende og raskere, er planlegging selve nøkkelen, og da må selvsagt alle parter i prosessen bidra. Som representantene i salen er kjent med, vil det gjelde både stat, samferdselsetater og lokaldemokrati.

Dokument 8-forslaget handler i stor grad om OPS. Jeg er ikke dogmatisk på OPS. Jeg skulle ønske Høyre også hadde vært litt mindre dogmatisk omkring OPS, og erkjent at resultatet av evalueringene er ganske varierende. Riktignok kan det hende du sparer litt tidsmessig, men det er ikke sikkert at OPS er en forutsetning for å gjøre det. Om du sparer noe på kostnader er usikkert, og tallene fra Den europeiske investeringsbanken viser altså det motsatte. Så er det sånn at OPS skaper store bindinger på budsjett 30 år framover i tid. Jeg tror ikke at Høyres partikollegaer i Storbritannia synes det er veldig hyggelig å betale på Tony Blairs utskeielser når det gjaldt OPS-prosjekter tidlig på 2000-tallet. Det må en også ha i mente når en diskuterer OPS som metode.

Jeg har også lyst til å si at når det gjelder Jernbaneverket, er jo et av problemene med Jernbaneverket at den omorganiseringen som ble forsøkt gjort, og som den rødgrønne regjeringen stoppet, medførte mange nokså rundelige sluttpakker som igjen førte til at man tappet Jernbaneverket for kompetanse som det har vært krevende å skulle bygge opp igjen etterpå. Det er klart at den kompetansen er noe av det man trenger innenfor bl.a. signalfaget i årene framover.

Så må jeg få lov å si til representanten Hoksrud at de 950 km asfalt vi skal dekke, ikke bevilges av store prosjekter – de bevilges av drift og vedlikehold. Så når representanten Hoksrud skal sammenligne bompenger og statlige bevilgninger, bør han inkludere litt mer enn den posten han vanligvis inkluderer, for asfalten ligger altså en helt annen plass – bare så det er sagt.

Så har representanten Toppe helt rett i det at trafikksikkerhet handler både om vei og om trafikant. Fremskrittspartiet er stort sett imot det meste av de tiltakene på trafikksikkerhet som handler om trafikantene, og det er sørgelig.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [15:26:11]: Jeg ble inspirert av å høre Arbeiderpartiets Svein Gjelseths innlegg om Stad skipstunnel, og jeg håper mange i regjeringspartiene lytter til Gjelseth når det gjelder hans klare og kloke meninger om akkurat det prosjektet.

Men tilbake til virkeligheten: Jeg er veldig fornøyd med at Kristelig Folkeparti fremmer forslag med både Høyre og Fremskrittspartiet i denne saken, og vi skulle gjerne hatt med oss regjeringspartiene. Men sammen med Fremskrittspartiet ber vi regjeringen sette i gang bygging av en stor Stad skipstunnel så snart som mulig, og vi ber om midler til forskuttering allerede i revidert neste vår. Sammen med Høyre ber vi om en sak om mulig finansiering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.

Kristelig Folkeparti mener at 18 utredninger er mer enn nok. Hvem kan være uenig i det? Kristelig Folkeparti mener at tunnelen er en forutsetning for sikkerhet og trygghet for dem som passerer Stadhavet både i yrke og på fritid – det er det aller, aller viktigste. Tunnelen er også viktig for næringsinteressene, som er sterkt voksende i regionen. Det handler om å sikre leveranser, kortere transporttid – og slik kunne jeg fortsette.

For å lykkes med å få mer gods fra land til sjø langs vestlandskysten er tunnelen svært viktig. Derfor er tunnelen også et miljøprosjekt. Jeg leste i en av de mange rapportene at tunnelen gjennom å få mer transport fra veg til sjø vil spare miljøet – en miljøbesparelse på opptil 90 pst.

En tilleggsgevinst vil være at verdens første skipstunnel vil tiltrekke seg både nasjonale og internasjonale turister – en turistmagnet for regionen. Stad skipstunnel er et nasjonalt prosjekt, og tunnelen vil binde sammen det verdiskapende Vestlandet på en ny og spennende måte.

Presidenten: Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [15:28:42]: Først til ministerens invitasjon: Ja, vi skal gjerne være udogmatiske når det gjelder OPS og prosjektfinansiering. Vi har flere ganger sagt at vi gjerne ser prosjektfinansiering også i statlig regi, som vi måtte gjøre på f.eks. jernbane, hvor vi har foreslått eget selskap – den modellen.

Så utfordrer Bjørnflaten meg på OPS, og jeg vil speilvende hennes argumentasjon. Det er dristig å antyde fra denne talerstol at en såpass oppegående representant faktisk ikke har skjønt hva hun har vært med på. La meg sitere komiteens flertall:

> «(…) OPS-prosjekter uten noen statlig finansiering slik Høyre ser ut til å legge opp til, innebærer at prosjektene i sin helhet finansieres ved bompenger.»

Det har vi aldri lagt opp til. Det har vi aldri gjort. Vi har aldri sagt det – snarere tvert imot: Vi mener OPS er en måte å finansiere store prosjekter raskt på uten bompenger, fordi opptrekket kommer om mange år. Derfor trenger vi heller ikke å legge inn penger til prosjektene nå.

Per Roar Bredvold (FrP) [15:29:58]: Jeg skal ikke holde noe langt innlegg i denne debatten da Fremskrittspartiets representanter i transport- og kommunikasjonskomiteen gjør en særdeles god jobb. Men jeg vil sette søkelyset på noen av flere ting som irriterer meg når det gjelder bruk av penger innenfor samferdselssektoren.

Dette tilfellet dreier seg om rv. 3 i Hedmark som for snart to år siden ble utsmykket med en rekke fargerike elggevirer. Disse hadde noen kunstnere fått i oppdrag å lage, og gevirene ble etter hvert hengt opp i noen trær på en veistrekning på nevnte rv. 3. Det ble satt opp lys, og visstnok skal denne investeringen på nærmere 2 mill. kr ha en effekt på bilistene ved at de blir mer oppmerksomme. Dette er noe jeg betviler på det sterkeste, og jeg mener at pengene heller kunne vært brukt på andre sikkerhetstiltak som virkelig ville hjulpet. På toppen av alt skjedde innvielsen på 1. april, og det var svært mange som trodde dette var en aprilspøk. Men det var det dessverre ikke. De henger der ennå, selv om det visstnok har vært noe hærverk på noen av dem.

Men det stopper ikke med dette. Nå planlegges det å lage en elg i syrefast stål og plassere denne på Bjøråa rasteplass i forbindelse med oppgradering av rasteplassen, som også ligger langs rv. 3. Elgen skal være 10,1 meter høy og 12,2 meter lang. Kostnadene ved dette er ikke kommet fram ennå, men når noen elggevirer har sin høye pris, vil en hel elg koste mye mer vil jeg tro.

For meg er dette helt feil bruk av penger som heller kunne vært brukt til mer fornuftig veiutbedring nettopp langs rv. 3. Dette er en av Norges mest belastede veier når det gjelder tungtrafikk, noe alle ulykkene viser. Veien er stedvis for smal og trenger mye utbedringer for å kunne være en god og trygg vei for alle.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:32:06]: Det har vore ein spennande debatt, og det er særleg i nokre ting eg synest me ser ein bevegelse.

I innlegget mitt tok eg opp behovet for fornying, og eg opplever at både statsråd Arnstad og representanten Langeland peiker på noko av det same. Og da tenkjer eg på at me har fått ei fornying av Avinor som me er godt fornøgde med. Gjennom bompengebruken har Statens vegvesen og Vegdirektoratet i realiteten fått ein større fleksibilitet. Dei har kunna tenkje prosjekt over lengre tid og fått eit nødvendig handlingsrom. Det som fleire i dag peiker på, er situasjonen for Jernbaneverket. Det gjeld finansiering, og eg meiner òg at det gjeld organisering. Men eg synest det er spennande signal som statsråd Arnstad gir her.

Så diskuterer me tre bokstavar: OPS. For meg er det viktig å få fram at OPS er meir enn finansiering. Det er ein tenkjemåte, men det er òg ein tenkjemåte som ein kan få inn via andre verkemiddel. Det viktige for Kristeleg Folkeparti er at me skal få større langsiktigheit i korleis me byggjer prosjekt. Og der er OPS i alle fall eit verkemiddel, som har gjort at me har fått hurtigare bygging, sjølv om resultata viser at me ikkje har fått billigare bygging. Men i dei prosjekta som har vore gjennomførte i Noreg, har me fått ei raskare bygging.

Det som eg synest er eit problem når me diskuterer OPS, er at det er veldig spesielt at statsministeren vår svarer tilbake at me ikkje kan kjøpe veg på avbetaling – eit system som me bruker innanfor andre delar av samferdselssektoren. Eg synest ikkje det svaret heng saman med det som regjeringa – med støtte frå Kristeleg Folkeparti – gjer på andre område.

Det er eit område eg har sakna i dag, og det er utfordringane rundt våre store byar. Det er ei av dei største utfordringane me har. Me ser at det har skjedd mykje positivt. Oslopakkane har vore positive. Det at me fekk fleire verkemiddel samtidig, både med betre tilkomst, lågare prisar på kollektivtilbod, restriksjonar og bompengar, har gitt resultat. Trondheimspakka – miljøpakka der – er òg ei sak som eg meiner peiker i ei positiv retning, men me må ha langt større ambisjonar for å kunne løyse dei utfordringane me ser der.

Så har eg òg tidlegare peikt på at eg er skuffa over at ikkje fleire i denne salen kan bli med på å få ein statusrapport for universell utforming på alle transportområde. Det hadde eg ønskt, det er eit ønske frå brukarorganisasjonane, og eg hadde gjerne sett at Kristeleg Folkeparti ikkje sto aleine her.

Susanne Bratli (A) [15:35:26]: De ulike partiene har sine innfallsvinkler til å finne nye måter å tenke samferdsel på. Høyre resirkulerer gammeldagse forslag om OPS og tror de er moderne fordi de omtaler dem som moderne.

Når jeg først har ordet, vil jeg benytte anledningen til å replisere til representanten Halleraker at jeg aldri har sagt at ingen i Europa benytter seg av OPS. Derimot sa jeg i mitt innlegg at Høyres likesinnede ute i Europa for lengst delvis har forlatt OPS som metode.

Fremskrittspartiet reiser til Albania for å finne sine nye måter å tenke samferdsel på og får store oppslag om at vegene og metodene i Albania er så mye bedre enn våre. At Fremskrittspartiet reiser til et av de fattigste landene i Europa – et land på størrelse med Nord-Trøndelag, 10 mil bredt og 30 mil langt – for å lære er i seg sjøl prisverdig. Men fikk de den rette lærdommen, må være spørsmålet.

Jeg har også vært i Albania i høst – for to måneder siden. Ja, de bygger nye og moderne og fine motorveger mellom de største byene og er i gang med å bygge motorveg gjennom landet. Men hva er virkeligheten bak glansbildet som Fremskrittspartiet var så flink til å markedsføre i norske aviser litt tidligere i år? Virkeligheten er at de kun satser på motorvegene. Og for det meste er satsinga lånefinansiert. Resten av vegene i Albania er i en sørgelig forfatning. Så dårlig er det at da vi leste siste nummer av Vegen og vi, var det sånn at da Vegen og vi reiste til Albania, fikk de ikke forsikret leiebilen mot skader på understellet fordi resten av vegene var så utrolig dårlige der. Vedlikeholdet er nesten fraværende. Tallet på antall drepte på vegene er uhyggelig høyt sett i forhold til både antall innbyggere og antall biler.

Fremskrittspartiet hevder i mange sammenhenger at de vil effektivisere planprosessene og bygge raskere. Vil de da bruke Albania som modell – der de bare gjør en mulighetsstudie, trekker en linje på kartet og starter vegbygginga mens detaljplanlegginga og bygginga foregår samtidig? Dette har ført til så store kostnadsoverskridelser at den albanske regjeringa ikke visste hvordan den skulle dekke det inn, da jeg var der for to måneder siden.

Albania har også tog, men det bruker de ikke penger på. Så topphastigheten – ikke gjennomsnittshastigheten, men topphastigheten – på tog i Albania er 25 km/t. Er det en sånn togsatsing Fremskrittspartiet vil ha?

Fremskrittspartiets representanter i transportkomiteen reiste til Albania på studietur på skattebetalernes regning. Det hadde vært en god idé om de samtidig hadde tatt turen over grensa til nabolandet i sør, Hellas. Der kunne man jo ha studert hvordan uansvarlig økonomisk politikk slår ut, og hvordan det kan gå når det brukes for mye penger i budsjettene, og man må stramme inn. De mange greske arbeidsledige som er 25 pst. i tallet – over 50 pst. av ungdommene er arbeidsledige – kjenner det på kroppen hver dag.

Freddy de Ruiter (A) [15:38:25]: Så fikk vi ikke noe svar fra representanten Halleraker. Men vi fikk et svar om at vi kanskje skal få et svar senere, om noen år.

Jeg undres litt over at representanten Halleraker og Høyre er så indignert på oss – på de rød-grønne – som støtter en merknad som Fremskrittspartiet tok initiativet til. Og jeg gjentar: Jeg synes kanskje dere burde ta den diskusjonen med det Sønsterud så treffende kalte Høyres forlovede, nemlig Fremskrittspartiet.

Så litt om trafikksikkerhet. Jeg er helt enig med representanten Toppe i at Høyre og Fremskrittspartiet er lite opptatt av forebygging. En velger populistvarianten. Da går Fremskrittspartiet mye lenger enn Høyre. Men det er skremmende å se at man har så mye imot ATK-modellen – gjennomsnittsmåling – som helt åpenbart viser seg å være veldig effektiv for det er veldig få førerkortbeslag. Ja, når en leser merknadene, særlig fra Fremskrittspartiet, kan en bli skremt av mindre: Farlig overvåkning, kunstig lave fartsgrenser, og når en går til alkolås-merknaden, er ikke Fremskrittspartiet engang på sikt med på å stille krav til alkolås i offentlige transportmidler. Da er det ikke så lang vei til bensinstasjon og spritsalg, som enkelte fra Fremskrittspartiet foreslo for noen år tilbake. Dette er en trafikkfarlig politikk fra Høyre, og særlig fra Fremskrittspartiet.

Så veldig kjapt til representanten Godskesen, som er innom en del lokale saker i Aust-Agder. Ja, forrige regjering sørget ikke for at Arendal–Tvedestrand var på NTP. Jeg tror sågar de tok den ut. Fremskrittspartiet var støtteparti til forrige regjering. Vi fikk den inn igjen. Vi har sørget for en bomdeling, slik at vi er sikret planleggingsmidler og framdrift i saken. Jeg er optimist når det gjelder NTP både når det gjelder Arendal–Tvedestrand og rv. 9.

Når det gjelder veien mellom Tvedestrand og Risør, bør ikke den prioriteres – den er i god nok stand, men Vinterkjærkrysset bør prioriteres. Det handler faktisk om å prioritere også. En kan ikke få alt, selv om en ønsker mest mulig til sitt eget fylke.

Oskar J. Grimstad (FrP) [15:41:27]: Gjentatte gonger forsøker Senterpartiet sine representantar spesielt og Arbeidarpartiet generelt å skape eit bilete av ei stor satsing på samferdsel. «Overoppfylt» er eit ord som går igjen og igjen. Å forsøkje å skape ei tru på ei storsatsing, slik det blir gjort på Stortinget i dag og elles når høvet byr seg, fell på si eiga meiningsløyse. For den som går i djupna på temaet, er det ikkje vanskeleg å kunne dokumentere det motsette.

Inge Hoff, som er landets einaste professor i vegbygging, uttaler følgjande om samferdselssatsinga og vegvedlikehald:

> «Norsk veivedlikehold er som å male ein råtten trevegg».

Og så er ikkje berre vedlikehaldet dårleg, der ein ligg etter med titalls milliardar kr, men vegfundamenta er så dårlege at dei blir kalla rotne treveggar, som regjeringa framleis forsøkjer å måle penast mogleg.

Framstegspartiet ønskjer det motsette av dagens regjering: Å byggje landet og løyve 11,6 mrd. kr utover regjeringas ramme til vegføremål, pluss å sikre framtidig finansiering gjennom etablering av eit vegfond på 300 mrd. kr årleg, som skal brukast på samferdsel. Da snakkar vi om satsing!

Vi opplever også å høyre frå posisjonsrepresentantar om prosjekt som blir nedskotne av Høgre og Framstegspartiet. Ja vel. Om prosjektet var så viktig som ein førsøkjer å gi inntrykk av, kvifor blei ikkje prosjektet starta? Jo, her vil ein hauste kreditt av eit prosjekt som andre må betale, nemleg bilistane. Og når desse ikkje må betale, blir prosjektet stoppa. Det er snart ikkje eit einaste prosjekt som blir sett i gang utan det er eit såkalla spleiselag. Spleisen består i at andre tar kostnaden. Det einaste som manglar no, er at ordinært vedlikehald også blir bompengefinansiert. Etterslepet er enormt, spesielt på regionale vegar, og regionane føler seg lurt over at dei fekk dei utslitne, gamle vegane i fanget i eit forsøk på å legitimere fylkeskommunen, men det skal meir til enn det.

Sjølv kjem eg frå Møre og Romsdal, og no har ein oppdaga at det på fylkeskommunale bruer i Herøy kommune, som er senteret i det maritime navet og ber store summar til statskassa årleg, er så store rustskadar at dei fryktar for at dei må stengjast i nærmaste framtid. Fylkeskommunen har ingen planar og ingen moglegheiter til å finansiere, reparere eller fornye desse.

Til slutt nokre ord om Stadtunnelen – dette fantastiske prosjektet som har blitt bore til torgs mange gonger. Få prosjektet i gang og slutt med utgreiingane, mens vi som politikarar framleis har truverd!

Så heilt til slutt nokre ord representanten Tor-Arne Strøms innlegg. Han heldt eit svært godt innlegg der sanninga kom for ein dag. Han sa at vi byggjer landet, og vi byggjer vegane bit for bit. Ja, det er nettopp det som er sanninga – småbit for småbit landet over!

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [15:44:47]: Dette er en svært viktig debatt fordi infrastrukturen i Norge egentlig handler om blodårene som får samfunnet til å fungere. Folk skal komme seg til og fra jobb, til og fra barnehage og til og fra fritidsaktiviteter.

Det er ingen tvil om at det har vært en økning i bevilgningene til infrastruktur. Fremskrittspartiet har ikke stemt imot en eneste krone av det som har blitt bevilget. Spørsmålet er: Kunne vi gjort mer? Det mener Fremskrittspartiet.

Vi ser at vei- og jernbaneinvesteringene i statsbudsjettet er på 18 mrd. kr. Fremskrittspartiet vil øke dette betydelig, både ved å øke vedlikeholdsbevilgningene og ikke minst ved å opprette et investeringsselskap – i tråd med det finansminister Sigbjørn Johnsen foreslo i 2008 – som bygger vei og jernbane, og i langsiktig perspektiv kan inngå kontrakter og gjøre dette rasjonelt, akkurat slik som Stortinget ønsker med Avinor og flyplasser. Jeg forstår ikke hvorfor det er problematisk for vei og jernbane.

Vi tror at vi kan investere i alle fall 5 mrd. kr mer for neste år ved å ha denne modellen. Men dette er visstnok uansvarlig, hører vi fra representanten Bratli og andre, fordi da blir det press i norsk økonomi. Da kan det bli sånn som i Spania. Ja vel.

For å gi et perspektiv: I dag har SSB lagt fram nye anslag for investeringer på norsk sokkel. Anslaget øker forventninger på investeringer neste år med 3,8 mrd. kr – ikke sammenliknet med i år, men sammenliknet med det an-

slaget de kom med for tre måneder siden. Totalt ekstrainvestert på norsk sokkel neste år vil være 27,2 mrd. kr mer enn i år. Det er 50 pst. mer enn den totale vei- og jernbaneinvesteringen vi skal foreta neste år. Bare økningen i oljeinvesteringene er altså 50 pst. høyere enn de totale vei- og jernbaneinvesteringene i statsbudsjettet. Det sier litt om perspektivene her, og om hvor viktig oljenæringen er for at det går godt i Norge, men også å snakke om at en enorm vekst i samferdselsinvesteringene fra de rød-grønne blir smått i forhold til det som faktisk skjer der ute.

Under de rød-grønne har veiinvesteringene totalt, hvis du summerer hvert år, vært 27,5 mrd. kr høyere enn det nivået som var siste året under Bondevik. Men i samme periode har vi spart over 3 200 mrd. kr mer i oljefondet. Så vi bruker 27,5 mrd. kr mer på norske veier på åtte år, men vi sparer 3 200 mrd. kr mer i utlandet.

Så er det noen her som står og klager: Nei, vi kan ikke ha OPS-prosjekter med bompenger og låne penger til veiene. Men denne regjeringen har gjort lån til veiutbygging til en sportsgren, som de gjør det veldig godt i. For mens vi øker litt i statsbudsjettet, så øker vi veldig på bompengeinntektene. Og hva er det bompenger representerer? Jo, de representerer lånefinansierte veier – og vi går altså i dette landet, som sparer 3 200 mrd. kr i utlandet, og låner penger i utlandet for å bygge veier finansiert med bompenger. Forskjellen er at vi sparer til 1 pst. rente og låner vi til 2,5 pst. rente, og det er ikke god økonomi.

Hanne C. S. Iversen (FrP) [15:48:05]: For meg som representant fra Troms fylke er dette en sorgens dag når det gjelder samferdsel.

Regjeringspartiene vedtar et budsjett som bremser både utvikling og vedlikehold av hovedfartsårene i fylket og for øvrig i hele Nord-Norge. Fylkestinget, som i dag behandler budsjettet sitt, må som en konsekvens av regjeringens politikk, kutte samferdselsbudsjettet med over 100 mill. kr – også der med Arbeiderpartiet i ledelsen.

I Troms ser vi konsekvensene av regjeringen og de rødgrønnes politikk. Konsekvensen er at det fremdeles kjøres halvtomme trailere fra kysten og inn til hovedfartsårene, fordi veiene tåler ikke belastningen av fulle trailere. Konsekvensen er dårlige fergeforbindelser, som fører til at fisken blir levert for sent til markedene, og vi får en kvalitetsforringelse av norsk fisk. Konsekvensen er reiselivsbedrifter som bukker under fordi turistene ikke skjønner at det faktisk er en bilvei og ikke en krøttersti som går til turiststedene. Det er stopp i industrietableringer fordi det ikke finnes nødvendig infrastruktur for å få de leveringene som trengs.

Dagens regjering fører en samferdselspolitikk der de sakte kveler hele Nord-Norge. All utvikling stopper opp. Regionen Nord-Norge er over en tredjedel av landets areal, og regjeringen omtaler landsdelen som fremtiden. Det er der ressursene vi skal leve av, finnes. Og så bevilger de ca. 3 pst. av samferdselsbudsjettet til fremtidsregionen! Jeg tenker at det sier det meste.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:50:30]: Forventningene og ønskene om veiutbygging, rassikring, tunneler, bruer, gang- og sykkelstier, dobbeltspor, flyplasser, havner, farleier osv. er nærmest ubegrenset. Bompenger har dermed oppstått som en supplerende finansieringsform. Mange steder er det et stort lokalt engasjement for å være med på dette, og det gjør det mulig med en forsert utbygging av en rekke prosjekter. Poenget med bompenger er altså ikke å plage bilistene, men å kunne bygge. De fleste bilistene ser fordelene med dette, selv om de kan synes det er litt irriterende og ideelt sett ville ha kjørt gratis.

Fjerning av alle bomstasjoner står høyest på Fremskrittspartiets prioriteringsliste i veipolitikken. Førsteprioritet er altså noe som ikke gagner trafikksikkerheten, som ikke bidrar til utvikling av distrikts- og lokalsamfunn, som ikke står øverst på næringslivets ønskeliste, som definitivt ikke kan sies å være ekstra oljepengebruk for investering i framtidig verdiskaping, men som utelukkende gjør at norske bilister kan bruke noen kroner mer på annet privat forbruk, og kanskje irritere seg litt mindre. Det er tydelig at det er der Fremskrittspartiet mener vår største samfunnsutfordring ligger. Dette bildet forsterker seg ytterligere med hensyn til bilistenes privatøkonomi når de skal redusere bensin- og dieselavgiften, engangsavgiften osv. Vi snakker altså om flere titalls milliarder kroner til sammen, og det er penger som skal brukes før vi har bygd en eneste meter med ny vei.

Til debatten om byråkrati: Hvis representanten Fredriksen hadde hørt etter da jeg holdt mitt forrige innlegg, ville han ha hørt at jeg sa det var enighet om at forvaltningen skulle være effektiv, ha fokus på gode tjenester og få mest mulig ut av pengene, noe jeg er sikker på at de også gjør. Så snakket jeg om kuttene som Fremskrittspartiet nå vil gjøre i bl.a. Samferdselsdepartementet og i Kystverket. Så drar representanten Fredriksen en sammenligning med offentlig ansatte innenfor sektoren i Norden – at det er så mange færre der. Kanskje Fredriksen da også kan fortelle oss hvor stor bruken er av konsulenter – som er mye dyrere å bruke enn fast ansatte – hvor forskjellig de har organisert det i landene, privatisert, AS-ifisert osv.

Til Danmark: Det blir ganske søkt å sammenligne behovet for f.eks. et planregime for samferdsel i Norge med et land som er på størrelse med Finnmark.

Representanten Schou likte tydeligvis dårlig at jeg koblet Høyre og Fremskrittspartiet tett til hverandre, og så mente hun at ordet «forlovelse» er et fremmedord for ungdommen. Det er mulig at det er det i hennes miljø, men det er faktisk ganske mange som forlover seg i dag, og jeg tror nok de fleste ungdommer ser den forlovelsen som er på gang mellom Fremskrittspartiet og Høyre.

Til representanten Iversen, som forteller oss at regjeringspartiene nå kveler Nord-Norge: Ja, da bør representanten se til Fremskrittspartiet i deres forslag til budsjett. Da kan man begynne å snakke om hvem det i så fall er som vil kvele Nord-Norge.

Lars Myraune (H) [15:53:47]: Det ser ut som om det hjalp å få litt mer temperatur i rommet, for nå fikk også temperaturen i debatten litt mer fart på seg. Og det kan jo være litt artig. Men når beskyldningene ikke er sanne, er det ikke så veldig bra.

Når det gjelder ICE-problematikken, sier noen at Høyre tydeligvis har forlovt seg. Nei, Høyre har ikke forlovt seg, men det var en diskusjon i klimaforliket hvorvidt vi kunne finne et tidspunkt for å se når det skulle være gjennomført. Det gikk særlig Arbeiderpartiet imot. Det de har sagt i etterkant, er at ja, det er viktig å begynne med intercityutbyggingen, men som representanten Halleraker har sagt, er det mye viktigere å få til indre intercity enn å skulle holde på i ekstremt mange år for å få det hele til. Men planleggingen bør gjøres samtidig, og det har vel også statsråden sagt, mener jeg å huske.

OPS har vært en gjenganger i hele dag, og statsråden sa at hun skulle ønske Høyre ikke var så dogmatiske i det spørsmålet. Vi er ikke det. Jeg er glad for å si at vi ikke er det – kanskje vi er på linje med statsråden i den sammenheng. Vi ser en rekke fordeler med OPS, men vi sier ikke at absolutt alt er topp med OPS. Hvis en plukker de gode tingene som gjelder OPS, tror jeg en har oppnådd veldig mye. Når det gjelder det at en forplikter seg i veldig mange år: Ja, men det gjør en jo uansett når en skal bygge en vei. Den veien en bygger med en prosjektfinansiering eller med et enkeltvedtak over årsbudsjettet, skal også vedlikeholdes i 20, 30, 40, 50 år, kanskje. Når fylkeskommunene bygger en vei, låner de penger. Den skal også betales ned over mange år, så det er ikke den store forskjellen der. Men forskjellen er at en får med krefter som er mye mer kreative, som kan være med å bidra til enda bedre løsninger, altså en innovativ løsning, og det er det vi har sagt er den store fordelen.

Så var det Freddy de Ruiter, som igjen angriper oss fordi vi er så indignert over at vi har gått sammen med Fremskrittspartiet om en uttalelse. Indignert – jeg vet ikke om det er det riktige ordet, men vi synes ikke noe om at man i en slik forsamling og i dokumenter som lages av komiteer i nasjonalforsamlingen, sprer usannheter – i skriftlig form. Det at det blir sagt ting som er på kanten i denne salen, har vi vel opplevd mange ganger. Men at man skriver det, synes jeg ikke er særlig bra. Det er ikke noen hemmelighet at det er uenighet mellom Fremskrittspartiet og Høyre når det gjelder bruken av bompenger. Vi er ikke særlig uenig med Arbeiderpartiets og regjeringens syn i bruken av bompenger, men når vi da går sammen med Fremskrittspartiet i en slik uttalelse – og til overmål samtidig er de som har satt i gang flest bompengeprosjekter, så langt vi kan huske – setter vi ikke pris på det.

Presidenten: Anne Marit Bjørnflaten har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [15:57:08]: Først til representanten Iversen: Spør du folk i Tromsø om hvem det er sin feil at vi ikke får ny innfartsvei til Tromsø, ny E8, tror jeg ikke de kommer til å peke på regjeringen. Da kommer de til å peke på det mørkeblå Høyre- og Fremskrittspartibyrådet, som har satt en stopper for en vei som har vært planlagt i 24 år – den viktigste innfartsveien til den viktigste og største byen i Nord-Norge – og det er et ansvar som Høyre og Fremskrittspartiet må ta alene.

Jeg er helt enig med Hareide: Det etatene er opptatt av, er forutsigbar finansiering, at det er viktigere enn finansieringsspørsmålet i seg selv.

Til Høyre: Vi fikk svaret, her gjør man opp regning uten vert. Ikke bare er det slik at Høyre ikke kan godtgjøre at alle OPS-prosjekter skal ha statlig finansiering, vi får heller ikke vite hvor stor regningen blir. Det får vi først vite om mange år.

Til slutt vil jeg benytte anledningen til å takke for det som har vært min aller siste budsjettdebatt i Stortinget. Det har vært underholdende – som alle andre budsjettdebatter. Og til alle som skal fortsette: Lykke til videre!

Presidenten: Presidenten takker for lykkønskningen.

Ingjerd Schou har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ingjerd Schou (H) [15:58:32]: Jeg registrerer at representanten Meltveit Kleppa prøver å snakke ned belønningsordningen som Høyre tok initiativ til. Til det er det å si at belønningsordningen er et resultat av klimaforliket. Vi i Høyre initierte den, vi ønsket å fordoble den i klimaforliket. Det ville ikke regjeringen. Vi fortsatte å ønske å øke belønningsordningen i klimaforliket, det siste. Heller ikke det var regjeringens initiativ. Og vi har økt med 200 mill. kr i budsjettet for neste år. Så æres den som æres bør. Uansett kan det være greit å minne om dette.

Representanten Gorm Kjernli snakker om moderne jernbane. For 2012 kobler man altså ikke på 60 000 innbyggere fra østre linje, Indre Østfold, på den nye Follobanen. Det å glemme å koble på en linje kaller ikke jeg moderne jernbanebygging.

Flere representanter har pekt på intercitytrianglet og løsningen til Høyre. Jeg tror jeg har besvart det tidligere.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [15:59:54]: Jeg registrerer at representanten Bratli var opptatt av Albania-turer. Så vidt jeg vet var også hennes tur betalt av skattebetalerne, for det var vel i OSSE-sammenheng. Jeg mener også at representanten Bratli faktisk bør gå tilbake og se hva representanten Hoksrud har sagt når han har uttalt seg. Jeg har sagt at de har bygd motorveinett i et tempo vi bare kan drømme om i Norge. Så har jeg sagt at de har sosiale utfordringer, og jeg har sagt at det er mye dårlig vei der, men de gjør altså noe helt annet enn det vi gjør i Norge.

Norge bruker 16 år på å bygge 78 km gjennom Vestfold, og det er seks forskjellige prosjekter på 78 km. I Albania kjører de i 120 km/t og bygger det på tre år. Vi skal altså bruke 16 år – det kan bli 17 år.

Så behøver jeg ikke å reise til Hellas. Det er et sosialiststyre, og jeg ønsker ikke å reise til sosialiststyrer nødvendigvis for å lære mer. I Albania er de ikke så veldig glad i den måten å styre på, så jeg tror faktisk det er bedre å reise dit. Der er det noen som er opptatt av å gjøre ting

rasjonelt og effektivt, og der er ikke noe kjørt på skakke av sosialister.

Så … da er jeg ferdig.

Presidenten: Da er dessverre taletiden ute. Det var kjapt oppfattet.

Oskar J. Grimstad (FrP) [16:01:12]: Eg teiknar meg igjen fordi eg kjem frå ferjefylket Møre og Romsdal, så eg kan ikkje la ein slik debatt gå forbi meg utan at eg seier noko om ferjer, ferjekaier, og anbodsregimet rundt dette. Vi opplever gong på gong at nye ferjer kjem på plass, men at dei ikkje kan brukast på strekningane fordi dei er større og breiare enn kaia der dei skal leggje til. Dette er ting som det ikkje er tenkt over. Derfor framstår det rett og slett som at ein ikkje har tenkt over at dei nye ferjene, som ofte er breiare og har eit heilt anna lossesystem, skal leggje til den kaia på den strekninga dei er tiltenkte.

Det går også med store kostnader til oppgradering, og det ser ut til at dei detter mellom dei stolane som finst. I altfor mange samanhengar ser vi at oppgraderingskostandane ikkje er lagde inn i anboda, men det er nye, flotte ferjer som går på fjorden.

Dette dokumenterer vidare at kunnskapen blant Statens vegvesen sine folk rett og slett er for dårleg når det gjeld anbod. Vi ser ofte at gamle, utrangerte ferjer blir sette inn, og desse vinn anbod fordi dei er gunstige i pris. Dei er nedskrivne og dei kan leggjast inn i anbodsprosjekt billeg. Så kvalitet, universal utforming og desse tinga som vi veit er viktige, blir rett og slett ikkje prioriterte. Det er altfor svakt i dagens samfunn at vi ikkje kan få til ei universal utforming på ferjene, slik som vi ville ha hatt dersom ferjene var nye.

Vi må også få ferjer som går heile døgnet. Eit slikt samfunn som vi ser i dag, der ein stengjer ned og ikkje har tilkomst til omverda frå kl. 24 om natta til kl 06 om morgonen, er altfor dårleg. Vi må også sørgje for å få på plass eit moderne billetteringssystem som gjer at vi har moglegheiter til å ha ein kontinuerleg trafikk over fjorden og slik at ferjene ikkje må gå med sakte fart fordi ein skal billettere. Ferjene blir større og større, og når ein skal billettere 120 bilar i løpet av 15 minutt, ser ein at dette blir utfordrande. Eit køfrisystem som er raskt og enkelt, bør ein få på plass.

Så heilt til slutt nokre ord om fastlandsprosjektet frå øya Hareid, Herøy og Ulstein, som er ein del av den maritime clusteren. Her ser ein i dag at ein tek i bruk moderne teknologi, som vi har gjort i Nordsjøen no under oljealderen. Dette er ein måte å avløyse ei ferjestrekning på – med eit fastlandssamband som høyrer framtida til. Det bør vi støtte.

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

Tor-Arne Strøm (A) [16:04:33]: Nå har jeg ordet for andre gang. Jeg skal prøve ikke å forlenge debatten, men det er i hvert fall en ting jeg også vet med sikkerhet, og det er at dette er min siste samferdselsdebatt når det gjelder budsjettet. Det er alltid spennende å være i salen når en diskuterer samferdsel, for det er mange som er engasjert rundt de problemstillingene det medfører.

Jeg kan forsikre representanten Oskar Grimstad at når vi, som jeg sa, bygger bit for bit, så bygger vi store biter. Det er forskjell på store biter og små biter, som den forrige regjeringen, Bondevik II, bygde. Man ser også av bevilgningene at det skjer ting i dette landet på mange områder når det gjelder samferdsel, og det var jeg inne på i mitt forrige innlegg.

Så må jeg også avlegge representanten Iversen fra Fremskrittspartiet en liten visitt. Jeg synes det er ganske enestående at man kan prestere å si det man sier fra talerstolen, at vi holder på å kvele Nord-Norge. Når det gjelder Nord-Norge og den satsingen som denne regjeringen har lagt for dagen, spesielt i forhold til det som nå skjer i nordområdene, er det jo sånn at det går ikke an å bygge dette over natten eller i løpet av én dag, altså det er et langsiktig prosjekt.

Jeg tror man skal ta seg en tur ut og se litt på hva som skjer. Kanskje er det viktig også at man i tillegg snakker med næringen. Både Nord-Norge-benken, nordlandsbenken og – jeg holdt på å si – enkeltpersoner blant oss har møtt næringen i nord når det gjelder de som holder på med anlegg. Da vil jeg legge visitten til bl.a. Veiforum Nord og maskinentreprenørene. De sier at det skjer masse ting, vi har mye arbeid. Jeg tror også at det er flere som snakker et annet språk enn det vi gjør – ikke bare dialekter, men et annet språk. Så jeg tror man skal være litt varsom når man går opp på denne talerstolen og sier at sånn ser det ut.

I tillegg har jeg sagt tidligere her fra talerstolen at jeg har kjørt Mo i Rana–Bodø, tur-retur. Jeg bor i Mo i Rana. Det skjer veldig mye på veiene der. Det er Saltenpakke 2, det er hele prosjekter, det bygges broer osv. i Salten-området og andre plasser. I tillegg kjørte jeg senhøstes distansen fra min hjemplass Mo i Rana til Oslo, og Oslo–Mo i Rana også. Det skjer utrolig mye på veisiden der. Jeg holdt på å si at jeg ble en del forsinket til Oslo på grunn av alt veiarbeidet. Jeg syntes det var veldig bra, for jeg fikk egentlig også se hvor mye arbeid man har å gjøre. Så jeg tror det er viktig å ha med seg at man må være litt ute og se på hvordan det fungerer i praksis, og så snakke med arbeidsfolket.

Presidenten: Representanten Jan-Henrik Fredriksen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:07:37]: Det er hyggelig at representanten Strøm er fornøyd.

Men representanten Sønsterud påsto at man ikke kunne sammenlikne Norge med Sverige, Finland og Danmark når det gjelder konsulentvirksomhet etc. Faktum er at vi har en konsulentfest i Norge. Vi bruker mange hundre millioner kroner på konsulenter. Fremskrittspartiets politikk er at vi ønsker å bygge mer i nord, vi ønsker å styrke trafikksikkerhet, vi ønsker å styrke rassikring, riksveier og fylkesveier langt mer enn det regjeringen gjør. Hvordan dette skal kunne kvele en landsdel, det blir litt vanskelig å for-

stå. Jeg trodde faktisk det skulle løse en del problemer for den landsdelen.

Presidenten: Representanten Freddy de Ruiter har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Freddy de Ruiter (A) [16:08:45]: Representanten Myraune sa at det var ikke så stor forskjell på å bygge vei på vanlig måte og med OPS når det gjaldt finansiering og kostnader. Det er vel rimelig vel dokumenert at OPS er dyrere. Vi har i hvert fall ikke fått noen dokumentasjon på det motsatte.

Jeg tror at hvis jeg hadde vært – som det ble sagt tidligere i dag – forloveden til Høyre, altså Fremskrittspartiet, ville jeg blitt frustrert og indignert av å få påstander fra representanten Myraune om at en her farer med usannheter i form av denne merknaden som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har sluttet seg til. Vi har ikke fått noe svar, verken fra Høyre eller Kristelig Folkeparti, her i salen i dag om at de har lagt inn penger til dette. Men vi får kanskje det svaret om noen år. Vi har derfor våre ord i behold, og synes det er fornuftig å stå inne i den merknaden. Men forloveden må være litt skuffet i dag.

Hanne C. S. Iversen (FrP) [16:09:57]: Jeg registrerer nok en gang at representanter fra regjeringspartiene bedriver det jeg velger å kalle ansvarsfraskrivelse. Representanten Bjørnflaten henviste til innfartsåren til Tromsø. Det var ikke måte på hvor viktig denne veien var – hovedfartsåre, innfartsåre osv. Da er det merkelig at hun ikke ønsker å finansiere denne nå, men mener at Tromsø kommune skal ta ansvaret for det. Det er da vitterlig ikke en kommunal vei. Dette er gjengs i Nord-Norge. Én ting er å kjøre E6 fra Nordland til Oslo, men kjører du nordover, er bildet et annet. Snakker du med folk nordover, er bildet et annet.

Øyvind Korsberg (FrP) [16:11:07]: Det har vært en interessant debatt å følge, og jeg er glad for at jeg fikk muligheten til å si noen ord helt på slutten.

La meg si det slik at Fremskrittspartiets representanter i salen har holdt mange gode innlegg. Spesielt takk til Jan Henrik Fredriksen og Hanne C. S. Iversen, som har vært betydelige stemmer fra nord og ivaretatt de nordnorske interessene. Det er ikke tvil om at taperne i dette budsjettet er Nord-Norge. Viss jeg skal rangere dem på seierspallen, for å bruke det utrykket, står Troms desidert øverst, dessverre.

Det er mye som mangler. Nordnesfjellet og Sørkjosfjellet har vært nevnt, og i august 2011 var daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i Kåfjord i Troms og lot seg avbilde og bli intervjuet om at man var klar til å sette i gang når det gjaldt Nordnesfjellet, og det skulle komme inn på statsbudsjettet. Det skjedde ikke. Det samme med Sørkjosfjellet, det skjedde heller ikke, eller Langesundforbindelsen osv., så at Troms er taperen, tror jeg ingen er i tvil om. Det tydet det også på da man leste media etter at statsbudsjettet var lagt fram. Det sto svart på hvitt i alle aviser i nord, og ble også sagt i radio og TV, at Troms og Nord-Norge var samferdselsbudsjettets tapere. Det tar vi med oss, også inn i valgkampen.

Når det gjelder Nordnesfjellet og Sørkjosfjellet, var representanten Anne Marit Bjørnflaten oppe på talerstolen og sa at det ikke var klart til å begynne utbygging. Jeg skal ikke bruke et uparlamentarisk uttrykk, men det er totalt bom og bortforklaring.

Så til E8 fra Nordkjosbotn inn til Tromsø, som det har vært en stor debatt om skal bompengefinansieres. Representanten Anne Marit Bjørnflaten var her oppe på talerstolen og sa at hvis en hadde spurt befolkningen i Tromsø om en ville ha en bompengefinansiert vei, så hadde de sagt ja. Befolkningen i Tromsø er spurt. De ble spurt gjennom kommunevalget. Der gikk altså de borgerlige partiene til valg på at en skulle bygge en del av en ny innfartsvei til Tromsø, og den skulle ikke bompengefinansieres. Det var klart når velgerne gikk til valgurna, og velgerne var krystallklar. De ville ha bort de røde som satt og styrte. De ville ha et borgerlig flertall i byrådet. Det har de fått, og de borgerlige står på de har lovt. Vi skal ha en ny vei, men bilistene skal ikke betale den i form av bompenger. Så jeg tror Anne Marit Bjørnflaten bør kikke litt bakover og se hva som var klart allerede da en gikk til kommunevalget for to år siden. Jeg vil si at jeg er glad for at Fremskrittspartiet prioriterer det i sitt alternative statsbudsjett. Den nye E8 inn til Tromsø skal bygges uten at bilistene skal blø nok en gang.

Presidenten: Gorm Kjernli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Gorm Kjernli (A) [16:14:16]: Representanten Schou hørte ikke, eller ville ikke høre, hva jeg sa om påkobling av Østre linje, og derfor må jeg gjenta det. Den vil bli nødvendig etter hvert. Derfor er jeg glad for at Jernbaneverket nå skal utrede en planfri påkobling av Østre linje som kan bygges etter at Follobanen står ferdig. De første årene etter at Follobanen står ferdig, vil det være fullt mulig å krysse på Ski stasjon, og Jernbaneverket har allerede skissert et ruteopplegg der tog fra Østre linje krysser på stasjonen og inn i den nye tunnelen. Så må påkobling komme etter hvert.

Min frykt er at kommunene i Indre Østfold nå er i ferd med å komme med innsigelser – godt støttet av representanten Schou. Det kan være med på å bidra til en utsettelse av Follobanen. Det ansvaret får de ta, men det vil ikke gjøre situasjonen noe bedre for Østfold-pendlerne. Da kan en spørre seg om det er jeg eller representanten Schou som må ta ansvar for det.

Hallgeir H. Langeland (SV) [16:15:27]: Det er noko av debatten her i dag som går på modernisering av jernbanen og modernisering av transportpolitikken.

No har me forstått at Framstegspartiet skal til Albania og få «modernisert» sin samferdselspolitikk. Der går toget i 20 km/t, men dei bryr seg ikkje noko særleg om tog. Så da går spørsmålet til dei tidlegare statsrådane Hareide

og Ingjerd Schou som var i gang med å privatisera jernbanen, og som skapte trøbbel for oss når me skulle satsa meir på jernbanen. Kva er idealet dykkar? Viss det skulle vera truverdig, måtte det vera Sveits. Sveits er sannsynlegvis best i verda på tog. Kva slags moderne løysingar har Sveits? Jo, dei har faktisk statsbanar, slik som Noreg. Det er det beste toglandet i verda. Så skal de altså «modernisera» jernbanen. Javel, «modernisera», kva betyr da det? Da kan me reisa til Sverige. Der har dei «modernisert» jernbanen. Eller til England, der «moderniserte» dei jernbanen. Kva skjedde? Det gjekk på rauva! Dei måtte gå tilbake på det. Svenskane kjem til å måtta gjera det same, fordi det ikkje verkar. Viss ein går inn på statistikken og les kva som skjedde i 2010 med dette «moderne» opplegget, kva måtte du gjera? Jo, du måtte køyra til jernbanemuseet i Gävle og henta ein plog fordi dei ikkje hadde nokon som tok ansvar sjølv – ein museumsplog brøyta dei banane med! Dette er «moderne jernbane», folkens. Og kva skjedde med togtrafikken? Jo, 45 000 forseinkingstimar i persontrafikken, endå fleire forseinkingstimar i godstrafikken – 90 000. 29 000 persontog blei innstilte. Dette er «moderne», folkens. Det er «moderne» å ha forseinkingar, det er «moderne» å måtta ta i bruk museumsplog, det er «moderne» å sørga for at godstog står, det er så «moderne» at England som prøvde dette, sikkert aldri kjem til å gjera det igjen, for det gjekk så dårleg.

Frankrike, som er eit av dei andre store toglanda, vil no slå saman NSB og Jernbaneverket, det er deira modernisering. Dei nye regjeringskollegaene som eg håpar aldri kjem i regjering, dei skal modernisera på den svenske og engelske måten. Det skal me fortelja det norske folket at vil vera ein katastrofe. Me må satsa på sveitsisk organisering av jernbanen, og da går me vidare på det sporet me er på i dag, og vekk frå den politikken som Hareide, Halleraker og andre stod for i 2005. Det hadde blitt ein katastrofe i Noreg òg, om den politikken hadde fortsett. Sjå til Sverige, de som vil ha ny regjering.

Presidenten: Presidenten er i tvil om alle utsagnene og begrepene som representanten brukte, er parlamentariske.

Neste taler er representanten Janne Sjelmo Nordås, som har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [16:18:54]: En skulle tro at desembernatten fullstendig hadde tatt over når en hører beskrivelsene fra mine kolleger fra Nord-Norge. Det virker som om det der ikke skjer noe som helst. Det er da vitterlig ikke rett.

Helgelandspakken ligger i statsbudsjettet med fase Nord. Saltenpakke 1 er gjennomført, og en er i gang med Saltenpakke 2. Det er varslet bypakke i Bodø. Det er oppstartsbevilgning til E6 Hamarøy, vi har Hålogalandsbrua, Skibotn på E8 og E6 i Alta, for å nevne noen prosjekt. Det er høy aktivitet. Men så får en ikke innfartsveien til Tromsø på E8, for de har sagt nei til bompengefinansiering. Det samme er tilfellet for Harstad, og da står en sist i køen – slik er det. Det er høy aktivitet, som representanten Strøm har vist til. Vegforum Nord sier at det er stor aktivitet i bransjen, og en har utfordringer med å følge opp kapasitetsmessig, og vi henter inn entreprenører fra utlandet. Og det er rett og viktig når vi ønsker å bygge videre, som vi gjør.

Presidenten: Neste taler er Susanne Bratli, som får ordet til et treminuttersinnlegg fordi hun er saksordfører for sak nr. 4.

Susanne Bratli (A) [16:20:15]: Det er jo interessant å sitte og høre diskusjonen om Nord-Norge og manglende satsing på Nord-Norge.

Nå synes jeg representanten Sjelmo Nordås hadde en bra opplisting som viser at det ikke er manglende satsing på Nord-Norge. Men realitetene er at det hadde vært ytterligere satsing på Nord-Norge hadde det ikke vært sånn at man i Tromsø hadde sagt nei til bomvegfinansiering. Troms hadde vært budsjettvinneren i Nord-Norge dersom det ikke hadde vært sånn at man hadde vendt tommelen ned for byggingen av E8.

Det har vært en 24 år lang kamp. Det er en trafikkfarlig og sterkt trafikkert strekning vi snakker om. Man skulle også få ny veg og ny trasé, og én mil med midtrekkverk, og det var nesten sånn at man kunne sette spaden i jorda. Så kom det et kommunevalg, og så snudde man.

Det skulle bli et spleiselag der staten skulle inn med 50 pst. av kostnadene, og det er ikke så veldig vanlig lenger i disse dager på bomvegprosjekt – 550 mill. kr. Så lot Høyre i Tromsø seg presse av Fremskrittspartiet til å si nei til bompenger. Da er det jo sånn at Troms er det fylket i landet som har færrest bomvegprosjekt. Det som er litt betenkelig i den sammenhengen, er jo at dersom man ikke snur i Tromsø, kan det faktisk være sånn at E8 ryker helt ut av Nasjonal transportplan, og det vil ta mange år før man får en ny sjanse.

NHO, Næringsforeningen og mange andre i Tromsø raser mot byrådet. Det kan vi se, vi som følger dette fra utsiden og leser i avisene om Nord-Norge. Byrådet tror også at en blå regjering etter valget skal kunne gjøre at de slipper bompenger. Vi som har hørt representanten Øyvind Halleraker snakke om dette, tror ikke at det er veldig sannsynlig.

Så helt til slutt noen få ord om Albania. Poenget mitt med å dra fram flere forhold om Albania er at man ikke kan dra et sted og si at dette er så bra, så det skal vi gjøre, for ting har en konsekvens – ting henger sammen. Albania må drøftes i en større sammenheng, for fokuset på hvordan systemet fungerer, må jo være viktig. Og systemet fungerer altså sånn at man bruker alle pengene på motorveier og har ikke noen penger igjen til andre ting – det er ikke noen penger igjen til jernbane og ikke noen penger igjen til vedlikehold. Det betyr altså at man ikke får noen bedre veier noen andre steder, og det betyr at man har mange trafikkdrepte. Ting henger sammen med alt. Det må man kunne se også fra Fremskrittspartiets side.

Presidenten: Hallgeir H. Langeland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [16:22:40]:

«Fysst lage me ein vei
som e så gode
at me kjøre for fort.
Så lage me reglar
og sedde opp skilt.
Men det virke ikkje.
Derfor lage me
kunstige hompar
i veien,
for å tvinga
oss sjøl
te å striga
på farten.
(…)
Me snakke møje
om frihet,
me som e nødt te å
bygga
kunstige hompar
i veien.»

Dette er eit dikt av Gunnar M. Roalkvam, og det synest eg passar godt i den debatten me har hatt i dag om avgrensingar fridomen har innanfor transport.

Me må av og til gjera noko for å få folk til å køyra lovleg, og sånn at dei ikkje blir drepne i trafikken. Derfor er avgrensingar nødvendige, bl.a. fartsavgrensingar og bl.a. målingar av fart, som gjer at ungdom ikkje tapar livet sitt i trafikken. Det håpar eg er litt til ettertanke.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–4.

Sak nr. 5 [16:23:46]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland (Innst. 73 S (2012–2013), jf. Prop. 6 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre 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.

Tone Merete Sønsterud (A) [16:24:56] (ordfører for saken): Finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekningen Skreifjella–Totenvika i Østre Toten kommune er en viktig sak for Oppland.

Veien har stor betydning for industrien, næringslivet og befolkningen i Gjøvik- og Toten-regionen og er den viktigste forbindelse mellom Oslo og Gardermoen for denne delen av fylket. Den fungerer også som avlastningsvei for E6 og rv. 4.

Dagens vei er smal og svingete, og på deler av strekningen er anbefalt hastighet nede i 30 km/t. Den har mange avkjørsler og bebyggelse som ligger tett inntil veien med direkte adkomst, og det mangler gang- og sykkelvei.

Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk i 2011 var på ca. 1 200 kjøretøy og ca. 14 pst. av dette var tungtrafikk. Med en gjennomsnittlig bompengesats på 30 kr per passering er det regnet med at årsdøgntrafikken vil øke til ca.1 490 kjøretøy i 2015.

På deler av denne strekningen er det stor fare for ras, og derfor skal Falkentunnelen på 930 meter bygges – i hovedsak med statlige midler.

Beboerne langs denne veien kan nå se fram imot bedre forhold for dem som sykler og går, med ny gang- og sykkelvei fra Fjellhaug til Totenvika kirke, en strekning på ca. 5,4 km.

Det skal gjennomføres støyskjermingstiltak for om lag 60 boliger, og jeg vil understreke at man tar sikte på å bygge en terrengtilpasset vei formet i forhold til det kulturlandskapet som veien går gjennom.

Oppland fylkeskommune og Østre Toten kommune har kommet fram til enighet om et opplegg for delvis bompengefinansiering for utbedring av denne veistrekningen. Av de omliggende kommuner støtter Gjøvik kommune dette. Vestre Toten har tatt saken til etterretning, mens Eidsvoll kommune ikke slutter seg til forslaget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, SV, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti mener allikevel at det er tilstrekkelig lokalpolitisk tilslutning til prosjektet, og vil tilrå Stortinget å samtykke i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansiering av denne utbyggingen, og at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet for å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Fremskrittspartiet støtter ikke dette og har et eget forslag i saken. De har også lagt inn sine faste merknader som de har i denne type saker, og vil sikkert redegjøre for dette.

Utbyggingen av fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika betyr tryggere trafikk, mer rassikker vei, økt framkommelighet, mindre støy for beboerne, bedre forhold for myke trafikanter, og det har en positiv effekt på miljøet. Jeg mener at dette er en bra dag for dem som bor i dette området, for næringslivet og for alle som ferdes på denne veien.

Jeg legger med dette fram flertallets innstilling i saken.

Arne Sortevik (FrP) [16:27:49]: Etter mange bompengesakdebatter i Stortinget og etter mer enn seks timers budsjettdebatt tror jeg det er velkjent hva Fremskrittspartiet mener om bompengefinansiering, så dette skal jeg gjøre kort.

Dette er et viktig prosjekt for brukerne av fv. 33, som tidligere het rv. 33. Det er et viktig prosjekt for dem som bor langs veien. Derfor er Fremskrittspartiet selvsagt for å gjennomføre tiltaket, men vi er også – selvfølgelig – imot

at dette skal finansieres med bompenger. Vi er spesielt imot det på bakgrunn av at dette altså er en tidligere riksvei, som nå er eksportert til fylket.

Vi har et alternativt finansieringsforslag, som jeg herved tar opp, og som står i innstillingen. Jeg viser også til merknadene våre i innstillingen og kan gjenta at med dette prosjektet nærmer bompengeregningen seg, som alle bompengetilhengere i denne salen så ivrig har sørget for å føre videre til bilistene gjennom denne perioden, 40 mrd. kr – 40 mrd. kr!

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [16:29:23]: Jeg bor ikke på Toten, sjøl om noen kanskje av og til kan komme i skade for å tro det. Jeg bor ikke så langt unna, men jeg tror det er mange som bor og arbeider i Gjøvik–Toten-området, som er glade i dag. Ikke minst tror jeg det er mange trailersjåfører som kjører denne strekningen, som er fornøyd med at det nå kommer en tunnel gjennom Skreifjella, og at den endelig skal komme på plass.

De som ikke har kjørt strekningen, kan kanskje være litt overrasket over at en bygger en rassikringstunnell på flatbygdene ved Mjøsa, men en liten kjøretur viser mer enn godt nok behovet for å utbedre vegen. Den er smal, svingete og rasfarlig, og på enkelte strekninger er fartsgrensen nede i 30 km/t. Alle skjønner at det vil ha en betydning spesielt for dem som bruker vegen som en del av sin arbeidsdag, enten det er som pendler, eller det er en av de hundrevis av trailere som kjører til og fra Gjøvik og Raufoss.

Raufoss har en av Norges største industriparker. De produserer høyteknologiske produkter til krevende kunder i hele verden. De er avhengige av å få fraktet sine produkter raskt og effektivt ut til sine kunder, og fv. 33 er den korteste vegen for dem ut i verden.

Utbyggingen av fv. 33 er bare ett av mange prosjekter som Senterpartiet og den rød-grønne regjeringa har satt i gang. Jeg vil nevne noe av det som har skjedd i Oppland: Kvivsvegen er åpnet, E16 Filefjell er i full gang, E16 sør for Bagn er i gang, rv. 4 ved Reinsvoll er øyeblikkelig ferdig, og statsbudsjettet har varslet rv. 4 Lygna sør om få strakser. E6 i Øyer er snart ferdig, og vi vet at Frya–Sjoa er varslet før jul. fv. 34 er også snart ferdig, som et flott prosjekt ved Randsfjorden, og nå kommer altså fv. 33 Skreifjella. I tillegg er det bygd en rekke kilometer med gang- og sykkelveger. Jeg må bare få lov til å nevne dette i denne saken, ettersom jeg ikke tok ordet i den debatten som var tidligere i dag, der opposisjonen febrilsk forsøkte å svartmale og skape en historie om at det ikke skjer mye på samferdselssida i Norge.

En trenger altså ikke være mer enn en skarve bilist på noen turer rundt i Oppland for å skjønne at ting skjer. Jeg er rett og slett både begeistret og stolt over å måtte stå og vente på grønt lys ved et vegprosjekt. Jeg har flere enn en gang feilberegnet tida fordi jeg ikke har kommet på at jeg måtte kjøre omveg på grunn av et vegprosjekt. Det skjønte jeg, tidligere i dag, hadde skjedd flere her også. Men det har ikke gjort noe. Det er ikke bare jeg som er begeistret over at det skjer noe. La oss få fortsette sånn.

Jeg hadde en interessant samtale med en person i Statens vegvesen tidligere i høst. Han sa han hadde vært i etaten siden 1970-tallet, men hadde aldri opplevd maken til det han hadde opplevd med denne regjeringa.

Det er ofte klokt å lytte til erfarne folk – ikke minst til dem som har vært i etaten en stund.

Jeg ønsker i alle fall alle som jobber i Statens vegvesen, lykke til med arbeidet med utbyggingen av fv. 33 og alle de andre prosjektene. Jeg ønsker også lykke til til dem som får anbudene ved utbyggingen. Det er ikke alltid en tenker så nøye over at slike statlige prosjekt som utbygging av veg, faktisk har en reell betydning for sysselsettingen, både i offentlig og privat sektor. Statens vegvesen har mye å gjøre på planleggingssida, og de private får anbud – både store og små.

Dette er nok en god dag for trafikantene i Norge. Med Senterpartiet og de rød-grønne i førersetet vil det bli flere gode dager framover.

Statsråd Marit Arnstad [16:33:08]: Jeg er glad for at Stortinget i dag gir tilslutning til regjeringens forslag om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av fv. 33 mellom Skreifjella og Totenvika i Oppland.

Det går fram av innstillingen at det er enighet i hele komiteen om at prosjektet på fv. 33 er en viktig oppgradering av veien, og komiteen er også fornøyd med at vegen skal gjøres tryggere for gående og syklende ved å etablere 5,4 km gang- og sykkelvei. Det betyr at det vil gi dem som bor langs denne veien en bedre hverdag også ettersom mange boliger nå kommer til å bli skjermet for støy og får sikrere avkjørsler.

Forslaget fra regjeringen om delvis bompengefinansiering av prosjektet får støtte fra alle parti, bortsett fra Fremskrittspartiet.

Å gi klarsignal til finansiering av dette prosjektet vil innebære at fv. 33 blir mer trafikksikker og får bedre framkommelighet. Veien får også en gjennomgående fartsgrense uten reduksjoner helt ned mot 30 km/t, som dagens vei har.

Jeg er veldig glad for at veien også blir rassikret.

Dette var en veldig rasutsatt vei, og det er det ikke så mange veier som er på Østlandet. Men dette er en av de veiene som har stort behov for rassikringstiltak. Derfor blir også prosjektet tildelt 178 mill. kr i statlige midler. Tilskuddet skal resultere i byggingen av Falkentunnelen forbi den rasutsatte strekningen.

Opprustningen av veien er viktig for lokalbefolkningen, men den er også viktig for lokalt næringsliv. Dette er den viktigste forbindelsen til Oslo og Gardermoen for denne delen av Oppland. Mye av industrien i Gjøvik-regionen benytter også denne veien mot Oslo i stedet for rv. 4, bl.a. på grunn av den store stigningen over Lygna.

Veien som nå blir opprustet, er en fylkeskommunal veg, og det er derfor Oppland fylkeskommune som er veieier. Bompengesøknaden som Stortinget nå gir sin tilslutning til, er utarbeidet av fylkeskommunen. Jeg mener at Stortinget bør støtte den type lokale initiativ der det er

snakk om fornuftige veiprosjekt. Staten er også her med på å bidra med tilskudd slik at veien blir rassikker, og jeg viser i den sammenheng til hele komiteen, inkludert Fremskrittspartiets medlemmer, er enige om at det omtalte prosjektet er et klokt prosjekt og bør gjennomføres, selv om det kan være uenighet om finansieringen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [16:35:46]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet (Innst. 31 S (2012–2013), jf. Dokument 8:121 S (2011–2012))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til medlem av regjeringen.

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

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

– Det anses vedtatt.

Ingjerd Schou (H) [16:36:50] (ordfører for saken): Fremskrittspartiet har i dette representantforslaget fremmet forslag om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet. Komiteen har også fått uttalelse i saken fra Justis- og beredskapsdepartementet, datert 19. juni i år.

Videre viser komiteen til Stortingets tidligere behandling av Prop. 49 L for 2010–2011, Endringer i ekomloven og straffeprosessloven mv. – gjennomføring av EUs datalagringsdirektiv i norsk rett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, deler forslagsstillernes utgangspunkt i at individuell frihet og offentlig inngripen i privatlivet må begrenses så mye som mulig. Samtidig ser dette flertallet at dagens situasjon for politiets benyttelse av trafikkdata er uholdbar, ut fra både hensynet til personvern og effektiv kriminalitetsbekjempelse. Det er kort og godt ikke godt nok slik praksis er, og har vært, i Norge.

Slik representantforslaget er formulert, er det vanskelig å oppfatte dette som annet enn omkamp.

Flertallet, Høyre og Arbeiderpartiet, vil understreke at behandlingen av Prop. 49 L for 2010–2011 handlet om å gjøre endringer i norsk lovgivning om lagring og sletting av elektroniske trafikkdata. Vedtaket innebar også en gjennomføring av EUs datalagringsdirektiv i norsk rett.

Flertallet mener at EUs utsettelse av revisjon av datalagringsdirektivet ikke bør ha betydning for denne saken. Europakommisjonens forslag til revisjon av datalagringsdirektivet er utsatt og ser ut til å bli lagt fram tidligst mot slutten av 2013.

Det er ikke fremkommet nye momenter i denne saken som tilsier at implementeringen burde utsettes. Tvert imot er det viktig at lovgivningen implementeres raskest mulig, fordi dette vil styrke kampen mot alvorlig kriminalitet, og styrke personvernet.

Det er positivt at Fremskrittspartiet ikke er uenig i at trafikkdata er viktig for å bekjempe og oppklare alvorlig kriminalitet. Trafikkdata fra elektronisk kommunikasjon går fra å bli lagret av et kommersielt hensyn – fakturering – til et samfunnsmessig hensyn – kriminalitetsbekjempelse.

Tidligere har trafikkdata i enkelte tilfeller blitt lagret uten lovhjemmel, ofte i for kort tid og iblant lenger enn tillatt. Regelverket partene har blitt enige om, vil styrke personvernet på dette og andre områder.For å ivareta personvernet skal det innføres strenge regler for uthenting, oppbevaring og sletting av data. Eksempler på dette er seks måneders lagringstid, at politiet må ha rettens kjennelse ved utlevering av data, høy strafferamme og sletteplikt. Samtidig forutsetter vi at Datatilsynet styrker sin kontrollvirksomhet med ekomtilbyderne.

Lagring av historiske trafikkdata innebærer ikke overvåking. Lagring av historiske trafikkdata skjer hos de fleste ekomtilbydere alt i dag av kommersielle hensyn, som utarbeidelse av regninger. Lovverket for såkalt kommunikasjonskontroll – romovervåking og fjernsynsovervåking – har ikke blitt endret.

Terroranslagene 22. juli 2011 samt forsvinningen og drapet på en ung kvinne i Oslo høsten 2012 er to saker hvor tilgang på elektroniske spor har vært avgjørende for politiets etterforskning.

Flertallet foreslår med dette at dokumentet vedlegges protokollen.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [16:41:10]: Saksordfører Ingjerd Schou har gitt en god redegjørelse for behandlingen av implementeringen av datalagringsdirektivet og flertallets holdning til denne saken. Arbeiderpartiet mener – i likhet med Høyre – at begrunnelsen for implementeringen ikke har endret seg, og at direktivet fortsatt er like relevant.

Forslagsstillerne ønsker å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet på ubestemt tid fordi de mener det er for store uklarheter knyttet til direktivet. For det første er det viktig å påpeke at forhold som forslagsstillerne peker på, heller ikke var avklart da Stortinget vedtok å implementere direktivet. Dette gjelder bl.a. forhold som resultatet av EUs revisjon og kostnader ved innføringen, som også saksordføreren var inne på. Likevel var stortingsflertallet av den klare oppfatning at det var nødvendig å implementere direktivet for å sikre politiets tilgang til trafikkdata, og dette behovet har selvfølgelig ikke endret seg siden den gang. Som saksordføreren nevnte, er EU tydelig på at det ikke skal vurderes om man faktisk skal beholde direktivet. Revisjonen skal skje med tanke på å foreta en forbedring av direktivet, noe som også vi er positive til. Statsråden påpeker i sitt brev til komiteen at Post- og tele-

tilsynet har til behandling forskrifter for datalagring, og vi registrerer med tilfredshet at det er et godt samarbeid mellom PT og politiet for å finne gode løsninger på praktiske problemstillinger som er innkommet i høringen.

Til slutt: Mindretallet hevder igjen at datalagringsdirektivet åpner for overvåking. Arbeiderpartiet mener at dette er like lite tilfelle i dag som da vi hadde debatten sist i Stortinget. Overvåking innebærer aktivt og kontinuerlig å følge med på hva noen foretar seg. Stortingets vedtak har ikke noe med overvåking å gjøre. I utgangspunktet har ikke politiet tilgang til noen data, og de vil kun få tilgang til utvalgte data på bestemte vilkår. Arbeiderpartiet støtter på denne bakgrunn at forslaget vedlegges protokollen.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:43:18]: Arbeiderpartiet og Høyre vil underlegge hele den norske befolkningen døgnkontinuerlig overvåking gjennom å innføre EUs datalagringsdirektiv i Norge. Staten skal få bruke teleselskapet ditt til å registrere hver gang du kommuniserer med dine barn, din ektefelle, dine venner, dine forretningsforbindelser, dine klienter, din lege, dine politiske meningsfeller og samtlige andre.

Til tross for at Norge er et velfungerende demokrati, bør vi likevel ikke ha blind tro på at norske myndigheter ikke kan misbruke makt. Tyskland har opp gjennom historien hatt svært dårlige erfaringer med dataovervåking. Det samme har Tsjekkia og Romania. Disse landene har derfor avvist implementeringen av datalagringsdirektivet i sine respektive grunnlovsdomstoler, og har slettet all data. Jeg mener at Norge ikke trenger å få noe norsk Stasi eller et Securitate før man innser at datalagringsdirektivet er feil. Det er en rekke uavklarte spørsmål knyttet til datalagringsdirektivet som gjør at det er nødvendig med ytterligere utsettelser.

Da vi skrev representantforslaget, het det at loven skulle tre i kraft 1. januar 2013, men i statsrådens uttalelse til komiteen heter det nå at vedtatte endringer i straffeprosessloven og ekomloven først skal tre i kraft i løpet av 2013 – dette grunnet uavklarte forhold knyttet til sikkerhetskrav og andre tekniske krav samt utfordringer med å avklare kostnadsforholdene. Det er heller ikke registrert at forskriften er ferdig.

EU har heller ikke lagt fram sitt forslag til revisjon av datalagringsdirektivet, som skulle legges fram i 2012. Datalagringsdirektivet er fortsatt ikke innlemmet i EØS-avtalen fordi Island i praksis har parkert direktivet. Det er dessuten uavklarte spørsmål både knyttet til lagring – rent teknisk – og avklaringer knyttet til innsynsretten. Dersom en abonnent får innsyn i brukerdata, betyr det at den i husstanden som er abonnent, får innsyn i dataene til andre brukere i husstanden. Denne adgangen ville i så tilfelle kunne brukes av ektefelle som overvåker sin ektefelles kontakt med f.eks. krisesentre. Det er viktig å utsette implementeringen av direktivet inntil alle detaljer er klare, først og fremst fordi alle detaljer må være på plass for best mulig å sikre brukerens personvern.

Internett har hittil vært en viktig kanal for å spre tanken om frihet og demokrati, noe som er veldig positivt. Denne uken har imidlertid Den internasjonale teleunion, ITU, en stor konferanse i Dubai der det bl.a. skal diskuteres forslag fra Russland og den arabiske verden som i praksis vil innebære forsøk på myndighetskontroll over Internett.

Det er også viktig å ha detaljene på plass for å unngå konkurransevridning mellom aktører som velger ulike løsninger, noe som kan unngås dersom man kan komme fram til en bransjestandard. Jeg vil takke for samarbeidet i komiteen, relatert til Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Jeg har gleden av å legge fram et felles forslag, fra disse partiene og Fremskrittspartiet, om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet på ubestemt tid.

Presidenten: Representanten har tatt opp det forslaget han refererte til.

Hallgeir H. Langeland (SV) [16:47:40]: Eg vil vera veldig kort, sidan representanten Fredriksen no har gjort greie for og teke opp forslaget frå oss i mindretalet. Dette er jo ein slags markeringsomkamp av den store debatten me hadde tidlegare, så eg forstår godt at enkelte ligg lågt og ikkje vil bruka mykje tid på dette, inklusiv meg sjølv.

Berre eit lite tankekors: Det som no skjer, er at Høgre og Arbeidarpartiet har gått saman i denne saka for å implementera eit direktiv som veldig mange var imot. Det same såg me med vikarbyrådirektivet, der ein òg gjekk saman med Høgre for å gjera dette. No er jo det akseptert av oss som er med i regjeringa – det er ikkje det, men det er noko med EØS-avtalen, som stadig vekk angrip Noreg med det eg vil kalla import av Høgre-politikk. Derfor er det veldig bra når landsmøtet i Arbeidarpartiet vedtek at ein ikkje skal implementera EUs fjerde postdirektiv, f.eks. Eg trur me må ha meir sjølvstende i forhold til EU i fleire saker som kjem fram. No kjem sannsynlegvis snart det fjerde jernbanedirektivet. Det er det same der – import av Høgre-politikk, der ein ønskjer å privatisera jernbanen, og der NSB sannsynlegvis må leggjast ned for å få konkurranse på sporet – jf. den debatten me hadde om transportbudsjettet.

Me støttar sjølvsagt forslaget om utsetjing, men bruker ikkje meir tid på dette denne gongen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [16:49:45]: Senterpartiet viser til de merknadene vi står inne i i denne saken, og til de merknadene vi hadde under behandlingen av datalagringsdirektivet. Vi står fullt og helt inne for dem fortsatt. Utover det har jeg ikke tenkt å bidra til noen lang debatt i saken, men bare gjøre rede for at det er der vi står.

Inge Hallgeir Solli (V) [16:50:23]: Datalagringsdirektivet bryter grunnleggende med prinsippet om at du ikke skal overvåkes dersom du ikke har gjort noe ulovlig, og speilvender hvordan rettsstaten skal se ut. Direktivet innfører et nytt prinsipp, at alle for sikkerhets skyld skal overvåkes hele tiden. Venstres ideal om frie, selvstendige individer kan aldri kombineres med et overvåkingssamfunn. Et parti som står for mer makt til individet, kan ikke være for datalagringsdirektivet, uansett form.

Datalagringsdirektivet vil, hvis det gjennomføres, med

denne regjeringens holdninger, åpne for en krenking av personvernet vi hittil ikke har sett. Jeg er i denne saken litt glad for regjeringens manglende gjennomføringsevne. Datalagringsdirektivet har skapt hodepine i både Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet. Stortinget har dessverre vedtatt at det omstridte direktivet skal tre i kraft, men regjeringen har ikke klart å innføre det. Årsaken er bl.a. at det ikke er blitt enighet om hvem som skal ta regningen.

Et utvalg nedsatt av Samferdselsdepartementet anbefalte at staten skulle dekke størstedelen av utgiftene, men hvor mye penger direktivet vil koste, er fremdeles uklart. I mars i år ble det klart at direktivet ble utsatt på ubestemt tid. Planen var nemlig at det skulle innføres i sommer, men det ble for tidlig. Da var direktivet allerede noen måneder på etterskudd. Nå ser ikke Samferdselsdepartementet for seg at direktivet kan tre i kraft før slutten av 2013, men selv ikke det kan de love – heldigvis.

Direktivet er svært kontroversielt, ettersom det gjør at informasjon om hvor, hvordan og hvem du kommuniserer med, vil bli lagret i et halvt år. Trafikkdataene som skal lagres, er svært sensitive, og lagringsregimet som Datatilsynet har bestemt skal brukes, gjør at det blir svært kostbart. Det var Arbeiderpartiet og Høyre som sikret flertall på Stortinget for å innføre datalagringsdirektivet. Om direktivet vil overleve en ny regjering neste høst, er imidlertid opp til velgerne. Venstre mener vi ikke kan svikte personvernet, den liberale rettsstaten eller tanken om frie borgere. Derfor er Venstre det sikreste valget for dem som mener at datalagringsdirektivet må stoppes etter valget.

Statsråd Grete Faremo [16:53:20]: Jeg viser til representantforslaget om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet. Jeg deler komiteens flertalls syn på at EUs utsettelse av datalagringsdirektivet ikke har betydning for vår implementering av direktivet. Videre anser jeg at de spørsmål som mindretallet reiser mot direktivet i representantforslaget, er besvart i mitt brev av 19. juni i år til transport- og kommunikasjonskomiteen.

Jeg kan ikke se at det har framkommet nye momenter i saken som tilsier en utsettelse av implementeringen av datalagringsdirektivet i norsk rett. Tvert imot mener jeg det er viktigere enn noen gang å få på plass direktivet. Implementeringen av dette direktivet vil gi politiet et helt nødvendig redskap i arbeidet for å skape et tryggere samfunn. Her vil jeg spesielt nevne arbeidet mot terror og kampen mot overgrepsbilder av barn.

Det haster med å få implementert direktivet, spesielt med tanke på lagring av IP-adresser. I dag pålegger Datatilsynet alle Internett-leverandører å slette trafikkdata knyttet til IP-adresser etter 21 dager. Utvidelsen fra tre uker til seks måneder er meget viktig for politiets etterforskningsarbeid.

I løpet av de siste årene har tilgang til dataopplysninger vært avgjørende for politiet i flere alvorlige saker. Jeg kan f.eks. nevne NOKAS-saken, lommemannen-saken og Baneheia-saken. Trafikkdata har selvsagt også vært svært viktig både for å bekrefte og avkrefte teorier i Breivik-saken.

Årsaken til at reglene om datalagring som Stortinget vedtok i fjor vår, ennå ikke er trådt i kraft, er at det er viktig å få på plass regler som sikrer en god og velfundert balanse mellom personvern og kriminalitetsbekjempelse. Stortinget stilte strenge krav til sikkerhet for lagring av data. Det har vært en lang og krevende prosess å skulle utarbeide detaljerte regler for dette. Datatilsynet har utarbeidet konsesjoner for tilbydernes lagring, og FAD arbeider med endringer i personopplysningsforskriften. Videre er det opplyst til meg at Samferdselsdepartementet snarlig vil godkjenne Post- og teletilsynets forskrift om datalagring.

Kostnadsspørsmålet er utfordrende og har tatt noe tid å vurdere. Jeg mener det er nødvendig å finne løsninger som både ivaretar politiets behov for denne type data og konkurransevilkårene for tilbyderne i ekombransjen. Valg av kostnadsmodell er derfor ennå ikke avklart, men vil bli forelagt Stortinget i lovs form så raskt som mulig.

Det er nå svært usikkert når man kan forvente en revisjon av datalagringsdirektivet i EU. Behandlingen er nå koblet opp mot forhandlingene om forslag til nytt personvernregelverk i EU. Revisjonsforslaget vil ikke bli lagt fram før det er enighet om personvernregelverket. Tidsforskyvingen av denne behandlingen er et ytterligere argument om ikke å utsette vår ikraftsetting av regelverk som implementerer datalagringsdirektivet.

Jeg kan til slutt opplyse at nå har også Tsjekkia og Romania tatt de nødvendige nasjonale grep for å innføre datalagringsdirektivet.

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

Sak nr. 7 [16:56:58]

Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Gunnar Gundersen, Elisabeth Aspaker, Øyvind Halleraker og Lars Myraune om en ny giv for små og mellomstore bedrifter (Innst. 84 S (2012–2013), jf. Dokument 8:110 S (2011–2012))

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre 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.

Harald T. Nesvik (FrP) [16:58:35] (ordfører for saken): Saken vi har for oss til behandling nå, dreier seg om en ny giv for små og mellomstore bedrifter. Dette er et meget viktig forslag, for som vi vet i denne sal, der vi har diskutert disse problemstillingene relativt ofte – og vi kommer til å debattere dem ytterligere senere i dag og i det budsjettet som kommer til behandling neste uke – er vi i en situasjon der 99 pst. av norske bedrifter er såkalte

SMB-bedrifter, små og mellomstore bedrifter. Betegnelsen brukes om bedrifter som har mindre enn 100 ansatte. De samme bedriftene som vi her snakker om, står for mer enn 50 pst. av omsetningen og sysselsettingen i Norge. Derfor er det svært viktig at vi fokuserer mye nettopp på denne delen av næringslivet, for dette er også en sårbar del. Svært mange av disse bedriftene har veldig få ansatte – ca. 54 pst. av dem har én–fire ansatte. Da sier det seg selv at særlig på feltet skjemavelde og innrapporteringer blir man veldig sårbar på ressurser. Det er helt åpenbart at store, tunge bedrifter med mange ansatte har egne avdelinger som holder på med dette. De kan drive på med skatteplanlegging med ofte en helt annen økonomi og andre støttefunksjoner rundt seg enn disse SMB-bedriftene kan være i stand til å ha. Derfor er det viktig at vi som storting sørger for at vi legger på plass et regelverk og et rammeverk som gjør det mulig for disse bedriftene på en god måte å få utviklet seg videre. Det forslaget som er fremmet av representantene fra Høyre, er veldig viktig i så henseende, og vi skal som sagt også debattere et lignende forslag senere i dag.

Jeg vil bare gå inn på noen av de forslagene som ligger her, da jeg regner med at posisjonen selv kommer til å frambringe sitt syn på hvorfor de også denne gangen går imot. Det som er det betegnende i disse sakene, er at uansett hvor mange gode forslag opposisjonen fremmer – og vi har fremmet utrolig mange gode forslag – er det eneste alle disse forslagene har til felles, at regjeringspartiene stemmer ned alt, uansett hvor gode de er. Men, heldigvis, når det går en liten stund og regjeringspartiene av og til får tenkt seg om, kommer de tilbake med de samme forslagene som opposisjonen tidligere har fremmet. Her kan nevnes nedsettelse av krav til aksjekapital, som opposisjonen fremmet en rekke ganger før regjeringen fant ut at det var en god idé. Revisjonsplikten er en annen sak. La oss håpe at vi gir nye, gode råd til nærings- og handelsministeren, slik at han kan få komme tilbake til Stortinget på et annet tidspunkt og legge det fram som sine egne gode ideer. Vi skal stemme for da også, selv om det kommer fra andre.

Jeg vil gå inn på et par av disse forslagene. Forslaget om SkatteFUNN som ligger til behandling, er svært viktig. Det er også omtalt i budsjettinnstillingen av flere partier. Dette er viktig fordi det er bedriftene selv som best kjenner på hvor det er de har mest å gå på, og hvordan de skal få brukt litt av sine egne midler for å kunne videreutvikle bedriften til å bli mer solid, sikre arbeidsplasser og kunne gå videre i konkurransen. Derfor er det viktig nettopp å få fjernet taket på timesatsen for hvor mye man kan bruke i måneden knyttet til SkatteFUNN. Dette håper jeg at statsråden tar med seg, slik at vi kan få en sak om dette senere.

Hospiteringsordninger knyttet til skolene er også viktig, særlig fagskoler ut i bedriftene. Det er viktig å få på plass gode rammeverk der, slik at vi får den dynamiske og gode utviklingen mellom skole og næringsliv og kan komme videre på disse feltene. Bedriftene har nytte av det for å kunne både rekruttere og utdanne folk, men også skoleelevene har stor nytte av å se hvordan næringslivet fungerer der ute. Jeg tror vi må ta inn over oss at svært mye av det som er på mange skoler, ikke nødvendigvis er den beste maskinen og den mest oppdaterte utstyret de til enhver tid kan bruke.

Her er mange gode forslag. Jeg håper at regjeringspartiene snur og stemmer for, men herved er i hvert fall alle forslagene som er inntatt i innstillingen, tatt opp.

Presidenten: Representanten Harald T. Nesvik har tatt opp de forslagene han refererte til.

Ingrid Heggø (A) [17:04:38]: Det er veldig mange framlegg her, som det er sagt, og eg skal heller ikkje gå inn på alle framlegga, for alle er eigentleg godt svart på skriftleg av ministeren og ligg ved saka.

Det overordna bildet er at med unntak av usosiale skattekutt vil Høgre, som er forslagsstillar, ha meir av regjeringa sin politikk, dei vil forsterka han og til og med by over han, og det på veldig mange punkt. Nye forslag og idear ser eg svært lite av.

I samandraget og i innleiinga til dette Dokument 8-forslaget står det noko som eg ikkje finn kommentert i merknads form eller i nokon av framlegga. Det er på mange måtar eit symbol på skiljelinjene i næringspolitikken. Eit sitat frå forslagsstillarane i samandraget er at

> «det er behov for tilpasninger i arbeidsmiljøloven for å sikre både arbeidstakernes og bedriftenes behov, blant annet for å skape mer fleksible turnusordninger».

Vel, det er mogleg forslagsstillarane meiner det, men det er ikkje eit einaste konkret forslag blant dei 24 forslaga som går på turnus – prat, men ikkje konkrete forslag eller handling. No er jo det etter kvart Høgre sitt varemerke, spør du meg. Men kva endringar i turnus kunne det likevel vore litt greitt å få vita litt meir om.

Vidare kan ein lesa at pengane som vert brukte over statsbudsjettet, i større grad enn i dag må investerast for framtida, og det vert gjort best ved å satsa på forsking, utdanning, infrastruktur og vekstfremjande skattelettar. Dei usosiale skattekutta kjem eg tilbake til. Men resten er jo vareteke:

– Aldri har det vore brukt meir på forsking over statsbudsjettet.
– Lærartettleiken er auka.
– Aldri har det vore brukt meir på samferdsel.

Eg må få minna om at Høgre sine representantar i denne sal i 2005 kalla samferdselssatsinga vår for «luftpenger» – auken på 2 mrd. kr per år i ti år var «luftpenger». Nei, det var det ikkje. Dette er ikkje berre oppfylt, det er overoppfylt.

Så til vekstfremjande skattelettar – det er vel det nye Høgre-ordet for dynamisk skattepolitikk, tenkjer eg – det å redusera skattane slik at bedriftene skal skapa meir, og i sum skal det bidra meir til samfunnet. Men ikkje eitt land – ikkje eit einaste – har lykkast med denne dynamiske skattepolitikken. Den er mislykka.

For å kunna finansiera skule, helse, politi og sjukehus må ein faktisk ha ein skatteinngang til fellesskapet. Vil ein vareta den norske modellen, må ein ha ei finansiering av denne, og det inneber ein stor offentleg sektor som er gratis for alle.

I andre Dokument 8-framlegg, bl.a. eit som vi skal be-

handla seinare i dag, og andre som vi har hatt oppe i det siste, har det vore spurt etter eigne stortingsmeldingar fordi ein ønskjer å sjå heilskapen. Det er eit synspunkt eg har veldig stor sans for. Det har vore reist krav bl.a. innanfor reiseliv, industri og næringspolitikk. Men dersom ein vil sjå heilskapen, kan ein ikkje fremja Dokument 8-forslag i ekspressfart, om alle moglege detaljar. Berre i dag handsamar vi 24 framlegg her pluss 30 framlegg i ei anna sak, og vi har òg eit anna Dokument 8-forslag.

Ta skattepolitikken: Bør vi ikkje sjå heilskapen der òg? Her må ein sjå på det samla skattetrykket for bedriftene. Kor mange bedrifter er det eigentleg som går med underskot i dag? Går dei konkurs? Kjem det ikkje til nye bedrifter? Dei fleste bedriftene i Noreg går godt. Noreg er som ei øy i Europa. Dette er vi vanlegvis samde om i næringspolitikken, ja i Stortinget elles òg.

Den særnorske formuesskatten skal fjernast, seier både Høgre og Framstegspartiet, utan å seia heilt korleis dei skal få det til. Eg er einig i at formuesskatten ikkje er perfekt, han kan slå skeivt ut. Difor har denne regjeringa òg redusert formuesskatten gong på gong ved å auka botnfrådraget. Men ærleg talt: Det må då gå an å finna tilfelle på at han slår usosialt og feil ut av nyare dato enn 2009, som ein går tilbake til. Greitt nok at nabolanda våre ikkje har formuesskatt, men dei har andre skattar. Sjå til Sverige: Dei har nesten dobbel arbeidsgivaravgift av det vi har i Noreg. Er det det vi vil ha? Og mange land har mykje, mykje høgare eigedomsskatt enn kva vi har i Noreg. Er det det vi vil ha?

Nok ein gong: Det er viktig å sjå på heilskapen.

Svein Flåtten (H) [17:10:00]: Jeg skjønner at forrige taler er litt sliten og trøtt av at opposisjonen stadig fremmer forslag i denne salen, som posisjonen er nødt til å være med på å behandle og tale om. Vi tar opp saker som er viktige for norsk næringsliv, og det er bl.a. de små og mellomstore bedriftene.

Når Ingrid Heggø snakker om «heilskapen» og at vi ikke bør fremme enkeltforslag, fordi vi også fremmer forslag om å få meldinger om hele saker, er det selvfølgelig fordi det heller ikke alltid skjer noe på det området.

La meg også orientere henne om uttrykket «vekstfremmende skattelettelser», som hun tror er en oppfinnelse fra Høyres laboratorium for å finne nye navn på formuesskatten. Nei, hun kan gå til sin statsråd, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen. Han lanserte dette i forbindelse med handlingsregelen i 2001. Dette dreier seg om måten man skulle bruke overskuddet – de ekstra pengene som ble sluset inn i økonomien – fra det som den gang het oljefondet. En tredjedel skulle brukes til kunnskap, forskning og utdanning, en tredjedel til infrastruktur, som på vanlig språk kan bety både veier i distriktene og kollektivtrafikk i mer tettbebygde strøk, og en tredjedel til vekstfremmende skattelettelser. Det var ikke en Høyre-oppfinnelse. Det var en oppfinnelse av – muligens, jeg vet ikke – Karl Eirik Schjøtt-Pedersen.

Poenget er at de ekstra pengene ikke har blitt brukt på den måten. De har blitt smurt tynt utover, og derfor har det blitt mindre til en del av de sentrale områdene, og det vet regjeringen utmerket godt om. Dette er ikke et forslag for å si at det går dårlig i Norge, for å male et skremmebilde av hvordan det er. Det er helt riktig som Heggø sier; mye fungerer helt utmerket. Men jeg reagerer litt på at hun ikke har oppfattet tosporsøkonomien i dette landet, hvor det går strålende i olje- og gassindustrien, mens en del av fastlandsindustrien sliter i betydelig grad med et veldig høyt kostnadsnivå – opp mot 60 pst. høyere enn handelspartnerne våre har, og med fallende markeder i Europa. Det tror jeg man må ta inn over seg at er veldig slitsomt. De siste dagene har vi sett at kronen er rekordsterk og har ikke vært så sterk siden 1985. Det er klart at dette samlet sett gjør at det kan være bruk for en god del av det som er mulig å gjøre av kompenserende tiltak for bedriftene. Nettopp derfor synes jeg at disse forslagene vi har tatt opp her, er aldeles utmerkede.

Nå har jeg brukt mye tid på å snakke om Heggøs innlegg, men jeg synes at det var såpass på siden av hva disse 24 gode forslagene gjaldt, at jeg fant anledning til å imøtegå det. Vi får sikkert anledning til å diskutere dette i en runde til, når den neste saken kommer.

La meg ta et par saker her:

Noe av det viktige er f.eks. arveavgiften. Veldig mange småbedrifter sliter med generasjonsskiftene og ikke minst med at det i familiebedrifter også finnes passive eiere med små inntekter, som må betale formuesskatt hvert eneste år, selv om de ikke får utbytte i det hele tatt.

Jeg har også lyst til å møte posisjonen på forslaget vårt om en lavterskel innovasjonsbørs, som posisjonen skriver positive merknader om. Det synes jeg er hyggelig. Jeg tror det er et veldig godt tiltak, hvis vi kunne få det i gang med et slags statens stempel på – ikke fullt ut en finansiering, men et stempel på at her godkjenner man noe. Man kan være glad for det eller ei, men det finnes en hel del små kapitalister i dette landet, som ikke tør å gå inn i enkeltbedrifter, hvis de får forespørsler om det. Hvis de hadde fått et slags kvalitetsstempel, en slags vurdering om at dette er noe som fungerer, tror jeg mange ville ta pengene sine ut av banken – hvor de står til et par prosenter rente – eller fra andre steder for å gå inn og være med på verdiskapingen og satse på dette. En innovasjonsbørs vil jeg tale sterkt for, særlig siden det faktisk er nesten det eneste området hvor posisjonen ytrer seg positivt.

Alf Egil Holmelid (SV) [17:15:16]: Eg vil takke forslagsstillarane for å ta opp ei viktig sak. Små og mellomstore bedrifter er ein viktig del av norsk næringsliv, og derfor må vi leggje vekt på å finne fram til ordningar som gjer at etablerte småbedrifter kan vidareutviklast, og at det kan etablerast nye bedrifter.

Stortingsmeldinga Verktøy for vekst presenterer sentrale element i ein politikk for små og mellomstore bedrifter. Når eg reiser rundt og snakkar med små og mellomstore bedrifter, er det veldig mange som peiker på at dei gode råda og dei økonomiske støtteordningane dei har fått gjennom Innovasjon Norge og SIVA, kanskje er det som har gjort at dei har klart seg over ein kneik, og som gjer at dei har hatt moglegheit til å utvikle seg vidare.

Eg har lyst å trekkje fram klyngeprogramma. Dei er viktige også for dei små og mellomstore bedriftene. Store

bedrifter har gjerne ressursar til å jobbe saman med universitets- og forskingsmiljø, men det har gjerne ikkje dei små bedriftene, men viss ein får til eit klyngesamarbeid der store og små bedrifter jobbar saman med kompetansemiljø, får dei små bedriftene både kompetanseoverføring og nettverk, som er veldig viktig for deira faglege utvikling, og som gjer at dei kan dra nytte av moderne, ny kunnskap, som også er viktig for dei små og mellomstore bedriftene.

Eg vil også nemne inkubatorprogramma. Inkubatorprogramma har vist seg å vere effektive. Mykje erfaring tilseier at inkubatorprogramma gjer at bedrifter som er nyetablerte, klarar seg gjennom dei vanskelege tidene, dei fire–fem–seks første vanskelege åra, betre enn dei som lever utanfor ein inkubator. Det har samanheng med at gründerbedriftene veldig ofte er baserte på spesifikk kompetanse på eitt område, og så manglar dei kompetanse på økonomi og marknadsføring. Gjennom eit slikt fellesskap får dei breiare kompetanse og kan klare seg og også vere i stand til å kome over den vanskelege kneiken, som ofte blir kalla for blodbadet.

Ein annan ting som ofte blir teken opp når vi er rundt og snakkar med små og mellomstore bedrifter, er tilgang til kompetent arbeidskraft, ikkje minst når det gjeld yrkesfagleg utdanning. Der trur eg vi i politikken, utdanningssystemet og ikkje minst næringslivet sjølv har ein jobb å gjere med å gjere den yrkesfaglege utdanninga meir anerkjent og gje ho høgare prestisje, slik at vi rekrutterer dyktige folk til yrkesfagleg utdanning.

Ein av dei tinga som er gjort frå regjeringa si side når det gjeld yrkesfagleg utdanning, er satsinga på lektor 2-stillingar. Det at det kan kome folk frå næringslivet, f.eks. rett frå Nordsjøen og inn for å halde ei forelesing for ein elev som skal ta mekaniske fag, er heilt klart motiverande, og det løftar prestisjen til faget.

Eg har lyst å kome inn på det som gjeld offentleg sektor. Offentleg sektor er ein stor kunde også for små og mellomstore bedrifter. Men dessverre har det vel vore ei utvikling som gjer at dei små og mellomstore bedriftene i ein viss grad føler at dei ikkje alltid når fram. Det har nok samanheng med at vi i stor grad har hatt ei sentralisering av innkjøpsfunksjonane, som har ført til at vi får større einingar når vi kjøper inn, og det fører veldig ofte til at små og mellomstore bedrifter føler seg tilsidesette og skvisa, ikkje minst gjeld det i distrikta. Når vi no skal jobbe med å gjere offentlege innkjøp innovasjonsfremjande, er det viktig at vi i den samanhengen legg vekt på at offentlege innkjøp også skal ha rom for små og mellomstore bedrifter.

Elles har eg lyst å nemne at det å leggje til rette for seriøsitet i bransjane er veldig viktig for at bedriftene skal klare seg – også dei små og mellomstore.

Ein bransje som har vore plaga av sosial dumping, er reinhaldsbransjen. Det at vi no har fått på plass ei godkjenningsordning som gjer at vi kan sile ut dei useriøse bedriftene, er faktisk veldig viktig for at dei seriøse små og mellomstore bedriftene i den bransjen kan klare å få vekstvilkår. Dette viser at det ikkje berre er skattelette, men også nødvendige regelverk for ryddigheit i næringslivet som er viktig for små og mellomstore bedrifter.

Irene Lange Nordahl (Sp) [17:20:42]: Senterpartiet har et stort engasjement for små og mellomstore bedrifter, for gründere og for småbedriftsledere rundt om landet som skaper verdier, velstand og velferd i storsamfunnet. Derfor er Senterpartiet også opptatt av at næringslivet skal ha gode rammevilkår i Norge. I 2012 ble Norge rangert som nummer seks av totalt 183 land på Verdensbankens «Doing Business»-indeks for 2012. Denne undersøkelsen rangerer land etter hvordan regulering og rammebetingelser påvirker driften av små og mellomstore bedrifter.

Denne regjeringen viser vilje til framtidsrettet satsing og tilrettelegging for dem som skaper verdier i landet vårt – næringslivet i hele landet – samtidig som vi legger til rette for god velferd rundt omkring. La meg nevne at det aldri har vært satset så mye på samferdsel som nå. Dette er særdeles viktig for næringslivet – vi hadde en lang samferdselsdebatt her tidligere i dag. Regjeringen har økt nivået i inneværende Nasjonal transportplan med 100 mrd. kr sammenlignet med forrige NTP, noe Høyre advarte sterkt imot i 2005. Dette gjør vi samtidig som vi fører en ansvarlig politikk, noe som ikke minst er viktig for våre eksportbedrifter.

Senterpartiet er opptatt av å forenkle hverdagen til småbedriftene, og vi er derfor tilfreds med at den rød-grønne regjeringen har satt klare mål for forenklingsarbeidet. Målet er at belastningene for næringslivet skal være redusert med 10 mrd. kr innen utgangen av 2015. Dette målet ble omtalt av NHO-sjefen som særdeles godt og ambisiøst. Forenklingsarbeidet er godt i gang, og reduksjonen er per i dag på om lag 3 mrd. kr.

Et annet område som er viktig, er tilgangen på kapital i en tidlig fase i utviklingen i bedriftene. Regjeringen arbeider kontinuerlig med å legge til rette for dette. I Meld. St. nr. 22 for 2011–2012, Verktøy for vekst – om Innovasjon Norge og SIVA SF, omtales viktige satsinger for næringslivet. I denne meldingen understrekes målet om å legge til rette for vekst og utvikling i næringslivet i hele landet. Senterpartiet er opptatt av forenkling av tjenesteporteføljen til Innovasjon Norge og forenkling av søknadsprosessen, og vi er positive til den prosessen som nå er startet. En slik forenkling har vært etterlyst av næringslivet over lang tid, og det er viktig at vi ser gode resultater av det.

I Meld. St. nr. 22 varslet regjeringen flere tiltak for å legge til rette for tilgang på kapital til bedrifter i en tidlig fase, og det ble varslet oppretting av nye landsdekkende såkornfond. I revidert statsbudsjett 2012 kom det på plass midler til statens deltakelse i to nye fond som skal godkjennes av ESA. Formålet med statens deltakelse i de nye fondene er å utløse kapital til bedrifter i tidlig fase og bygge opp og videreutvikle gode forvaltningsmiljøer. Senterpartiet ser positivt på denne satsingen.

Forskning og utvikling er viktig for å legge til rette for innovasjon i bedriftene. En rekke av de mindre bedriftene har benyttet SkatteFUNN-ordningen i dette arbeidet. Senterpartiet er opptatt av at SkatteFUNN skal være et viktig verktøy for en slik satsing.

Rekruttering og kompetanse er viktig for bedriftenes konkurransekraft. Derfor er utdanningspolitikken viktig, og det er viktig å se næringspolitikk og utdanningspoli-

tikk i et felles løp. Senterpartiet er opptatt av at statusen og prestisjen for yrkesfagene må heves. Det er avgjørende for næringslivet at det blir rekruttert flere gode fagarbeidere, også som et ledd i at flere ungdommer kan lykkes i sitt eget utdanningsløp. Senterpartiet ser i denne sammenhengen fram til den nye stortingsmeldingen om videregående utdanning, som nå er under arbeid. Det er særdeles viktig at vi som er opptatt av næringsutvikling og næringspolitikk, deltar aktivt i disse debattene.

For øvrig viser jeg til statsrådens fyldige svar, der han redegjorde for hvert enkelt punkt i representantforslaget.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [17:25:00]: De små og mellomstore bedriftene er viktige for verdiskapingen og velferden her i landet, og en bedre tilrettelegging for disse bedriftene vil gi stor avkastning i form av arbeidsplasser, verdiskaping og velferd.

Jeg synes derfor det er synd at regjeringspartiene nok en gang stemmer ned et forslag fra opposisjonen som ville bedre vilkårene for de små og mellomstore bedriftene i landet. Det burde være i alle partiers interesse å få en godt forankret og grundig politikk når det gjelder rammevilkårene for disse bedriftene. Da er det trist å høre det negative innlegget til representanten Heggø.

Kristelig Folkepartis mål er at Norge skal være et av verdens mest nyskapende land. Nye og etablerte småbedrifter er helt sentrale – uten dem stanser Norge. Det er i de små og mellomstore bedriftene at en stor del av verdiene i landet vårt skapes.

Tre fjerdedeler av norske bedrifter er eid av familier. For familiebedrifter er arveavgiften en snublestein som gjør at mange ikke klarer å la neste generasjon overta. Der nye bedrifter i snitt skaper to arbeidsplasser, viser undersøkelser fra EU-kommisjonen at et vellykket eierskifte i småbedriftene fører til at i snitt fem arbeidsplasser blir videreført. Derfor er fokuset på smidig eierskifte så viktig for Kristelig Folkeparti.

Kristelig Folkeparti vil derfor at betaling av arveavgiften skal utsettes i minst ti år ved generasjonsskifte. Hvis bedriften drives videre, bortfaller en tiendedel av avgiften hvert år. Dersom bedriften drives videre i minst ti år, betales det dermed ingen arveavgift. Kristelig Folkeparti mener dette vil være god næringspolitikk, god samfunnsøkonomi og god distriktspolitikk.

Småbedriftene står for over halvparten av verdiskapingen i norsk næringsliv. Småbedriftene er innovative og omstillingsdyktige, men det er krevende for dem å overleve og vokse. Fem år etter oppstarten er bare 30 pst. av bedriftene fortsatt aktive. Dette var bakgrunnen for Småbedriftsoppropet for ca. to år siden. Det hadde fire hovedkrav til myndighetene: mindre firkantet arbeidsliv, smartere skatt, enklere hverdag og smartere samhandling mellom det offentlige og næringslivet. Kristelig Folkeparti mener regjeringen bør bedre vilkårene for småbedriftene, slik at verdiskaping, arbeidsplasser og velferd sikres også i fremtiden.

Reduksjon av formuesskatten er også viktig. Formuesskatten svekker privat, aktivt eierskap, tapper familiebedriftene for kapital og vanskeliggjør gründervirksomhet og nyskaping. Ikke i noe land slår formuesskatten inn på så lave formuesnivå, og ingen land har så dårlig skjerming av arbeidende kapital som Norge. Derfor ønsker Kristelig Folkeparti, i likhet med LO, Bondelaget, NHO og hele opposisjonen, at formuesskatten på arbeidende kapital fjernes. Jeg har fått inntrykk av at også næringsministeren ønsker å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. Det hadde jo vært interessant å få det bekreftet eller avkreftet av statsråden selv når han skal ha ordet til slutt.

Inge Hallgeir Solli (V) [17:29:04]: Venstre deler forslagsstillernes syn på at det er behov for en ny giv for små og mellomstore bedrifter. Er det en gruppe som absolutt har blitt holdt utenfor slagordet «Alle skal med», så er det de minste bedriftene. Ett eksempel på dette er sosiale ordninger for selvstendig næringsdrivende. Mens det ikke er grenser for hvor mye velferdsstaten blir rasert ved en liten justering i sykelønnsordningen for vanlige arbeidstakere, er regjering og regjeringspartier helt uinteressert i å styrke ordningen for selvstendig næringsdrivende, som jo har en langt dårligere kompensasjon enn vanlige arbeidstakere. Skattereglene har gjentatte ganger blitt forverret, og gründere og entreprenører blir oftest møtt med skepsis og mistenksomhet heller enn med den klapp på skulderen som de virkelig fortjener.

En kraftig forbedring av rammevilkårene for norsk næringsliv generelt og de minste bedriftene spesielt er en av hovedprioriteringene i Venstres alternative statsbudsjett for 2013. Norge trenger en ny næringspolitikk, som stimulerer mer til nyskaping og som legger forholdene til rette for gründere og et mangfold av verdiskapende og innovative bedrifter i hele landet.

Dessverre er dette et område hvor Norge sakker akterut. De siste sju årene har dessverre vært de tapte muligheters år. Norge ligger på en 17.-plass i Europa i innovasjon når 34 land sammenlignes om hvor innovative vi er i undersøkelsen «Innovation Union Scoreboard». Til sammenligning kommer våre naboland Sverige, Danmark og Finland på henholdsvis andre-, tredje- og femteplass. Norge omtales som en moderat innovatør, mens våre naboland er innovasjonsledere. Norge kommer spesielt svakt ut når det gjelder innovasjonsresultater og innovatører. Et mangfoldig og nyskapende næringsliv er avgjørende for at Norge skal lykkes i en stadig mer globalisert økonomi. Offentlig sektor og offentlig velferd er helt avhengig av verdiskapingen i det private næringsliv, og av at initiativrike personer satser, er villige til å ta en betydelig risiko og omsetter ideer til handling, produkter og tjenester. Derfor er utgangspunktet i Venstres næringspolitikk gode generelle rammevilkår for alle deler av næringslivet kombinert med en målrettet innsats for utvikling av flere og bedre kunnskapsbedrifter.

Venstre ønsker en mye tettere kobling mellom nasjonalt og lokalt næringsliv og viktige utdanningsmiljøer. Venstre vil dessuten satse mye mer på forskning og nyskaping og legge bedre til rette for dem som vil skape en arbeidsplass for seg selv og noen til. Det gjør vi gjennom et bredt spekter av virkemidler, gjennom målrettede forbedringer og forenklinger i skattesystemet, gjennom en spissing av det offentlige virkemiddelapparatet, gjennom bedre sosiale ordninger for gründere og selvstendig næringsdrivende

og gjennom en kraftig satsing på forskning og innovasjon over statsbudsjettet.

Venstre er skeptisk til at stortingsmeldinger skal løse alle problemer. Derfor stemmer vi ikke for forslag nr. 1 fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Arbeidet med stortingsmeldinger binder ofte opp store ressurser i embetsverket. Det medfører en tidkrevende krangel mellom departementer og ender som regel i et minste felles multiplum og har mer uttrykk av å være en drøftingsoppgave enn en konkret plan for å løse utfordringer eller problemer. Et typisk eksempel på dette er regjeringens fordelingsmelding som skulle vært svaret på all kritikk fra opposisjonen om manglende fattigdomssatsing og manglende vilje til å stemme for gode forslag fra opposisjonen som man i prinsipp var enig i.

Da meldingen endelig – også den utsatt – ble lagt fram, var den blottet for konkret innhold eller ny politikk. Fordelingsmeldingen er heller regelen som bekrefter unntaket, ikke omvendt. I stedet for nye drøftingsoppgaver har vi behov for konkrete resultater, konkrete forbedringer, flere nye innovative bedrifter og en grunnleggende holdning som belønner dem som vil satse og som lykkes. Venstre er klar for å ta en ledende rolle i dette viktige arbeidet etter neste valg.

Til slutt varsler jeg at Venstre vil stemme for forslagene nr. 2–21. Jeg tar opp Venstres forslag nr. 25–38, som er omdelt i salen.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

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

Statsråd Trond Giske [17:33:48]: Regjeringen er svært opptatt av at små og mellomstore bedrifter har gode og forutsigbare rammevilkår for å skape verdier og arbeidsplasser.

I representantforslaget nevnes mange ulike forslag og problemstillinger som har betydning for de mindre bedriftene. Forslagene favner en stor bredde.

26. mars lanserte regjeringen «Strategi for små og mellomstore bedrifter», som understreker betydningen de minste bedriftene har: 99,5 pst. av norske bedrifter har færre enn 100 ansatte. Små og mellomstore bedrifter finnes over hele landet og i de fleste bransjer. 1,1 millioner mennesker er sysselsatt i små og mellomstore bedrifter, som utgjør nesten to tredjedeler av alle ansatte i privat sektor. Små og mellomstore bedrifter er viktigere for verdiskapingen i Norge enn i mange andre OECD-land.

I regjeringens strategi ble det lansert 64 ulike tiltak som skal bedre hverdagen for små bedrifter. Sentralt i strategien er regjeringens mål og ambisjoner om forenklinger for næringslivet. Her er mye allerede gjennomført. Vi har etablert et eget sekretariat for forenklingsarbeidet. Vi har opprettet et nettsted, enklereregler.no, for innspill til forenkling. Vi har innført en unntaksbestemmelse for revisjonsplikten for de små bedriftene. Vi har senket aksjekapitalkravet fra 100 000 kr til 30 000 kr for et AS, i tillegg til en rekke andre forenklingstiltak, ikke minst digitaliseringstiltak.

Dette er endringer som virker. Ferske tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det hittil i år er registrert nær 43 000 nye foretak, en økning på 12 pst. fra tilsvarende periode i fjor. Særlig sterk er veksten i aksjeselskap. Hittil i år er veksten på 62 pst. sammenlignet med tilsvarende periode i fjor.

Veksten i antall nyetableringer er et tydelig tegn på at Norge er et godt land å drive næringsvirksomhet i, et godt land å starte bedrift i. I tillegg satser vi videre på skatteFUNN, nærings-ph.d.-ordningen, medarbeiderdrevet innovasjon, BIA-programmet, på Ungt Entreprenørskap og på kvinnelig entreprenørskap. Dette er ordninger vi vet gir mer gründerskap, mer innovasjon og på sikt et mer variert og robust næringsliv.

Forslagene i representantforslaget ligger under ansvarsområdene til flere departementer. Jeg vil gå inn på noen problemstillinger som representantene tar opp. Representantene ber regjeringen legge fram en egen stortingsmelding om rammevilkårene for små og mellomstore bedrifter. Sett i lys av at regjeringen for et halvt år siden la fram en egen SMB-strategi, har regjeringen ingen planer om å legge fram en stortingsmelding om dette i denne perioden. For oss er det mye viktigere å få konkrete forslag ut til små og mellomstore bedrifter, få politikken til å virke og legge til rette for bedriftene, og selvsagt å delta i debatter med opposisjonspartiene i Stortinget om viktige spørsmål i mange ulike sammenhenger når små og mellomstore bedrifters rammevilkår berøres.

Representantene foreslår ikke uventet endringer i skattepolitikken. Regjeringen er opptatt av at næringslivet skal ha gode rammevilkår i Norge. Det er mange faktorer som har betydning for rammevilkårene, som politisk stabilitet, infrastruktur, teknologi, tilgang på kvalifisert arbeidskraft og tillit mellom partene i arbeidslivet. Skattebelastningen for bedriftene og eierne må vurderes på bakgrunn av hvor mye bedriftene kan lene seg mot offentlig finansiert velferd ved ansattes sykdom, permitteringer og oppsigelser mv.

I Verdensbankens «Doing Business»-indeks for 2012, som rangerer land etter hvordan reguleringer og rammebetingelser påvirker driften av små og mellomstore bedrifter, blir Norge rangert som nr. 6 av totalt 183 land. Det er selvsagt mulig å klatre enda noen trinn på den tabellen. Det skal vi ha som ambisjon, men jeg tviler på at opposisjonens skatteforslag bringer oss en eneste plass opp på listen.

Representantene ber også om fortgang i forenklingsarbeidet for næringslivet. Jeg viser i den forbindelse til det arbeidet vi nå gjør for å gjennomføre konkrete forenklinger. Igjen: Denne regjeringen er den første som noen gang har tallfestet et helt konkret mål om hvor mye vi skal forenkle for – 10 mrd. kr innen 2016 skal den årlige besparelsen være.

Et annet tema som forslagsstillerne tar opp er innovasjon. Innovasjon er en viktig forutsetning for både å finne de smarte løsningene som gjør at ressursene utnyttes mer effektivt, og at det utvikles ny teknologi. Men også her slår opposisjonen inn åpne dører. Allerede i vår la regjeringen fram stortingsmeldingen om Innovasjon Norge og SIVA, og mange av de tiltakene som foreslås fra opposisjonen, er allerede i ferd med å bli gjennomført. Vi tar imot gode for-

slag fra opposisjonen, men det meste som foreslås som bør gjennomføres, er allerede i gang med å bli iverksatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Harald T. Nesvik (FrP) [17:39:15]: Jeg er ikke forundret over at statsråden mener at det meste av det som bør gjennomføres, er i ferd med å bli det. Det har statsråden tidligere gitt uttrykk for. At han mener det om sin egen politikk, har jeg full forståelse for.

Jeg vil stille statsråden spørsmål om noe han selv har nevnt og skrevet om at han vil gjennomføre, nemlig såkornfond. Statsråden har varslet bl.a. i Meld. St. 22 for 2011–2012, Verktøy for vekst – om Innovasjon Norge og SIVASF, at det vil komme seks nye såkornfond, med en kapital på 500 mill. kr – riktignok står det «inntil». Nå vet vi at i budsjettet for neste år ligger ikke inne noen nye fond. Det har blitt opprettet to, som er under etablering eller er etablert. Det vil si, i henhold til dette, at vi mangler fire.

Spørsmålet mitt til statsråden er: Når kan vi forvente å se en sak knyttet til disse fondene? Det står ikke noe i det svaret som er gitt til komiteen, som er lagt ved innstillingen, om når man kan forvente dette, bare en henvisning til de to som allerede er vedtatt.

Statsråd Trond Giske [17:40:45]: Dette er jo nettopp et av de områdene hvor jeg mener at forslaget fra opposisjonen slår inn åpne dører. Under VII står det:

> «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om tilførsel av ny kapital til såkornfond.»

Dette som representanten sier, er jo allerede regjeringens politikk.

Vi har sagt i Innovasjon Norge-meldingen at vi skal komme med inntil seks nye såkornfond, og pengene til to er allerede bevilget. Det tar imidlertid tid å etablere dem, delvis fordi det er ratifiseringsordninger i EØS-systemet, og fordi vi må finne private partnere som har en profil og en kapitaltilgang som gjør at fondene kan etableres. Derfor er de to, som det allerede er bevilget penger til, ennå ikke etablert, men vi vil sørge for nye bevilgninger fortløpende, slik at vi kan få på plass så mange som mulig av de seks fondene, så raskt som mulig.

Svein Flåtten (H) [17:41:54]: La meg først gi ros til statsråden for at han har svart utførlig på alle forslagene, selv om han synes det var unødvendig å fremme dem. Det er vi jo tross alt glade for.

I den første saken som var oppe, var det snakk om formuesskatt. Statsråden sa i 2011, i forbindelse med et spørsmål fra Dagens Næringsliv om formueskatten:

> «Jeg tror det er åpenbart for alle at en eller annen gang i fremtiden må det bli en jevnere beskatning av ulike formuesobjekter».

Jeg ser at argumentasjonen nå er en del annerledes fra statsråden. Det går mest på hvor vanskelig det er å skille f.eks. arbeidende kapital og annen type kapital. Men det kunne være interessant å høre, når vi snart går inn i valgkampen – i fall når vi kommer over jul – om statsråden i januar i år kommer til å mene omtrent det samme. Dette var omtrent tidspunktet for NHOs årskonferanse, hvis jeg ikke husker helt feil.

Statsråd Trond Giske [17:42:58]: Jeg mener fortsatt at vi er nødt til å få en mer lik beskatning av ulike formuesobjekter. Men jeg sa også den gangen at det er en del forutsetninger for en slik skatteomlegging. Det ene er at vi må opprettholde inntektene til skole, eldreomsorg, helse, osv., altså ikke redusere skattenivået totalt sett. Vi må opprettholde fordelingsvirkningene, og vi må sørge for at ingen blir nullskatteytere.

Disse forutsetningene ble ikke godt mottatt av opposisjonen den gangen. Høyres leder, Erna Solberg, var vel den som aller først sa at det var helt uaktuelt med den type omlegging – formuesskatten skulle bort. Nå ser jeg riktignok at Høyre, etter å ha sett fordelingseffektene av en total fjerning av formuesskatten, har fått litt kalde føtter, men jeg ser at her er man igjen opptatt av i hvert fall å fjerne den på arbeidende kapital. Jeg tviler på det skillet, for selv et bankinnskudd vil, før eller siden, komme til anvendelse i bedriften, og dermed virke produktivt. Så det kan være vanskelig å trekke et skille mellom hva som er arbeidende og ikke arbeidende kapital.

Inge Hallgeir Solli (V) [17:44:12]: Det er mye som er bra i Norge, også når det gjelder det å drive næringsvirksomhet. Det skulle bare mangle.

Det er imidlertid ingen tvil om at Norge sakker akterut når det gjelder å være innovative og satse på innovasjon. Det er bekymringsfullt fordi vi er avhengig av et innovativt næringsliv i framtiden. Dels skyldes dette at virkemiddelapparatet ikke er innrettet godt nok. Bare ca. halvparten av den støtten Innovasjon Norge gir, går til innovative prosjekter. Det satses nesten ikke på næringsrettet forskning – i realiteten et kutt i budsjettet for neste år – og det er liten vilje til å ta ut potensialet i innovative, offentlige innkjøp.

Bekymrer dette statsråden, og hva vil han i så fall gjøre for å få norske småbedrifter mer innovative? Og videre: Hva vil han gjøre for å ta ut potensialet i innovative, offentlige innkjøp?

Statsråd Trond Giske [17:45:04]: For å svare på det siste først: Vi kommer til å lage en egen strategi for innovasjon i offentlige innkjøp. Det er klart at det er et kjempepotensial i de store innkjøpene som det offentlige gjør, som jeg tror beløper seg til over 300 mrd. kr i året, ved ikke bare å bringe inn ferdige hyllevarer til lavest mulig pris, men også når det gjelder nye måter å gjøre ting på. Her støter vi litt opp mot det europeiske regelverket og konkurranseregelverket, så vi må prøve å finne litt ut av det. Men jeg er helt enig: Her bør vi bidra til mer innovasjon.

Når Innovasjon Norge har ulike ordninger som i ulik grad virker innovativt, er det fordi man forvalter ordninger fra mange departementer med ulike formål. Man har også ordninger som er mer distriktspesifikke. Det er om å gjøre at de også virker innovativt, men de har også andre formål ved seg. Det er hensiktsmessig at det ligger innunder

samme organisasjon, det er ubyråkratisk og enkelt, men vi bør bidra til at alle er mest mulig innovative.

Presidenten: Replikkordskiftet er avsluttet.

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

Ingrid Heggø (A) [17:46:19]: Eg er veldig glad for at representanten Flåtten seier at det går så godt i Noreg. Det vil eg leggja meg på minne og ta med meg. Men eg er ikkje lei meg for at vi har mange representantforslag. Eg synest det er veldig triveleg og interessant å diskutera næringspolitikk – eg kan godt gjera det kvar dag.

Så synest eg òg det er veldig moro å kunna stå her og visa til alle dei gode resultata som regjeringa har. Men poenget mitt var at ein må bestemma seg om ein skal ha lausrivne enkeltforslag, eller om ein skal ha heilskapstenking.

Så må eg poengtera at det som representanten Andersen Eide seier her, at alle forslaga vert avviste, er feil. Dei vert ikkje avviste, og ikkje nedstemde heller. Dei vert å leggja ved protokollen.

Så har eg òg lyst til å knyta nokre punkt til SkatteFUNN-ordninga. Det er ei veldig god ordning. Eg trur nok at alle i salen her er einige i at vi framleis skal ha denne ordninga. Ho er ubyråkratisk og grei. Så kvifor vi ikkje er med på alle forslaga om å endra ho er eit spørsmål som ofte kjem opp.

For det første: Vi har allereie endra ein del på ho, med søknadsskjema som er forenkla, og det er bl.a. presisert kva som skal til for å få desse FoU-midlane. Det er bra. Men eg er heilt sikker på at dei har rett, dei som seier at vi kan forenkla og gjera dette endå betre vidare.

SkatteFUNN-ordninga vart evaluert i 2007 av SSØ, Senter for statleg økonomistyring. Det viste i hovudsak at ordninga har fungert veldig godt etter formålet. Men for å få betre økonomistyring og kontroll vart det foreslått å innføra ein maks timesats, som er sett til eit normalarbeidsår. Det å gå bort frå normalarbeidsåret, som opposisjonen foreslår her i dette forslaget, vil òg gje dårlegare økonomistyring. Det bør bekymra Høgre i alle fall – eller kanskje ikkje. Like så gjeld innføring av maksimal timesats.

Å innføra på nytt støtta til ulønna eigeninnsats er eit anna forslag under SkatteFUNN-ordninga. Det er å innføra på nytt ei ordning som var administrativt komplisert og krevjande – attpåtil vart Finansdepartementet saksøkt på staten sine vegner. Det er kanskje ei forenkling i nokre sine øyre, men det er langt frå ei forenkling, slik som eg ser det.

Så er det ikkje til å komma bort frå at SkatteFUNN er rettsbasert. Skattepengane bør, etter mi meining og dei raud-grøne sitt syn, gå til å utløysa dei marginale prosjekta som elles ikkje hadde sett dagens lys, ikkje til å utløysa dei prosjekta som uansett hadde sett dagens lys – dei hadde vorte realiserte uansett.

Så balansegangen er viktig. SkatteFUNN vart laga for små prosjekt, medan det er Forskingsrådet som skal ha store prosjekt. Sånn er det framleis.

Så vil eg òg leggja til at vi har ein gong heva maksimaltaket, frå 4 mill. kr til 5,5 mill. kr. Det vart gjort i 2009.

Harald T. Nesvik (FrP) [17:49:49]: Jeg hadde egentlig bare tenkt å gi stemmeforklaring til Venstres forslag, men etter siste taler er jeg nødt til å komme med et par små kommentarer.

Det er helt åpenbart at i næringspolitikken er det lysår mellom det representanten Ingrid Heggø står for, og det undertegnede står for, når det gjelder forståelsen av hvorvidt bedriftene skal kunne bruke litt mer av resultatpengene som er opptjent gjennom deres egen virksomhet, til å drive med innovasjon, forskning og utvikling – som SkatteFUNN-ordningen egentlig går ut på.

Og det er åpenbart at forenklinger trengs, fordi bedriftene må få lov til selv å bestemme hvilke typer prosjekter de egentlig har behov for. Jeg tror ikke Stortinget eller regjeringen er den rette instansen til å vurdere hvorvidt disse prosjektene vil bli realisert eller ikke.

Jeg er helt sikker på at også representanten Heggø når hun har vært på sine reiser i Distrikts-Norge – som undertegnede er relativt ofte – får spørsmål knyttet til taket. Taket er det aller største problemet for bedriftene – for næringslivet ute i distriktene. Det er også mange som tar opp det med timesatsen, men jeg skal ikke dvele mer ved det.

Representanten Heggø sa også at de ikke stemmer imot forslagene – at det ikke er sikkert de ikke vil bifalle dem – men at de stemmer for å vedlegge dem. Ja, man gjør det, men det er én ting man ikke gjør: man vedtar ikke. Det var bl.a. det undertegnede sa i sitt innlegg. Det blir altså ikke vedtatt i denne sal, men det skal vi få god nok tid til å gjøre om et års tid.

Når det gjelder forslagene fra Venstre, er problemet vårt med å stemme for en del av disse forslagene at vi har en budsjettbehandling som kommer neste uke. Mange av disse forslagene, riktignok med litt andre summer, er tatt inn i næringskomiteens innstilling, og det gjør at man ikke kan stemme for andre summer enn det man har lagt inn dekning for i statsbudsjettet. Derfor kan jeg bare si at forslag nr. 28 vil Fremskrittspartiet stemme for. Det er det som går på å innføre fritak for arbeidsgiveravgift for lærlinger – meget godt forslag. Fremskrittspartiet vil også gå inn for forslag nr. 34, om å redusere gebyrene knyttet til Brønnøysundregistrene. Det er mange andre gode forslag, og vi deler intensjonen i dem, men på grunn av at vi skal behandle et budsjett – hvor vi har lagt inn andre summer, og med en litt annen innretning – kan vi ikke stemme for dem i dag. Men jeg tror at Fremskrittspartiet og Venstre – og egentlig hele opposisjonen – nok kommer til å bli enige om svært mye av disse tingene i tiden som kommer.

Svein Flåtten (H) [17:53:05]: Kort til Venstres forslag: Vi støtter forslag nr. 34 når vi kommer så langt.

Så kort til representanten Heggøs siste innlegg: De endringene vi ønsker i SkatteFUNN, har vi aldri tenkt som forenklingstiltak. Det er noe helt annet – det er å stimulere til forskning og utvikling, med egne krefter og ressurser, i egne bedrifter.

Jeg er også overrasket over at representanten Heggø har så vanskelig for å si noe positivt om små og mellomstore bedrifter. Både SV og Senterpartiet har nærmest

lovprist dem i sine innlegg, mens det er relativt stille fra Arbeiderpartiet.

Man tar heller ikke dette med tosporsøkonomien i Norge inn over seg – den eksisterer faktisk.

Til slutt: Vi må bestemme oss, sier Heggø en gang til, for hva vi vil. Vil vi de enkelte ting, eller vil vi helheten? Jeg noterte meg under statsrådens innlegg at han syntes det var viktigere med konkrete forslag – mener jeg at det sto i manuset hans – enn med helheten, så det kan være at det er flere som må bestemme seg for hva de mener.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [17:54:32]: Jeg vil bare gi beskjed om at forslag nr. 34 støttes av Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 8 og 9 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 8 [17:54:59]

Innstilling frå næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om forenklinger i rapportering, skjemaer og regelverk for næringslivet (Innst. 51 S (2012–2013), jf. Dokument 8:96 S (2011–2012))

Sak nr. 9 [17:55:24]

Innstilling frå næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om resultatmåling av forenklingsløftet (Innst. 52 S (2012–2013), jf. Dokument 8:98 S (2011–2012))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 10 minutter og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter 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.

– Det anses vedtatt.

Alf Egil Holmelid (SV) [17:56:50] (ordførar for sakene nr. 8 og 9): Her skal vi, som det blei sagt innleiingsvis, behandle to representantforslag. Begge gjeld forenkling – det eine med 30 konkrete og til dels detaljerte forslag, det andre gjeld korleis ein skal måle resultatet av forenklingsarbeidet.

Det er brei semje i komiteen om at forenklingsarbeidet er viktig for næringslivet. Vi skal ha ein velfungerande offentleg sektor, med lover og reglar som fremmar sunn konkurranse, og som tek vare på viktige samfunnsmessige omsyn. Samtidig er det viktig at vi ikkje påfører næringslivet unødvendige kostnader gjennom det regelverket og det rapporteringssystemet vi etablerer.

Eg reknar med at mindretalet sjølv går igjennom korleis dei ser på og grunngjev sine forslag, så eg skal i det vidare i hovudsak konsentrere meg om å presentere synspunkta til fleirtalet.

Mange regjeringar har snakka om forenkling, men denne regjeringa set konkrete mål for arbeidet. Dei administrative kostnadene til næringslivet skal reduserast med 10 mrd. kr innan utgangen av 2015. Regjeringa har gjennomført ei rekke tiltak, og sentralt står ei kraftig satsing på digitalisering av offentleg sektor. Digitalisering av offentleg sektor er eit veldig viktig grep, både for å redusere arbeidet og byråkratiet for bedriftene og for å auke kvaliteten i kommunikasjonen mellom offentleg sektor og næringslivet.

Eg skal nemne nokre eksempel på kva som er gjort, og kva som har gitt store økonomiske konsekvensar for næringslivet: Elektronisk Dialog med Arbeidsgivare – EDAG – har spart næringslivet for ein halv milliard kroner, digitalisering av bedriftsetablering gjennom Altinn utgjer ei innsparing på 200 mill. kr, elektronisk faktura har ført til ei innsparing på 100 mill. kr og elektronisk skattekort har spart næringslivet for 70 mill. kr. Så det er gjort ganske mykje når det gjeld digitalisering, som kanskje er eitt av dei viktigaste grepa vi kan gjere for å spare næringslivet for unødvendig byråkrati, og dermed unødige kostnader. Det skjer stadig vekk nye ting på dette området – eg kan nemne at innafor Helsetilsynet er det òg gjort eit stort digitaliseringsgrep, som bl.a. er viktig for å redusere kostnadene til eksportnæringa i samband med eksport av fisk.

I det første representantforslaget blir det presentert 30 til dels svært detaljerte forslag til forenkling. Alle forslaga er kommenterte i detalj i brev frå nærings- og handelsministeren. Det er også kommentert noko meir summarisk frå fleirtalet i komiteen i innstillinga. Eg rekk ikkje å gå inn på og gjenta argumenta her. Eg vil berre summere opp med å seie at som eg har peika på, er ein del av forslaga allereie godt i gang, bl.a når det gjeld det som skjer innan digitalisering. Ein del av dei andre forslaga er allereie behandla i Stortinget og avvist.

Det går fram i brevet frå næringsministeren at forslaga vil ha ulik relevans for det vidare arbeidet med forenkling, men at dei alle – i ulik grad – vil bli vurdert i det vidare arbeidet med forenkling, og difor foreslår fleirtalet at vi legg alle forslaga ved møteboka.

Det andre representantforslaget gjeld rapportering av forenklingsarbeidet. Forslagsstillarane ønskjer at vi skal utarbeide ein rapport kvart halvår. Måling av innsparing ved forenkling, etter den såkalla standardkostmetoden, er ganske kostnadskrevjande. Det har tidlegare erfaring vist. Samtidig som sjølve målmetoden er kostnadskrevjande, så er det den langsiktige effekten vi ønskjer å oppnå med

innsparingstiltaka, med forenklingsarbeidet. Difor kan det diskuterast om det er kostnadseffektivt å ha ei hyppig måling av effektar som er langsiktige og som har store tidskostnader. Difor er det grunn til å stille spørsmål ved den hyppigheita som her er foreslått. Det er også grunn til å merke seg at ein av grunnane til at vi treng forenkling, at vi har mye byråkrati ute hos bedriftene, er at veldig mange etatar ønskjer meir måling. Og difor er det kanskje litt paradoksalt at dei som ønskjer å styrkje forenklingsarbeidet, vil ha ekstra hyppige målingar. På den andre sida så skal vi ha eit relevant målesystem, og ministeren har sagt at han er villig til å sjå på det framover.

Ingrid Heggø (A) [18:02:14]: Saksordføraren gjorde på ein fortreffeleg måte greie for begge desse sakene, og eg er sjølvsagt einig i det han sa.

Det er 30 forenklingstiltak, og så er det eit Dokument 8-framlegg som etter mitt syn er det motsette av eit forenklingstiltak, for det er eit forslag om oftare rapportering og måling.

Det er alltid fornuftig å vurdera forenklingstiltak, men det bør gjelda i alle ledd, òg innanfor offentleg sektor og statsbyråkratiet. Vi kan jo bruka oss sjølve som eksempel. Ein ønskjer å redusera offentleg byråkrati, og det vert til og med skore til dels ofte og mykje ned på løyvingane til administrasjonen i dei forskjellige budsjettforslaga.

I DN kunne vi for to dagar sidan lesa at Framstegspartiet hadde stilt 870 spørsmål til Finansdepartementet vedkommande budsjettet. Eit av spørsmåla var: «Hva er det dummeste bistandsprosjektet som Norge støtter»? I eit anna spørsmål, som Framstegspartiet hadde sendt inn i slutten av oktober, lurte partiet på «om regjeringen har vurdert å nedsette et nytt Holden-utvalg for å se på lønnsdannelsen i Norge». Ein dryg månad tidlegare hadde regjeringa sendt ut ei pressemelding om at eit slikt utval skulle setjast ned, og utvalet var òg omtalt i dei budsjettdokumenta som Framstegspartiet stilte spørsmål om. Vel, det kan kanskje lønna seg for oss alle å tenkja oss litt om av og til, og ha med seg at forenkling i alle ledd faktisk vil spara samfunnet for ein god del ressursar.

Eg meiner ikkje at vi skal ha noka avgrensing på talet på spørsmål ein kan senda i samband med budsjett. Det må ikkje misforståast, for eg meiner vi må ha det slik vi har det i dag, men det kan vera lite hensiktsmessig å foreslå nye kontrolltiltak og nye rapporteringstiltak utan å tenkja seg om ein ekstra gong.

Det er eit sentralt mål for regjeringa å skapa og ta vare på arbeidsplassar. Ja, eg er veldig glad i og veldig opptatt av små og mellomstore bedrifter, akkurat som Arbeiderpartiet er. Historia vil jo visa at vi har lykkast med å få små og mellomstore bedrifter til å blomstra og levera, men det betyr ikkje at det ikkje er utfordringar. Både marknaden og situasjonen i Europa gjev grunn til uro. Forenkling er eit viktig verktøy for å betra konkurranseevnen til bedriftene og også til offentleg sektor. Samtidig må vi finna ein balansegang mellom nødvendig rapportering på den eine sida, som vi må behalda, og unødvendig dobbelrapportering på den andre sida, som vi kan ta vekk.

I denne saka brukar ein 54 mrd kr, som næringslivet har som krav på seg til å følgje opp rapportering og skjemaer, og ein viser til at fleire land i Europa har eit forenklingsmål på 25 pst. Eg er litt usikker: 25 pst. av kva? For det er, som eg har sagt før, ein god del som vi faktisk ønskjer – og må ha – rapportering på. Og eg trur ikkje ein augneblink på at Høgre eller Framstegspartiet ville stått opp for regjeringa viss det hadde komme medieoppslag om misbruk, som hadde vorte avdekka, og sagt at misbruk, ja, det må ein rekna med når ein har forenkla såpass. Nei, då trur eg heller at ein hadde stått opp og sagt: Manglande kontroll og forslag om fleire kontrolltiltak og auka rapportering! Det er eg ganske trygg på hadde komme.

Eg vil nemna litt om forenkling innan offentleg sektor og byråkratiet. Når det gjeld frigjering av ressursar ved smart bruk av IKT-verktøy og digitaliseringsprogrammet, så kom det 1 mrd. kr til dette i årets budsjett.

Nokre av dei verkeleg viktige områda er f.eks. IKT-modernisering i Nav, EDAG – Elektronisk dialog med arbeidsgivar. EDAG gjer at arbeidsgivar berre gjev éin rapportering om tilsetting, lønn og trekk per tilsett. Forenklinga er berekna til å gje arbeidsgivarar årlege innsparingar på minst 500 mill. kr. Det synest eg er flott! Med EDAG vil innbyggjarane dessutan kunne få raskare og meir korrekte ytingar frå Nav.

Altinn 2 er det neste eg vil nemna. Altinn skal stabiliserast og videreutviklast, slik at løysinga kan brukast av fleire, og til meir. Ein kan seia mykje om problema i Altinn, men ein kjem ikkje bort frå at Altinn er ein suksess og ei fellesløysing med eit enormt potensial. Felles digital postkasse kan nemnast. Dette er ei felles løysing for digital post til innbyggjarane og næringsliv. Dette betyr forenkling både for brukarane og for forvaltinga.

Eg har ikkje gått inn på gjennomførte forenklingstiltak, men eg vil minna om Høgre-mannen og dåverande NHO-sjef Bernander sine ord: «Tidenes forenklingstiltak». Det han snakka om da, var bortfallet av revisjonsplikt for små selskap. Vi har seinare komme med fleire nye forenklingstiltak.

Det er eit ambisiøst mål som regjeringa har sett seg – eit forenklingsmål på 10 mrd. kr innan 2015. Og vi er faktisk godt i gang: Forenklinga er hittil på om lag 3 mrd. kr – det er enormt mykje spart for næringslivet vårt. Og det kjem meir. Det er sett i gang utruleg mange tiltak som på sikt vil gje utslag i sparte utgifter for næringslivet og for samfunnet.

Harald T. Nesvik (FrP) [18:08:24]: Vi har også tidligere i dag diskutert små og mellomstore bedrifter, så dette blir jo i forlengelsen av den debatten.

Det blir i dag fremmet 30 forslag i den ene saken og ett i den andre.

Som jeg sa i mitt forrige innlegg, så utgjør små og mellomstore bedrifter – altså med mindre enn 100 ansatte – mer enn 99 pst. av nevnte bedrifter i Norge.

Vi hører stadig påstander knyttet til mye man har forenklet, og det vises til de 3 mrd. kr, men de 3 mrd. kr er i hovedsak knyttet til revisjonsplikten, og så er det knyttet til aksjekapitalen – som de senket. Det store spørsmålet som mange stiller seg, er hvorvidt den senkingen av aksjekapitalen er et forenklingsforslag eller om det er et

besparelsesforslag. Jeg vil påstå at det er det siste. Det er en besparelse for bedriftene å starte opp, og det er jo enklere for bedriftene å starte opp, men det er vel kanskje ikke mindre papirarbeid enn om det var hundre tusen eller tretti tusen.

Men statsråden skal ha ros for én ting, og det er at man har begynt, og det synes jeg er positivt. Men vi har relativt store utfordringer foran oss. Vi har et Altinn-system som det ligger veldig gode tanker bak, men flere ganger når man virkelig har hatt behov for å bruke tjenesten, har systemet brutt sammen – dette i en tid da man skulle tro at man hadde klart å fange opp sånne ting gjennom de prosjektarbeidene man har gjort. Nå er det bevilget mer penger til å få dette opp å gå på en skikkelig måte, og det tror jeg de fleste av oss ser fram til.

Når det gjelder forslaget knyttet til rapportering: Hvorfor er det så viktig med rapportering? Representanten Heggø mente at det ikke er et forenklingsforslag, snarere tvert imot mer rapporteringer. Men hvis man skal ha noe å måle ut fra, vite hvor man har kommet og gi andre muligheten til å prøve om det faktisk er tilfelle, må man ha noe å se det opp mot. Nå påstår man at man har kommet til 3 mrd. kr. Det er det man rapporterer, og det har man også rapportert de siste årene. Det er altså ikke kommet noen andre tall enn det som er knyttet opp mot revisjonsplikten og nedsettelse av aksjekapitalen. Det er langt fram til målet på 10 mrd. kr.

Jeg håper at man kan få fortgang i dette arbeidet. Det er viktig at man rapporterer, for det vil si at vi kan få gode debatter og innspill nettopp til nye måter og nye forslag som vi kan komme videre med. For det er viktig for de små og mellomstore bedriftene at hverdagen deres blir enklere å håndtere. Når gründeren starter opp sin virksomhet, er det fordi man ønsker å skape noe. Det er fordi man ønsker å bruke sin kompetanse og sin arbeidskraft til å skape en arbeidsplass og gjøre et levebrød ut av den. Noe av det siste man ønsker, er at den hverdagen skal gå med til å sitte ned og skrive og innrapportere stadig vekk nye skjemaer.

Jeg ser fram til den dagen Altinn er skikkelig oppe og går, der det er en fullgod løsning som innebærer at man én gang i året kan sende inn et skjema til det offentlige, og at man i påfølgende år bare følger opp endringene. Da er det de offentlige etatene selv som må gå aktivt inn og hente fra den databasen den informasjonen som man faktisk trenger. Det er forenkling.

Representanten Heggø var inne på det som skjer i offentlig sektor. Det er veldig positivt, men da må vi også begynne å se noen resultater i nedbyggingen av byråkratiet i det offentlige, f.eks. at man i stedet for å bruke masse tid når det kommer inn en søknad om å få bygge en garasje – bruke lang, lang tid med stadige skjemaer mellom etatene for å prøve å finne grunner til å si nei til denne garasjen – heller bruker litt tid på å sørge for å stemple denne saken som OK, og sender den ut så vedkommende kan få bygd denne garasjen sin.

Det er mye vi kan gripe fatt i, men nok en gang må jeg bare si at dette er litt utrolig – vi hadde 24 forslag i forrige sak, og vi har 31 forslag som ligger her nå. Man har fra regjeringens side ikke klart, på ett eneste av disse forslagene, å si: Ja, dette er vi enig i, dette kan være en vei å gå – så dette vedtar vi. Nei, det klarer man ikke. Men som i forrige sak bruker man veldig mye tid og ressurser på nærmest å lete etter en grunn til å si nei, i stedet for å strekke ut en hånd og si at ja, dette er faktisk en god idé. Det burde være mulig, det også.

For det skjer faktisk i denne sal fra opposisjonens side. Det skjer mang en gang at regjeringen kommer med en proposisjon, og at Stortinget sier ja. Det er ikke nødvendigvis slik at Stortinget hver eneste gang må prøve å finne en grunn til å si nei, selv om det er det inntrykket man sitter igjen med etter disse sakene vi har til behandling i dag.

Det er nytteløst å prøve å overbevise regjeringspartiene. Det har vi prøvd før. Det har vist seg ikke å fungere. Det kommer ikke til å fungere i dag heller. Man har bestemt seg for at man skal stemme mot. Derfor føler jeg at i stedet for å kaste bort tiden min til opposisjon får vi heller prøve å fortelle utad hva disse forslagene dreier seg om, og jeg tar herved opp de forslagene som er inntatt i de to innstillingene vi nå behandler.

Presidenten: Representanten Harald T. Nesvik har tatt opp de forslagene han refererte til.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:15:21]: Næringslivet i Norge består i hovedsak av små og mellomstore bedrifter, mange av dem familieeide gründerbedrifter som ofte kjemper seg opp og fram fra null. Spesielt for disse bedriftene er rapporteringskrav, skjemaer og regelverk som er svært tidkrevende og tyngende. Mange opplever at de møtes med mistenksomhet og kontroll.

For disse bedriftene utgjør skjema- og rapporteringsveldet fra myndighetene store kostnader. Den totale årlige byrden for å etterleve skjemaveldet for bedriftene er i dag på hele 60 mrd. kr.

Høyre har lenge ønsket et enklere regelverk som bidrar til at næringslivet kan fokusere på sine primæroppgaver, som er å skape verdier og trygge arbeidsplasser. Bedriftsledere har faktisk viktigere ting å foreta seg for bedriften enn å sitte i timevis og fylle inn skjemaer med informasjon som det offentlige har fått tidligere.

I 2002 fremmet regjeringen Bondevik II en handlingsplan for Et enklere Norge. I ettertid ble planen fulgt opp med nye forenklingsmål for perioden 2005–2009. Daværende næringsminister Børge Brende satte et klart mål: Næringslivets administrative kostnader skulle reduseres med 25 pst. innen 2012. Landet fikk regjeringsskifte, og planen ble i svært liten grad fulgt opp.

Den rød-grønne regjeringen har nå regjert i snart to stortingsperioder. De har etter mye press fra næringsliv og opposisjon lovet å forenkle med ca. 10 mrd. kr – 5 mrd. kr i inneværende stortingsperiode og 5 mrd. kr i neste. Næringsministeren gir i media inntrykk av at de har gjort mye. Sannheten er dessverre at det skjer svært lite, og at man er langt unna målet som Høyre og Bondevik II-regjeringen satte seg i 2002.

I løpet av snart åtte år i opposisjon har Høyre fremmet mange forenklingsforslag som regjeringen har stemt ned.

Dessverre vil vi oppleve det samme her i dag. Dette er svært synd.

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre tar for seg flere viktige og helt konkrete forenklingstiltak, skissert av bl.a. NHO, Regnskapsførernes forening og Revisorforeningen. Det er her snakk om mange gode forenklingsforslag som ikke vil bidra til å forringe verdien av det offentliges innhenting av informasjon. En samlet opposisjon ønsker med dette å lette byrden og gjøre hverdagen enklere for små og mellomstore bedrifter. For Høyre er det viktig at bedriftenes møte med det offentlige byråkratiet blir så enkelt som mulig.

Ny og bedre teknologi gir stadig nye muligheter, og utviklingen går i dag svært raskt. Det er derfor pinlig at mesteparten av det offentlige Norge er i ferd med å sakke akterut. Dårlige IKT-løsninger koster, i form av unødvendige systemer. Det koster frustrasjon og byråkrati. Helse-Norge, har vi nå fått vite, har tatt i bruk faksen igjen. Det forteller litt om den utviklingen vi er inne i.

Altinn er myndighetenes løsning for innrapportering og dialog med bedriftene. Regjeringens satsing på Altinn må derfor gjøres langt mer profesjonell og brukervennlig. Intensjonen med Altinn er å gi bedriftene mulighet til å oppfylle en rekke oppgaveplikter elektronisk. Med dagens teknologi er det mulig å lage skreddersydde løsninger for bedre oppgaveflyt i portalen, og bedriftene vil være garantert at det er riktig skjema som blir sendt inn.

Når Riksrevisjonen i sine merknader karakteriserer svakhetene ved den eksisterende Altinn II-løsningen som alvorlige, må regjeringen og Stortinget ta det på største alvor. Det haster med å redusere behovet for dobbeltrapportering, og det haster med forenkling av tollprosedyrer. Det er bekymringsfullt at brukervennlighet for bedriftene i møte med det offentlige ikke blir prioritert i nevneverdig grad av den rød-grønne regjeringen.

Det vi ser, er at de rød-grønne er mer opptatt av å forsvare systemene fremfor å tilrettelegge for enkeltbedrifter og enkeltmennesker. På dette området er det et klart behov for nye ideer og bedre løsninger, noe en ny borgerlig regjering best kan sørge for.

Så til resultatmåling: Det er skuffende – som sagt – at regjeringen etter så mange år med makt og ansvar, ikke har tatt videre målene i Et enklere Norge, som ble fremmet av Børge Brende under Bondevik II-regjeringen. Spesielt ille er det å oppleve at Norge er en sinke, mens de borgerlige regjeringene i Danmark og Sverige allerede har kommet langt i å redusere næringslivets administrative kostnader. Begge landene har som mål å kutte med 25 pst.

I august 2011 – seks år etter at de rød-grønne tok over i regjering – presenterte statsråd Giske i en pressemelding følgende konkrete mål for reduksjon av de administrative kostnadene for næringslivet:

> «Fra 1.1.2011 til 1.1.2016 skal kostnader bedrifter har for å følge opp myndighetspålagte rapporteringskrav reduseres med hele 10 milliarder kroner. Det tilsvarer en reduksjon på omtrent 20 prosent av dagens nivå. Om lag halvparten av kuttene skal gjøres i inneværende stortingsperiode.»

Forenkling er et langsiktig arbeid. Vi registrerer at regjeringen ikke bruker korrekte mål når den allerede nå rapporterer fremgangen i forenklingsarbeidet. I en nyhetssak fra Nærings- og handelsdepartementet datert 18. oktober 2012, hevdet statsråden at det allerede er forenklet for 3 mrd. kroner. Dette tallet gir ikke et korrekt bilde, bl.a. blir besparelsen ved opphevelse av revisjonsplikten for enkelte selskaper overestimert.

Samtidig opplever vi at statsråd Giske, sammen med statsminister Stoltenberg, reiser rundt til næringslivet og skryter av at de er på god vei når de blir møtt med massive krav om forenkling fra bedriftene. Dette opplevde vi senest under et besøk i Ålesund, der statsråden hevdet at det er spart 2 mrd. kr bare på å sløyfe revisjonsplikten for små bedrifter og redusere krav til aksjekapital for nye bedrifter. Når det gjelder revisjonsplikten, ligger nok tallet nærmere et sted mellom 1,2 og 1,8 mrd. kr – i hvert fall ikke på 2 mrd. kr. At innskuddskravet til stifting av aksjeselskap er redusert fra 100 000 kr til 30 000 kr, er positivt, men det blir feil om statsråden hevder at dette er en milliardforenkling. I realiteten er dette kun en endring over balansen, det er ikke sparte skjemaveldekostnader.

Det er positivt at den rød-grønne regjeringen har lært litt av den forrige borgerlige regjeringen og har videreført ideen om å sette forenkling på dagsordenen, men det er skuffende at det har tatt så lang tid å vise reell handling. Jeg vil anbefale statsråden og regjeringen å intensivere forenklingen. Samtidig må de lære seg ikke å justere tallene for at det skal se ut som om de holder sine løfter.

Dette er overhodet ikke noe som Høyre er alene om å mene eller si, for Dagens Næringsliv skrev 23. oktober:

> «Giske bør være mindre opptatt av å beregne innsparinger av ikke gjennomførte tiltak og flinkere til å gjøre konkrete forenklinger.»

Høyre er som sagt skuffet over at regjeringen har brukt så mange år og fått til så lite. Høyre lover å fortsette den viktige jobben med å forenkle skjemaveldet for næringslivet så snart vi kommer i regjering igjen.

For å få klarhet i virkningene av grep som tas, bør målet om reduksjon av administrative kostnader sammenstilles med løpende målinger av oppnådd forenkling. Løpende målinger bør presenteres to ganger i året, f.eks. ved fremleggelsen av statsbudsjettet om høsten og revidert nasjonalbudsjett om våren. Målingene bør baseres på standardkostnadsmetoden og gi en god forklaring av tallmaterialet som ligger bak utregningene. Dette er et tips til statsråden, for uten å ha et godt kart, aner man ikke hvor man befinner seg i terrenget.

Irene Lange Nordahl (Sp) [18:24:53]: Innledningsvis kan det være fristende å antyde at opposisjonen kanskje har tatt vel mye Møllers tran når vi hører elendighetsbeskrivelsen de her framsetter. Jeg må si jeg ikke kjenner meg igjen i den beskrivelsen.

Så til selve saken: Senterpartiet er opptatt av å legge til rette for næringslivet, og vi er opptatt av forenkling og å unngå unødvendig byråkrati. Forenklingsarbeidet er viktig for å redusere kostnader for næringslivet. Senterpartiet er derfor positive til at det er satt i gang en rekke tiltak for å bidra til nettopp dette, og vi er aktive pådrivere for å

oppnå stadig mer forenkling både for næringslivet og for folk flest i det daglige. Effektive rapporteringsrutiner med mest mulig gjenbruk av data og et funksjonelt regelverk medvirker til et effektivt næringsliv. Det er derfor viktig å videreføre og styrke det forenklingsarbeidet som er i gang.

Forenklingsarbeidet må ha fokus på konkrete resultat og konkrete innsparinger for bedriftene. Forenklingen må bidra positivt til verdiskapingen, samtidig som vi har et regelverk som tar vare på viktige samfunnsmessige hensyn. Det som imidlertid er viktig å unngå, er unødvendig dobbeltrapportering. Det er noe både Senterpartiet og næringslivet er opptatt av.

For øvrig viser jeg til brev til komiteen fra næringsministeren, der det blir vist til en rekke viktige forenklingstiltak som er satt i verk. Dette gjelder bl.a. reduksjon i kravet til minste aksjekapital og at det nå er anledning til å velge bort revisjon for de minste aksjeselskapene – tiltak som har vært etterlyst fra næringslivet i lang tid. Denne regjeringen har gjort noe med det. Med respekt å melde: Det må selv opposisjonen erkjenne. Senterpartiet viser også til satsingen på elektronisk rapportering gjennom Altinn, som framgår i en av merknadene.

Senterpartiet er opptatt av å konkretisere forenklingsarbeidet og følge opp resultatene over tid. I denne sammenheng er det viktig å finne hensiktsmessige måter å vurdere resultatene på, slik næringsministeren understreker i sitt brev til komiteen. Jeg viser for øvrig til brev fra statsråden der konkrete vurderinger av alle de 30 delforslagene er gjort.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [18:27:25]: Nok en gang behandler vi forslag fra opposisjonen som vil bidra til forenkling og bedre vilkårene for de mange bedriftene som bidrar til velferd og verdiskaping i Norge. Nok en gang stemmer regjeringen ned forslag som vil bedre konkurransekraften til norske bedrifter og gi en enklere hverdag for det norske næringslivet.

Det er et betydelig behov for forenkling for de mange bedriftene. Mange offentlige regler, skjema og påbud fører til unødvendige rapporteringskrav og kompliserte regelverk, og det brukes altfor mye krefter og penger på å gjøre dette arbeidet. Totalt utgjør administrasjonskostnadene knyttet til rapportering og skjema ca. 60 mrd. kr. Kristelig Folkeparti ønsker å forbedre de grunnleggende rammevilkårene for verdiskaping, slik at Norge også i fremtiden kan tilby innbyggerne gode velferdstjenester. Da er det avgjørende at vilkårene for næringslivet fremmer vekst og ikke tynger selskapene. Kristelig Folkeparti vil føre en økonomisk politikk som fremmer næringsutvikling, vekst og nyskaping, og som gir forutsigbarhet for dem som vil investere i norske arbeidsplasser.

Det er behov for å bedre vilkårene gjennom tiltak for et enklere arbeidsliv, bedre vilkår for verdiskaping, enklere hverdag og bedre samhandling mellom offentlig sektor og privat næringsliv. Forslagene vi behandler i dag, er fremmet samlet fra alle opposisjonspartiene. Dessverre ser vi at regjeringspartiene ikke viser vilje til å prioritere tiltak som vil føre oss et godt stykke på vei mot regjeringens eget mål om forenklinger tilsvarende netto reduksjon i administrative byrder på 10 mrd. kr innen 2015. Allikevel ønsker ikke regjeringen velkommen forslag som vil hjelpe dem mot deres eget mål. For meg virker det ganske uforståelig.

Inge Hallgeir Solli (V) [18:30:01]: For Venstre har forenkling for norsk næringsliv vært en svært viktig sak i mange, mange år. Vi har foreslått – alene eller sammen med andre opposisjonspartier – en rekke forslag til forenkling de siste årene, senest i forbindelse med vårt alternative statsbudsjett for 2013. Enkelte av disse – som f.eks. fritak for revisjonsplikt for noen bedrifter, men langt færre enn antatt – har regjeringen senere adoptert, all ære for det.

Min og Venstres grunnholdning er som følger: Alle tiltak som bidrar til forenkling, er bra – punktum. Regjeringens og regjeringspartienes grunnholdning er vanskeligere å få øye på. I innstillingen skriver f.eks. flertallet at det er «viktig å få samla inn data som er nødvendige for at det offentlege skal kunne utføre sine oppgåver med høg kvalitet».

Klarere kan det egentlig ikke sies. Systemet er viktigst.

Jeg har lyst til å sitere Jens Stoltenberg i spørretimen 21. november i år:

> «Hvis systemet ikke tjener mennesket på en god måte, er det noe galt med systemet – ikke noe galt med menneskene.»

Det er tydelig at regjeringspartiene ikke er helt på linje med sin egen statsminister.

Både Sverige og Danmark kan vise til gode resultater når det gjelder forenkling. Resultatene kommer fordi det er politisk vilje til å få det til. I 2007 satte den den gang borgerlige danske regjeringen i gang prosjektet «Burden Hunter» for å gjøre hverdagen enklere for danske bedrifter. Det har resultert i en betydelig økt forståelse for å gjøre hverdagen enklere for bedriftene og en kraftig reduksjon i næringslivets kostnader.

Inspirert av dette har den svenske borgerlige regjeringen satt i gang prosjektet «Förenklingsjakten». Konkret handler det om noe så logisk som følgende: Den svenske regjering har pekt ut fire ulike bransjer, hotell og restaurant, transport, handel og foredlingsindustri, som burde ha et stort vekstpotensial, men som opplever at lover, regler og rapporteringskrav er et direkte hinder for å vokse – i realiteten det samme som vi er opptatt av i det representantforslaget vi nå behandler.

Dette kunne den norske regjeringen i og for seg også ha gjort, men her stopper også likheten. I Norge ville oppdraget gått til et offentlig utvalg, som hadde brukt ett år på utredning, så et par år på høringsrunde og intern krangel i regjeringen, deretter kanskje en stortingsmelding og så kanskje en plan eller en proposisjon til Stortinget. Det høres kanskje litt flåsete ut, men dette er i realiteten en beskrivelse av saksgangen for å få avviklet revisjonsplikten for de minste bedriftene. I mai 2007 ble det nedsatt et offentlig utvalg. Først fire år senere ble det endelige vedtaket om å avvikle revisjonsplikten fattet. I mellomtiden hadde regjeringspartiene stemt mot å gjøre det samme en rekke ganger.

I Sverige gjør man det helt annerledes. Regjeringen gir oppdraget – via et kort og konsist «regeringsbeslut» på tre

A4-sider – til Tillväxtverket, Sveriges Innovasjon Norge, som sammen med bedriftene innenfor disse fire bransjene skal identifisere hvordan bedriftene opplever hverdagen knyttet til aktuelle lover, regler og forskrifter, og fremme forslag som gjør hverdagen betydelig bedre og enklere. Oppdraget ble gitt 20. september i år, og allerede 31. januar neste år skal Tillväxtverket overlevere sin første delrapport til regjeringen – fire måneders effektivt arbeid.

Så skriver den svenske regjering noe interessant i sitt «regeringsbeslut»: «Förenklingsjakten» skal ha utgangspunkt i bedriftenes perspektiv og bidra til å øke forståelsen for bedriftenes hverdag. Den skal også bidra til å øke dialog og kommunikasjon mellom bedrifter og myndigheter. Gjennom dialog direkte med bedriftene vil regjeringen få økt forståelse for hvor, når og hvordan bedriftene møter problemer og unødvendig byråkrati. Oppdraget «Förenklingsjakten» er en viktig del av regjeringens arbeid med å nå målet om en merkbar positiv forandring i bedriftenes hverdag.

Dette er, for å sitere den tidligere Rosenborg-treneren Erik Hamrén, «rätt attityd». Det er denne arbeidsformen Venstre vil ha i Norge. Vi vil fristille Innovasjon Norge, slik at de ikke blir et byråkratisk verktøy for regjeringens detaljstyring, men et dynamisk virkemiddel for innovasjon og forenkling.

Statsråd Trond Giske [18:35:22]: Representantene Nesvik, Flåtten, Andersen Eide og Tenden har fremmet to representantforslag, ett med 30 forenklingsforslag og ett om resultatmåling av forenklingsløftet.

La meg aller først si at jeg setter pris på det store engasjementet fra alle partier i Stortinget for at vi skal nå det forenklingsmålet vi har satt – med konstruktive bidrag til hvordan vi kan nå det. La meg også si at vi tar imot alle gode ideer, uansett hvor de kommer fra, vurderer dem og gjennomfører dem fortløpende i så stor grad som mulig, også målt opp mot andre hensyn, som selvsagt gjør seg gjeldende når det gjelder å fjerne eller redusere regelomfanget.

La meg si noe om forenklingsforslagene. Det er ikke anledning til å gå igjennom alle 30, men jeg ønsker å berolige opposisjonen med at forslagene som er fremmet, vil bli godt ivaretatt. La meg gi noen eksempler som understreker dette.

I forenklingsforslag 2 bes regjeringen sørge for at innsendelse av skjemaer i forbindelse med sykmelding kan skje elektronisk.

Allerede fra 1. juli 2011 har det vært lagt til rette for elektronisk innsending av rapporteringsskjema og oppfølgingsplanen til Arbeids- og velferdsetaten via Altinn. Denne løsningen tilfredsstilte ikke alle deler av næringslivet. Derfor lanserte Nav, i samarbeid med leverandører av lønns- og personalsystemer, en ny tjeneste i september 2012. Tjenesten muliggjør elektronisk rapportering om oppfølging av sykmeldte gjennom innsending til Nav direkte fra virksomhetens lønns- og personalsystem.

Forslagsstillerne ber i forslagene 8, 9 og 10 om en rekke forenklinger i innrapporteringsplikter, koder og skjemaer knyttet til bl.a. lønn. Som opplyst i svarbrevet til Stortinget forventes dette å ivaretas gjennom elektronisk dialog med arbeidsgiver, EDAG.

For å sikre en enklere hverdag for bedriftene forslo regjeringen gjennomføring av EDAG i revidert nasjonalbudsjett for 2012. Prosjektet skal være ferdigstilt innen utgangen av 2015 og forventes å gi en årlig reduksjon i næringslivets kostnader på minst 0,5 mrd. kr.

I forenklingsforslag 22 bes regjeringen gjennomføre fornuftige forenklinger i henhold til Bokføringsstandardstyrets anbefalinger. Regjeringen la i mai fram endringer i bl.a. bokføringsloven og verdipapirhandelloven, hvor flere forenklinger inngikk: lemping av bokføringslovens krav om utarbeiding av spesifikasjoner, adgang til fritt å velge oppbevaringsmedium – også elektronisk lagring – og heving av grensen for prospektplikt.

Utover eksemplene jeg har nevnt her, arbeider regjeringen med flere andre forenklingstiltak. Noen av dem er også foreslått av representantene: forenklinger i aksjeloven, med utgangspunkt i Knudsen-utredningen, ytterligere endringer i bokføringsregelverket, basert på Bokføringsstandardstyrets rapport nr. 3, og endringer i konkurranseloven, med utgangspunkt i Konkurranselovutvalgets anbefalinger.

Forslagsstillerne etterlyser også resultatmåling. De foreslår at målet om 10 mrd. kr reduksjon av administrative kostnader bør sammenstilles med løpende målinger av oppnådd forenkling. Målingene skal ifølge forslagsstillerne baseres på standardkostmodellen. Representantene framholder at disse løpende målingene bør presenteres to ganger i året, f.eks. i forbindelse med framleggelse av statsbudsjettet og revidert nasjonalbudsjett. Representantene påpeker at klare mål gir klare resultater.

Vi var den første regjering som satte et slikt helt konkret og tydelig reduksjonsmål, 10 mrd. kr innen 2016, og vi leverer klare resultater.

En rekke eksempler er allerede nevnt, og flere kan legges til listen: reduksjon i aksjekapitalkravet, fjerning av revisjonsplikten, digitale løsninger, som f.eks. elektronisk skattekort og e-faktura, og digital tilgjengeliggjøring av alle søknader, skjemaer og rapporter. Dette er med på å redusere næringslivets administrative byrder med 3 mrd. kr per år. Det er kanskje tidlig å si at resultatene er historiske, men jeg synes vi er på god vei. Og jeg tror at vi minst er på like god vei som det Sverige er. Jeg har også en mistanke om at når det kommer forslag om lovendringer i Sverige, har de et system ganske tilsvarende systemet i Norge – at ting skal ut på høring, at ulike instanser skal høres, og at det skal legges fram en proposisjon og vedtas ting i Riksdagen.

Regjeringen er opptatt av at forenklingsarbeidet skal gi resultater både på kort og på lang sikt. Standardkostmodellen, som opposisjonen ønsker skal brukes i resultatmålinger, gir en pekepinn om næringslivets administrative kostnader, men den viser ikke nødvendigvis hvilke tiltak som er viktigst.

Vi ønsker å gjennomføre endringer som bidrar til reell forenkling for næringslivet. Det oppnås ikke ved ensidig oppmerksomhet på kortsiktig måloppnåelse.

En halvårig rapportering av det omfanget som forslags-

stillerne legger opp til, vil kreve betydelige ressurser. De ressursene ønsker jeg å bruke på å intensivere forenklingsarbeidet ytterligere.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Harald T. Nesvik (FrP) [18:40:23]: De ressursene som statsråden har til rådighet, har jo økt betydelig de siste årene, så sånn sett kan man også få gjort en del ekstra.

Mitt spørsmål til statsråden dreier seg om Altinn. Dersom Altinn skal fungere, må vi ha trygghet for systemet, dvs. at når vi skal bruke det, må vi vite at vi får ut den informasjonen vi skal, og at systemet også må være så robust at det tåler den bruken det er ment å tåle.

I budsjettet har regjeringen foreslått en økning nettopp til Altinn, slik at man skal få bukt med en del av problemene der. Jeg er helt overbevist om at statsråden er minst like utålmodig som undertegnede med å få dette systemet opp å gå på en skikkelig måte og ikke minst også utvide det ytterligere.

Kan statsråden si litt om tidshorisonten – når kan man forvente at Altinn-systemet, inkludert Altinn II, er på plass på en skikkelig og god måte?

Statsråd Trond Giske [18:41:32]: Det er riktig at undertegnede er like oppmerksom som spørsmålsstilleren på de utfordringene Altinn har hatt. Det er også slik at hvis vi skal ha et elektronisk rapporteringssystem, hvis vi skal kunne hente informasjon der, må det fungere hver eneste dag, hver eneste time, hele året gjennom. Vi hadde et sammenbrudd i fjor, da man rett og slett ikke taklet den pågangen publikums skatteundersøkelser førte til. Det ble rettet opp, men vi fikk et nytt problem, rett og slett på grunn av en teknisk feil fra en underleverandør.

Nå bruker vi 100 mill. kr i budsjettet for 2013 til å teste, kvalitetssikre og passe på at dette skal fungere fullt ut. Altinn blir aldri ferdig, vi skal utvikle dette verktøyet stadig videre, bl.a. med nye tjenester, men vi skal sørge for at de tjenestene som til enhver tid legges inn, er driftssikre og i tipp topp stand.

Harald T. Nesvik (FrP) [18:42:42]: Når det gjelder Altinn, går det jo på trygghet for systemet, særlig for bedrifter som skal innrapportere, og som både skal legge inn informasjon og hente ut informasjon, som forhåpentligvis blir mulig over tid. Nettopp den tryggheten, at systemet til enhver tid fungerer, er helt avgjørende for næringslivet.

Mitt neste spørsmål går på rapportering. En samlet opposisjon har bedt om at det innføres en halvårlig rapportering knyttet til forenklingsarbeidet. Nå kan man selvfølgelig si at man ikke nødvendigvis trenger hele den store gjennomgangen hvert eneste halvår, men vitsen er at man skal ha en rapportering inn mot de besluttende organer, om hvor man står i dette løpet. Det har posisjonen avvist, man trenger det ikke. Men er ikke statsråden enig i at dersom vi skal komme oss videre, er det viktig at man får en rapportering slik at man har noe å måle mot, så man ikke bare bruker det samme tallet over lengre tid uten å vite hvor man faktisk står – også opposisjonen.

Statsråd Trond Giske [18:43:49]: Vi jobber intensivt med å sørge for at beregningene av forenklingen blir riktige og kontinuerlig oppdatert. Det er veldig viktig også å understreke at den europeiske måten å gjøre dette på, er at det er potensialet i hver forenkling som er realiteten. Det ble i et tidligere innlegg her vist til virkningen av revisjonsplikten. Hvis en bedrift på tross av at staten ikke lenger krever revisjon, likevel velger å bruke revisjon, f.eks. av hensyn til en bankforbindelse eller en forretningsforbindelse, regnes det likevel inn i forenklingspotensialet. Det er slik andre land også beregner det. Det er kravene det offentlige stiller som er nøkkelen her.

Jeg er helt overbevist om at vi får mange anledninger til å presentere disse fortløpende oppdaterte forenklingstiltakene. Jeg er helt sikker på at jeg blir invitert til stortingssalen for å diskutere forenkling mye oftere enn én gang i halvåret. Så jeg tror vi skal holde oss oppdatert ganske jevnlig – også opposisjonen.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:45:05]: Statsråden ønsker å redusere bedriftenes administrative kostnader med 5 mrd. kr innen 2013. Samtidig ser vi at skjemaveldet vokser videre. En rapport fra februar 2010 viste at de samlede rapporteringsforpliktelsene beløp seg til 54,6 mrd. kr. Regjeringen presenterte så en SMB-strategi i mars 2012 som viste at tallet hadde vokst til om lag 60 mrd. kr. Begge tallene er oppgitt i 2010-kroner, og endringene utgjør en vekst på ca. 6 mrd. kr, altså over 10 pst.

Dette går i motsatt retning av hva både regjeringen og Høyre har sagt at vi ønsker. Her burde vi ha sett en reduksjon, at tallene gikk ned. Stadig nye beregninger gir dessverre grunn til å tvile på statsrådens løfter om 5 mrd. kr forenkling innen 2013. Hvorfor tillater næringsministeren at næringslivets administrative kostnader vokser?

Statsråd Trond Giske [18:46:10]: Det er mange årsaker til at de administrative kostnadene er så høye som de har vært. Realiteten er at under ulike regjeringer, også under borgerlige regjeringer, har reduksjonen vært forsvinnende liten. Derfor var det veldig nødvendig for oss å sette et konkret måltall og endelig få resultater. Det skyldes bl.a. at hver eneste gang vi oppdager noe som det ikke er helt kontroll på i det norske samfunnet, blir ulike regjeringer kritisert for ikke å ha oversikt over faktum, ikke kontroll på regelbrudd osv., og så finner vi på noen nye regler som næringslivet skal forholde seg til. Riksrevisjonen bidrar til det, kontrollkomiteen bidrar til det, Stortinget bidrar til det, regjeringen bidrar til det, og mange ulike interessegrupper bidrar til det. Da må vi av og til tørre å si nei, å si at her blir den administrative byrden så stor at det gode formålet må vike.

Men det er altså sånn at det er vi som har gjennomført de største forenklingstiltakene. Revisjonsplikten kunne ha vært fjernet under Bondevik-regjeringen. Det ble den ikke. Det er først under Stoltenberg-regjeringen at dette store forenklingstiltaket er gjennomført.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:47:15]: Mitt andre spørsmål til statsråden går på resultatmåling.

Statsråden hevdet 18. oktober at regjeringen har forenklet for 3 mrd. kr. Dette tallet er ganske så diskuterbart. Tallet inkluderer f.eks. 500 mill. kr for elektronisk dialog med arbeidsgiver. Dette tiltaket blir tidligst iverksatt i 2015, og det blir derfor feil å regne dette inn som en besparelse på 500 mill. kr for norske bedrifter i dag. I tillegg regner statsråden med 100 mill. kr i besparelse for eFaktura. Dette er ikke en forenkling for næringslivet, men snarere en besparelse for staten.

Når statsråden har problem med å regne på hva administrative kostnader faktisk betyr for næringslivet, hvorfor motsetter statsråden seg forslaget som kan hjelpe ham med å rydde vekk all tvil om regnestykkene?

Statsråd Trond Giske [18:48:15]: Det representanten kan være helt sikker på, er at det ikke er statsråden som sitter borte i Næringsdepartementet og regner på virkningene av de ulike forenklingstiltakene. Det har jeg heldigvis folk som er mye mer kompetent og utdannet til å gjøre.

Så kan man alltid diskutere hvilke metoder som brukes, og hvilke virkninger ulike tiltak har, men jeg kan forsikre om at her er det ikke politiske føringer i den ene eller andre retningen, her stoler vi på det embetsverket vi har, de faglige innspillene vi får, selvsagt også i nær dialog med bl.a. NHO og Virke, og ser på hvilke tiltak som har størst effekt raskest mulig.

Vi skal fortsette å forbedre våre systemer for beregning, men først og fremst er det jo viktig å gjennomføre de forenklingstiltakene som virker raskest og er mest omfattende.

Inge Hallgeir Solli (V) [18:49:12]: Sverige og Danmark har kommet langt i forenklingsarbeidet og har redusert bedriftenes kostnader med rundt 7 mrd. kr under borgerlige regjeringer. Da er det naturlig å se til disse landene, hva de gjør, og hva som gir resultater. I Sverige er det åpenbart at etablering av Regelrådet har hatt en positiv effekt. Det har statsråden og stortingsflertallet tidligere avvist å innføre i Norge. Nå tar den svenske regjering nye grep gjennom å sette i verk «Förenklingsjakten», etter den danske suksessmodellen «Burden Hunter».

Statsråden har tidligere i tilsvarende debatter påstått at han følger utviklingen i Sverige og Danmark tett når det gjelder forenkling. Er han i så fall klar til å sette i verk en tilsvarende norsk modell, eller er alt som vanlig såre vel i Norge?

Statsråd Trond Giske [18:50:06]: Nei, vi følger veldig tett hva som skjer i andre land. Jeg har personlig vært i Danmark og møtt min tidligere kollega – nå har det blitt regjeringsskifte – Brian Mikkelsen, som jobbet med dette, og vi følger også hva den sosialdemokratiske regjeringen i Danmark gjør i videreføringen av forenklingsarbeidet.

Vi følger også hva som skjer i Sverige. Jeg er ikke riktig så imponert over det som skjer der, men vi følger bl.a. det som skjer i Nederland, som er et av de landene som har lyktes best. Der har jeg også vært og møtt næringsdepartementet for å sette meg inn i hva de har gjort.

Så vi lærer mest mulig av andre land, men selvsagt er det også spesifikke norske regler og systemer som vi må forholde oss til. Vi har jo vår versjon av «Burden Hunter» gjennom enklereregler.no, hvor vi inviterer absolutt alle aktører til å komme med innspill, ikke bare over de tingene som har størst administrativ byrde, men også det som kanskje irriterer mest eller plager mest – å få innspill. Så vi spiller veldig på lag med næringslivet, både med enkeltaktører og med organisasjoner.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Alf Egil Holmelid (SV) [18:51:30]: Nokre ord til slutt: Eg synest det har vore mykje retorikk i denne debatten, men det er ikkje alltid retorikken har vore like konsistent. Eg har lyst til å peike på at representanten Røbekk Nørve harselerte over at regjeringa brukar mye tid på og er altfor oppteken av å berekne innsparinga. Samtidig går eit av representantforslaga ut på at vi skal ha meir berekning av innsparinga. Kvar er konsistensen?

Men eg synest at representanten Solli tar kaka når han harselerer over at vi ønskjer at det skal vere kvalitet i den offentlege forvaltinga. Trur representanten Solli at det blir betre for bedriftene om det er dårleg kvalitet i den offentlege forvaltinga, og trur ikkje representanten Solli at Venstre hadde teke regjeringa viss det var dårleg kvalitet i den offentlege forvaltinga? Det å kome og harselere over at vi vil ha kvalitet i den offentlege forvaltinga, synest eg passar dårleg for eit parti som Venstre.

Så har eg lyst til å seie litt om sjølve forslaga. Det er jo slik – som det har blitt peikt på her – at ein god del av forslaga meir eller mindre er gjennomførte, og ein del av forslaga har faktisk vore oppe til votering i denne sal for ikkje så veldig lenge sidan og blitt avvist. Då synest eg kanskje ikkje at det er veldig respekt for salen å gjenta dei kort tid etterpå.

Med noko meir beskjedenheit er det kanskje meir lydhøyrheit å få.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 8 og 9.

Sak nr. 10 [18:53:06]

Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Harald T. Nesvik og Bård Hoksrud om at det utarbeides en stortingsmelding om industriens rammebetingelser (Innst. 85 S (2012–2013), jf. Dokument 8:101 S (2011–2012))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [18:54:16] (ordfører for saken): Jeg tror hele komiteen kan være enig om at Dokument 8-forslaget fra Fremskrittspartiet løfter fram et viktig politikkområde, og vi legger merke til næringsministerens svar til komiteen, at statsråden vurderer behovet fortløpende for en egen melding til Stortinget om næringspolitikk og/eller industripolitikk. Kristelig Folkeparti og Høyre støtter forslaget til Fremskrittspartiet om å fremme en stortingsmelding om industriens rammevilkår, mens regjeringspartiene foreslår at saken vedlegges protokollen.

Jeg skjønner ikke hvorfor det skal være så vanskelig å prioritere en industrimelding når mange andre næringsområder, som fiskeri, landbruk, forskning og petroleumsindustrien, har egne meldinger.

Industrien har gjennom mange år lagt grunnlaget for det velferdssamfunnet vi har i dag, en stortingsmelding er viktig for å synliggjøre industriens behov gjennom en helhetlig presentasjon av industriens utfordringer. En gjennomgang av eksisterende rammevilkår med tanke på en modernisering med bakgrunn i den usikre situasjonen i verdensøkonomien, vil være viktig.

Vi har fått en todeling av norsk industri. Mens tradisjonelle næringer sliter tungt, opplever olje- og offshorerelatert virksomhet formidabel vekst. NHOs økonomibarometer viser at oljeleverandørindustrien til tross for høy innenlands etterspørsel også har bidratt til å holde norsk eksport oppe. De andre eksportnæringene, mange av dem er fra prosessindustrien, sliter tungt, og produksjonsindeksen er betydelig lavere enn i fjor.

Selv om det har vært oppgang i norsk økonomi fem kvartaler på rad, har vi ennå ikke sett noen oppgang i næringsinvesteringene på fastlandet. Oppgangen vi har hatt, er så langt drevet av veksten i oljeinvesteringene. For petroleumsintensiv virksomhet er mangel på kvalifisert arbeidskraft et sterkt hinder. For eksportintensiv virksomhet er pris- og kostnadsutvikling viktigste hinder.

I en tid når fastlandsindustrien er preget av det norske kostnadsbildet, krise i Europa og sterk norsk kronekurs, trenger vi en aktiv strategi som en stortingsmelding kan gi oss.

Norsk industri må sikres forutsigbare rammevilkår. Industrien er viktig både for verdiskaping og arbeidsplasser, men også for utvikling av ny teknologi som trengs for å skape et mer miljøvennlig samfunn.

Norge har lange tradisjoner som er basert på naturgitte forutsetninger og høy kompetanse.

Klimaendringene og faren for global oppvarming er vår tids største utfordringer. Det kreves innsats på mange fronter, og også industrien må bidra. Norsk industriell erfaring og kompetanse må benyttes til å utvikle eksisterende industri og samtidig være en viktig premissleverandør på tiltakssiden inn mot fornybarsamfunnet.

Forslagsstillerne peker i Dokument 8-forslaget spesielt på betydningen av veiutbygging, slik at eksportbedriftene når fram til markedene. Som eksempel kan jeg nevne et kommende veiprosjektet, Møreaksen, i mitt hjemfylke Møre og Romsdal.

BI-professor Torger Reve har i sin forskning påpekt at næringsklyngene offshore, maritim sektor og havbruk blir de mest avgjørende for fremtiden. Dette er næringer midt i hjertet av Møre og Romsdal. Når vi i tillegg tar hensyn til samfunnsnytten av å binde sammen bo- og arbeidsregionene som knyttes sammen gjennom Møreaksen mellom Ålesund og Molde, får vi en tilleggsgevinst årlig på 835 mill. kr. Dette er tall ifølge Victor Normann ved Handelshøyskolen i Bergen. Knytter vi oss videre til Søre Sunnmøre gjennom Hafast-sambandet, øker tilleggsgevinsten årlig til over 1 mrd. kr. Slik synliggjøres både samfunnsnytten og mergevinsten samferdsel gir for det verdiskapende næringslivet.

En forventet stortingsmelding bør ta inn alle sider av industriens utfordringer med bl.a. fokus på arbeidskraft og rekruttering, konkurransesituasjonen, og energi- og miljøutfordringene. Vi ønsker et tettere samarbeid med industrien for å finne gode løsninger som ivaretar industriens behov, og i tillegg svarer på de politiske utfordringene.

Jeg tar opp forslaget vi har sammen med Fremskrittspartiet og Høyre.

Presidenten: Representanten Rigmor Andersen Eide har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Ingrid Heggø (A) [18:59:28]: Som industrijente frå Høyanger må eg seia at det gleder det meg stort kvar gong eg får lov til å stå her og snakka om industripolitikk.

Eg synest det er veldig bra at høgrepartia tydelegvis har snudd når det gjeld å verdsetja industrien. Det er eg oppriktig glad for, for eg sat i salen då ein Høgre-statsråd snakka om solnedgangsindustri. Så eg er glad for at dei har gått vekk frå den linja.

Eg vil starta med avslutningsmerknadene frå oss raudgrøne, der vi seier oss samde med næringsministeren i at behovet for ei eiga melding til Stortinget om næringspolitikk og/eller industri vert vurdert fortløpande. Det er altså ikkje slik at saka vert avvist, dersom det skulle komma opp seinare i dag. Men det overordna for alle bedrifter og industri generelt, og eksportretta industri spesielt, er jo orden i økonomien, stabil kronekurs og ei rente som ikkje skyt i vêret.

Eg skal ikkje gjera den tabben som vart gjord av Høgre i 2005 då dei sprang rundt med rentekalkulatorar for å fortelja veljarane kor mykje renta ville stiga dersom vi raudgrøne kom til makta, og særleg dersom Kristin Halvorsen vart finansminister.

Det som er farleg i dagens allianse er at Framstegspartiet ikkje vil bøya seg for handlingsregelen, noko SV sa at dei både ville og gjorde. Høgre sin representant Sanner ville ikkje gå med på å setja foten ned og stå på han for å oppretthalda handlingsregelen. Eg vil påstå at Jens aldri hadde sagt ja til å sitja i ei regjering som ikkje respekterte handlingsregelen. Men kor er Erna? Makt tel nok mest, kosta kva det kosta vil.

Det er viktig at vi ikkje har særnorske skattar og avgifter som slår beina under bedriftene våre, men på den

andre sida er det eit faktum at det at vi har trigga bedriftene, gjerne ved å bruka både pisk og gulrot, har fått dei til å verta verdsleiande innanfor innovasjon og teknologiutvikling. Det er rett og slett ein balansegang som er uhyre viktig å oppretthalda her.

Regjeringa har sett i verk ei rekkje tiltak for å betra industrien sine kraftvilkår, inkludert bygging av ny kraft, planlagde nettinvesteringar og sikring av god kraftbalanse.

Det har òg kome tiltak retta mot kraftintensiv industri, som garantiordninga for kraftintensiv industri sine kraftkjøp og støtteordninga for bedrifter i eit innkjøpskonsortium for kraft.

Eg vil ramsa opp:

– Historisk høge rammer innanfor GIEK
– Eksportkreditt Norge
– Nytt klimafond
– CO_2- kompensasjonsordning
– Satsing på NCE-ar og industriinkubatorar
– Varsling av etablering av seks nye såkornfond – medrekna to fond i budsjettet for 2013
– Tiltakspakke for verfts- og leverandørindustrien som kom våren 2010
– Tiltakspakke retta mot treforedlingsindustrien våren 2012
– Satsing på Innovasjon Norge – også når det gjeld store bedrifter
– Satsing på SIVA – viktig for at SIVA kan gå inn i større prosjekt og demonstrasjonsanlegg
– Minerallov i 2010 og satsing på kartlegging av mineralressursar – ein mineralstrategi kjem
– Forenkling – nærmar seg 3 mrd. kr
– Løyvingar til næringsretta forsking
– SkatteFUNN er vidareført og styrkt, auking av BIA, Nærings-ph.d.m.m.
– Auka satsing på kommersialisering av forskingsresultat frå offentleg finansierte forskingsinstitusjonar innanfor programmet FORNY2020 i Noregs forskingsråd
– Ny miljøteknologiordning
– Eigarskapspolitikk – regjeringa fører ein aktiv eigarskapspolitikk og viser fleksibilitet når det er føremålstenleg ut frå bl.a. omsynet til den industrielle utviklinga i selskapa. Regjeringa har bl.a. støtta Hydros kjøp av aluminiumsverksemd frå Vale, og ved deltaking i den tilhøyrande emisjonen sommaren 2010 har staten bidrege til å styrkja selskapet si internasjonale satsing. I 2010 vart eigenkapitalen i Statkraft SF utvida med 14 mrd. kr. Med kapitalutvidinga kan Statkraft realisera ei rekkje prosjekt og styrkja posisjon sin innanfor fornybar energi. Planen for dei nye investeringane gjeld i sin heilskap satsing på miljøvennleg fornybar energi i Noreg og internasjonalt. Regjeringa har, gjennom tilslutninga til kapitaloppgang i Statskog SF og til kjøpet av skogeigedommar med eit samla areal på ca. 1,1 mrd. dekar, styrkt selskapet som skogeigar og gitt auka moglegheiter for rasjonell drift.
– Satsing på maritim sektor
– Romsatsing
– Strategi for nanoteknologi og strategi for bioprospektering – leggja til rette for ny industri
– GASSMAKS
– Opprettinga av Investinor i 2009

Dette er handlekraft som kjem industrien til gode.

D a g T e r j e A n d e r s e n hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Per Roar Bredvold (FrP) [19:04:55]: Først til forrige taler: Fremskrittspartiet har alltid vært og vil være venn og samarbeidspartner for all norsk industri.

Mange ganger har jeg blitt forbauset over hvorfor ikke Stortinget – noen ganger i hvert fall – kan bli enig om noen enkle saker som en skulle tro ville gagne Norge, og hvor vi alle har en felles interesse for å lykkes. Denne saken burde være en slik mulighet. En stortingsmelding om industriens rammebetingelser skulle man tro at alle partier hadde en interesse av, for å diskutere og komme med forslag og løsninger som kunne hjelpe industrien.

Det er ingen tvil om at store deler av norsk industri har store utfordringer, og noen sliter. Norsk papirindustri er et godt eksempel på dette. Fremskrittspartiet registrerer at deler av norsk industri flagger ut og etablerer seg f.eks. i tidligere Øst-Europa. Dette skyldes bl.a. lavere kostnader, men det er også flere årsaker, som f.eks. den norske skatte- og avgiftspolitikken.

Stortinget har behandlet en rekke meldinger, som landbruksmelding, forskningsmelding, petroleumsmelding, fiskerimelding mfl., men en melding om industriens rammebetingelser sier vi nei til. Dette må være interessant for alle de små, mellomstore og store industrieierne vi har i Norge. I tillegg må det være ekstra interessant for alle dem som har sine inntekter fra industrien, enten man er ansatt der eller har arbeid av ringvirkninger, som transport, service etc. Dette må være noe å tenke på for alle dem som skal avgi sin stemme ved neste stortingsvalg om et snaut år. Jeg tror at hvilke partier som vil industriens ve og vel mest, vel må være et godt spørsmål når avgjørelsen i dag skal tas.

Norge er et heldig land, sett ut fra de muligheter vi har. Vi har store naturressurser, en lang industrihistorie, god bedriftskultur, kompetent og ansvarlig arbeidskraft og relativt mye kapital. Vi har olje, gass, fisk, bergverksmuligheter, god matjord og store skogverdier m.m. Vi er et land som med alle våre spesialiteter fenger utenlandske turister. Alt dette og mye mer tilsier at norsk industri ikke burde ha noen problemer, men slik er altså ikke virkeligheten. Derfor ønsker Fremskrittspartiet bl.a. at vi skal få en industrimelding til behandling i Stortinget.

Det er en realitet at en slik debatt må omhandle mer enn hvor stor statlig eierskap skal være, slik som de rød-grønne partiene mener. Den må omhandle bl.a. økonomiske rammevilkår, det må være forutsigbarhet i relativt lang tid framover, infrastruktur når det gjelder både jernbane, vei, båt, fly og kaier m.m. og den bør omhandle energiforsyning – at den er både stabil og stor nok til en fornuftig pris. Vi må ha et miljøregelverk som ivaretar alles interesser på en fornuftig måte, og vi må ha et utdanningssystem og -til-

bud som gjør at vi utdanner nok folk til de riktige jobbene, også noe inn i framtiden.

For å dele industrien opp i to deler, selv om dette ikke er så helt enkelt, kan man si at den industrien som omhandler gass og olje, går kjempebra, mens resten sliter i stor eller liten grad. Da blir spørsmålet: Hva kan vi gjøre for at Norge skal klare å møte den konkurransen vi har fra andre land? Hvis vi som politikere tar dette mer alvorlig enn det synes som vi gjør, kan det også bli mer interessant for dem som har ledig kapital, å bidra med denne og tørre å investere.

Fremskrittspartiet mener at det er behov for en helhetlig presentasjon av industriens utfordringer, og behov for å modernisere rammebetingelser med bakgrunn i den usikre situasjonen for verdensøkonomien vi ser i dag.

Svein Flåtten (H) [19:09:38]: Det var interessant å høre Arbeiderpartiets talskvinne fortelle om regjeringens travle hverdag i de senere årene, og om alle sakene som er behandlet i komiteen.

Men det denne saken dreier seg om, hadde jeg også forventet å høre noe om. Den dreier seg faktisk om bakgrunnen for forslaget, nemlig tosporsøkonomien i norsk næringsliv, som er stadig mer synlig. I olje- og gassnæringen er det høyt tempo, gode fremtidsutsikter og jevnt over god inntjening. Den landbaserte fastlandsindustrien møter fallende markeder hos mange handelspartnere, den har et kostnadsnivå som ligger nær 60 pst. over konkurrentlandene, og det er beinhard konkurranse om kapital og arbeidskraft fra olje- og gassnæringen, som tilbyr bedre betingelser både på arbeidskraft og kapital.

I tillegg har vi en norsk valuta som ikke har vært sterkere på nesten 30 år, og som spås å bli enda sterkere. Sterk valuta slår rett inn på bedriftenes bunnlinje. I olje- og gassnæringen tåler nok de fleste både kostnadsnivå og sterk krone – med muligheter til å prise seg opp og ut av problematikken.

Slik er det en todeling også i eksportrettet industri. Så forslaget om en melding om industriens rammebetingelser må derfor komme nærmest som kua for slaktehammeren, for å holde meg i denne komités terminologi. Disse problemene understøttes sterkt av NHOs rapport om næringsinvesteringene i Norge utenom olje- og gassnæringen. De stuper – tallene kom for noen dager siden – de har ikke vært så lave på nesten 40 år. Investeringene er på et historisk lavmål, og den norske krone er på et historisk toppnivå. Det er en ufordøyelig miks for norsk næringsliv, på sikt.

Dette er ikke en situasjon som ikke har vært kjent. OECDs oversikt fra i vår viste det samme når det gjelder investeringene. Vi hadde faktisk Hellas over oss på den oversikten. Det hadde vært nok å snakke med en del av dem som føler problemene på kroppen i landbasert industri. Så NHOs økonomibarometer er skriften på veggen for dem som er engasjert for en bredspektret industrivirksomhet i Norge.

En slik beskrivelse møtes gjerne fra regjeringspartiene med at det er en svartmaling. Men det er jo ikke det det er. Det er en begrunnelse for at man kanskje bør kunne ha en industrimelding for å se nærmere på hva som egentlig ligger i dette. Det holder ikke med statistikker om at vi har en god levestandard, at vi er verdens beste land å bo i, osv.

Det å se på langsiktige tiltak som kan iverksettes for å bedre situasjonen, er viktig. Vi har jo et godt utgangspunkt. Jeg fikk komplimenter fra representanten Heggø tidligere her i dag, da jeg sa at det gikk bra i Norge. Selvsagt gjør det det. Det betyr at vi har en unik mulighet til ikke å bruke situasjonen til en sovepute eller til et utstillingsvindu for politisk fortreffelighet. Det løser ikke fremtidens utfordringer. Vi må erkjenne at vi har noen utfordringer; de er langsiktige, vi har tid til å løse dem.

En melding som dette er ingen dårlig idé og er egentlig heller ingen sterk kritikk av regjeringen. Den har fremmet mange strategier. Alle har riktignok ikke vært i Stortinget og komiteen. Noen holder man på med for seg selv. De behøver ikke å være dårligere av den grunn. Men en samlet melding tror jeg ville vært viktig for dem som er rammet av dette, og det er faktisk ganske mange.

Selv om ikke representanten Heggø erkjente det, så går næringsministeren ganske langt i sitt svar til komiteen. Hun erkjenner tosporsøkonomien. Det er ikke noe spesielt med det, de fleste ser det. Hun flagger også, synes jeg, sin gode ambisjon om at norske industrinæringer i årene fremover skal være ledende i den stadig sterkere internasjonale konkurransen.

Da tror jeg vi trenger å se dette samlet. Høyre deler så absolutt den ambisjonen. Jeg synes vi bør samle mange av disse strategiene, som det også henvises til i statsrådens svar til komiteen, for å se hvordan det virker – hvordan det fungerer. Kanskje kan et samlet, overordnet syn på dette gjøre dette bedre. Jeg skal ta ordene til saksordfører i forrige sak, Sosialistisk Venstrepartis Holmelid, til meg og si at vi skal være svært beskjedne i vårt ønske om dette, hvis det kan hjelpe. Nå er vel ikke Sosialistisk Venstreparti noe parti som taler for at man skal stå med luen i hånden, men vi ønsker svært gjerne en lydhørhet fra vår side og skal være med på å gjøre en melding som kan bli god, hvis den kommer til Stortinget noen gang. Frøet er sådd.

Alf Egil Holmelid (SV) [19:14:59]: Sosialistisk Venstreparti har lang tradisjon for å hjelpe dei smålåtne, så det vi får sjå på etter kvart.

Men eg skal gå tilbake til kjernen i saka. For ein person som har jobba eit langt liv i industrien, er det veldig interessant og spennande å få lov å diskutere det i denne sal, og vi er glade for at saka blir teken opp, sånn at vi kan få ein god diskusjon om norsk industripolitikk.

Ein av dei tinga som eg i mitt lange liv i industrien har snakka om – sidan tidleg på 1980-talet – er at god miljøpolitikk er god næringspolitikk. No ser eg faktisk at det tiår for tiår er fleire som begynner å ta det innover seg. I dag er det vel relativt få, knapt nok Framstegspartiet, som tør å avvise at god miljøpolitikk er god næringspolitikk. Eg skal berre nemne nokre eksempel på kva som ligg bak ein sånn påstand. Eg har sikkert sagt det før, men ein god ting kan ikkje seiast for ofte. For nokre veker sidan var ei heil side i Fædrelandsvennen dominert av ei utsegn frå ein av leia-

rane innanfor oljeteknologiindustrien. Han sa at det er dei strenge miljøkrava i Noreg som har gjort at vi har ein internasjonalt leiande industri i dag. Fordi vi var tidleg ute med å stille strenge miljøkrav til norsk industri, har han utvikla ein teknologi som gjer at han i dag er verdsleiande teknologisk. Men det er ikkje berre det at miljøkrav gjer at vi får mindre utslepp, eller at vi får betre teknologi for eksport. Det er faktisk sånn at det veldig ofte òg fører til lågare produksjonskostnad og betre kvalitet på produktet. For går du fyrst gjennom ein prosess, så blir han betre på fleire område.

Eg kan jo nemne at eg på måndag skal besøke Alcoa på Lista. Der skal vi sjå på ein prosess som, viss han blir vellukka, kjem til å revolusjonere aluminiumsproduksjonen i heile verda. Då kan det rett og slett vere sånn at den offensive miljøsatsinga i Noreg – med gode støtteordningar i Innovasjon Norge og Enova – kan revolusjonere og gjere aluminiumsproduksjonen i verda vesentleg mindre energikrevjande. Og det er eit resultat av at nokon har tort å stå opp og seie at miljøpolitikk er næringspolitikk.

Så har eg lyst til å gje nokre kommentarar til representanten Flåtten. For viss han har følgt med, så har eg så lenge eg har vore i Stortinget, snakka om at det er verd å bekymre seg over at vi har ein oljeøkonomi som er veldig oppheta, og at det går ut over den landbaserte industrien. Problemet er berre det at eg aldri har sett at verken Flåtten eller andre har kome med noka løysing på den problemstillinga. Og som nokon har sagt før her i dag: Det vi treng, er løysingar og ikkje nødvendigvis nye meldingar. Men eg meiner for så vidt at vi kan vere opne for meldinga, viss det skulle vere hensiktsmessig. Eg var på eit møte i går, som blei arrangert av oljeteknologinæringa, og dei har teke poenget. For dei ser at dei er i den oppblåste næringa. Og dei veit at på eit eller anna tidspunkt må dei kanskje omstille seg til å drive andre næringar. Det med at næringa sjølv no legg seg på eit teknologisk kompetansenivå som gjer at dei kan omstille seg frå éin produksjon og éin marknad til ein annan, er eit av dei bidraga som kan gjere at vi kan byggje bru over dei ulike delane av norsk næringsliv som har ulike marknader i dag, og som har ulik bereevne etter kostnadsnivå.

Så ei av dei verkeleg viktige satsingane er at vi må ha eit breitt kompetansenivå og eit næringsliv som er villig til å satse så breitt at det kan omstille seg når det er nødvendig.

Heidi Greni (Sp) [19:19:23]: Norsk industri har i stor grad bidratt til å legge grunnlaget for det velferdssamfunnet vi har i dag. Våre rike naturressurser og vår høye kompetanse er viktige forutsetninger for vår lange industrihistorie. Industrien er viktig både for verdiskaping og arbeidsplasser, men også for utvikling av ny teknologi som trengs for å skape et mer miljøvennlig samfunn.

Store deler av industrien konkurrerer i et internasjonalt marked, og det er viktig at industriens vilkår i Norge er på linje med vilkårene i konkurrerende land for ikke å svekke bedriftenes konkurranseevne.

En ansvarlig økonomisk politikk og stabil kronekurs er avgjørende for at industrien og andre konkurranseutsatte næringer skal kunne videreutvikle seg i Norge.

Senterpartiet er opptatt av at industrien fremdeles skal være en viktig del av norsk økonomi, og støtter den rødgrønne regjeringens ambisjoner om at norske industrinæringer også i årene framover skal være ledende innenfor sine bransjer og nisjer i en stadig sterkere internasjonal konkurranse.

Den økonomiske utviklingen i Europa har blitt en utfordring for eksportrettet næringsliv. Sammen med endringer i det globale konkurransebildet innebærer det utfordringer for viktige industrinæringer og for enkeltbedriftene. Senterpartiet mener derfor det er viktig å føre en helhetlig politikk, som sikrer både nåværende og framtidig industriell aktivitet i Norge.

Den rød-grønne regjeringen har satt i verk en rekke tiltak for å bedre industriens kraftvilkår, inkludert utbygging av ny kraft, planlagte nettinvesteringer og sikring av god kraftbalanse. Regjeringen har kommet med særskilte tiltak rettet mot kraftintensiv industri, som garantiordningen for kraftkjøp for den kraftintensive industrien og støtteordninger for bedrifter i innkjøpskonsortium for kraft.

I tillegg er det satt i verk viktige ordninger som medvirker til å utvikle bærekraftig industri, slik som miljøteknologiordningen i Innovasjon Norge og klimateknologifondet i Enova. I sum viser dette at Senterpartiet og den rødgrønne regjeringen er opptatt av industriens vilkår for å skape vekst og utvikling i hele landet.

Statsråd Trond Giske [19:22:33]: Industrien er en viktig del av norsk næringsliv. Industrien er en del av et svært omstillingsdyktig og produktivt norsk næringsliv som har gjort at vi i løpet av noen få generasjoner har utviklet oss til å bli et av verdens rikeste land. Både industrien og det øvrige konkurranseutsatte næringslivet har gjennom omstillingsevne og dyktighet gjort en stor innsats for å øke norsk verdiskaping.

Det går godt i norsk industri. Hvis man ser på sysselsettingen i norsk industri og bergverk sammen, har vi hatt en meget stabil sysselsetting over mange år. Vi er faktisk omtrent på det nivået vi var like før finanskrakket høsten 2008. Det er viktig å kommunisere det budskapet fordi det er litt for mange som tror at industri er noe vi drev med før i tiden, og som er på vei til å bli utfaset. Vi skal være en industrinasjon, vi skal ha industriarbeidsplasser, og vi skal ha mange konkurransedyktige, lønnsomme industribedrifter.

Så vet vi at vi har utfordringer. Det er stadig tøffere konkurranse globalt, og en krevende situasjon i europeisk økonomi. Kostnadsnivået i Norge gjør at vi hele tiden må ligge i front når det gjelder kompetanse, teknologi og produktivitet.

Regjeringens politikk bygger på at industrien fortsatt skal utgjøre en viktig del av norsk økonomi. Den er en viktig bidragsyter til å opprettholde velferdssamfunnet gjennom effektiv produksjon av lønnsomme produkter. Ikke minst er dette lagt til grunn i regjeringens økonomiske politikk. Når vi er så opptatt av handlingsregelen, når vi er så opptatt av en ansvarlig pengebruk, når vi er opptatt av at vi ikke kan gi, enten det er 25 mrd. kr eller 100 mrd. kr fra henholdsvis Høyre og Fremskrittspartiet i skattekutt, er det bl.a. fordi vi ønsker å ha gode velferdsordninger samtidig som vi ikke øker pengebruken i Norge på en slik måte at vi

ødelegger rammebetingelsene for den konkurranseutsatte industrien.

Rammevilkår på energi- og miljøområdet er et annet område som er viktig for industrien. Vi har iverksatt store krafttiltak som er viktige for industrien. Kraftforsyningen er styrket, og vi har gjennomført flere tiltak rettet mot kraftintensiv industri. Det er gledelig at mange bedrifter i prosessindustrien har inngått nye langsiktige kraftavtaler. Dette var også et stort tema i valgkampen, hvor enkelte mente at det ikke lenger var mulig å ha disse langsiktige industrikontraktene om kraft.

Vi har også en offensiv politikk for å sørge for at klimapolitikk går hånd i hånd med industripolitikk. Vi har lagt til grunn at EUs reviderte klimakvotedirektiv skal implementeres i Norge, slik at vi likestiller norske bedrifter med europeiske. Vi har etablert en CO_2-kompensasjonsordning for industrien – her er vi helt i forkant i Europa – for å hindre at den europeiske klimapolitikken fører til utflagging av industri.

Så vet vi at en del av industrien møter betydelige markedsutfordringer på grunn av den internasjonale krisen. Desto viktigere er det å ha et stort virkemiddelapparat som ivaretar næringslivets behov for omstilling og innovasjon og utvikling av langsiktig konkurranseevne. Finanskrisen viser oss nettopp hvor viktig det er at staten har en aktiv og framoverlent næringspolitikk og ikke holder på med næringsnøytralitet eller passivitet, men tvert imot bidrar f.eks. gjennom verftspakke eller treforedlingspakke til å holde oppe viktige kompetansemiljøer gjennom tøffe tider.

Vi jobber på en rekke områder med å legge til rette for industrien spesielt og næringslivet generelt. Det kan godt hende at ulike stortingsmeldinger kan være en måte å jobbe på – det vil bli løpende vurdert. Men det hindrer oss ikke i diskusjonen om en stortingsmelding at vi hver eneste dag gjennomfører en politikk som i praksis legger til rette for at Norge fortsatt skal være et sterkt industriland.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Roar Bredvold (FrP) [19:27:02]: For Fremskrittspartiet hadde det vært av den største betydning at vi hadde fått en melding om industrien og dens rammevilkår og alt som angår industrien, og vi kunne fått en spennende debatt om dette.

Så står det i vedtaket at saken vedlegges protokollen. Da synes jeg det er nærliggende å spørre: Når kan statsråden tenke seg at det kommer en melding om dette i framtiden?

Statsråd Trond Giske [19:27:29]: I og med at vi ikke har varslet at vi skal komme med en melding, er det vel litt prematurt å datofeste den. Hvis vi velger å lage en melding som også inkluderer industripolitikk, skal vi også på en god måte varsle Stortinget om dato for en slik melding.

Per Roar Bredvold (FrP) [19:27:54]: Jeg takker for svaret fra statsråden. Det ble sagt litt fra representanten Andersen Eide om at saken vedlegges protokollen og hva det kunne bety. Det var der spørsmålet mitt lå, som statsråden sikkert skjønte.

Videre er det en del industri som flagger ut. I mitt hjemfylke Hedmark er det både stålbedrifter og bedrifter som lager vinduer og dører. Sånn er det i store deler av landet ellers også, at man har en viss form for utflagging i større eller mindre målestokk. Dette gjør at den industrien som blir igjen, blir enda mer sårbar. Det gir også en del arbeidsløshet, selvfølgelig, eller permitteringer. Så spørsmålet mitt er: Ser statsråden med uro på den utflaggingen som skjer, eller er dette naturlig i den utviklingen vi har innenfor industrien? Hvis statsråden ser med uro på dette, hva kan statsråden bidra med for at vi i hvert fall får redusert denne utflaggingen?

Statsråd Trond Giske [19:28:56]: Det er veldig mange ting som bidrar til at vi beholder og utvikler og får nye arbeidsplasser i industrien i Norge. Et av de virkemidlene vi har, er jo statlig eierskap – hvor vi har sikret hovedkontor og beslutninger og langsiktige satsinger i Norge gjennom at noen av de viktigste industrilokomotivene i Norge er på statlige hender. Her deler ikke hele opposisjonen det samme synspunktet som regjeringen har.

Samtidig må vi nok forvente en viss arbeidsdeling, der veldig arbeidsintensive oppgaver i industrien gjøres i lavkostland, mens de mer teknologisk avanserte og dyre operasjonene gjøres i Norge. Omstilling er hele tiden nøkkelen når det gjelder investeringer i teknologi. Med investeringer og utvikling av nye produkter kan vi også med vårt kostnadsnivå og velferdsnivå være konkurransedyktige i en internasjonal, tøff konkurranse.

Svein Flåtten (H) [19:30:15]: I sitt brev til komiteen erkjenner statsråden langt på vei de problemene som er i konkurranseutsatt industri særlig, og dette som vi kaller tosporsøkonomien. Særlig er han innom dette med en stabil kronekurs for eksportbedriftene, og det er helt sentralt. Han skriver også at til tross for rentekutt er kronen fortsatt sterkere. Dette er jo skrevet for en stund siden, og kronen fortsetter å styrke seg.

Nå har vi i Stortinget nettopp vedtatt budsjettet for 2013. Hva er det særskilt i det budsjettet som statsråden mener skal kunne stoppe eller motvirke den utviklingen vi ser i kronekursen i øyeblikket, og som nærmest er som gift for eksportbedriftene?

Statsråd Trond Giske [19:31:11]: Det er for konkurranseutsatt industri bekymringsfullt hvis vi over lang tid får en altfor sterk krone. På kort sikt har nok de fleste sikret seg gjennom valutasikring og slike ting, men på lengre sikt er en sterk krone svært problematisk. Nøkkelen i budsjettet er jo det overordnede, nemlig summen av pengebruken vi har, at ikke budsjettet virker for ekspansivt, og at kostnadsnivået dermed øker presset i norsk økonomi ytterligere. Alle ting vi kan gjøre for å få arbeidsmarkedet til å virke bedre, hjelper også. Men så er det også viktig at vi legger til rette gjennom budsjettet for at pengepolitikken kan være av en slik art at vi f.eks. ikke må øke renten ekstraordinært for å holde igjen på presset i økonomien og dermed gjøre kronen enda mer attraktiv for internasjonale pengeplasserere. Så dette er vi svært opptatt av.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

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

Terje Aasland (A) [19:32:30] (komiteens leder): Jeg vil bare starte med det som var hovedkonklusjonen vår i denne saken, som er at – skal vi si – avklaringene rundt en industrimelding eller en melding hvor en omtaler næringslivet, inkludert industrien, blir fortløpende vurdert. Jeg tror det ut fra situasjonen er en ganske fornuftig tilnærming.

Så har jeg lyst til å understreke i debatten at når det gjelder tradisjonell eksportrettet industri, er det all grunn til å være urolig. Jeg understreker akkurat det – ikke minst på grunn av de ulike mulighetene som norsk næringsliv har til å rekruttere kompetanse og mennesker. Det er to hovedårsaker til at den tradisjonelle eksportrettede industrien vår er utfordret. Det ene er selvfølgelig og opplagt markedet, hvor hovedeksponeringen er mot Europa, og at Europa slik sett er utfordret. Det andre er forholdet til tilgang på arbeidskraft. Når en trekker fram NHOs økonomiske barometer, synes jeg at til tross for den situasjonen som er, er det faktisk ganske gode tilbakemeldinger fra norsk industri og ikke minst fra norsk næringsliv når det gjelder tiden framover. Jeg tror det er veldig greit å understreke også det. Men når det gjelder eksportintensive bedrifter, er det mangel på arbeidskraft, det er synkende omsetning og ordretilgang – det har med situasjonen ute i Europa å gjøre – og ikke minst er det reduserte salgspriser, som kanskje er noen av grunnene til uroligheten. Derfor er det det fokuset vi må ha.

Jeg er helt enig med representanten Flåtten når han nå er urolig for rente- og kronekursutviklingen – kanskje spesielt kronekursutviklingen. Det er noe regjeringen har i fokus. Trygg økonomisk styring og det å sørge for at en ikke gjennom politiske vedtak setter kronekursen i spill, er særdeles viktig. Det som kanskje gir grunn til mer bekymring – men det får vi ta i budsjettdebatten – er hvem Høyre vil samarbeide med, og hvilken innflytelse det eventuelt vil ha på kronekursutviklingen over tid. Jeg mener at de som Høyre vil samarbeide med, både har lekepenger og en mye mer uansvarlig tilnærming til bruk av oljepenger i norsk industri og med hensyn til fastlandsindustriens konkurranseevne, ikke minst med tanke på kronekurs.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [19:35:25]: Det er flere viktige næringer for Norge: fiskerinæring, matnæring, turisme, men de tre som har markert seg mest i forhold til en eksportrettet situasjon, er petroleumsnæringen, kraftnæringen og industrien.

En oljemelding fikk vi endelig etter seks år med rødgrønn regjering – etter store konflikter. Men industrien og kraftbransjen mangler ennå en melding. Opposisjonen har en rekke ganger fremmet forslag om at det burde framlegges en energimelding. Det fikk vi først nei til, så ble det ja, så ble det nei, så ble det ja, så ble det nei – og det gjelder per i dag. Det samme prøvde vi å få til for industrien, nettopp fordi det er så mye bra i norsk næringsliv, så mye bra i industrien som vi bør videreutvikle, sørge for at det er rammebetingelser som gjør at når det er vanskelige markeder ute i Europa, ute i verden, er det norsk industri som skal overleve og ikke bli nedlagt. Dette handler om å klare å konkurrere på marginene, det handler om å sørge for at rammebetingelsene er mer interessante i Norge enn i andre land.

Der svikter regjeringen dessverre på en del områder. Ja, det er mye av det som ble nevnt både av statsråden, av Heggø og av Aasland, som er bra, og Fremskrittspartiet har støttet alt dette. Men så er det mye av dette som ikke er godt nok, og noe av det som går direkte i feil retning. Det er f.eks. ikke tilstrekkelig å vise til at det har blitt innført en garantiordning for industrien når ingen industribedrifter per i dag har tatt den i bruk. Da har den ikke særlig verdi. Industrien ble lurt til å tro at hvis man fikk en rødgrønn regjering, skulle det komme et industrikraftregime som ble bedre enn det de kunne oppnå i markedet. Det vi ser, er at samtlige av dem som har inngått kraftkontrakter de siste årene, har inngått dem i markedet, fordi det regjeringen leverte, ikke var godt nok. Da sitter ikke industrien og venter.

Det samme gjelder CO_2-kompensasjonsordningen. Den er Fremskrittspartiet veldig positiv til. Jeg gleder meg til at den blir innført. Men da vi tok opp det med tidligere statsråd Erik Solheim i 2007 og med tidligere statsråd Terje Riis-Johansen i 2008, ble det avvist. Det var ikke mulig å gjøre slike ting, for det ville undergrave klimapolitikken til regjeringen. Jeg er glad når regjeringen endrer politikk, men det er altså ikke denne regjeringen som har vært pådriver; det er denne regjeringen som har dratt beina i sirup.

La meg nevne handlingsregelen. Det er verdt å merke seg at i dag har SSB lagt fram nye, reviderte tall for investeringer på norsk sokkel. Neste år vil investeringene være 27 mrd. kr høyere enn i år. Investeringsnivået har økt med 13 mrd. kr etter at regjeringen la fram sitt budsjett, og så gir en inntrykk av at om en bruker litt mer penger på å investere i vei og jernbane, er det galt for norsk økonomi. Men når oljeindustrien investerer på norsk sokkel, som ikke fjerner flaskehalser på fastlandet, er det plutselig helt uproblematisk. Den argumentasjonen holder ikke.

Terje Riis-Johansen lanserte sin energivisjon i Dagbladet i 2009. Samtlige punkter er i dag skrinlagt. Det er derfor vi trenger en energimelding – slik at Stortinget vedtar det som statsrådene alltid er ute og sier, men som de ikke trenger å følge opp.

Svein Flåtten (H) [19:38:51]: Jeg har bare et par korte refleksjoner til komitélederens innlegg. Han glemmer et helt sentralt tema når vi diskuterer tosporsøkonomien, nemlig det høye kostnadsnivået for norske bedrifter. Tilgangen på arbeidskraft er nok viktig, men enda viktigere er kostnadsnivået, ikke minst på arbeidskraft. Det er ikke det at vi skal justere det ned – det får vi ikke gjort andre steder enn i SAS, ser det ut til – men vi må se på kompenserende tiltak: Hva kan det offentlige bidra med? Vi har allerede en rekke tiltak. Det er ikke det at det skal være støtteordninger for industri som ikke greier seg, det vil alltid være en omstilling. Men det er viktig å se på hvordan vi prioriterer i budsjettene, hva som kan være vekstfremmende på sikt,

forskning, kunnskap, utdanning, samferdsel, skattelettelser – alt dette som opprinnelig ligger i hvordan vi skulle bruke den ekstra innfasingen av oljeøkonomien i norsk næringsliv.

For øvrig tror jeg vi er ganske enige om utgangspunktet, bortsett fra at regjeringen ikke vil komme med en melding nå. Men det er positivt at man vil vurdere det, og jeg tror man gjør klokt i å vurdere det veldig fortløpende. Som sagt i tidligere innlegg er det ikke noe krisescenario sånn med en gang, men veldig mange er opptatt av at det er en vanskelig situasjon.

Når representanten Aasland sier at det er mange gode tilbakemeldinger når han omtaler NHOs økonomibarometer, tror jeg at vi skal stole på statistikk heller enn på tilbakemeldinger. Regjeringen stoler veldig mye på statistikk ellers når det gjelder å beskrive hvor bra det meste er i Norge sammenlignet med andre land, og det er det jo. Og vi stoler på den statistikken.

La oss også stole på både NHOs økonomibarometer og OECDs survey report fra mars/april, som sa akkurat det samme. Ikke la oss avspore denne viktige debatten med at Høyre ikke vil føre en økonomisk ansvarlig politikk. Det har vært gjentatt så mange ganger fra denne talerstol at det er nesten unødvendig å understreke det.

Statsråd Trond Giske [19:41:44]: Først litt om kraftkontrakter: En av grunnene til at det inngås langsiktige kraftkontrakter nå, er at kraftprodusentene i Norge tror at det blir en veldig god kraftsituasjon i årene som kommer. Det skyldes jo aktive politiske valg fra regjeringens side. Det er nettopp fordi vi vil tilrettelegge for at vi får en god kraftproduksjon, at vi også får disse mange langsiktige og gode industrikontraktene. De har ikke oppstått i et vakuum, de har oppstått av et politisk retningsvalg.

Det andre var sitater fra Erik Solheim og Terje Riis-Johansen når det gjaldt CO_2-kompensasjon. Vel, de hadde helt rett, for på det tidspunktet de svarte, var det umulig å gjennomføre det, for dette måtte skje innenfor et EU-regelverk som ikke var ferdigstilt. Jeg kunne selvsagt ha sagt at det var en ny næringsminister som måtte på plass, men dessverre var det ikke det som skulle til, det var altså at EU måtte bli ferdig med sitt regelverk, slik at vi hadde noe å forholde oss til. Vi er det første landet som innfører et slikt omfattende CO_2-kompensasjonssystem, så igjen, her ligger vi også i front.

Så var det det siste poenget, at den største faren når det gjelder norsk industri, er nettopp Solvik-Olsen, som sier – tenk på det resonnementet – at siden oljeindustrien neste år skal investere enda mer enn det det lå an til da vi laget budsjett, 13 mrd. kr mer, så kan vi slippe løs på alle andre områder, jf. nå går det enda fortere utforbakke enn vi trodde før, så nå gjelder det å trykke skikkelig til på gassen. Det er et meningsløst resonnement – hvis ikke det er uparlamentarisk. Det er å holde igjen på pengebruken, følge den handlingsregelen som Fremskrittspartiet aldri har respektert, som er det viktigste for konkurranseutsatt industri. Det er den som rammes når kronekursen blir sterk, det er den som rammes når kostnadsnivået blir høyt, og det er den som rammes hvis vi får enda sterkere press i norsk økonomi. Så av hensyn til konkurranseutsatt industri må man klare å slutte opp om handlingsregelen.

Det er jo bare slik at empirien taler for seg. Bare i Solvik-Olsens eget fylke er det skapt flere nye arbeidsplasser siden den rød-grønne regjeringen overtok, enn i hele Norge den gangen Høyre og Fremskrittspartiet styrte landet. Så av hensyn til Solvik-Olsens fylkes egne innbyggere og velgere, får vi bare krysse fingrene og håpe at rødgrønn politikk fortsetter.

Terje Aasland (A) [19:44:49]: Jeg har lyst til å starte med en liten historie. ROI etablerte seg på Herøya for litt over ett år siden. Dette var et østerriksk eid selskap med stor erfaring, ikke minst fra Asia og Kina, og de skulle gå i gang med etablering i Norge. Deres tilbakemeldinger var at de egentlig ikke kunne få fullrost systemet, hvordan en kunne gå inn og etablere en stor og tung industri. Det var en investering på 1 mrd. kr – egentlig basert på en gammel industritradisjon, som tar opp produksjonen igjen. Ikke minst det å få avklart forholdet til kraftkontrakt gikk veldig greit.

Det er det som er det flotte med garantiordningen. Da den ble vedtatt i Stortinget, begynte både kraftleverandører og industrien å forhandle. Det er altså inngått elleve kontrakter de siste to årene. Jeg er overbevist om at det har sin direkte årsak i at man hadde avklart forholdet til denne garantiordningen, som ligger som et fundament og kan brukes hvis det er formålstjenlig. Men det er ingenting i veien for – og det burde kanskje egentlig også glede selv en representant fra Fremskrittspartiet – at det inngås på kommersielle vilkår.

Så har jeg aldri beskyldt Høyre for å spille hasard med handlingsregelen. Det jeg spurte representanten Flåtten om, var hvilke betraktninger han har om det partiet Flåtten vil samarbeide med etter stortingsvalget i 2013, hvis de skulle komme i flertall. Da kan jeg kanskje spørre representanten Flåtten konkret nå, med bakgrunn i det representanten Solvik-Olsen nettopp redegjorde for, at investeringsanslagene på norsk sokkel nå er oppjustert med – var det 26 mrd. kr: Er det da et riktig resonnement etter Flåttens vurdering, det Solvik-Olsen foretar når han sier at det også kan være et sterkt grunnlag for å øke investeringen eller bruken av statlige penger i Fastlands-Norge? Er det et resonnement Flåtten er bekvem med?

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [19:47:21]: Det er interessant å høre replikkene, for det er ingen substans, det er bare et forsøk på å forvirre om Fremskrittspartiet.

La oss ta det som er fasiten etter åtte år med rødgrønt styre. Investeringsnivået i industrien er på et rekordlavt nivå. Det er 40 år siden det var så lavt som det er nå, hvis man ser på fastlandsindustrien. Oljenæringen går så det suser, og det er vi veldig glade for. Jeg skulle bare ha ønsket at industrien på land så den samme lyse framtid som industrien til havs. Fasiten er at det er masse gode ordninger, som Fremskrittspartiet til dels har støttet samtlige av. Ja, de er der, men det er åpenbart ikke nok til at en gjør det som vi vil.

Kraftkontrakter er et av punktene. Kraftkontrakter i markedet har det aldri vært noe forbud mot, men det som

denne regjeringen lovet hvis den ble valgt, var at det skulle være noe som var bedre enn å gå i markedet for kraftkontrakter, nemlig å få en såkalt industrikraftordning. Når regjeringen nå har levert denne garantiordningen, ser man altså at ingen har brukt den. Å si at det er grunn til å ta æren for det, når en ser at en går i kraftmarkedet, er jo det motsatt logikk av det som er faktum. Når en går i kraftmarkedet til tross for at regjeringen har åpnet en ordning, viser det bare at kraftmarkedet er bedre enn det regjeringen har levert.

Det er ikke et suksesskriterium for regjeringen, men det motsatte. Men det er åpenbart at industrien ikke ser noe behov for å sitte lenger og vente på politiske løsninger. De tar skjeen i sin egen hånd, og løser dette. Markedet fungerer, og regjeringen har feilet.

Når det gjelder GASSMAKS, er det bra. Fremskrittspartiet har støttet det, og vi foreslo å styrke det. Problemet er bare at når noen kommer med forslag til gassbasert industri, som Alcoa, som luftet muligheten for å ha et gassbasert aluminiumsverk i Finnmark, var Arbeiderpartiet ute og sa at det kan vi ikke ha på grunn av klimapolitikken. Det viser at den politikken som en fører, er én klimapolitikk og en annen industripolitikk. Når en ikke har en industrimelding som knytter dette sammen, får en selvmotstridende resultater.

Når det gjelder CO_2-kompesasjonsordningen, tror jeg statsråd Trond Giske bør gå og se hva som var begrunnelsen for Solheim og Riis-Johansen. Det var ikke en teknisk begrunnelse, som statsråden her ga inntrykk av, men det var en prinsipiell begrunnelse. Det de sa var at å innføre kompensasjon for CO_2-kostnader ville bryte med prinsippet om at CO_2 skal ha en pris. Ergo var det feil, det som statsråden sa på talerstolen her.

Til slutt – handlingsregelen: Fremskrittspartiet ønsker ikke å slippe løs pengebruken. Vi ønsker å redusere veksten i offentlig sektor, og så ønsker vi å styrke investeringsmulighetene i infrastruktur og forskning.

SSB har gjort beregninger på vår omlegging av statsbudsjettet som viser at vi vil få høyere BNP, høyere sysselsetting, lavere inflasjon og lavere rente. Alt dette er gode indikatorer for industrien. Arbeiderpartiet må gjerne fortsette å svartmale, men SSBs fasit viser noe helt annet, og det er den industrien kan se på.

Presidenten: Representanten Svein Flåtten har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får i denne omgang ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Svein Flåtten (H) [19:50:45]: Komitélederen er veldig opptatt av – som alltid – å finne ut om Høyre er ubekvem med Fremskrittspartiets politikk, og da passer det som regel best å trekke ut enkeltutsagn som f.eks. «investeringene i oljeindustrien kontra fastlandsindustri».

Jeg minner representanten Aasland på at vi har et budsjett på langt over 1 000 mrd. kr, med relativt store muligheter til omprioriteringer, og jeg går ut fra at representanten Aasland lyttet enda nøyere til Ketil Solvik-Olsen enn han lytter til meg. Når jeg hører utsagn som «ikke slippe løs pengebruken», varmer det selvsagt et Høyre-hjerte og gjør at man føler seg veldig bekvem.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [19:51:49]

Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren (Innst. 87 S (2012–2013), jf. Prop. 103 S (2011–2012))

Presidenten: Her foreligger det ikke noe forslag til debattopplegg. Det betyr at sakens ordfører, som er eneste inntegnede taler, har en taletid begrenset til 30 minutter.

Else-May Botten (A) [19:52:35] (ordfører for saken): Som saksordfører legger jeg fram en enstemmig innstilling fra næringskomiteen.

Formålet med selve innlemmelsen av dette direktivet er å bedre sjøsikkerheten, hindre forurensning fra skip og dermed redusere faren for framtidige sjøulykker.

Direktivet må ses i sammenheng med IMO-koden, som ble fullstendig revidert i mai 2008. Nå legges det et mer forpliktende samarbeid mellom undersøkelsesmyndighetene i EU. Her kommer krav til både statene og enkeltpersoner inn, og det kommer regler om hvilke sjøulykker som skal undersøkes, hvem som skal ha ansvaret for undersøkelsene, samt hvilke prosedyrer som skal følges.

Direktivet pålegger en undersøkelsesplikt og fastsetter hovedansvar og deltakelsesansvar i undersøkelser når ulykken berører flere medlemsstater. Et generelt prinsipp er at det ikke skal foretas parallelle undersøkelser. Det ligger krav til at det er et uavhengig organ som skal foreta undersøkelsen, og at de skal ha fri adgang til ethvert relevant område for undersøkelsen.

Det slås fast at opplysningene som er framskaffet ved undersøkelsen, ikke skal benyttes til andre formål enn sjøsikkerhet.

Komiteens innstilling fremmes av en enstemmig næringskomité, som jeg sa, og støttes også av utenriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

Sak nr. 12 [19:54:05]

Innstilling fra næringskomiteen om Secora AS – finansielle rammer (Innst. 118 S (2012–2013), jf. Prop. 142 S (2011–2012))

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte begrenset til inntil tre 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.

Per Roar Bredvold (FrP) [19:54:53] (ordfører for saken): Prop. 142 S for 2011–2012 om Secora AS – finansielle rammer – trodde vel de fleste av oss skulle være en ganske så enkel og rask sak. Enten var man enig, eller så var man uenig. Men etter som saken gikk sin gang, viste det seg at et salg inklusive et lån på 50 mill. kr resulterte i en rekke spørsmål til statsråden. Saken var plutselig ikke fullt så enkel for oss alle. Dette ser vi av de merknadene forskjellige partier står sammen om. Det er også steder hvor komiteen i sine merknader heldigvis er enig.

Komiteens tilråding er, med alle partier unntatt Fremskrittspartiet, at Secora AS kan konverteres et ansvarlig lån på 50 mill. kr til egenkapital innen utløpet av lånets løpetid. Jeg går ut fra at de partiene som har behov for å forklare hvorfor, gjør det i sine innlegg. For Fremskrittspartiet har det hele tiden vært en klar oppfatning at å støtte et statlig firma – i dette tilfellet Secora AS – med 50 mill. kr ville være feil bruk av offentlige midler.

Secora AS ble stiftet 2004/2005, da Kystverkets produksjonsenhet ble skilt ut i eget selskap. Selskapet har administrasjonssenter i Svolvær og har ca. 110–120 ansatte. Siden etableringen har selskapet slitt med å levere tilfredsstillende resultater. Ved behandling av Prop. 83 S for 2010–2011 fikk regjeringen fullmakt til å selge statens aksjer i Secora AS eller fusjonere selskapet med en industriell aktør. Selskapet er for øvrig 100 pst. statlig eid.

Det er siden høsten 2011 arbeidet med å selge selskapet, men det har ikke vært noen enkel oppgave når man har hatt de forholdsvis dårlige driftsresultatene å vise til, samt at det også er flere private firmaer som konkurrerer om de samme jobbene hvor Secora AS befinner seg.

Det er her det blir feil av Fremskrittspartiet å støtte saken. Fremskrittspartiet mener det blir feil å støtte et statlig eid firma med et lån på 50 mill. kr når dette firmaet konkurrerer med andre private firmaer om de samme jobbene. Det hadde nok antageligvis vært noe annerledes hvis Secora AS hadde vært et firma hvor kun dette hadde hatt kompetanse og utstyr m.m. til å utføre en viss type oppdrag, men når man konkurrerer med andre, blir dette feil for oss.

At et firma kan gå konkurs uten tilførsel av kapital, er noe som er dagligdags for det private næringslivet, og da kan det ikke være slik at statlige firmaer blir tilgodesett på denne måten. Fremskrittspartiet mener at det ikke er en offentlig oppgave å drive kommersiell virksomhet i direkte konkurranse med private aktører.

Det har under komiteens tid med denne saken blitt sendt en rekke spørsmål, som jeg tidligere nevnte. Dette har bl.a. omhandlet salgsprisen på selskapet, hvor mange interessenter det har vært under prosessen, og hvordan man endte opp med én. Et annet viktig spørsmål var om salget var 100 pst. avhengig av en lånegaranti – noe det visstnok var.

Det er også spurt om eventuelt andre betingelser og verdifastsettelser av Secora AS, noe som ble besvart med at verdifastsettelsen var på 61,5 mill. kr.

Denne saken viser oss at staten ikke alltid er den rette til å drive næringsvirksomhet, i hvert fall ikke når det er mange private aktører på det samme markedet.

Fremskrittspartiet har ikke noe imot selve salget eller hvem som får kjøpt det, men å få med et lån på 50 mill. kr blir feil bruk av offentlige penger. Derfor stemmer Fremskrittspartiet imot.

Ingrid Heggø (A) [19:59:16]: Eg vil starta litt med historia.

Secora vart etablert i 2005 for å skilja mellom myndigheitoppgåvene til Kystverket og reine produksjonsoppgåver som kan omsetjast i ein marknad.

Selskapet skulle drivast på forretningsmessig grunnlag. Målet med statens eigarskap i Secora var å bidra til god industriell og kommersiell utvikling i selskapet.

Som saksordføraren sa, gav Stortinget Nærings- og handelsdepartementet fullmakt til å selja Secora sine aksjar eller fusjonera selskapet med ein industriell aktør.

Utgangspunktet for at regjeringa bad om ei slik fullmakt, var at staten som eigar har avgrensa mogelegheita til å tilføra selskapet den industrielle kompetansen som Secora har behov for.

Sidan hausten 2011 er det arbeidd med å selja selskapet, og Secora har slite med å levera tilfredsstillande lønsemd i perioden.

Derfor kom regjeringa til Stortinget og bad om å kunna gje eit treårig ansvarleg lån – eg gjentar: treårig ansvarleg lån – på marknadsmessige vilkår.

Regjeringa meiner det er ein betydeleg risiko for at selskapet utan tilførsel av kapital, ikkje kan innfri forpliktingane sine, og dermed gå konkurs. Dette synet deler det raud-grøne fleirtalet i komiteen.

Den 16. november i år vart det inngått avtale om overdraging av staten sine aksjar i Secora til Torghatten ASA. Dette salet var under føresetnad av at lånet vart gjeve.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet viser til at eit lån er den mest forretningsmessig fornuftige løysinga for å unngå eit potensielt verditap for staten. Også Kristeleg Folkeparti og Høgre erkjenner at lånet kan vere naudsynt. Det gjer ikkje Framstegspartiet.

Det er 116 tilsette i Secora. Torghatten kan vera ein langsiktig god industriell eigar av Secora. Vi har ei forplikting overfor kvar og ein av desse 116 til å prøva å gjera vårt beste for at dette skal bli ei lukkeleg og god løysing.

Torghatten varetek også føresetnaden som Stortinget stilte om at selskapet skulle ha tilknyting til Nord-Noreg, og at dette skulle vektleggjast. Eg har òg merka meg at for å få ein god salsprosess, der alle potensielle interesser skulle ha mogelegheit til å delta, vart tidspunktet for når prosessen starta offentleggjort – noko som slett ikkje er vanleg.

Eg vil òg nemna at alle dei tre som leverte bindande bod på Secora, sette som føresetnad at staten løyver og utbetaler lånet til Secora AS. Dette er heller ikkje unikt ved sal av verksemd; at seljar tar på seg eit garantiansvar overfor kjøpar.

Å vera ein god eigar er etter dei raud-grøne sitt syn det beste og mest forretningsmessig fornuftige. Da er løysinga, viss ein skal unngå eit potensielt verditap, å gje dette ansvarlege lånet.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

Svein Flåtten (H) [20:03:09]: Høyre er for å redusere det statlige eierskapet, det er vel kjent. Det er mange måter å gjøre det på. En av de dårligste måtene er at selskapene går over ende. Samtidig som vi gjerne reduserer det statlige eierskapet, er det slik at når vi er eiere, har vi også et ansvar for å opptre på en ryddig og ansvarlig måte overfor selskapene.

Det er grunnen til at vi i dette tilfellet sier ja til den transaksjonen som nå kommer. Salget hadde vi selvsagt håpet skulle ha kommet tidligere, og verdien kunne vært større – det er de facto ikke noen verdier igjen. Men vi ser at det er nødvendig å gi denne garantien. Det vi forutsetter, er at man følger opp det låneengasjementet man har, og bruker de midlene som er til rådighet fra kreditors side for å fremme mest mulig effektivisering og kostnadsreduksjon i Secora. Det er ikke så mye man kan gjøre med det fremover. Men en så stor garantist og kreditor vil selvfølgelig kunne ha en betydelig påvirkning, ikke minst gjennom betingelsene, som i utgangspunktet er markedsmessige.

Utover det synes jeg ikke det er noen grunn til å si veldig mye om dette. Det er en uheldig situasjon som har oppstått. Vi har lenge ment at man burde selge selskapet – dette av flere grunner, ikke ideologisk for å redusere eierskapet, men fordi vi mente at det kunne fungere bedre på en annen måte. Nå viser det seg også at departementet og regjeringen har funnet ut at det finnes private eiere som man faktisk tror kan ta dette videre på en god måte. Derfor står vi også i tilrådingen for det som ligger i denne saken.

Statsråd Trond Giske [20:05:58]: Nærings- og handelsdepartementet fikk i juni 2011 fullmakt til å selge statens aksjer i Secora eller fusjonere selskapet med en industriell aktør.

Bakgrunnen for dette var en erkjennelse av at selskapet hadde begrensede muligheter for å få til industriell vekst på egen hånd. Regjeringen mente og mener at staten som eier har begrensede muligheter til å tilføre selskapet den industrielle kompetansen det har behov for for å kunne gjennomføre en slik vekst. Vurderingen var at det var behov for sterkere industrielle eiere for å utnytte selskapets vekstmuligheter. Dette må også ses sammen med at selskapet opererer i et konkurranseutsatt marked, og at staten kun har forretningsmessige mål med eierskapet.

Departementet startet en salgsprosess høsten 2011. Vi har lagt vekt på å ha en åpen og bred prosess, hvor målet har vært å finne en bærekraftig løsning for Secora og å vektlegge selskapets tilknytning til Nord-Norge etter at dette ble satt som forutsetning under Stortingets behandling av regjeringens forslag om salg, samtidig som departementet har hatt oppmerksomhet på å maksimere statens verdier ved å søke å få høyest mulig pris for statens aksjer.

Departementet har ønsket å legge opp til en prosess hvor alle interessenter skulle kunne delta. Derfor offentliggjorde departementet i oktober 2011 at salgsprosessen var påbegynt, noe som ikke er vanlig i den typen transaksjoner. Departementets rådgiver har sendt ut henvendelser til 34 mulige kjøpere nasjonalt og internasjonalt og har hatt møter med 13 mulige kjøpere.

Salgsprosessen har vært krevende, bl.a. som følge av at selskapet har levert svake økonomiske resultater. Dette er nok også grunnen til at staten kun mottok tre bindende bud. Etter en helhetsvurdering valgte departementet å inngå avtale om salg med Torghatten ASA 16. november i år.

Torghatten er et av Norges største transportkonsern og basert i Brønnøysund og har også maritim entreprenørvirksomhet gjennom datterselskapet Maritime Venture.

Av de aktuelle framstår Torghatten som den industrielt og finansielt beste kjøperen av Secora. Torghatten vil også overta Secoras gjeld.

Et salg tar forbehold om Konkurransetilsynets vurderinger, og at staten som selger bevilger et lån til selskapet i tråd med det departementet har foreslått for Stortinget. Alle de tre bindende tilbudene hadde samme forutsetning om at Stortinget bevilger lån til selskapet.

Departementet fremmet proposisjonen om å bevilge et lån til Secora i juni. Bakgrunnen for regjeringens forslag var og er at Secora har levert svake økonomiske resultater. Den svake driftsutviklingen har ført til at likviditetssituasjonen er blitt svekket. Situasjonen er såpass alvorlig at det er utfordrende å sikre videre drift innenfor forsvarlige rammer. Tiltak som kan bringe selskapet ut av den krevende likviditetssituasjonen, er nødvendig for at selskapet skal kunne drives forsvarlig framover, og for å muliggjøre et salg.

Gjennom avtalen med Torghatten har vi kommet fram til en løsning som kan legge til rette for en utvikling av Secora, og som er i tråd med føringene som er satt for et salg. Alternativet til salg og herunder bevilgning av et lån i tråd med regjeringens forslag, er trolig konkurs, med de konsekvenser og den usikkerhet dette medfører for staten og for selskapet – og ikke minst for de ansatte.

Dette handler om å vise et ansvarlig eierskap. Jeg er glad for at alle partier på Stortinget, unntatt Fremskrittspartiet, står for en slik ansvarlighet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Roar Bredvold (FrP) [20:09:19]: Som statsråden redegjorde for, har det blitt sendt ut 34 forespørsler, det har vært 13 møter, og det har endt opp med tre som var seriøst interessert – for å si det sånn – og så endte det opp med én kjøper.

Så kommer spørsmålet mitt, som ikke må misforstås: Kan man da si at Secora AS av forskjellige årsaker har vært dårlig drevet i tiden fra 2005 og til nå, når man samtidig vet at andre tilsvarende firmaer har overlevd denne perioden og gått i pluss?

Statsråd Trond Giske [20:09:54]: Det er mange og sammensatte årsaker til at Secora har hatt en utfordrende

situasjon. Secora har også overlevd, men har drevet med underskudd i en del år. Det kan være strukturelle årsaker – størrelsen på selskapet. Det kan selvsagt også være at det er gjort enkelte valg opp gjennom disse årene som ikke har vært gode nok, men det viktigste for oss er nå at vi finner en god løsning for selskapet. Det mener jeg at forslaget vårt og det Stortinget har sluttet seg til, innebærer. Det er også en risiko ved å være eier at ikke alle selskaper går like godt. Desto viktigere er det å vise ansvarlighet og finne en god løsning for å videreføre både de verdiene, den kompetansen og ikke minst de arbeidsplassene som ligger i et slikt selskap.

Per Roar Bredvold (FrP) [20:10:48]: Jeg takker statsråden for svaret og har et annet spørsmål.

Hva er forskjellen på et statlig eid firma som går konkurs hvis det f.eks. ikke får låne 50 mill. kr, og et tilsvarende privat firma som trenger 50 mill. kr for ikke å gå konkurs? Mener statsråden at det er noen forskjell der?

Statsråd Trond Giske [20:11:12]: Det er jo heller ikke uvanlig i private transaksjoner at selger stiller en eller annen form for finansiell kreditt eller lånefasilitet til rådighet for et selskap. Jeg må minne om at når Torghatten nå kjøper Secora, overtar de også de forpliktelsene som selskapet har – gjelden og forpliktelsene som en del av avtalen – slik at det er ganske store verdier i det også. Det er også slik at en avvikling av et selskap ikke nødvendigvis er gratis – det kan også medføre kostnader – og en privat aktør ville kunne agert nøyaktig slik staten gjør, i dette tilfellet. Det er også grunn til å understreke at lånet skal gis på markedsmessige vilkår.

Svein Flåtten (H) [20:12:18]: Både statsråden og Arbeiderpartiets talskvinne ga uttrykk for at staten har begrensede muligheter til å tilføre industriell kompetanse. Det er jo helt tydelig et faktum her. Men mener statsråden at det er et utsagn som man kanskje også bør ta med seg videre i det statlige eierskapet, slik at man kan gå inn og ta avgjørelser basert nettopp på at man av og til ser begrensede muligheter for å tilføre kompetanse, før man står på trappen til skifteretten?

Statsråd Trond Giske [20:13:00]: Det kan godt hende at man kunne gjort disposisjoner og vurderinger tidligere som hadde gitt en annen retning – det er veldig vanskelig å skrive slik kontrafaktisk historie. Vi får bare registrere at vi er der vi er, og at dette er et veldig spesielt marked. Forhistorien til Secora var også spesiell, med en utskillelse fra offentlig virksomhet. Dette har en historisk bakgrunn, som har ledet oss dit vi er.

Vi mener at selskapet trenger å komme inn i et større industrielt miljø for å utvikle sin konkurransekraft. Det er jo for så vidt det samme vi sier om SAS også, så dette er ikke nødvendigvis relatert til størrelse – mens andre virksomheter som vi har, mener vi at vi er meget godt rustet til å eie og videreføre slik selskapene er. Utsagnet representanten referer til, var en veldig selskapsspesifikk vurdering av dette, ikke et generelt synspunkt på statlig eierskap.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Lillian Hansen (A) [20:14:20]: Ja, vi er godt fornøyd med denne løsningen for selskapet Secora. Jeg kommer fra Lofoten hvor selskapet Secora er etablert, og jeg vet betydningen av å ha et sånt selskap i regionen.

Som det framkommer i saken, har selskapet – som det er sagt her – på grunn av svake økonomiske resultater kommet i en veldig anstrengt økonomisk situasjon, og det har lenge hersket usikkerhet rundt selskapet, som selvfølgelig har slitt på de ansatte. Derfor er vi svært fornøyd med at vi i dag skal vedta en god løsning for dette selskapet.

Jeg registrerer av pressemeldingen fra Torghatten, med direktøren i spissen, at de sammen med de ansatte i Secora, skal videreutvikle selskapet til å bli en enda sterkere aktør innen maritim entreprenørvirksomhet. Torghatten mener også at deres industrielle tilnærming vil kunne bidra til selskapets videre utvikling, og direktøren ser nå fram til å bygge videre på det potensialet og den kompetansen som dette selskapet, Secora, besitter. I tillegg ønsker Torghatten fortsatt å ha selskapet etablert i Svolvær med lokal ledelse. Det kan jeg fortelle at det er det veldig mange som er veldig glade for og veldig lettet over.

Også Secoras administrerende direktør er fornøyd med at det er Torghatten som nå overtar. Det samme er hovedtillitsvalgt, som leder 116 ansatte. De er lettet over at salget er over, og er i tillegg tilfreds med at det ble et nordnorsk selskap som fikk tilsagnet. De sier også at nå går det bare én vei, og det er oppover.

Jeg er glad for denne optimismen som de ansatte nå viser. Alt dette er helt i tråd med regjeringens intensjon med salget, som er å finne en god og bærekraftig løsning for Secora og å vektlegge selskapets tilknytning til Nord-Norge. Det får bare være med Fremskrittspartiets prinsipielle surmuling i denne saken, hvis det går an å si det sånn.

Alternativet hadde vært at selskapet hadde gått konkurs. I så måte viser jeg til at Fremskrittspartiet ville, som det har vært sagt, stemme imot forslaget, og de sier i tillegg i sin merknad at man nå ser resultatet av dårlig eierskapsforvaltning fra regjeringens side. Jeg vil heller si det sånn: For selskapet Secora, de ansatte og kjøper ser vi i denne saken god eierskapsforvaltning fra regjeringen. For oss har det aller viktigste vært å finne en god industriell eier til Secora, sånn at verdifull kompetanse på feltet nå blir videreført.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 12 avsluttet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte
presidenten: Vi er da klare til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 71 forslag. Det er

– forslagene nr. 1–11, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

– forslagene nr. 12–14, fra Knut Arild Hareide på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
– forslagene nr. 15–62 og 71, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
– forslagene nr. 63–68, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
– forslag nr. 69, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre
– forslag nr. 70, fra Knut Arild Hareide på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voteres over forslag nr. 70, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.»

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 92 mot 5 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.25.32)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 69, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2013:
– E39 Rådal–Svegatjørn
– E18 Akershus–Riksgrensen/Ørje
– E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus)
– Jernbaneprosjektet Bergen–Arna (Ulrikstunnelen).»

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 81 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.25.55)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 65, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.»

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 75 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.26.16)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 63 og 64 og forslagene nr. 66–68, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 63 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.»

Forslag nr. 66 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om alternative finansierings- og organiseringsformer, og beskrive både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering dette kan være egnet for.»

Forslag nr. 67 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås.»

Forslag nr. 68 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om mulig realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 74 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.26.48)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 16–22, nr. 24, nr. 26–28, nr. 30–33, nr. 35–62 og nr. 71, fra Fremskrittspartiet:

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskap mv., legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides årlige oversikter over innbetaling og bruk av bompenger på alle typer veier så lenge det foregår bompengefinansiering av bygging og drift av infrastruktur, og at slik oversikt årlig legges frem for Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963 nr. 23 veglova.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av

skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en forvaltningsmessig revisjon av Bybaneprosjektet i Bergen, både av investering og drift samt måloppnåelse for kollektivtrafikken i Bergen med hensyn til mål og premisser i Bergensprogrammet.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferger på riksveinettet.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å forenkle regelverket slik at utbyggingen av bredbånd ikke blir unødig dyrt.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk basert på «Strategi for norsk luftfart» fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009).»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2014 dele dagens kap. 1320 post 23 i flere budsjettposter slik at det kommer klarere frem hvor mye som bevilges til de enkelte formålene posten i dag omfatter.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å erstatte ekstra prikkbelastning ved trafikkforseelser for bilførere mellom 18 og 24 med pålegg om ekstra opplæring, og peker spesielt på at slik opplæring bør utføres i samarbeid med trafikksikkerhetshallene.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen godkjenne 120 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv. 23, rv. 35 og rv. 120, alternativt rv. 22.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber om at regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av fergeflåten i riksveikorridorene.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå bort ifra kravet om at nye ferger skal være gassdrevne.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til en nasjonal ekspressbusstrategi innen utgangen av 2013.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2014 dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett får to separate poster for drift og vedlikehold.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en finansieringsplan for bygging av Ringeriksbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.»

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber regjeringen spesielt gripe inn for å styre aktiv fremdrift av jernbaneutvikling i Bergen både som en del av kollektivsatsing i de største byene og som del i nasjonal strategi om utvikling av transportknutepunkt. Stortinget peker spesielt på at dette arbeidet må gjøres for at et slikt prosjekt skal komme med i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bruk av TBM (TunnelBoreMaskiner) ved anbud på nye vei- og jernbanestrekninger.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 51 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinettet og jernbanenettet.»

Forslag nr. 52 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk livsløpsentrepriser og totalentrepriser ved bygging av store vei- og jernbaneprosjekter.»

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveiutbygging.»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2013–2040.»

Forslag nr. 56 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, slik at bompengeinnkrevingen kan opphøre innen utgangen av 2013.»

Forslag nr. 57 lyder:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2014 legge opp til en gradvis utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber regjeringen straks å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten i havet utenfor Fedje i Hordaland. Stortinget legger til grunn at det parallelt med dette arbeidet legges frem sak i Stortinget om tidsplan og avklart finansiering.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

Forslag nr. 61 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer, for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.»

Forslag nr. 62 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Forslag nr. 71 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for rask avklaring om plassering av 3. rullebane på OSL Gardermoen, med sikte på raskere byggestart for nødvendig kapasitetsøkning.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.27.19)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 15, 23, 25 og 34, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet en landsdekkende og fylkesvis oversikt over samlet veinett (riks-, fylkes- og kommunale veier) med tilstandsinformasjon. Oversikten fremlegges for Stortinget sammen med forslag til statsbudsjett første gang ved fremleggelse av statsbudsjett for 2014.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede overføring av ansvaret for kollektivtransport fra de respektive fylkeskommunene til bykommunene Bergen, Trondheim og Stavanger.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.»

Høyre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 59 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.27.47)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 29, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at omfang, innhold og kostnader ved dagens ordning vedrørende sikkerhetstiltak på norske flyplasser blir gjennomgått med sikte på reduksjon av kostnader uten reduksjon av sikkerhet.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 75 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.28.09)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 12–14, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om en belønningsordning for å sikre skoleveiene.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken.»

Voteringstavlene viste at det var avgitt 72 stemmer mot og 27 stemmer for forslagene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

(Voteringsutskrift kl. 20.28.32)

Gjermund Hagesæter (FrP) (frå salen): Eg trur eg stemte feil. Eg skulle ha stemt for.

Presidenten: Da prøver vi på nytt.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 71 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.29.24)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2–5, 7 og 10 fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 km med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold i henhold til gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kapasiteten i Oslotunnelen utnyttes bedre gjennom redusert togfølgetid og stasjonsopphold.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 58 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.29.50)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1, 6, 8, 9 og 11 fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest avvikle strekningsvis-ATK.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram samt fjerne konsesjonskravet om lørdagsomdeling av post fra 1. januar 2013. Postens lørdagsomdeling av aviser forutsettes opprettholdt.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og erstatte dagens krav om statslos med krav om statsautorisert los eller lignende, slik at det statlige losmonopolet oppheves.»

Venstre har varslet at de vil støtte forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 57 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.30.14)

Komiteen hadde innstilt:

A Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2013 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
		Utgifter		
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	339 746 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*	895 137 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, *kan nyttes under post 45*	1 632 530 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	60 800 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, *kan overføres*	497 910 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 1*	190 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, *kan overføres*	60 000 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 200 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	44 187 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	139 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	32 600 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	32 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 300 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	142 000 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, *kan overføres*	87 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71*	673 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70*	30 900 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	189 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	62 500 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72*	8 844 500 000	
	26	Vegtilsyn	15 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	411 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72*	9 105 800 000	
	31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	966 400 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overføres*	101 400 000	
	36	E16 over Filefjell, *kan overføres*	173 900 000	
	37	E6 vest for Alta, *kan overføres*	202 900 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140 000 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, *kan overføres*	550 800 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	525 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, *kan overføres*	758 900 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	773 900 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	5 186 700 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*	98 000 000	
	30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*	5 261 000 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, *kan overføres*	827 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres*	2 921 300 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	58 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg	15 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	353 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	163 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*	10 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, *kan overføres*	27 900 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, *kan overføres*	13 027 000	
	71	Tilskudd til fri programvare	4 500 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring	6 860 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse	2 108 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	700 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 430 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, *kan overføres*	33 753 000	
		Totale utgifter		42 742 438 000

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
		Inntekter		
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	75 709 000	
	2	Variable refusjoner	14 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	3	Faste refusjoner	6 850 000	
4062		Kystverket		
	2	Andre inntekter	10 384 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 037 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	140 400 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	166 600 000	
	2	Diverse gebyrer	306 700 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	31 800 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	28 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	247 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	281 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	98 000 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg	15 000 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	154 400 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	157 800 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	32 000 000	
		Totale inntekter		1 783 580 000

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

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

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

V

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 800 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 2013 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2012–2013) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, 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 1 900 mill. kroner.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 3 800 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

IX

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
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

XI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

XII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2012–2013) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjer og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 400 mill. kroner.

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, 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 600 mill. kroner.

XVI

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 2013 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 4 955 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 085 mill. kroner.

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 456 post 1	kap. 3456 post 2
kap. 456 post 45	kap. 3456 post 2

XIX

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74
kap. 1070 post 1	Kap. 4070 post 7

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

a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

XX

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

XXI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	588,4 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3,0 mill. kroner

XXII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil stemme imot.

Voteringstavlene viste at komiteens innstilling ble bifalt med 52 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.30.44)

Bendiks H. Arnesen (H) (fra salen): President! Jeg stemte feil.

Presidenten: Da prøver vi på nytt.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 53 mot 46 stemmer bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.31.32)

Komiteen hadde innstilt:

B

Rammeuavhengige forslag

XXIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at:

1. Fjellinjen AS i 2013 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 450 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2012–2013).
2. Fjellinjen AS får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av Oslopakke 3. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 74 mot 25 stemmer bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.32.00)

Komiteen hadde innstilt:

B

Rammeuavhengige forslag

XXIV

Stortinget ber regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall flybevegelser fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00.

XXV

Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

XXVI

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riksvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

XXVII

Stortinget ber regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne.

XXVIII

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

XXIX

Stortinget ber regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveifergestrekninger.

XXX

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtrekkverk på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

XXXI

Stortinget ber regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

XXXII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.

XXXIII

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen sak om utvikling og finansiering av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

XXXIV

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

XXXV

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.

XXXVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en oversikt over vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

XXXVII

Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drifts- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

XXXVIII

Stortinget ber regjeringen fremskynde planene for ny jernbanetunnel under Oslo.

XXXIX

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere av strekningene som i dag drives av NSB.

XL

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

XLI

Stortinget ber regjeringen sørge for å stoppe fjerningen av fotgjengerfelt, og at det legges føringer for opprettelse av nye, slik at hensynet til universell utforming ivaretas.

XLII

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskuttering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.

XLIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.

XLIV

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.

XLV

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for veibygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

XLVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsing av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å unngå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens veier når prosjekter trekker ut i tid.

XLVII

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2014.

XLVIII

Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2013.

XLIX

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013 komme tilbake med en egen

plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.

L

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikonivået.

LI

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye Nødnett.

LII

Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye Nødnett. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.

Presidenten: Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 52 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.32.35)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2012 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
		Utgifter	
456		Direktoratet for naudkommunikasjon	
	1	Driftsutgifter, *vert redusert* med ..... frå kr 258 412 000 til kr 185 612 000	72 800 000
	45	Større utstyrsinnkjøp og vedlikehald, *kan overførast*, *vert redusert* med	215 252 000
		Inntekter	
3456		Direktoratet for naudkommunikasjon	
	2	Refusjonar, *vert auka* med ..... frå kr 5 273 000 til kr 16 973 000	11 700 000

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

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

– Forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud, på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres først over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen oversikt over statlig finansiering av jernbanevirksomheten i Norge gjennom virksomheten i Jernbaneverket og NSB.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.33.18)

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2012 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
		Utgifter	
1300		Samferdselsdepartementet:	
	1	Driftsutgifter, *blir redusert* med ..... frå kr 137 828 000 til kr 135 828 000	2 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
1310		Flytransport:	
	70	Kjøp av innanlandske flyruter, *kan overførast*, *kan nyttast under kap. 1311, post 71*, *blir redusert* med	15 000 000
		frå kr 675 600 000 til kr 660 600 000	
1320		Statens vegvesen:	
	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., *kan overførast*, *kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72*, *blir auka* med	83 100 000
		frå kr 7 516 100 000 til kr 7 599 200 000	
(Ny)	25	Betalingar for arbeid utført før 2010 på dei nye fylkesvegane, *blir løyvd* med	14 100 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekt, *kan overførast*, *kan nyttast under post 23 og post 30*, *blir redusert* med	10 000 000
		frå kr 414 000 000 til kr 404 000 000	
	30	Riksveginvesteringar, *kan overførast*, *kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72*, *blir auka* med	10 000 000
		frå kr 5 680 400 000 til kr 5 690 400 000	
1330		Særskilde transporttiltak:	
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes, *blir auka* med	91 600 000
		frå kr 738 500 000 til kr 830 100 000	
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehald, *kan overførast*, *kan nyttast under post 30*, *blir auka* med	50 000 000
		frå kr 5 385 600 000 til kr 5 435 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, *kan overførast*, *blir auka* med	40 000 000
		frå kr 275 000 000 til kr 315 000 000	
		Inntekter	
4313		Luftfartstilsynet:	
	1	Gebyrinntekter, *blir redusert* med	10 000 000
		frå kr 133 500 000 til kr 123 500 000	
4320		Statens vegvesen:	
	2	Diverse gebyr, *blir auka* med	73 100 000
		frå kr 296 900 000 til kr 370 000 000	
(Ny) 4370		Posttenester:	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, *blir løyvd* med	164 800 000
4380		Post- og teletilsynet:	
	1	Diverse gebyr, *blir auka* med	2 430 000
		frå kr 155 300 000 til kr 157 730 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS:	
	80	Renter, *blir redusert* med	3 500 000
		frå kr 201 800 000 til kr 198 300 000	

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Nord-Jæren Bompengeselskap AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for delvis finansiering av utbygginga av prosjektet E39 Eiganestunnelen i Rogaland. Vilkåra går fram av Prop. 36 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i staten si rammeavtale med NSB, i 2012 kan gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 4 095 mill. kroner.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling til II punkt 1 og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, som lyder:

«Stortinget vedtar utbygging av E39 Eiganestunnelen i tråd med den omtalen som fremkommer i Prop. 36 S (2012–2013) og i Prop 109 S (2011–2012) basert på full statlig finansiering. Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering dersom dette er nødvendig for å sikre fremdriften av prosjektet. Stortinget legger til grunn at statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett 2013.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til II punkt 1 og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 23 stemmer.

(Votering kl. 20.34.03)

Presidenten: Det voteres så over komiteens innstilling til I og II punkt 2.

Votering:

Komiteens innstilling til I og II punkt 2 ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt fram et forslag fra Hallgeir H. Langeland, på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:5 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve om bruk av mer moderne metoder i vei- og jernbaneutbygginger – vedlegges protokollen. »

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen ta i bruk offentlig-privat samarbeid som løsning for egnede infrastrukturprosjekter på vei og jernbane, og legge frem en plan for dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget med 54 mot 44 stemmer bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.35.12)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i utbygging av dagens fv. 33 Skreifjella–Totenvika slik prosjektet er beskrevet i Prop. 6 S (2012–2013) og med statlig finansiering av i alt 340 mill. kroner der 178 mill. kroner dekkes fra post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesveinettet. Stortinget legger til grunn at Oppland fylkeskommune bidrar med 85 mill. kroner slik det fremgår av finansieringsplanen fremvist i saken. Stortinget legger videre til grunn at statens bidrag om nødvendig forskotteres for å holde fremdrift i saken og at endelig budsjettmessig inndekning for statens bidrag gjøres i revidert nasjonalbudsjett for 2013.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 Skreifjella–Totenvika. Vilkårene går fram av Prop. 6 S (2012–2013) og Innst. 73 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 75 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.35.53)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten har Jan-Henrik Fredriksen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utsette implementeringen av datalagringsdirektivet på ubestemt tid.»

Venstre har varslet at de vil stemme for forslaget.

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:121 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å utsette implementeringen av datalagringsdirektivet – vedlegges protokollen

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstrepar-

ti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 58 mot 39 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.36.50)

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Til denne saken er det satt fram i alt 38 forslag. Det er

– forslagene nr. 1–15, fra Harald T. Nesvik på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
– forslagene nr. 16–24, fra Harald T. Nesvik på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
– forslagene nr. 25–38, fra Inge Hallgeir Solli på vegne av Venstre

Det voteres først over forslagene nr. 25–27, 29–33 og 35–38, fra Venstre.

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et minstefradrag på 100 000 kroner for alle selvstendig næringsdrivende som et alternativ til fradrag for faktiske kostnader.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre regelverket for innbetaling av forskuddsskatt for selvstendig næringsdrivende slik at skatt betales inn etterskuddsvis per kvartal og ikke forskuddsvis slik regelverket er i dag.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen heve omsetningsgrensene til 2 mill. kroner for rett til årlige oppgavetermin vedr. innbetaling og rapportering av merverdiavgift.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre fritak for arbeidsgiveravgift for nystartede bedrifter med inntil 5 ansatte i inntil 3 år.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en KapitalFunnordning som innebærer at det gis et skattefradrag på inntil 20 prosent/500 000 kroner for langsiktige investeringer (minimum 3 år) i nystartede bedrifter.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre en tilskuddsordning til såkalt ulønnet forskningsinnsats.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen heve maksimalt sparebeløp i obligatorisk tjenestepensjon-lignende ordninger for selvstendig næringsdrivende til maksimalt 6 prosent.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en forpliktende opptrappingsplan for å likestille selvstendig næringsdrivendes rett til sykepenger tilsvarende 100 prosent kompensasjon etter 16. dag.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2013 doble ordningen med landsdekkende etablerertilskudd forvaltet av Innovasjon Norge.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke den landsdekkende innovasjonslåneordningen under Innovasjon Norge med 250 mill. kroner i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2013.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en tilskuddsordning for innovative offentlige anskaffelser under Innovasjon Norge.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke SIVAs inkubatorstrategi.»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 97 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.37.43)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 28, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre fritak for arbeidsgiveravgift for lærlinger.»

Fremskrittspartiet har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 87 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.38.06)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 34, på vegne av Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen redusere gebyrene knyttet til rapportering og registrering ved Brønnøysundregistrene.»

Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 55 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.38.31)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 22–24, på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det lokale selvstyret styrkes i arealsaker gjennom å fremme forslag om at bestemmelsene om nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, statlige planretningslinjer og statlige planbestemmelser fjernes, at statens mulighet til å fremme innsigelse kun ut fra skjønn fjernes, samt at statlige myndigheter kun skal kunne

overprøve dispensasjoner der det kan dokumenteres at dispensasjonen fra byggeforbudet klart vil gå ut over allemannsretten i området.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at begrepet «inngrepsfrie naturområder» ikke lenger skal tillegges vekt ved behandling av arealsaker i statlige forvaltningsorganer.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i løpet av 2012, fremme forslag om endring i fylkesmannens oppgaver der disse innskrenkes til kun å omfatte legalitetskontroll for å ivareta enkeltmenneskers rettigheter når det gjelder den kommunale forvaltningen og at kommunene holder seg innenfor vedtatte lover.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 58 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.38.53)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 16–21, på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å endre arveavgiftsloven slik at arveavgiften på sikt kan fjernes for å lette generasjonsskifte.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i løpet av høsten 2012, legge frem en bred vurdering av tiltak og fremme forslag om skatteordninger som kan åpne for at flere ansatte blir medeiere i egen bedrift, herunder økning av fribeløpet for ansattes kjøp av aksjer i egen bedrift.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag om en lavterskel innovasjonsbørs for å skape et sterkere bånd mellom privat sparekapital og små og mellomstore bedrifter i en tidlig fase. Siktemålet skal være å lette disse bedriftenes tilgang på kapital i en tidlig fase av bedriftens utvikling.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke den yrkesfaglige opplæringen i tråd med Dokument 8:52 S (2009–2010).»

Forslag nr. 20 lyder.

«Stortinget ber regjeringen sette flere forskningsprosjekter ut på anbud for å sikre at flere relevante forskningsmiljøer får anledning til å bidra med sin kompetanse.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at flere kommuner motiveres til å gjennomføre fritt brukervalg innen omsorgssektoren.»

Venstre har varslet at de vil støtte forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 56 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.39.19)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om rammevilkårene for små og mellomstore bedrifter i Norge så raskt som mulig, og senest i løpet av våren 2013.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 53 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.39.54)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2–15 fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for å styrke det private eierskapet og fremme forslag om redusert eierbeskatning. Nye og bedre rammebetingelser må innebære at skatten på arbeidende kapital fjernes.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, innen utgangen av 2012, foreta en helhetlig gjennomgang av vilkårene for enkeltpersonsforetak, og fremme forslag om konkrete forbedringer spesielt knyttet til skattemessig likebehandling, sosiale rettigheter, forenklingstiltak, tilgang på kapital og det offentlige virkemiddelapparatets innretning og innsats.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå gjennom ordningen med omsorgspenger ved syke barn for selvstendig næringsdrivende og sørge for at urimelig forskjellsbehandling av arbeidstagere fjernes. Dette gjelder blant annet selvstendig næringsdrivende med mer enn to barn eller med kronisk syke barn, eller som er eneforsørgere.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke tempoet i forenklingsarbeidet for næringslivet og gjennomføre forslag i tråd med Dokument 8:96 S (2011–2012).»

Forslagene nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om hvordan Skattefunn-ordningen kan gjøres enklere, mer fleksibel og dermed mer attraktiv.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forenkle søknadsprosessen i Innovasjon Norge, blant annet med den hensikt å redusere behovet for ekstern konsulenthjelp hos søker.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om tilførsel av ny kapital til såkornfond.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en brukerveiledning for offentlig-privat innovasjonssamarbeid, spesielt tilrettelagt for tjenesteinnovasjon i små- og mellomstore bedrifter.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke lærlingordningen gjennom økte lærlingtilskudd.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke satsingen på bedriftsintern opplæring og legge til rette for at ordningen kan nyttes ved mindre omstillinger enn hva som er tilfelle i dag.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvikle en egen finansieringsordning for professor II-stillinger, slik at næringslivet får sterkere insentiver til å finansiere slike stillinger.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2013, fremme forslag om en nøytral merverdiavgift for statsforvaltningen for å sikre at offentlige og private aktører kan konkurrere på lik linje om statlige innkjøp.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke investeringene i infrastruktur og legge til rette for offentlig-privat samarbeid (OPS) som organiseringsform på nye samferdselsprosjekt.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for og fremme forslag om endring i skatteloven slik at kommuner kan beholde en andel av selskapsskatten.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 52 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.40.20)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:110 S (2011–2012) – Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Gunnar Gundersen, Elisabeth Aspaker, Øyvind Halleraker og Lars Myraune om en ny giv for små og mellomstore bedrifter – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 30 forslag fra Harald T. Nesvik på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Det voteres over forslagene nr. 1–30, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge skjemaene for statistikkrapportering til rette slik at spørsmål som ikke vedrører virksomheten, ikke stilles gjentatte ganger.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at innsendelse av skjemaer i forbindelse med oppfølging av sykefravær kan skje elektronisk.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen erstatte kvartalsvis statistikkrapportering for utenrikshandel via IDUN med årlig statistikkrapportering, eventuelt gjennom økt bruk av estimater i rapporteringen.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre plikt til å gjenbruke registrerte opplysninger, slik at næringslivet ikke må rapportere de samme opplysningene flere ganger, og herunder sørge for systemer som gjør at bedriftene slipper å levere strukturstatistikk ved at opplysningene isteden hentes fra næringsoppgaven.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere muligheten for endring av fristen for rapportering av lønnsstatistikk fra begynnelsen av januar til slutten av januar.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for forbedring av Altinn og fremme forslag om enklere rutiner for å logge seg på Altinn slik at daglig leder eller styreleder ikke nødvendigvis må signere.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide Altinn med «Altut», dvs. sikker elektronisk toveiskommunikasjon med næringslivet ett samlet sted.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest sørge for hendelsesbetinget innrapportering på lønnsområdet for skattetrekk, påleggstrekk og arbeidsgiveravgift, herunder i hvilken grad dette innebærer forenklinger for næringslivet.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå antallet koder i lønns- og trekkoppgaven med sikte på å redusere antallet koder.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen påskynde EDAG-prosjektet med sikte på å redusere omfanget av skjemaer, slik at skatteetaten genererer lønns- og trekkoppgaver selv og at dette skjemaet samt årsoppgave for arbeidsgiveravgift, terminoppgaver for arbeidsgiveravgift og skattetrekk og kontrolloppstilling over registrerte og innberettede beløp kan fjernes.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen frembringe enklere og bedre løsninger for side 4 i næringsoppgaven for fordeling av personinntekt på næringer.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen begrense næringslivets rapportering til tollvesenet ved at man ikke plikter å

fylle ut varedeklarasjoner for hver inn- eller utførsel, men går over til terminvise deklarasjoner.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å forenkle fradragsordningen for kontingenter og ber om en vurdering om det i større grad kan brukes sjablongregler med et beløpsmessig tak.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre direkte fradragsføring for FoU-kostnader.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjennomgå reglene i skatteloven med sikte på å redusere vurderingsforskjeller i forhold til regnskapsmessige vurderinger.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at representasjon er skattemessig fradragsberettiget opp til et passende beløp rundt dagens nivå og at betingelser for fradragsrett forenkles.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest fremme forslag om at terskelverdiene for revisjonsplikt skal beregnes på konsolidert basis, slik at man ser omsetning, balansesum og antall årsverk samlet for selskap som kontrolleres gjennom samme eierskap. Formålet er at også morselskap i små konsern skal unntas fra revisjonsplikten.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer at revisjonsplikten for ansvarlige selskap med flere enn fem ansatte og mindre enn 5 mill. kroner i omsetning oppheves.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å la stifterne av små selskap bestemme om årsregnskapet skal revideres.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå revisors lovpålagte særattestasjoner med sikte på å fjerne dem som ikke forsvarer kostnad i forhold til nytte.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å oppheve krav om årsberetning for småbedrifter.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå og gjennomføre fornuftige forenklinger i henhold til Bokføringsstandardstyrets anbefalinger.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide hendelsesstyrt rapportering for aksjonærregisteroppgaven.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne kravet til åpningsbalanse ved stiftelse av selskap.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre en hovedregel i aksjeloven om skriftlig saksbehandling, samt mer fleksible regler for hva som regnes som møte.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å samordne aksjeeierbok og skatteetatens aksjonærregister.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag om å gjennomføre fornuftige forenklinger i henhold til Gudmund Knudsens-utvalgets anbefalinger.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for samordnet registrering av foretaksnavn, varemerke og domenenavn.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve omstillingsloven.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å reversere kravet om at melding til konkurransemyndighetene skal inneholde navnet på de fem viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i markedene for de involverte foretakene.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti med 52 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.41.15)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:96 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om forenklinger i rapportering, skjemaer og regelverk for næringslivet – vert å leggje ved møteboka.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten har Harald T. Nesvik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen hvert halvår rapportere måloppnåelsen av regjeringens forenklingsløfte basert på standardkostnadsmetoden, fortrinnsvis i forbindelse med fremleggelsen av statsbudsjettet og revidert nasjonalbudsjett.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling. Venstre har varslet at de vil stemme for forslaget.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:98 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Svein Flåtten, Rigmor Andersen Eide og Borghild Tenden om resultatmåling av forenklingsløftet – vert å leggje ved møteboka.

Voteringstavlene viste at ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti var det avgitt 55 stemmer for innstillingen og 44 stemmer for forslaget.
(Voteringsutskrift kl. 20.42.33)

Presidenten: Presidenten ønsker å ta voteringen en gang til. Denne gangen var det presidenten som stemte feil.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 46 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.43.30)

Votering i sak nr. 10

Presidenten: Under debatten har Rigmor Andersen Eide satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en stortingsmelding om industriens rammevilkår i løpet av inneværende periode.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:101 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Harald T. Nesvik og Bård Hoksrud om at det utarbeides en stortingsmelding om industriens rammebetingelser – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 54 mot 45 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.44.19)

Votering i sak nr. 11

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 12

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2012 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
		Utgifter	
950		Forvaltning av statlig eierskap	
	(Ny) 90	Ansvarlig lån, Secora AS, bevilges med	50 000 000

II

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet kan konvertere det ansvarlige lånet til Secora AS til egenkapital innen utløpet av lånets løpetid.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at det ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 73 mot 23 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.45.15)

Sak nr. 13 [20:45:26]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.
Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.
Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 20.46.