

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1237  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

### Møte onsdag den 7. desember 2011 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 30):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2012, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)  
(Innst. 13 S (2011–2012), jf. Prop. 1 S (2011–2012))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Samferdselsdepartementet  
(Innst. 87 S (2011–2012), jf. Prop. 32 S (2011–2012))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Fiskeri- og kystdepartementet  
(Innst. 86 S (2011–2012), jf. Prop. 23 S (2011–2012) unntatt kap. 1020, 1021 og 1022)
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Justis- og politidepartementet  
(Innst. 85 S (2011–2012), jf. Prop. 18 S (2011–2012) kap. 456 og 3456)
5. Referat

**Presidenten:** Representanten Borghild Tenden, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Representanten Ib Thomsen vil framsette et representantforslag.

**Ib Thomsen (FrP) [10:00:40]:** På vegne av representantene Solveig Horne, Harald T. Nesvik, Øyvind Korsberg og meg selv vil jeg fremme et representantforslag om avskaffelse av den såkalte Brustad-bua og om avvikling av åpningstidsbestemmelsene.

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:01:23]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2012, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)*  
(Innst. 13 S (2011–2012), jf. Prop. 1 S (2011–2012))

Sak nr. 2 [10:01:44]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Samferdselsdepartementet* (Innst. 87 S (2011–2012), jf. Prop. 32 S (2011–2012))

Sak nr. 3 [10:01:54]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Fiskeri- og kystdepartementet* (Innst. 86 S (2011–2012), jf. Prop. 23 S (2011–2012) unntatt kap. 1020, 1021 og 1022)

Sak nr. 4 [10:02:10]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Justis- og politidepartementet* (Innst. 85 S (2011–2012), jf. Prop. 18 S (2011–2012) kap. 456 og 3456)

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 15 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. Medlemmer av regjeringen får 5 minutter.

Presidenten vil opplyse om at samferdselsministeren vil få 5 minutter 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 innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:03:27]** (leiar i komiteen): Eg vil starte denne budsjettdebatten med å sitere frå Liv Signe Navarsetes landsstyretale den 21. oktober. Der sa Navarsete:

«Me treng ei systemreform som sikrar både folkevald styring og ei meir offensiv og langsiktig utbygging av veg og jernbane i Noreg. All fornuft tilseier at systemet må endrast.»

Eg er veldig einig med Navarsete når ho seier at me treng nettopp ei meir offensiv og langsiktig utbygging av både veg og jernbane, og òg i at all fornuft no tilseier at me får ei systemendring.

Den raud-grøne regjeringa har no sete i seks år. I løpet av dei seks åra har det blitt tydelegare og tydelegare at nettopp transportsektoren treng fornying.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-,  
1238 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Arbeidarpartiet sa på sitt landsmøte i 2009 at dei ønskte seg meir rasjonell framdrift av større samferdselsprosjekt ved hjelp av prosjektfinansiering. Det galdt både på veg og jernbane.

Regjeringa har sett enkelte prosjekt opp på egne postar i budsjettet. Dette kallar regjeringa for prosjektfinansiering. Men det er det sjølv sagt ikkje. Det er feil når regjeringa seier at denne løysinga er meir føreseieleg. Eigne postar er berre ein måte å synleggjere dei årlege løyvingane på. Strekinga Oslo–Ski er sett opp på ein eigen post. E16 over Filefjell er sett opp på ein eigen post. Begge prosjekta ligg langt bak skjema.

Stadig fleire ser at me må organisere betre, me må planleggje betre, me må endre måten me finansierer utbyggingane på.

Bondevik II-regjeringa starta ein fornyingsprosess. Me konkurransetsette oppgåver i Statens vegvesen. Me starta ei omorganisering av Jernbaneverket. Deretter tok dei raud-grøne over. Det blei stans i fornyingsarbeidet. Midt i omstillingane blei bremsane sette på, og me ser no resultatet. Ja, løyvingane har auka, og Kristeleg Folkeparti har stemt for kvar krone. Men norsk samferdselsdebatt må ikkje, kan ikkje og bør ikkje berre handle om kor mykje som blir løyvd frå år til år.

Men i dag trur eg likevel me kjem til å høyre mange ord om nettopp regjeringa si satsing. Eg har lyst til å understreke at regjeringa ligg bak skjema. Ho ligg bak skjemaet som er vedteke i Stortinget, og ho ligg òg bak sitt eige skjema når det gjeld investeringar for veg og bane. Da Stortinget vedtok Nasjonal transportplan i 2009, var det heilt klare mål for kva som skulle løyvast. Det følgjer ikkje regjeringa opp. Etter tre av fire år i planperioden har regjeringa løyvd 2 mrd. kr mindre til vegbygging enn det Stortinget i si tid bestemte. Òg når det gjeld investeringar i jernbanen, er det løyvt mindre enn føreset.

I valkampen sa statsråd Magnhild Meltveit Kleppa at me skulle få eit topp moderne vegnett innan 20 år. Eg er usikker på om me når den målsetjinga viss me legg opp til det tempoet me har, i statsbudsjettet for 2012.

Hovudfokuset må no vere på korleis me kan få til ei fornying av sektoren som vil gi ein meir påliteleg jernbane, fleire og sikrare vegar og gjere det meir framkomeleg i byane våre. For at bedrifter og folk skal kunne ta landet i bruk, er me avhengige av god samferdsel.

Kva er ein god samferdselspolitikk? Ifølgje statsråden sine egne ord tek det i dag opp mot 15 år å planleggje enkelte vegar i Noreg. Det er for lang tid. Dei formelle planprosessane skal gjennomførast, og politisk behandling skal skje, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Men me må effektivisere planprosessane. Me må få betre vegar, nye vegar – raskare. For store prosjekt må me ha ambisjonar om å halvere planleggingstida. Me må vere villige til å nytte statleg plan når det trengst, og staten må koordinere dei ulike etatane sine interesser meir effektivt enn det som skjer i dag.

Men me må òg bruke nye verkemiddel. Samarbeid mellom offentlege og private har vist seg å vere vellykka. Det er berre å vise til strekinga mellom Grimstad og Kristiansand, som blei opna for nokre få år tilbake. Me må ha

ein fondsstruktur på plass. Me må omorganisere Jernbaneverket og Statens vegvesen, slik at dei får ei friare rolle og blir mindre avhengige av dei årlege løyvingane over statsbudsjettet.

Veksten i offentlege utgifter er sterk. Dei samla kostnadene til pensjonar og trygder er no på 320 mrd. kr. Det er omtrent ein tredel av statsbudsjettet. Noreg bruker oljeinntektene til i stor grad å finansiere ein sjenerøs velferdsstat, men i mindre grad til å investere i infrastruktur. Me må i større grad leggje grunnlaget for framtidig vekst ved å satse på infrastruktur. Det vil tryggje velferda på sikt.

Me må bort frå tankegangen om at ei krone brukt på samferdsel er ei oppbrukt krone.

Me treng ein ny kurs. Derfor foreslår Kristeleg Folkeparti eit infrastrukturfond med ei ramme på 50 mrd. kr. Avkastinga frå fondet skal kome i tillegg til dei ordinære løyvingane over statsbudsjettet.

Til Kristeleg Folkeparti sitt budsjettforslag:

I vårt alternative budsjett foreslår me å auke samferdselsbudsjettet med 780 mill. kr. Det vil vere auka støtte til Redningsselskapet på 30 mill. kr. Det vil vere satsing på samferdselsforskning med 10 mill. kr. Me aukar løyvingane til veg og jernbane med 561 mill. kr. Me satsar på fleire og betre sykkelveggar med 125 mill. kr. og ikkje minst har me kollektivtiltak i byane på 80 mill. kr.

Eg har òg lyst til å trekkje fram ei sak som eg opplever som sær sars positiv i budsjettet. TT-ordninga er særdeles viktig for dei som denne ordninga gjeld. Det å få ei ny og moderne TT-ordning som ikkje minst treffer yngre brukarar betre, ser eg at regjeringa no legg opp til gjennom prøveordningar.

Før stortingsvalet i 2009 blei alle kandidatar til Stortinget utfordra på nettopp den saka. Det viste seg at det var eit fleirtal i denne sal for å få til ei ny og forbetra TT-ordning. Eg opplever at det forslaget som statsråd Meltveit Kleppa no legg fram i dette budsjettet, er eit første steg mot ei ny, moderne og betre TT-ordning, og eg er sær glad for at statsråden har prioritert det.

Så er det viktig at me òg når måla våre når det gjeld sykkel. Me ser at delen syklistar har gått ned. Han har gått ned betydeleg i eit 20-årsperspektiv, men òg frå 2005 til 2009 har delen gått ned frå 5 pst. til 4 pst. Derfor foreslår Kristeleg Folkeparti ei styrking av sykkel- og gangveggar nettopp for å stimulere til meir sykling.

Eg har òg lyst til å kommentere viktige område som gjeld vår kyst og våre farleier. Her opplever eg vårt utolmod når det gjeld å få meir frå veg til sjø – det går for sakte. Likevel er dette budsjettet eit steg i riktig retning ved at me får reduserte avgifter på ein del område. Men eg hadde gjerne sett at me hadde teke raskare skritt.

Til slutt vil eg kort nemne dei andre proposisjonane som det i dag skal voterast over. Det gjeld kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Justis- og politidepartementet. Komiteens fleirtal sluttar seg til regjeringas forslag, og eg reknar med at partia sjølve vil gjere greie for det dersom det er behov for presiseringar utover dette.

Med dette tek eg opp dei forslaga Kristeleg Folkeparti er med på.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1239  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

**Presidenten:** Representanten Knut Arild Hareide har tatt opp de forslagene han refererte til.  
Det åpnes for replikkordskifte.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:13:51]:** Jeg vil gi honnør til representanten og til Kristelig Folkeparti for deres sterke klima- og miljøengasjement. Mot slutten av innlegget sitt i dag var Hareide inne på engasjementet for sykkelsatsing. Der opplever jeg at de rød-grønne partiene og Kristelig Folkeparti har hatt et veldig godt samarbeid og understreket viktigheten av å få gode gang- og sykkelstier.

Nå er vi i en situasjon hvor flere byer er i ferd med å gjennomføre viktige deler av belønningsordningen. Vi er imidlertid bekymret, for vi ser at flere av byene tilsynelatende ser ut til å ha problemer med å følge opp Stortingets klare målsettinger om ikke bare å satse på kollektivtiltak, men også på tiltak som kan redusere trafikken – trafikkbegrensende tiltak.

Bergen er en av disse byene. Bergen er en by som har hatt store problemer med svevestøv, og som vil ha store utfordringer knyttet til vekst.

Mitt spørsmål til representanten er om han vil være en aktiv pådriver for at hans folk i Bergen kommune vil støtte trafikkbegrensende tiltak når neste ... (presidenten avbryter).

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:15:03]:** Ja, eg ønskjer å vere ein aktiv pådrivar for at alle våre storbyar skal vere villige til òg å bruke restriktive tiltak. Det trur eg er heilt nødvendig både for at me skal få eit betre luftmiljø i byane våre, og for at me skal nå klimamåla.

Det er den eine delen. Den andre delen er det eg nemnde om at me må satse meir på kollektivtiltak òg i byane, for det er viktig at dei som reiser, opplever at me har gode alternativ.

Eg var ikkje så mye inne på det i innlegget mitt i dag, men eg meiner at dette blir ein av dei viktigaste satsingane i arbeidet med neste nasjonale transportplan: Korleis kan me sikre betre kollektivtiltak inn mot storbyane våre? Det er der me no ser den store befolkningsveksten. Eg meiner at eit samla politisk Noreg har undervurdert både behovet for gode planar og for å satse inn mot storbyane, og det gjeld ikkje minst baneløysingar.

**Arne Sortevik (FrP) [10:16:15]:** Også i Fremskrittspartiet er det stor glede over sjeler som finner den gode og den riktige veien!

Fremskrittspartiet har i forbindelse med statsbudsjett og rullering av NTP og i en rekke andre sammenhenger foreslått å opprette infrastrukturfond, der avkastningen skal brukes til å finansiere investering i vei og bane. Kristelig Folkeparti har vendt sitt døve øre til. Derfor er det med stor glede Fremskrittspartiet i denne budsjetttrunden konstaterer at Kristelig Folkeparti har sett lyset og vil ha infrastrukturfond. Hva er det som har fått Kristelig Folkeparti til å endre sitt syn, og hvor har Kristelig Folkeparti lagt inn de 50 mrd. kr som de vil ha i sitt fond?

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:17:03]:** Kristeleg Folkeparti har vore oppteke av å få ei langsiktig utbygging av samferdsel. Derfor meiner me at det er riktig å ha eit fond på 50 mrd. kr. Men me gjer dette innanfor ei ansvarleg ramme, og det vil seie at når me vel å bruke 50 mrd. kr av oljefondet vårt til samferdsel, så kan me ikkje bruke andre oljepengar på andre område. Det er nøydt til å bli tatt innanfor det eg vil kalle ein ansvarleg heilskap.

Når det gjeld nokre av utfordringane med Framstegspartiet sitt alternative budsjett, vil eg sitere Gunnar Stavrum, redaktør i Nettavisen. Han kommenterte Framstegspartiet sitt alternative budsjett og sa at det alternative budsjettet er som å vedta godt vær. Det kan ikkje me gjere. For Kristeleg Folkeparti er det viktig at når me no satsar på samferdsel, så var jo tanken – når me skulle bruke oljepengar – nettopp at me skulle bruke dette på samferdsel, på saker i økonomien som gir ein større vekst. Det er det Kristeleg Folkeparti gjer.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:18:20]:** Eg vil takka vår utmerkte leiar for eit godt innlegg. Han viste seg òg å vera ein god fotballspelar, og når han spelar på lag med SV, så vinn han!

Så no har eg to utfordringar til representanten Hareide. Den eine går på: Då Hareide sat i regjering, løyvde samferdselsstatsråden frå Venstre 1,3 mrd. kr til jernbane. No løyver *denne* regjeringa 12,5 mrd. kr til jernbaneformål – er det ei positiv utvikling? Kan Hareide tenkja seg å vera med SV på ein sveitsisk modell, der me bruker bensinavgifta? Det var det eine spørsmålet.

Det andre spørsmålet går på vedlikehald. Riksrevisjonen seier at den modellen som Kristeleg Folkeparti var med og innførte, kostar mykje meir pengar, har meir byråkrati og fører til dårlegare vedlikehald. Bortimot 300 mill. kr taper me på den modellen – eller 5 mil med midtrekkverk. Ønskjer Hareide at det skal fortsetja?

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:19:27]:** Eg vil svare eit tydeleg ja. Eg synest det er veldig bra at me har fått betydeleg auka investeringar og auka løyvingar til jernbane. Det har vore heilt nødvendig. Samtidig: Når me ser løyvingane i eit lengre perspektiv, så har ikkje minst jernbanen hatt for små løyvingar over ein lang, lang periode, og det må me betale kostnadene for i dag. Samtidig meiner eg at det ikkje berre er auka løyvingar som er løysinga på den utfordringa me har på jernbanen. Me må òg få til ei fornying, og ein del av den fornyinga bør vere, meiner eg, korleis me finansierer jernbane framover.

Eg vil ikkje svare ja på at me er med på ei bensinavgift, for det har me ikkje diskutert. Men Kristeleg Folkeparti er oppteke av å sikre ei god og stabil finansiering for jernbanen framover, og det er bl.a. derfor me foreslår eit infrastrukturfond på 50 mrd. kr i vårt budsjett.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:21:03]:** Kontrasten er stor mellom de – relativt – fredelige budsjettdebattene som vi har i denne salen denne høsten, og scenene vi nå

ser utspille seg i andre land i Europa. Utenfor vinduene våre her ser vi folk som haster forbi på julehandel. I andre land møtes budsjettdebattene med store demonstrasjoner og voldsomme sammenstøt, slik vi så i Hellas i går.

Europa befinner seg i en svært alvorlig økonomisk krise. Verden rundt oss er preget av stor økonomisk usikkerhet. Arbeidsledigheten er skremmende høy, særlig blant de yngste. Flere europeiske land må gjennomføre drastiske nedskjæringer i sine budsjetter, som fører til ytterligere høy arbeidsledighet og kutt i velferden. Statsledere jobber på overtid for å finne løsninger på krisen, og desperasjonen øker blant folk.

Avstanden kunne nesten ikke vært større til den norske budsjettdebatten. Men selv om det ikke er noen demonstranter som møter oss når vi vedtar neste års statsbudsjett, har vi ingen garantier for at ikke vi i Norge også kan oppleve et nytt kraftig tilbakeslag i økonomien, noe både statsministeren og finansministeren har understreket. Vi får allerede nå meldinger fra enkelte deler av eksporttettet næringsliv, som opplever at tidene er vanskelige. Derfor må vi være forberedt.

Den økonomiske krisen er på mange måter berettningen om et varslet mord, for å sitere en kjent boktittel. Advarslene har vært mange om at denne situasjonen kunne oppstå. Høy statsgjeld, store underskudd og høy arbeidsledighet i mange land har vært kritiske faktorer. Usosiale skattekutt har forsterket fordelingsvirkningen. Det er resultatet av en villet politikk at Norge ikke har havnet i den samme økonomiske situasjonen. Den rød-grønne regjeringen har ført en trygg og ansvarlig økonomisk politikk, samtidig som vi har bygd og videreutviklet et veldrevet samfunn med høy kompetanse, gode velferdsordninger og stabile rammebetingelser for næringslivet.

Regjeringen har lagt fram et nøkternt og stramt budsjett. Men der andre land har måttet gjennomføre store kutt, har vi likevel funnet rom til å fortsette satsingen på utdanning, forskning og samferdsel. Slik bygger vi Norge, og slik rustet vi oss for framtiden. Hva er opposisjonens svar på disse utfordringene? Det er en aktiv nedsnaking av situasjonen i Norge, en utdatert og umoderne skatte- og kuttpolitikk som resten av Europa beveger seg bort fra, oppbygging av stor statsgjeld gjennom utstrakt bruk av OPS – også en politikk som land etter land går bort fra, ikke minst fordi det er en viktig faktor til krisen som har oppstått i flere europeiske land.

Et av privilegiene ved å sitte i transportkomiteen er at vi får besøke hele Norge. Gjennom de mange møtene med folk og næringsliv landet rundt får vi et solid inntrykk av utfordringene nasjonen står overfor, det være seg fra havbruksmiljøene på Senja i nord, til Kværner på Stord i vest – representanter for næringer som er særdeles utsatt for svingninger i økonomien, og som har sitt viktigste marked i Europa. Overalt blir vi møtt med to hovedbudskap: for det første at regjeringen må fortsatt holde orden på økonomien, og for det andre at regjeringen må investere i samferdsel.

Vi har et næringsliv i dette landet som er fullstendig avhengig av en god infrastruktur. Skal vi få fisken raskest og ferskest mulig fra havet utenfor Senja til et middags-

bord i Frankrike, må havneinfrastrukturen og veiene være gode, framkommelige og sikre. Skal leverandørindustrien på Stord ha god tilgang på arbeidskraft og varer, må veistandard, flytilbud og ferjetilbud være optimalt. Derfor fortsetter det rød-grønne flertallet på det historiske samferdselsløftet som vi startet i 2005. Jeg merket meg at komitélederen etterlyste en strukturendring. Jeg mener jo at strukturendringen kom i 2005. Da begynte nemlig den rød-grønne regjeringen å gjøre som Stortinget hadde vedtatt.

Vi trapper opp bevilgningene i 2012 med 2,4 mrd. kr til både vei-, bane- og sjøtransport i samsvar med den vedtatte Nasjonal transportplan. Til neste år får ti større nye veiprosjekter oppstartbevilgninger, og flere av disse prosjektene får også anleggsstart i 2012 – noe befolkningen i bl.a. Rena i Hedmark og Os i Hordaland kan glede seg over. Vi viderefører vedlikeholdssatsingen som vi startet i år, med en økning på 60 pst. til veivedlikehold. På tre år har vi asfaltert 13 000 km vei, det er like langt som fra Alta til Damaskus og tilbake igjen. Vi har stoppet forfallet og er nå i gang med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

I 2008 la Nasjonal rassikringsgruppe fram et krav om at staten må bruke 1 mrd. kr på rassikring kvart år. I 2010 innfridde vi kravene – som første regjering, og vi har videreført denne satsingen. Derfor realiseres endelig rassikring på veien ut til Torsken kommune, ytterst på Senja, etter at det lokale næringslivet og befolkningen har kjempet for dette i flere tiår. Statens vegvesen omsetter i dag for 14 mrd. kr mer i år enn i 2005. Vi er det landet i Norden som bruker mest penger på samferdsel, og i år bruker vi 12 mrd. kr mer enn Sverige på veibygging.

Vi har mer enn firedoblet investeringene i jernbane siden vi overtok. På svensk side av grensen ser vi at den borgerlige regjeringen nå gjennomfører gedigne kutt. Vi øker jernbanebudsjettet med enda 1 mrd. kr i 2012. Den rød-grønne investeringen har gjort det mulig å realisere en moderne jernbane mellom Oslo og Drammen som forkorter reisetiden. I 2012 tas siste etappe i den gedigne og nødvendige oppussingen av jernbanen gjennom sentrale deler av Oslo. Til neste år kjøper vi også inn 50 nye togsett som vil forbedre togtilbudet og kvaliteten kraftig. For noen uker siden var komiteen på besøk hos Kystverket i Ålesund, og kunne der høre kystdirektøren fortelle at hun har opplevd at det rød-grønne flertallet nesten har doblet budsjettet hennes siden hun begynte i stillingen for fire og et halvt år siden. Og vi fortsetter opptrappingen. Derfor kan byggingen av fiskerihavna i Vannvåg i Karlsøy kommune framskyndes ett år – til 2012, sammen med byggingen av en rekke andre farleder og fiskerihavner. Barents-Watch etableres, som vil sikre bedre overvåkning av de sårbare havområdene i nord.

Jeg må spesielt nevne to endringer vi har gjort etter at budsjettet ble lagt fram. Vi har plussset på Redningsselskapets budsjett med 10 mill. kr. Redningsselskapet har en stor plass i vårt rød-grønne hjerte, og spiller en sentral rolle for sikkerheten til sjøs. Vi er opptatt av at tjenesten må være operativ langs hele kysten. Ekstrabevilgninger fører til at redningstjenesten ikke trenger å sette redningsskøyene i Skjervøy og Egersund på land. Vi øker også gang- og sykkelbudsjettet med 20 mill. kr. Siden 2010 har vi mer

enn fordoblet dette budsjettet, til nå nesten 400 mill. kr, og vi er særlig opptatt av å sikre skoleveiene, slik at unger kan komme seg trygt på skolen.

Infrastruktursatsingen i årets budsjett viser den røde tråden i den rød-grønne veien: En bedre utbygd vei-, bane- og havneinfrastruktur styrker konkurransekraften, øker sysselsettingen og gir mer velferd. Rassikrede veier som Oppdølstranda i Møre og Romsdal og rv. 13 i Ryfylke sikrer framkommeligheten for godstransport. Satsing på trafiksikkerhetstiltak, som midtdele og bygging av gang- og sykkelstier, gir større trygghet for oss alle.

Når oppussingen av jernbanen gjennom Oslo fører til at ni av ti tog nå går punktlig, er det også velferdspolitik. Det betyr at man når jobben når man skal, og at man er trygg på at man når barnehagen før den stenger fordi toget går når det skal.

Noen ord om opposisjonens alternativ til slutt. Hva er høyresidens alternativ til den alvorlige situasjonen vi nå står oppe i? Høyres representanter, sist i finansdebatten, prøver å belære oss om kutt i formuesskatt og bruken av OPS og hevder at dette er moderne. Men det er Høyre som er avleggs. De vil bruke mer av den medisinen som har ført Europa ut i krise, med sine uansvarlige kutt og sine OPS-luftslett. Det er forstemmende at Høyre ikke har lært av de bitre erfaringer mange europeiske land nå har. Dette gjelder også høyresidens blinde tro på OPS, og jeg registrerer at de i dette budsjettet også har fått med seg Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet. Det Høyres representanter – sikkert også senere i dag – gjentatte ganger har kalt fornyelse, er en politikk flere og flere land i Europa går bort fra.

Høyres britiske og svenske politikerfeller kutter f.eks. bruken av OPS fordi det innskrenker det økonomiske handlingsrommet og forsterker virkningen av finanskrisen. De vil altså ikke ha Høyres fornyelse. Bruken av OPS er en av de viktigste årsakene til at mange av de europeiske landene nå har pådratt seg så stor statsgjeld, noe bl.a. tidligere sentralbanksjef Svein Gjedrem har påpekt ved flere anledninger. Med andre ord er Høyres ufullstendige og ganske skremmende resept: mer av det som vi ser ikke virker i Europa. Det er ikke fornyelse, det er bare dumt.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:30:52]:** Representanten Bjørnflaten sier at regjeringen oppfyller Nasjonal transportplan. Jeg står med budsjettokumentet fra regjeringen her, og der er det definitivt dokumentert at man på mange områder ikke oppfyller Nasjonal transportplan. Det kan være interessant å få vite hvordan man oppfyller noe man i dokumentet sier at man ikke gjør.

Bjørnflaten sier hun er veldig negativ til å opprette nye statlige foretak på vei og jernbane. Da er spørsmålet mitt veldig konkret: Er Avinor en god måte å finansiere infrastruktur på, eller er det en dårlig måte? Og hvis det er en god måte: Hvorfor kan man ikke da gjøre det i de to andre tilfellene?

Representanten Langeland vil ta bompenger fra bilistene og bruke dem til å bygge jernbane. Kan representanten

Bjørnflaten si at Arbeiderpartiet kommer til å støtte dette, eller gjør de det ikke? Det er veldig fint om hun kan svare ja eller nei, slik at alle er klar over hva Arbeiderpartiet mener om dette.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:31:43]:** Aller først har jeg lyst til å si: Ja, den rød-grønne regjeringen er den første regjeringen som tar Stortinget på alvor, og som tar Stortinget på ordet og oppfyller Nasjonal transportplan. Vi gjorde det da vi tok over i 2005. Det har ikke skjedd tidligere. Vi overoppfylte Nasjonal transportplan da, og vi har fortsatt den historiske satsingen på samferdsel som vi begynte på da vi overtok i 2005. Derfor føler jeg meg på veldig trygg grunn når jeg sier at vi kommer til å levere i forhold til opptrappingen av Nasjonal transportplan.

Så til nye statlige foretak: Aller først må jeg si at jeg er redd for at Fremskrittspartiet kommer til å bli arbeidsledig hvis vi skal skille ut flere samferdselsetater som statlige foretak, når vi ser på den graden av detaljstyring som Fremskrittspartiet legger til grunn, ikke minst i dette budsjettet. Hvordan Fremskrittspartiet ville kunne fylle dagene sine hvis vi skilte ut flere foretak, (presidenten klubber) er jeg usikker på. (Presidenten klubber.) Vi mener at dette er en løsning som ikke vil fungere optimalt.

**Presidenten:** Presidenten vil på dette tidspunktet i debatten minne om at punktlighet sannsynligvis kommer til å bli et tema i løpet av dagen, og da håper jeg det også kan gjelde for taletiden.

**Øyvind Halleraker (H) [10:33:08]:** Jeg har bare lyst til å si til Bjørnflaten at denne virkelighetsbeskrivelsen, og historiebeskrivelsen, er det færre og færre som tror på. Det må være et lite tankekor. Så må jeg også få anmerke at det er ingen som har lånefinansiert mer innenfor samferdsel enn denne regjeringen. Vi er nå oppe i 50 pst. av veibyggingen i dette landet.

Bjørnflaten nevnte Europa og impulser vi får på våre reiser. Ja, det får vi virkelig, vi forsøker å lære og ta det med oss hjem. Det går ikke så fort inn hos regjeringen som det gjør hos en del av opposisjonspartiene, men enkelte av regjeringspartiene ser ut til å være i bevegelse – og Arbeiderpartiets landsmøte vedtok prosjektfinansiering i vår.

Mitt spørsmål til Bjørnflaten er: Er hun skuffet over at ikke Arbeiderpartiets landsmøtevedtak er fulgt opp i dette budsjettet?

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:34:12]:** Jeg har merket meg at verden ser ganske annerledes ut fra Bømlø enn fra Tromsø. Det er noe jeg regner med at vi kommer til å bruke enda et par år på å diskutere. Når jeg er på mine reiser, erfarer jeg at folk faktisk anerkjenner det arbeidet som vi nå gjør når det gjelder å ruste opp infrastrukturen. Ja, vi har store utfordringer, men jeg opplever at de ikke minst i næringslivet er ganske tydelige på at de ser at vi har startet et grep som det var på tide å starte.

Så til Arbeiderpartiets landsmøte: Jeg mener at Arbeiderpartiets landsmøte fattet et veldig godt, et veldig

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-,  
1242 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

klokt og et veldig framtidsrettet vedtak i forhold til utbyggingsselskaper. Det er ikke tvil om at vi har de største utfordringene på bane, som i sin helhet finansieres over statsbudsjettet. Derfor er jo nettopp dette med alternativ finansiering noe vi nå kommer til å drøfte i forbindelse med revideringen av neste NTP. Vi har gode og grundige samtaler innad mellom regjeringspartiene, og jeg er sikker på at vi kommer til å komme fram til gode løsninger i forbindelse med revideringen av NTP.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:35:24]:** Eg har lyst til å påpeike for representanten Bjørnflaten at Kristeleg Folkeparti ikkje har blitt inspirert av Høgre når det gjeld OPS. Det me blei inspirerte av, var regjeringa Stoltenberg I som sette i gang med OPS-prosjekt – OPS-prosjekt som blei veldig vellykka, veldig godt mottekne. Da har eg iallfall oppgitt vår inspirasjonskjelde på det området.

Statsministeren har i denne salen sagt at me ikkje treng å kjøpe vegar på avbetaling, me kan løyve dei kontant. Da synest eg det er spesielt at me opplever at det er det motsette som no skjer. Eg har ikkje lyst til å seie at eg er negativ til det heller, for eg opplever at det at me no lèt bompengeselskapa ta opp lån, gir større fleksibilitet både for Statens vegvesen og når det gjeld utbyggingstakta.

Mitt spørsmål til representanten er: Har statsministeren misforstått kva regjeringa gjer på dette området?

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:36:30]:** Jeg tror statsministeren mer enn noen vet hva vi gjør på samferdselsområdet, og vet hvilket formidabelt løft vi er i ferd med å innfri når det gjelder nettopp satsing på vei, satsing på bane og satsing på å få mer av transporten over på kjøp. Så jeg har full tillit til at statsministeren har god kunnskap om dette, og jeg støtter ham fullt ut.

Så har jeg lyst til å kommentere at Kristelig Folkeparti sier at de er inspirert av erfaringen når det gjaldt byggingen av den OPS-baserte veien ved Grimstad. Det vi ser nå, er en rekke rettssaker, vi ser at en rekke entreprenører antakeligvis er i ferd med å gå konkurs fordi de ikke har fått betalt i forhold til de kostnadene de har hatt på denne veien. Veien er rett og slett i ferd med å bli dyrere enn det man forutsatte. Det er fint for staten, vi trenger ikke å betale, for det er entreprenørene som sitter med regningen. Jeg synes det er ganske spesielt at Kristelig Folkeparti lar seg inspirere av et veiprojekt som nå fører til at en rekke entreprenører risikerer å gå konkurs, og vi risikerer å miste mange arbeidsplasser.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:37:39]:** Jeg registrerte at representanten Bjørnflaten ikke ville svare på spørsmålet mitt om bompenger, men jeg forutsetter, med alle de arbeiderpartirepresentantene som skal ta ordet etterpå, at vi kan få et klart svar – enten ja eller nei.

Så må jeg tilbake til komitéleder Hareide, som jeg registrerer ikke vil fortelle hvor han har de 50 mrd. kr til infrastrukturfondet sitt – for de er jo ikke der. Han var veldig opptatt av ansvarlighet – ja, det er jo veldig ansvarlig å si

at man er for noe man ikke har lagt inn. Mange vil kalle det politisk bløff, jeg er mer opptatt av at man faktisk skal legge inn det man sier at man skal gjøre.

Norske oljepenger bygger vei, men sannelig ikke bare her til lands. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har lånt bort 61 mrd. kr til Tyskland, til 1,8 pst. rente, som tyskerne bl.a. har brukt til å bygge trygge, gode veier. Det skjer samtidig med at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet bare vil bygge 11 km firefelts vei og 17 km midtdele i Norge i 2012. I Sverige bygger de 200 km midtdele hvert år. Fremskrittspartiet vil bruke oljepenger til å bygge vei og jernbane i Norge, ikke bare i Tyskland eller andre land ute i Europa.

Infrastrukturen i et land er omtrent som grunnmuren i huset. Infrastrukturen er grunnmuren i samfunnet vårt. Uten en skikkelig og god infrastruktur får man heller ikke utnyttet de mulighetene man har i samfunnet.

For dem som hver dag kjører på gamle og utdaterte veier som verken ligger inne i handlingsprogrammet eller Nasjonal transportplan, er det ikke noen trøst å høre at man aldri har bevilget mer penger enn nå. Hverdagen til disse bilistene vil ikke bli noe bedre før om mange, mange år hvis man fortsetter i det tempoet regjeringen legger opp til.

For Fremskrittspartiet er det viktigste å sørge for at vi snarest mulig får på plass et skikkelig infrastrukturnett på både vei og jernbane som er rustet til å møte fremtidens utfordringer. Vi har ikke lang tid å gjøre det på. Derfor er det viktig at vi umiddelbart øker tempoet i forhold til det regjeringen har lagt opp til så langt.

I vårt alternative statsbudsjett for 2012 legger vi som vanlig opp til en massiv utbygging av vei og jernbane, men vi tar i tillegg et nytt grep i forhold til det vi har gjort tidligere. Fremskrittspartiet går nemlig inn for å opprette to statsforetak som skal investere i riksveier og jernbanestrekninger, på samme måte som Avinor AS bygger ut flyplasser og Statnett SF bygger ut strømmettet.

Folk flest er lei av løfter om utbygginger som det ikke blir noe av. Om det skulle være noen tvil: Det er Fremskrittspartiet også. Derfor foreslår vi å øke investeringene til veisektoren med over 15 mrd. kr totalt. Vi vet at prosjektene står i kø, og at folk er kraftig utålmodige og forventer handling. Vi mener derfor at man med de foreslåtte økningene fra Fremskrittspartiet kan komme godt i gang med flere nye prosjekter i 2012. Dette gjelder flere strekninger på E39 i Vest-Agder og Rogaland, E18 Arendal–Tvedestrand, raskere utbygging på flere strekninger på E6 nordover, på E18 Telemark, Bamble, samt flere andre strekninger i landet vårt. På litt lengre sikt er Fremskrittspartiets mål å ha sammenhengende motorvei på E18 mellom Oslo og Kristiansand, E39 mellom Kristiansand og Stavanger, E6 hele veien fra Oslo til Trondheim og Steinkjer og E18 fra Oslo til Sverige.

På jernbane foreslår vi 3,4 mrd. kr til nyinvesteringer utover regjeringens ramme. Tre av disse milliardene skal gå til utbyggingen av dobbeltspor på intercitytriangelet Oslo–Halden, Oslo–Lillehammer og Oslo–Skien, hvor det mangler over 230 km dobbeltspor.

Vi er svært bekymret for nye utsettelse på traseen

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1243  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Oslo–Ski, hvor det nå er bevilget over 1 mrd. kr mindre enn det som var forutsatt brukt så langt i henhold til fremdriftsplanen.

La meg minne om at Fremskrittspartiet ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 var helt alene om å foreslå at dobbeltsporet Oslo–Ski skulle fortsette helt til Halden. Fremskrittspartiet mener også at prosjektet Eidangerparsellen skal startes opp så raskt som mulig og bygges ut som dobbeltspor og ikke som enkeltspor – det er usikkerhet om hvorvidt det blir enkelt- eller dobbeltsporet jernbane.

Fremskrittspartiet har i tillegg til bevilgningene til intercitytriangelet satt av penger til oppstartsbevilgninger på viktige jernbanestrekninger, som f.eks. Bergensbanen, Sørlandsbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen og Ofotbanen.

Befolkningen i de største byene vokser svært raskt, og det må få konsekvenser for norsk samferdselspolitikk. Det er et enormt behov for investeringer i nye veier, nye jernbanelinjer og nye T-banetunneler. Vi har derfor i vårt alternative statsbudsjett satt av et eget fond på 100 mrd. kr der avkastningen skal brukes til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

I tillegg må det gjøres noe med belønningsordningen, fordi den i dag fremstår som svært urettferdig: Mens Oslo fikk 98 kr per innbygger i 2011, fikk Trondheim 602 kr per innbygger. Jeg skjønner godt at det oppleves som svært urettferdig, særlig når noen av byene med høyest kollektivandel faktisk er de som får minst penger.

Fremskrittspartiet øker belønningsordningen med totalt 706,9 mill. kr, der 506,9 mill. kr skal gå til de største byene og 200 mill. kr til de 17 mindre byene. Vi vil imidlertid dele ut midlene etter objektive kriterier og belønne kollektivtransport fremfor å straffe hverdagsbilistene med rushtidsavgift og lokale drivstoffavgifter.

Fremskrittspartiets forslag vil innebære en kraftig økning i utbyggingen av moderne og skikkelige firefelts veier og tofelts veier med midtdelere på ulykkesutsatte strekninger. Det betyr at vårt forslag til utbygging er milevis fra de andre partienes. Det vil bety en kraftig forbedring av veinettet, noe som er viktig for alle som ferdes på veiene, samtidig som det vil bety mindre køer og derigjennom også lavere transportkostnader for næringslivet.

Men, kanskje det aller, aller viktigste: Denne utbyggingen vil innebære en kraftig forbedring av trafikksikkerheten på veinettet vårt. Selv om antallet som blir drept i trafikken, er redusert de siste årene, vil vårt forslag til utbygging av et moderne, effektivt og trafikksikkert veinett, ved siden av investeringene i jernbane, også bety at vi tar et kvantesprang for å redusere antallet som blir drept eller hardt skadd i trafikken i Norge.

Til slutt: Norge bruker allerede oljepenger til å bygge veier og infrastruktur i Tyskland. Vi i Fremskrittspartiet vil bruke oljepenger til å bygge veier og infrastruktur også i Norge – i langt større tempo enn det dagens regjering legger opp til.

Norges økonomiske situasjon er unik i Europa, men jeg mener at man aldri bør investere mer i utenlandske ri-

sikoaksjer enn man har råd til å tape. Det er kanskje den siste tiden et godt eksempel på.

Oljepenger til veibygging er en investering mine fremtidige barnebarn vil ha veldig stor glede av. Alle som ferdes på veinettet i Norge, ikke minst alle de som ferdes på det dårlige veinettet nå, forlanger og forventer handling, og de forventer at vi bruker oljepenger til å investere i infrastruktur.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Freddy de Ruiten (A) [10:45:27]:** Fremskrittspartiets pengebruk er jo mye omtalt, så jeg skal ikke bruke noe særlig tid på det. Det som kanskje er et mer og mer interessant trekk, er at Høyre dilter etter Fremskrittspartiet i merknads form, men har sjelden penger. Jeg lurer på hvordan Fremskrittspartiet forholder seg til et Høyre som bare snakker, men som sjelden eller aldri har penger.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:46:05]:** Vi er veldig glad for at Høyre kommer etter og synes at løsninger som fondsløsninger og andre gode løsninger er bra. For når man skal i regjering i 2013, er det viktig å ha med seg samarbeidspartnere som vil satse på infrastruktur – bygge infrastruktur. Det er vi overbevist om at Høyre vil være med på. Derfor er vi overbevist om at det blir en mye større satsing med en ny regjering i 2013, når dagens regjering kastes ut av regjeringskontorene og man får inn nye folk som virkelig vil ruste opp infrastrukturen i dette landet, både på vei og på jernbane. Jeg ser veldig fram til det.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:46:54]:** Framstegspartiet er imot lyntog i Noreg. No skal me byggja ein ny parsell mot Telemark og Bamble kommune, der representanten bur. Vil han da at me gjerne byggjer med ein standard for 249 km/t, slik at det ikkje blir lyntogtrasé dit?

Det andre spørsmålet er: Riksrevisjonen påpeiker at me gjennom den privatiseringa som Framstegspartiet var med på på veg og vedlikehald i 2003, no taper ca. 300 mill. kr i året, eller sagt på ein annan måte: 5 mil med midtrekkverk. Framstegspartiet vil jo ha meir av dette – privatisering og konkurranseutsetjing – som Riksrevisjonen altså seier me taper pengar på, som gir dårlegare kvalitet på tilbodet, og som blir dyrare og meir byråkratisk.

Er det sånn at Framstegspartiet har så mykje pengar at dei kan sløsa og velja ideologiske modellar sjølv om dei kostar mykje meir?

**Bård Hoksrud (FrP) [10:47:58]:** Fremskrittspartiet sløser aldri med pengene. Vi er faktisk opptatt av å få en best mulig utnyttelse av de pengene vi bruker. Så tror jeg man skal ha med seg at det har skjedd en del. Forfallet på veinettet har de siste årene økt kraftig, også under den rød-grønne regjeringen. Det gjør selvfølgelig at kostnadene ved vedlikehold av veinettet også går opp. Jeg tror nok at dette bildet er langt mer nyansert enn det representanten Langeland prøver seg på.

Til det andre spørsmålet: Fremskrittspartiet er opptatt av at vi skal ha et moderne og effektivt jernbanenett. For

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1244 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

dem som bor i Porsgrunn, og som kjører toget til Oslo, er det sånn at toget nå er nede i 20–30 km/t. Da vil det at toget går i 150 km/t, faktisk bli oppfattet som lynhastighet i forhold til hva det har vært før. Det handler om hva slags kostnader man skal ha, og hva man skal bruke pengene på. Fremskrittspartiet vil bruke penger både på jernbane og på vei for å få en moderne vei- og jernbaneinfrastruktur, mens Langeland bare vil bruke penger på høyhastighetstog, som det aldri kommer til å bli noe av fordi det er altfor dyrt. Jeg er overbevist om at Fremskrittspartiets løsninger er de desidert beste.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:49:07]:** Fremskrittspartiet har jo som vi registrerer, mer penger til alt. Samtidig har de en våt drøm om å komme inn i regjeringskontorene i 2013. Da har jeg et par utfordringer til representanten Hoksrud.

Høyre har tradisjonelt vært kjent for å ville føre en ansvarlig økonomisk politikk som ivaretar næringslivet. Fremskrittspartiet vil bruke vesentlig mer penger på samferdselsområdet. Hvordan skal man få til et sånt samarbeid?

Den andre utfordringen jeg har lyst til å gi ham, er: Det eneste man faktisk kutter i statsbudsjettet, er penger til miljøtiltak som Transnova, til forskning når det gjelder miljø, og også i en del av de miljørettede avgiftene. Hvordan skal man da få til et samarbeid med Kristelig Folkeparti, Venstre og også Høyre, som har sluttet seg til klimaforliket?

**Bård Hoksrud (FrP) [10:50:06]:** I utgangspunktet er Fremskrittspartiet opptatt av å bli størst mulig, slik at vi får mest mulig gjennomslag for politikken vår. Jeg er overbevist om at vi får masse gjennomslag i 2013. Det som det faktisk handler om, og som er forskjellen på regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, er at vi ser at ved å investere skikkelig i infrastruktur reduserer man ulykkeskostnadene, som gjør at man kan bruke de pengene man i dag bruker på ulykker og den type ting, på andre ting.

Vi vet at det for næringslivet koster 1 200 kr per time for en lastebil som står i kø. Det er mange lastebiler som hver eneste dag står og stanger i kø. Hvis man isteden kunne få disse bilene til å gå, og sørge for at næringslivet får fram produktene og varene sine, er det faktisk samfunnsøkonomisk kjempelønnsomt. Det betyr at man kan ta ut gevinster på andre områder. Derfor er det å investere i infrastruktur så vanvittig godt – det gir masse tilbake til samfunnet hvis man gjør de rette infrastrukturinvesteringene. Det er det Fremskrittspartiet gjør, på både vei og jernbane. Det er hele poenget.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed omme.

Presidenten vil spørre representanten Hoksrud om han mente å ta opp noen av de 62 forslagene Fremskrittspartiet har alene eller sammen med andre.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:51:16]:** Ja, jeg tar opp disse forslagene.

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

**Øyvind Halleraker (H) [10:51:30]:** Det er særdeles viktig at vi nå framover legger til rette for å skape et konkurransekraftig Norge. Det er stor usikkerhet i økonomien i Europa, og i verdensøkonomien, og vi må sørge for å stå best mulig rustet for å møte de utfordringene som kommer.

Økt konkurransekraft gjennom bedre transportløsninger bidrar til bedre mobilitet for næringsliv og arbeidskraft, og er vekstskapende. Derfor er samferdselsinvestering viktig i en usikker tid. Dette bidrar til at samfunnskaken bakes større og mulighetene for å trygge velferden sikres.

Jeg synes det kan være greit å starte med et innlegg med en litt sånn høyere himmel, om hvorfor det er viktig å satse på samferdsel. Det er jo slik at den samferdselspolitikken vi fører i dag, kommer til å legge grunnlaget for vår vekst og levestandard i framtiden.

Høyre vil trygge velferden vår nettopp ved å ruste opp veier og jernbane, slik at framkommeligheten bedres og alle kommer raskere fram. Vi vil sette sikkerhet i første rekke og sikre at også alle kommer trygt fram, for ikke å si trygt hjem.

Høyre vil også gi kollektivtrafikken et skikkelig løft. Vi vil bruke de mest moderne og effektive metoder for utbygging og planlegging. Vi mener tiden er overmoden for betydelige reformer innenfor sektoren for å greie de utfordringer vi står overfor.

Det er mye bra å si om omgivelsene til norske veier. Vakker natur og store naturopplevelser gjør kjøreturen spennende – kanskje vel spennende mange steder. Vestandarden vår er nemlig langt dårligere enn i land det er naturlig å sammenligne seg med.

Mens Sverige f.eks. har 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. Selv om vedlikeholdsetterslepet vårt er i milliardklassen, sitter regjeringen og ser på at veinettet vårt forfaller. Kun 9 pst. av den store post 23, drift og vedlikehold, går faktisk til asfalt. Jeg minnes en rød-grønn samferdselsminister som sto her og hevdet at det skulle lukte asfalt over hele Norge. Ja, da skal du jammen ha god luktesans, for det mangler det ganske mye på.

Det er én ting som øker skikkelig under denne regjeringen, og det er byråkrati. Antall ansatte i norske samferdselsetater bare fortsetter å stige, og sammenlignet med våre nordiske naboland er vi faktisk i en egen divisjon – i bunnen. Statens vegvesen har økt antall ansatte fra 2005 til 2011 med 1 100 mennesker. Den nylig framlagte Difi-rapporten dokumenterte dette svært tydelig. Det kan simpelthen ikke fortsette lenger, og i mellomtiden øker også vedlikeholdsgapet. Vi bruker med andre ord pengene feil.

For å få bukt med dette enorme vedlikeholdsetterslepet foreslår Høyre å opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kr. Avkastningen av fondet vil gå direkte til nødvendig vedlikehold av vei og jernbane. Dette vil gi 2 mrd. kr hvert år.

Høyre mener det er helt nødvendig å ruste opp norske veier for å sikre vår konkurransekraft. Det er derfor vi øker bevilgningene til vei betraktelig i dette statsbudsjettet.



tet. Vi følger opp vår transportplan og foreslår 1 mrd. kr ekstra til vei i vårt alternative budsjett, sammenlignet med regjeringens forslag. 800 mill. kr av dette skal gå til trafikkisikringstiltak, for for Høyre er sikre veier første prioritet.

Høyres trafikkisikkerhetsplan som ble lansert før sommeren, slår fast at terskelen for å bygge midtrekkverk må senkes, først til 6 000 ÅDT og på sikt 4 000 ÅDT. Mens regjeringen planlegger å sette opp 17 km med midtdele i 2012, vil Høyres budsjettforslag gi rom for omtrent tre ganger så mye midtrekkverk. Det gir en sikkerhetsgevinst. Høyre vil også ta de positive erfaringene med såkalt smal firefeltsvei på rv. 2 fra forsøksstadiet til fast norm for hele landet på veier med trafikk over 8 000 ÅDT.

Vår veisatsing vil gi mer trygghet til alle de trafikantene som hver dag er avhengig av å komme på jobb, hente barn i barnehagen og har andre små og store ærend – det gjelder ikke minst godstransporten.

Høyre ivrer etter å ta i bruk de mest moderne og effektive metodene for å møte utfordringene vi har i samferdselssektoren, som f.eks. prosjektfinansiering og OPS. Dessverre virker det som om regjeringen mangler samme vilje eller enighet til å satse. Arbeiderpartiets landsmøte vedtok at det skulle bli prosjektfinansiering – det er det få spor av i denne budsjettproposisjonen, og det kom heller ikke noe særlig i svaret fra representanten Bjørnflaten.

Høyre mener at mer bruk av offentlig privat samarbeid ville gitt oss raskere utbygging og bedre kostnadskontroll. Vi har også enorme tidsgevinster å hente både ved mer effektive planprosesser og ved framdrift i prosjektene.

Til tross for positive signaler fra enkelte i regjeringspartiene virker det som om vi ser en rød-grønn allergi mot private løsninger. Vi har imidlertid satt av planleggingsmidler til flere OPS-prosjekter i vårt alternative budsjett og foreslår helt konkret tre prosjekter med OPS-finansiering, som vi også skal stemme over senere i dag.

Mange norske byer står overfor store utfordringer. Et smidig transportsystem er nødvendig for å sikre konkurransekraften, men hvis vi ikke tar de riktige grepene, kommer framtidens byer til å ha problemer med å håndtere den ventede trafikkveksten.

Vi følger opp Høyres kollektivplan og er nær ved å doble støtten til kollektivtiltak utover regjeringens budsjettforslag. Dette vil gi et løft for kollektivtrafikken. Belønningsordningen for kollektivtransport ble innført sist Høyre satt i regjering. Målet med ordningen er å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i byområdene ved å øke antallet kollektivreiser. Hensikten var at man lokalt skulle prioritere tiltak man som lokal myndighet så fungerte. Vi la med andre ord vekk piskene og hentet fram en stor gulrot, og det ga gledelige resultater på kort sikt.

Siden har også de rød-grønne partiene sluttet seg til denne ordningen, bl.a. som et viktig element i klimaforliket. Nå har imidlertid ordningen fått en betydelig sentralpolitisk slagside fordi regjeringen bruker den som et verktøy for å overstyre og true lokalpolitikere i sin politiske retning. Det var aldri meningen.

Høyre vil derfor endre, styrke og forbedre belønningsordningen for kollektivtransport. Ordningen må også inne-

holde øremerkede midler til planlegging av bybaner og superbusstraseer og forpliktende statlig økonomisk medvirkning på 50 pst. Høyre går inn for at det etableres et samarbeidsorgan mellom statlige og lokale myndigheter for å håndtere denne forpliktelsen og planlegge aktuelle utbygginger. Her er mange aktuelle prosjekter i våre storbyer som jeg ikke skal gå inn på.

I tillegg er det nødvendig med en målrettet satsing på fleksible samferdselsløsninger, som gjør det enklere å kombinere transportmidler. Høyre mener derfor at belønningsordningen må inkludere klare incentiver for mer aktiv tilrettelegging for sømløse overganger mellom kollektivløsninger både for passasjerer og for gods, såkalte intermodale løsninger.

Vi vil ha en egen belønningsordning for å stimulere til slike løsninger, og komiteen fikk kunnskap om dette også på sin reise til Sveits i høst. Vi vil også ha en belønningsordning for sykkeltiltak, og har satt av penger til slike ordninger i vårt alternative budsjett.

En topp moderne infrastruktur er nøkkelen til konkurransekraft. Togtilbudet er en viktig del av transporttilbudet, og jernbane er et miljøvennlig alternativ med høy kapasitet, men med en infrastruktur som nærmer seg 150 år.

Høyre ønsker å modernisere jernbanen og satse på høyhastighetsjernbane i Norge, dersom driften på linjen er lønnsom. Vi følger med spenning det pågående arbeidet med høyhastighetsutredningen, men vi må nok innrømme at vi er litt urolige for om statsråden, Jernbaneverket og utrederne følger Stortingets forutsetninger. Her må jeg innstendig be statsråden påse at dette skjer, og da snakker jeg ikke om mandatet, men om Stortingets forutsetninger. For vi er slett ikke imponert i så måte over oppfølgingen av stortingsvedtak i saken om fornyelse av Dovrebanen. Men det kommer vi tilbake til om en ukes tid her i salen.

Arbeidet med høyhastighetsbane har imidlertid bekrefte at det eksisterer et stort behov for en mer moderne struktur innenfor jernbanesektoren. Derfor vil vi omorganisere Jernbaneverket i to selskap. Det er ett selskap for å utføre utbygging av infrastruktur og utbedringer i et konkurranseutsatt marked. Det andre selskapet får ansvaret for å administrere investeringer og vedlikehold i konkurranseutsatt drift samt eierskap til stasjoner og kjøreveier, og altså med et betydelig inntekspotensial.

Vi ønsker også å åpne for en avvikling av togmonopolet ved å sette flere jernbanestrekninger ut på anbud. Slik kan vi bygge et mangfoldig, kraftfullt og kunnskapsrikt jernbanemiljø i Norge.

Mer utfyllende om Høyres jernbanepolitikk og andre viktige områder vil andre i fraksjonen ta seg av.

Jeg tar opp de forslag Høyre er med på i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir åpnet for replikkordskifte.

**Tone Merete Sønsterud (A) [11:01:57]:** Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet hevder at de tre OPS-prosjektene vi har hatt i Norge, er en stor suksess. Det vises

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1246 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

spesielt til prosjektet E18 Grimstad–Kristiansand. Det har blitt mye dyrere enn antatt. Det snakkes om 1,2 mrd. kr, og kontraktørene krangler i retten om hvem som skal betale regningen. Sett fra Høyres side kan det kanskje sies at prosjektet var vellykket, ettersom det offentlige slipper regningen. Men jeg går ut fra at Høyre ikke mener at OPS-prosjektene skal være basert på at kontraktørene skal lide tap.

Agderposten skriver at deponier av sulfidholdig og syreproduserende fjell fra byggingen av denne veien dreper fisk og annet liv i vassdragene og sjøen ved Mannfalldalen fordi E18 ikke ble bygd etter boka. Vi vet også at arbeidsvilkårene for noen av de ansatte mildt sagt var krittikverdige, og i tillegg ble ikke veien bygd noe raskere enn f.eks. E6 Dal–Minnesund.

Vil representanten Halleraker og Høyre fortsette å bruke E18 som et eksempel på hvor foretreffelig OPS er?

**Øyvind Halleraker (H) [11:02:55]:** Når det gjelder akkurat uttrykket «bygd etter boka», må jeg nok til rede- gjørelsen til Sønsterud få tilføye at vi jo har fått avslørt at Statens vegvesen selv har lagt vekk sine håndbøker for hvordan de bygger sine veier. Det har vi sett resultat av, bl.a. i Sønsteruds fylke.

Når det gjelder E18 Kristiansand–Lillesand, er det et suksessprosjekt, ja. Det ble bygd på halve tiden av det som er vanlig for den type veier. Det ble også bygd på en måte som tilfredsstilte oppdragsgiver. Men at det skjedde i en tid med store kostnadsøkninger, fikk også dette sel- skapet erfare, som også staten får erfare i disse tider. At vi da har en kontraktør som må dekke dette tapet, vel – slik er det det private markedet fungerer. Slik fungerer det om du skal bygge ditt eget hus, slik fungerer det om du skal bygge et forretningsbygg, og også veier.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:04:14]:** Eg vil rosa Halleraker for at når han kom seg ut av regjeringskvartalet og ut av «finansministerstolen», fekk han god råd og gode idear – og det set eg pris på. Det gjeld i forhold til løyvingnivået, som var på 1,3 mrd. kr på jernbane då han var i posisjon, men som no er 12,5 mrd. kr, og han vil gå lenger. Det er bra.

Men spørsmålet er då: Kva slags finansieringsform ser han for seg når det gjeld toget? Kan han tenkja seg ein sveitsisk modell der ein bruker klimaforliket f.eks. til å dra bensinavgifter inn i ein fast inntekt til utbygging av jernbane, sånn som ein gjer i Sveits? Det er noko av problemet at jernbanen blir diskriminert.

Mitt andre spørsmål: Høgre og Halleraker klagar på byråkratiet. Riksrevisjonen er noko av hovudårsaka til at det er meir byråkrati, m.a. i Vegvesenet. Det er det forslaget som Høgre dreiv igjennom, og som me taper pengar på. Er Høgre no villig til å sjå på ordningar som faktisk funkjar, og som gjer at vi får meir ut av pengane til veg og vedlikehald?

**Øyvind Halleraker (H) [11:05:24]:** Det var i grunnen godt å høre den beskrivelsen av Høyre som Langeland hadde, for jeg kjente meg veldig dårlig igjen i den som

Freddy de Ruiten hadde tidligere, men det gjaldt jo ikke et spørsmål til meg.

Ja, vi har en stor utfordring i å modernisere jernbanen, og vi har en stor utfordring i å finne smarte finansierings- og organisasjonsløsninger. Vi skal fra Høyres side love at vi skal være i første rekke i det verkstedet for å finne fram til disse løsningene. Da håper jeg virkelig at regjeringspartiene legger vekk en del av sine kjøpphester og ideologiske skranker for å være med oss i det arbeidet, for det kommer til å være helt nødvendig hvis vi skal få en modernisert jernbane i Norge.

Når det gjelder dette siste spørsmålet om byråkrati, syns jeg det er litt overdrevet å si at 1 100 mennesker må til for å administrere driftsavtalene innenfor vedlikeholdssektoren. Det kan da ikke være nødvendig.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:06:30]:** Høyre har et budsjettforslag som ikke er like ambisiøst som Fremskrittspartiets. Men vi vet jo også at Høyre kanskje ikke har en veldig glede over fylkeskommunen – det er vi jo ganske kjent med.

Jeg registrerer at man velger å påføre fylkeskommune en økning på 200 mill. kr til fylkesveier – det er jo veldig bra – for å satse på det. Men samtidig velger man å kutte 500 mill. kr i rammeoverføringer til fylkeskommunen. Da gir man med den ene hånden og tar med den andre. Hvordan henger det sammen, hvis man virkelig ønsker at fylkeskommunen skal være aktør for å bygge veier, som de har fått ansvar for nå framover?

**Øyvind Halleraker (H) [11:07:26]:** Høyres budsjettforslag, som omtales av representanten Sjelmo Nordås, er veldig målrettet. Det er målrettet mot to viktige mangler som vi ser i regjeringens forslag. Det dreier seg om å være mer ambisiøs på trafikksikringselementet, og det dreier seg om kollektivtransporten, som vi mener må få et betydelig løft.

Når det så gjelder de 200 mill. kr til fylkeskommunen, er det helt i tråd med dette forslaget, som ligger som en ramme rundt det hele, nemlig at det er øremerket til trafikksikkerhetstiltak i fylkeskommunene. Vi ser at fylkeskommunene har fått ansvaret for veldig mye vei, som gir dårlig trafikksikkerhet. Derfor mener vi det er viktig at staten stiller opp med 200 mill. kr til slike tiltak til nettopp fylkeskommunene. Så får vi ta diskusjonen om nedleggelse av fylkeskommunene eller ikke på et senere tidspunkt.

**Presidenten:** Dermed er replikkordskiftet omme.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:08:29]:** «Det nytte ikkje å nå stjernene med sykkel.» «Men stjernene forsvinne ikkje når me bruke sykkel.» Det seier kristensosialisten Gunnar Roalkvam i eitt av sine dikt. Det er jo veldig rett, for det me ser, er at me forureinar ganske mykje på denne kloden, ikkje minst innanfor transportområdet. Tenk korleis det hadde vore i byområda dersom fleire sykla, med lokal forureining, støy og klimagassutslepp! Tenk kva slags byluft det kunne bli, som ikkje var farleg korkje for astmatikarar eller for barna i barnehagar, som må stengja!

«Loftå e så fodle av gassar og av røyg», seier òg Gunnar Roalkvam, og «det e'kje greit å vera foggel i dag». Men det er faktisk heller ikkje så godt å vera menneske i byane på vinterstid, når lufta er stinn av gassar og røyk. Så her er det noko å gjera.

SV er derfor glad for at me raud-grøne på Stortinget, i samarbeid med ein fornuftig statsråd, fekk til å løyva 20 mill. kr meir til gang- og sykkelstigar i budsjettet. Det var syklistane glade for, men det er òg bylufta glad for, for me kan få fleire på sykkel og mindre forureining i byane, bl.a.

Heile verda er samla i Durban. Kyoto-avtalen skal reviderast. Kinesarane ser ut til å bevega seg i riktig retning. No er det berre amerikanarane, Saudi-Arabia og andre igjen, men sannsynlegheita for eit godt resultat er ikkje spesielt stor.

I klimaforliket, som alle parti står bak, med unntak av Framstegspartiet, er det mange offensive grep me kan ta. Nokre tek me i forhold til ei belønningsordning, med auka kollektivtransport og redusert biltrafikk – det er veldig bra. Me tek mange grep når det gjeld jernbane. Me tek andre grep når det gjeld bybaner, me tek grep når det gjeld gangvegar og sykkelstigar, osv. osv. Men det er framleis veldig mykje igjen. Eg meiner at på heimebane er fotballaget best. Det skal me òg vera på klima. Me skal vera best på heimebane og ta dei to tredjedelane som me har lovt å ta i klimaforliket. Då må folk frå Høgre i sine innlegg etter min replikk vera pragmatiske når det gjeld korleis me skal løysa klimaproblemet. Det er SV innstilt på i fortsetjinga, men me må òg vera villige til å sjå på faktiske restriksjonar for å få ned klimagassutsleppa. Her er byområda, som høgresida ofte styrer, ikkje særleg offensive. Tvert imot er dei pingler og verstingar når det gjeld å føreta grep som verkar.

NHO spør oss i SV om me ikkje kan få innført rush-tidsavgift, som dei har gjort i Stockholm, slik at transporten kan gå enklare i byane. Det vil ikkje Høgre vera med på. Det er eitt grep som dei seier nei til trass i omsyna til klimagassutsleppa og til at næringslivet ikkje skal tapa så mykje pengar som i dag.

Det er dei raud-grøne, med SV i spissen, som er næringslivets beste venn, for me vil ha ein transport i byane som gjer at folk ikkje står i kø og ikkje forureinar, men som faktisk fører til at næringslivet tener meir pengar. Der har Høgre eit stort forklaringsproblem. I Bergen, i Stavanger og i andre byområde er dei ikkje villige til å ta nokon grep som helst, for dei fryktar for biltrafikken – trass i gigantiske bilkøar.

Det er slik at jernbanesektoren verkeleg har fått eit lyft med denne regjeringa. Me hadde Hareide i regjering, me hadde Schou i regjering – den førre regjeringa. Då var jernbaneløyvingane foreslått til 1,3 mrd. kr, i 2006-budsjettet. No kjekkar ein seg opp med mykje meir pengar til jernbanen – det er bra. Men berre for å slå det fast: Denne regjeringa har altså ei jernbanesatsinga som er mange, mange gonger større enn det Kristeleg Folkeparti og Høgre fekk til då dei sat i regjering – inklusiv Venstre, som eg gløymde, som då hadde statsråden – og faktisk fremma dette elendige jernbaneforslaget, som no er totalt utradert i for-

hold til det me har med SV i regjering. Så her skjer det mykje.

Me skal utgreia lyntog – og me utgreier lyntog. Her vil eg berømme Deutsche Bahn og Norsk Bane blant mange andre aktørar, men dei har vore lengst på banen for å få bevist at lyntog er fornuftig i Noreg. No bruker me 50 mill. kr på å gjera dette sjølve. Det er kjempebra, det er eg veldig fornøgd med, og det ser veldig lovande ut. Men ikkje berre det: Faktisk er det slik at Stortinget er eit klokt storting; dei seier at når du byggjer nye trasear som kan visa seg å vera framtidige høgfaststrasear, byggjer ein dei som det. Det var det eg utfordra representanten Hoksrud frå Telemark på, men han svarte ikkje på problemstillinga om han meiner me no skal byggja med ein lågare standard, slik at det ikkje blir lyntog til Telemark. Det ville han ikkje svara på, for han vil nok ha begge delar, slik Framstegspartiet vil, og som dei har pengar til.

Når me byggjer Oslo–Ski, byggjer me altså mot Göteborg og mot Europa med høgfastsstandard, slik at me verkeleg kan kopla oss på det europeiske høgfastsnettet. Kvifor skal me ikkje det? Kvifor skal me ikkje gjera det som nesten alle andre land i verda gjer, byggja eit høgfastsnett, med den flytrafikken som er f.eks. frå Vestlandet til Oslo, som er størst i Europa. Då må me ta grep, og høgfaststog vil òg vera eit grep for å få til utvikling i distrikta, slik dei ulike utgreiingane har vist i dei førre vekene.

Så er det viktig òg at me held fokus på nærtrafikken. Eg vil seia at der har statsråden gjort ein veldig god jobb i Oslo. Der har me hatt store problem, og der har me hatt masse forseinkingar. Mange folk har skjelt meg ut fordi eg har snakka om lyntog, og så har deira lokaltog stått. No har me teke grep. Punktlegheita har gått opp, fleire tog kjem, og nye tog skal koma. Dei som bur i østlandsområdet, kan gleda seg til at det skal bli endå betre på toget, og så skal me sjølvstøtt òg byggja ut intercity. Det er berre å seia òg at me beklagar at me ikkje fekk til ei 250 km/t-løysing – ser det ut til – langs Mjøsa. Men me kan òg tenkja at den løysinga oppi åsen kan koma likevel.

I Nord-Noreg satsar me på Nordlandsbanen. Me brukar 100 mill. kr på å rusta han opp. Dersom Elisabeth Enger les innstillinga frå komiteen, vil ho sjå at me òg tek for oss Saltenpendelen og Ofofbanen som viktige område – spesielt Ofofbanen, for der er kapasiteten sprengd, og der har me behov for kryssingsspor. Der seier komiteen at det må ein jobba meir aktivt med frå statsråden si side for eventuelt å få til eit spleiselag med LKAB og andre partar i området.

Det er ei problemstilling som eg meiner høgresida overser. Dei seier ja takk, begge delar i Høgre og Framstegspartiet. Dei skal ha masse nye motorvegar over heile landet. Framstegspartiet skal bruka 300 mrd. kr på vegar, men dei skal òg byggja tog. Høgre meiner at lyntog skal vera lønnsamt. Dersom ein byggjer ut motorvegar, seier Deutsche Bahn, reduserer ein lønnsmda til toget. Altså er Høgre med sin samferdsels- og vegpolitikk med på å driva fram ein politikk som gjer lyntoget til ei umoglegheit dersom det skal vera lønnsamt, med den modellen Høgre legg opp til. Høgre må prioritera slik som regjeringa gjer, og koma med ei skikkeleg utgreiing som på ein måte vil setja fokus

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-,  
1248 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

på at me må sikra oss at dette blir lønnsamt, som Høgre er så oppteke av. Med den politikken Halleraker legg opp til no, er det ikkje sånn.

Eg meiner det er heilt nødvendig for stortingsfleirtalet, med utgangspunkt i klimaforliket, å laga ei anna finansiering for jernbanen. Eg meiner at det me ser, er at jernbanen blir diskriminert. Hamner har avgifter, fly har avgifter, pluss at når me kjøper brennevin på taxfree, går det òg i kassa til Avinor, og vegane har bompengar. Jernbanen har berre Sigbjørn Johnsen og Finansdepartementet å satsa på kvart år. Me må finna ein modell som er meir langsiktig. Eg har ikkje noko imot Sigbjørn Johnsen, det var ikkje det eg meinte, men me må finna ein modell som gjer at me har langsiktighet i dette. Det har Sveits klart. Det må Noreg òg klara, og då meiner eg at Sveits sin modell kan me berre importera direkte og innføra han i Noreg. Det vil vera i samsvar med fleirtalsvedtaket frå Senterpartiet, SV og Arbeidarpartiet.

Heilt til slutt: Det er veldig viktig at me ser enda meir på sjøsektoren og hamnesektoren. Der har me eit for dårleg opplegg. Me har kome oss mye, synest eg, med ny statsråd, men me har framleis eit stykke å gå for å få dette koordinert på ein betre måte.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:18:54]:** Representanten Langeland er godt kjent for sin entusiasme hva angår lyntog. Personlig har jeg langt større tro på Uelands beskrivelse av lyntogsatsingen, hvor han mener at det norske folk blir ført bak lyset.

Vi har sett tidligere at SV har fattet landsmøtevedtak om en jernbane fra Kirkenes til Russland, noe representanten Langeland stemte nord og ned i denne sal etter forslag fra Fremskrittspartiet. Skal vi forstå representanten slik at lyntog er flott for alle i sør, mens vi i nord ikke engang skal kunne få på plass et godstog? Eller er Finnmark og Nord-Norge for en uinteressant bortekamp å regne for representanten?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:19:46]:** Det var jo ein god replikk, for eg er veldig oppteken av Nordvest-Russland. Eg har vore for å utgreia det og har jobba for å få til ei løysing mot Nordvest-Russland frå Kirkenes. Det er eg framleis for. Så det er berre ei erfaring ein må gjera – om Fredriksen nokon gong skulle koma i regjering, noko eg ikkje håpar – at det er ikkje alt ein kan få på plass på eit sekund, sånn som ein kan når ein er i opposisjon og har pengar til alt. Det er ei erfaring ein får med seg då.

Når det gjeld Ueland, eg forstår godt at Framstegspartiet trykkjer ein sparka NSB-direktør til sitt bryst. Men det er stort sett berre han igjen på banen, han saman med Framstegspartiet, som no òg begynner å bli usikre fordi dei lurar på om det er sånn at det ikkje var 250 km pluss til den plassen der dei sjølve bur. Så her er Framstegspartiet på glid. Eg trur det berre er eit tidsspørsmål til dei òg ser at desse utgreiingane om lyntog i Noreg er bra. Heia Nord-Noreg! Eg støttar veldig mykje av det som skjer i nord.

**Ingjerd Schou (H) [11:20:54]:** Jeg registrerer at representanten Langeland er på linje med Trygve Hegnar som sier at det er bare å sette opp prisen ved bompaseringene til 200 kr i et køprissystem, så blir man alene på veien.

Jeg har to spørsmål. Den sveitsiske modellen, sier Langeland, kan bare innføres med en gang og tas hjem til Norge. Det er interessant at representanten Langeland etter å ha reist utenlands kommer hjem og sier at vi kan ta avgiftene på bil over på tog, og så kan vi ha litt bompenger på jernbanen i tillegg. Da vil vel også representanten innføre det sveitsiske systemet når det gjelder modellen for skatter og avgifter, nemlig 7 pst. moms og nesten ingen inntektsskatt? Det var det ene.

Det andre gjelder dette med høyhastighetstog, som representanten er en ihuga ambassadør for. Men hva kommer det av at representanten sitter i en regjering som ikke klarer å følge opp et flertallsvedtak i Stortinget om høyhastighetstempo også langs Mjøsa?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:21:58]:** Eg vil berre presisera at kvar gong Hegnar er einig med meg, pleier han å skriva i sine leiarar: for denne gongens skyld. Eg har ikkje snakka om 200 kr i utgifter når det gjeld bompengar, eg har snakka om at me må finna ein modell som eg håpar Høgre vil vera med på – ein klimaforlikmodell – der me kan få til ei langsiktig finansiering av jernbanen. Det var mi utfordring til alle klimakameratene, inklusiv Høgre.

Når det gjeld høg fartstog, er me veldig glade for at Høgre der har spelt på lag med SV. Heile vegen sidan dei kom ut av regjering, har dei vore positive til høg fartstog, og eg håpar inderleg at dei, om dei skulle koma tilbake i posisjon, framleis vil vera det. Men det er eg meir usikker på. Derfor trur eg ei raud-grøn regjering er viktig òg i fortsetjinga for å få til lyntoget, som Høgre no er for.

Me har eit problem langs Mjøsa. Det er eg heilt einig i. Sånn som eg har fått statsråden si forklaring på dette, er planlegginga komen for langt. I 2008 meinte eg heilt bestemt at me måtte ha ein annan trasé enn den ein no har valt. No ser det ut som me ikkje klarer å stoppa den som er vald.

**Knut Arild Hareide (KrF) [11:23:11]:** Det var ein veldig god start representanten Langeland hadde på sitt innlegg. Det å sitere kristensosialistar kan vere veldig klokt, og eg synest jo at temaet som blei teke opp – nettopp det som går på sykkel – er viktig. Da er det eit stort paradoks at det er vel det området der regjeringa ligg lengst bak skjemaet. Der ligg det no ei måloppnåing på 54 pst., og attpåtil veit me at måloppnåinga i byane er enda lågare enn det. Me veit òg at sykkeldelen har gått ned, frå 5 pst. i 2005 til 4 pst. i 2009. Og med den innsatsen som er i 2012-budsjettet, sjølv etter justeringa som representanten peika på, vil det altså gå 30 år før me når behovet på riksvegane våre.

Mitt spørsmål er: Kan representanten garantere at me vil nå målet på dette området?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:24:19]:** Langeland garanterer sjeldan mykje. Eg skal heller ikkje garantera

lyntoget. Men når det gjeld det som no blir teke opp, har eg registrert at Kristeleg Folkeparti med ein gong dei òg kom ut frå regjeringskontora, plutsleg fekk ein posisjon i forhold til gang- og sykkelveggar. Det set eg veldig pris på, og eg ønskjer verkeleg, om det skulle vera sånn at Kristeleg Folkeparti kom i regjering, at ein følgjer opp denne gode intensjonen som eg synest Kristeleg Folkeparti har vist når det gjeld gang- og sykkelveggar.

Nei, me er sjølvstøtt ikkje fornøgde når me ikkje får gjort meir for gang- og sykkelveggar. Men poenget mitt med å ta opp og referera den kristensosialisten på dette punktet, var jo nettopp at ein faktisk òg her på huset, på Stortinget, var oppteken av å få gjort noko med dette – og me klarte i samarbeid med statsråden å flytta 20 mill. kr over på sykkel, og det var syklistane fornøgde med.

Så veit me òg at når det gjeld det Dokument 8-forslaget som Kristeleg Folkeparti la fram, har me samarbeidd godt med Kristeleg Folkeparti om nettopp gang- og sykkelstigar. Og det skal me fortsetja med om Kristeleg Folkeparti vil.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed slutt.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:25:42]:** En av gledene ved å være i transport- og kommunikasjonskomiteen er at vi får reist og besøkt eget land godt, og vi får også reist utenlands og sett på ulike løsninger, ulike modeller, som man velger. Det er utrolig lærerikt.

Men det er én ting som jeg ikke misunner våre kollegaer i Europa. Det er den økonomiske situasjonen, som er kritisk: høy ledighet, lav økonomisk vekst og høy statsgjeld. Selv om Norge så langt har styrt unna de mest alvorlige konsekvensene, ser vi nå konturene av at eksportrettet industri utfordres. Det kommer daglige varsler om mulige permitteringer eller andre signal om at nå er det nummeret før vi får det skylt inn over oss.

Lavere etterspørsel etter varer og tjenester påvirker norsk næringsliv. En styrking av kronen svekker konkurransevnen til det næringslivet som er eksportrettet. Det setter igjen eierskap og arbeidsplasser i fare. Derfor er det helt nødvendig å føre en ansvarlig økonomisk politikk.

Regjeringen har siden 2005 ført en aktiv politikk for å sikre norsk økonomi og for å trygge norske arbeidsplasser. Norge har Europas laveste arbeidsledighet og er kåret til det sjette beste landet å drive næringsvirksomhet i. I tillegg er styrking av infrastrukturen vesentlig for å styrke næringslivets konkurransekraft, og derfor er Senterpartiet tilfreds med at statsbudsjettet innebærer en betydelig styrking av bevilgningene til vei og bane. Satsingen på samferdsel er på et historisk høyt nivå, forslaget for 2012 er på 31,8 mrd. kr.

Aldri før har det vært bygd mer enn nå. Forslaget til statsbudsjett for 2012 har ført oss et år nærmere et moderne vei- og jernbanenett. Budsjettforslaget inneholder en vekst på 8 pst. sammenliknet med 2011. Det gir konkrete resultat, bl.a. får vi ti større, nye prosjekt, startfinansiering til prosjektering – jeg kan nevne Oppdal og E134 i Telemark, og det er flere som ligger an. Det vil også bety at man kan starte opp tre større jernbaneprosjekt, innfasing

av 50 nye togsett, økt punktlighet, ny grunnrutemodell samt utbedring av en rekke stasjoner.

Det er ført en sterk satsing på vedlikehold. Regjeringen følger opp kravene fra Nasjonal rassikringsgruppe om 1 mrd. kr årlig til rassikring, som kommer både riksvei- og fylkesveinettet til gode. Flere lokalt initierte bompengeprojekt vurderes, bl.a. Helgelandspakken, med drift og vedlikehold som en del av utviklingskontrakten. Det er en nyvinning som jeg tror vi får stor glede av.

Sterk satsing på trafiksikkerhet, en bevilgning på 747 mill. kr innebærer en økning på 200 mill. kr fra 2011. Et sett av tiltak er på plass, og det må være mange tiltak skal man ha mulighet til å ta de ulike problemstillingene som er relevante.

Gang- og sykkelveier omprioriteres også i behandlingen av statsbudsjettet i komiteen og gir en økning på 20 mill. kr til det som er foreslått. Det er viktig. Det er et kinderegge – det har flere gode løsninger i seg.

Vedlikehold av de lange godsbanene er også igangsatt. Ofotbanen vil få særskilt oppmerksomhet der kapasiteten sprenge allerede i 2015 hvis vi ikke setter inn tiltak. Komiteen signaliserer også behov for elektrifisering av flere av de lange banestrekningene. Det blir et viktig tiltak i et langsiktig klimaperspektiv.

Sjøtransport er Senterpartiet og regjeringspartiene opptatt av å styrke. Et sterkere samarbeid mellom vareeiere, transportbedrifter, redere og havneorganisasjoner om hvordan man skal få mer gods på kjøll, må til. Alle aktører må bidra på sine felt for å styrke nærskipfarten. Kystgebyret er redusert for å understøtte en slik godsstrategi med skip.

Kystverket får økte rammer, og det gir rom for høyere tempo i fiskerihavneutbygging og annen maritim infrastruktur og styrking av beredskap mot akutt forurensning. Oljevernberedskapen styrkes. Kystverkets nye miljø- og beredskapsanalyse viser at det er behov for å styrke den lokale beredskapen – derfor nye 15 mill. kr til de interkommunale utvalgene og kommunenes tilgang til nødvendig utstyr.

Hurtigruteavtalen er på plass – helårig drift Bergen–Kirkenes og daglig seiling til alle 34 havner.

Redningsselskapet får gjennom budsjettbehandlingen styrket rammene med 10 mill. kr. Dette er gjort for å sikre Redningsselskapets beredskap i 2012. Redningsselskapet og Kystverket har i 2011 i tillegg en samarbeidsavtale som kan innebære ytterligere oppdrag – en sånn avtale kan også vurderes videre.

En samlet komité påpeker behovet for fortsatt bredbåndsutbygging. Vi har kommet langt på veldig kort tid, ikke minst fordi regjeringen har brukt 1 mrd. kr de siste årene, men vi er nødt til å sette oss nye mål. Selv om vi nå ser at dekningsgraden har økt også når det gjelder høyere kapasitet de siste årene, trenger vi å sette oss høyere mål.

Behovene innen norsk transportsektor er enorme. Vår ambisjon er at et moderne hovedvei- og jernbanenett skal være på plass innen 20 år. Da må samferdsel holde fram med å være budsjettvinner, og vei og bane må prioriteres framfor skattelette. Ikke alle partier innser dette.

400–500 mrd. kr må til for at riksveiene i Norge skal

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1250 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

få god standard. Det viser tall fra Statens vegvesens stamnettutredning. Tilsvarende tall fra Jernbaneverket viser at 250–350 mrd. kr er nødvendig for å etablere et jernbanelnett for framtiden. Dette må tas på alvor. I forbindelse med NTP 2014–2023 skal transportetatene bl.a. planlegge for en økning i basisrammen på opptil 45 pst.

Den rød-grønne regjeringen var den første som fulgte opp Nasjonal transportplan. Da vi for første gang selv la fram en transportplan, skrudde vi nivået kraftig opp. At det nytter, veit vi! Det store samferdselsløftet de siste seks årene har gitt resultater på mange områder. Fra 2006 til 2010 er risikoen for å bli hardt skadd eller drept i trafikken redusert med 30 pst. I 2009 reiste 40 millioner flere kollektivt enn i 2005. For første gang går kollektivandelen opp og bilbruken ned.

Ingen partier som går til valg på skattelette, vil kunne holde oppe et slikt trykk – heller ikke Høyre eller Framskrittspartiet. Mye arbeid gjenstår. I tillegg til økte bevilgninger må planleggingstiden ned. Det går for lang tid fra et prosjekt starter planlegging, til det er gjennomført. Senterpartiet mener også at vi skal se på ulike finansieringsformer. Det er nødvendig. Men til syvende og sist handler det likevel om offentlige bevilgninger fra staten.

Det rød-grønne flertallet har valgt å satse på samferdsel, nå når vi går inn i en krisetid i Europa som også kommer til å påvirke oss på et eller annet vis. Statsbudsjettet er stramt, som anbefalingene fra næringsliv og eksperter gikk ut på. Tross dette asfalteres veier, nye tunneller sprennes, jernbanen fornyes, og havner bygges. Det er mulig fordi vi faktisk velger å kreve inn skatt fra vanlige lønns-mottakere, ledere, aksjeeiere m.v. Vi har sagt nei til skatte-kutt, og derfor har vi råd til å bygge landet gjennom samferdselssatsing – også i en usikker tid.

Med dette anbefaler jeg regjeringspartienes framlagte forslag

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt president-plassen.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [11:33:38]:** Store deler av landet har vært rammet av flom i år, og det har kommet store skader på både kommunal og fylkeskommunal infrastruktur. Dette gjør at kommunene og fylkeskommunene har fått store utgifter som de ikke på forhånd kunne forutsatt.

Samferdselsminister Meltveit Kleppa har sagt følgende til NRK:

«Her skal alt gjøres som kan gjøres for å utbedre disse veiene. Vi skal stille opp, og det skal ikke stå på penger. Det skal heller ikke gå ut over andre prosjekter.»

Statsministeren har sagt til NRK:

«De pengene som kreves for å reparere vei, jernbane og offentlig infrastruktur vil komme.»

Men i endringsforslag til statsbudsjettet for 2011 blir ikke løftene oppfylt.

Jeg lurer da på: Er Senterpartiet stolt over og fornøyd

med at kommunene bare får delvis kompensasjon for flomskade på infrastruktur, når deres egen Magnhild Meltveit Kleppa har lovet full kompensasjon? Eller er det greit at dere svikter kommuner og fylkeskommuner på denne måten?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:34:31]:** Rassikring er viktig både for å ivareta næringslivets muligheter for transport og for at folk kan reise sikkert til og fra arbeid og skole. Det satses sterkt på rassikring. Det er bevilget mye de siste årene. Man følger det som Nasjonal rassikringsgruppe har bedt om. Det har vi fulgt opp – og vel så det. Det er kjempeviktig.

Samtidig ser vi at vi går inn i en usikker tid, med store endringer i klima. Det regner mer, det er mer heftig vind og uvær, noe som gjør at det kan komme ras i uforutsatte områder. Det har regjeringen varslet at man skal følge opp. Man skal følge opp med tiltak for å bistå når slike akutte situasjoner oppstår. Det har samferdselsministeren signalisert at hun vil følge opp. Det har jeg tillit til.

Det som er viktig i fortsettelsen, er at kommunene nå gjør arbeidet med å kartlegge hvor det kan være utsatte områder, sånn at man har mulighet til – når man reviderer planene – å sikre at de løsningene som sikrer alle typer ras, er på plass.

**Knut Arild Hareide (KrF) [11:35:44]:** Til neste år kjem det 50 nye tog. Det er veldig bra. Eg trur at Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti deler engasjementet for universell utforming.

Utfordringa med dei 50 nye toga er at dei òg kjem til å passere 50 stasjonar. Av dei 50 stasjonane er det berre fem som har riktig høgd og som dermed er universelt utforma. Dei resterande 45 er ikkje universelt utforma. Målet me hadde da me vedtok Nasjonal transportplan, var å bruke over 3 mrd. kr – 3,47 mrd. – på universell utforming frå 2010 til 2019.

Mitt spørsmål er: Er Senterpartiets representant fornøgd med den delen – det nivået – me har oppfylt på dette området så langt?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:36:47]:** Universell utforming er, som representanten Hareide peker på, kjempeviktig for at alle skal ha mulighet til å delta og ha et aktivt liv – enten det er å reise til og fra arbeid, eller det er i privat sammenheng. Det er en sak som jeg støtter representanten Hareide i. Vi må legge inn ytterligere tiltak for å komme i mål, for å kunne gjøre de grepene som må til for at man skal kunne reise.

Jeg vil signalisere på vegne av Senterpartiet at det er en sak som vi først og fremst må ha sterkt fokus på når vi rullerer Nasjonal transportplan – sette inn tiltak for å sikre stasjonene sånn at det er mulig å gå av og på de nye togsettene som kommer, og også gjøre andre tiltak for å bidra til at folk har mulighet til å ta aktivt del i samfunnet.

Vi har sett, når vi har vært ute og reist, at andre land har gjort kloke grep her, og det er en modell som jeg har lyst til at vi skal diskutere når vi rullerer Nasjonal transportplan.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1251  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

**Presidenten:** Replikordskiftet er avsluttet.

**Borghild Tenden (V) [11:38:04]:** Venstre er dessverre ikke representert i transport- og kommunikasjonskomiteen i denne perioden. Jeg ønsker derfor å redegjøre for Venstres alternative budsjett, med fokus på de områdene hvor vi skiller oss fra regjeringens forslag.

Venstre er opptatt av fremkommelighet og trafikksikkerhet både i byene og i distriktene. Vi støtter i hovedsak regjeringens forslag om et løft for satsing på vedlikehold og investeringsramme på vei, mens vi øker investeringer på trafikksikkerhet og sykkelveier med 75 mill. kr. Vi registrerer imidlertid at man fra dag én er forsinket i oppfølgingen av valgløftene om at NTP skal følges opp.

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 prosjekter som bidrar til vesentlig redusert reisetid på de lengre strekningene, som Oslo–Bergen/Trondheim/Kristiansand. Derfor foreslår vi økte bevilgninger til jernbanen med 950 mill. kr, hvorav 100 mill. kr avsettes til økt innsats til drift og vedlikehold i Oslo-området.

Skal vi greie å forkorte de lengre strekningene, er følgende prosjekter svært viktige:

- Ringerikstunnelen på Bergensbanen
- dobbeltspor Hamar–Lillehammer
- Grenlandsbanen for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- dobbeltspor Oslo–Ski realiseres raskere
- Eidanger-forbindelsen forseres
- dobbeltspor Sandbukta–Moss–Kleberget forseres
- tiltak for redusert reisetid på Vestfoldbanen, som f.eks. dobbeltspor sør for Drammen og kryssingsspor

Venstre mener det er synd at flertallet har nedprioritert oppstart av Ringeriksbanen mot slutten av tiårsperioden. Banen vil avlaste veinettet inn mot hovedstadsområdet og redusere reisetiden til Bergen med en time.

Representanter fra regjeringen og regjeringspartiene har ved en rekke anledninger lovet at det skal ryddes opp i problemene i togtrafikken. Det er derfor bekymringsfullt at det nå varsles forsinkelser i Ruteplan 2012. Venstre bevilger 100 mill. kr til å investere i satsing på nettopp Ruteplan 2012.

Det er også avgjørende for den langsiktige satsingen på jernbane at det kommer på plass en bevilgning til planlegging av økt kapasitet gjennom Oslo, som f.eks. en ny Oslotunnel. Derfor legger Venstre opp til å igangsette et større arbeid med planlegging av ny kapasitet også der.

Det er nødvendig at staten tar mer ansvar for kollektivtrafikken. Derfor foreslår Venstre å øke overføringene over belønningsordningen med 100 mill. kr. Venstre foreslår også en ny post på 150 mill. kr for planlegging, investering og drift av kollektivtrafikken i de store byene. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikktfordringene på en miljøvennlig måte. Disse midlene kan f.eks. brukes i arbeidet med bybaner. Bonde-

vik II-regjeringen inntok en svært aktiv rolle for å få på plass en bybanesatsing, bl.a. i Bergen. Det finnes en rekke viktige prosjekter som bør få et statlig bidrag, slik som bybanen på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebu-bane og bane til Ahus.

Det er også behov for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig veitrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlig drivstoff.

Regjeringen Bondevik II trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. Dette arbeidet fortsetter med Venstres alternative statsbudsjett.

Avslutningsvis vil jeg peke på at innenfor samferdsel, og spesielt jernbane, er det noen grep vi må ta i tillegg til mer penger. Jeg har notert meg at Samferdselsdepartementets hurtigarbeidende gruppe, som har jobbet nå i elleve måneder, foreslår nesten det samme som vi foreslo i et representantforslag i vår:

1. Det må planlegges lange strekk ad gangen, med konkrete datoer for når de ulike prosjektene skal stå ferdig, og planleggingen må skje mye raskere enn i dag.
2. Nødvendig utbygging må skje med forutsigbar finansiering. Dagens ordning med årlige bevilgninger over statsbudsjettet er uegnet.
3. Rapporten åpner for langt større bruk av statlige reguleringsplaner, og at de ulike prosjektene blir organisert i egne selskaper, som også kan hente inn privat kapital.

Om ikke samferdselsministeren vil høre på Venstre, håper jeg hun vil høre på sine egne eksperter. Det hadde den norske jernbanen fortjent.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte.

**Gorm Kjernli (A) [11:43:11]:** 950 mill. kr mer til jernbane fra Venstre er jo bra. Representanten Tenden nevnte en rekke prosjekter som hun vil ha fortgang i. Men for 950 mill. kr mer får man ikke mange kilometer mer dobbeltspor, så det er noe med ambisjonene til Venstre og det bevilgningsgrunnlaget de legger opp til.

Det jeg kunne tenke meg å spørre representanten Tenden om, er hennes maktambisjoner, som jeg registrerte kom til uttrykk på Venstres landsstyremøte i helgen. «Skal vi få gjennomslag for Venstres politikk, må vi søke makt», sa representanten Tenden. Jeg synes det er mye bra i Venstres samferdselspolitikk, med prioritering av kollektivtrafikk og jernbane. Mitt spørsmål er: Hvor tror Tenden at hun får mest gjennomslag for Venstres samferdselspolitikk, hos en rød-grønn regjering eller hos en regjering der Fremskrittspartiet har hånden på rattet i samferdselspolitikken?

**Borghild Tenden (V) [11:44:02]:** Først vil jeg takke for skrytet. Det er ikke ofte man får fra de rød-grønne.

De rød-grønne har bevilget mye penger til jernbane. Det min kritikk mot de rød-grønne går på, er at de må begynne å tenke nytt. Vi har foreslått nytenkning innenfor

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1252 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

jernbane. Vi må ha hurtigere bygging, private bør kunne gå inn, og vi har foreslått en rekke grep som dere i de rød-grønne partiene har stemt ned. Det beklager jeg veldig sterkt.

Så til spørsmålet. Vi satt i Bondevik II-regjeringen. Vi trivdes veldig godt i den regjeringen. Vi gjennomførte mye nytenkning. Vi satset mye på byene – mye mer enn denne regjeringen har gjort til nå. Der har Gorm Kjærli fra Akershus en stor utfordring; å satse mer på de store byene. Det er der vi får de største utfordringene fremover.

**Arne Sortevik (FrP) [11:45:12]:** Det er godt om Venstre også vil være med og tenke nytt. Høyre har i en del år vært med Fremskrittspartiet på infrastrukturfond, og nå har vi fått Kristelig Folkeparti til å se lyset. Spørsmålet er om Venstre også ser lyset og ser betydningen og nytten av å lage et infrastrukturfond, slik at vi kan få langsiktig, avklart og forutsigbar finansiering av en fortere utbygging av veier og jernbane. Det er den ene delen av replikken.

Den andre delen er: Hvor er Venstres veisatsing? Vi hører mye om jernbanesatsing i Venstres alternative budsjett, men vi hører fint lite om veisatsing. Det er det næringslivet over hele landet formelig skriker etter, mer veisatsing. Hvor er Venstres veisatsing i Venstres budsjett-fremlegg for 2012?

**Borghild Tenden (V) [11:46:08]:** Det var to spørsmål her, jeg skal prøve å rekke å svare på begge to. Venstre har en ansvarlig økonomisk politikk – det er svært viktig for oss. Derfor forholder vi oss til handlingsregelen, noe jeg opplever Fremskrittspartiet ikke gjør. Det gjør det vanskelig, veldig vanskelig, for oss i Venstre å samarbeide tettere med Fremskrittspartiet for å skyve ut de rød-grønne fra regjeringskontorene.

Så til veisatsing: Ja, vi har en offensiv veisatsing. Vi bruker like mye som de rød-grønne, som jeg sa fra talerstolen, og så ønsker vi å bygge smartere. Vi ønsker mer OPS-bygging innenfor vei, og vi vil ha nye grep, som vil føre til at vi får mer offensiv veibygging.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:47:22]:** Den tidligere nestleieren i transportkomiteen heldt eit innlegg som viste at Venstre er ute av transportkomiteen for tida, for me er veldig opptekne av dei tinga som Tenden tek opp. Men to ting: Venstre vil tenkja nytt, og det høyrer flott ut. Det forsøker me jo alle, å tenkja nytt. Men dersom å tenkja nytt er å tenkja på konkurranseutsetjing og fleire anbod osv., er jo ikkje det særleg nytt. Det er gammalt nytt. Så eg lurar på kva dette nye er, for det gamle nye er nemleg mykje dyrare i forhold til det Riksrevisjonen seier om f.eks. vedlikehald. Ting blir dyrare, ca. 300 mill. kr i året, ved å tenkja «nytt» – dersom representanten meiner det er nytt.

Så lurar eg på til slutt: Venstre har sett at SV er ute med at dei ønskjer seg eit fond, pluss at dei ønskjer at bensinavgift skal gå inn i dette fondet til jernbaneutbygging. Er Venstre einig med SV?

**Borghild Tenden (V) [11:48:28]:** Først til Riksrevisjonens rapport, som har vært et tema her i dag. Jeg tror veldig mange av oss, og spesielt i de rød-grønne partiene, hadde hatt nytte og glede av å lese den rapporten litt mer nøye, for det er rett og slett ikke så enkelt som det flere av de rød-grønne har sagt her i dag. De rød-grønne er mot konkurranseutsetting. Venstre er for konkurranseutsetting. Jeg tror vi får mer vei og bane for pengene med konkurranseutsetting. Årsaken til at den rapporten har blitt som den er blitt, er rett og slett at kravene til entreprenørene har økt betraktelig i denne perioden, med hensyn til både kvalitet, planlegging og rapportering. Så igjen: Jeg tror representanten Langeland skal sette seg og lese den rapporten litt mer nøye, så vil han forstå den bedre og ikke komme med sånne lettvinde påstander.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er dermed avsluttet.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:49:59]:** Å vera samferdselsminister er svært meningsfylt. Det er stort å reisa rundt i Noreg og sjå folk gleda seg over betre vegar og meir punktleg jernbane.

2. september opna vi nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika. 19. november feira Tønsberg nytt dobbeltspor Barkåker–Tønsberg. 3. oktober var ny omkøyringsveg ved Nestunnelen på rv. 7 klar, 7. november ny E6 frå Dal til Minnesund. 19 km ny firefeltsveg er bygd ut på to år, minst like raskt som noko tilsvarende OPS-prosjekt.

Vi har også nettopp sendt neste persell til Stortinget. Når han er på plass, betyr det 65 km med samanhengande ny firefeltsveg frå Gardermoen til Kolomoen. 7. november vart òg Ramsrudhellingane på rv. 7 erstatta med 6,3 km ny veg. 20. desember er vi klare til å feira Vossapakken, ny veg på rv. 13 mellom Granvin og Voss.

Eg kunne nemnt fleire ferdigstilte prosjekt og òg etterlengta anleggsstartar. Mange her i salen har vore med på markeringar det siste året.

Lat meg likevel gå over til det året som kjem. Ingen kan undrast på at vi gler oss i Senterpartiet, blant dei raud-grøne og i Samferdselsdepartementet til 2012, med opning av åtte større vegprosjekt, mogleg anleggsstart på 18 nye vegprosjekt og fem større jernbaneprosjekt. Vi får òg høve til å møta blide andlet i 2012. Vi får moglegheit til å gleda oss over at regjeringa bind landet betre saman, reduserer avstandskostnader og -ulempar og medverkar til betre tilgjenge.

Samferdselssektoren er ikkje lenger prat og tomme lovnader. Svært mykje positivt er på gang. Sjølv den største pessimisten må kunna finna noko å gleda seg over no, det formidlar òg både nasjonale og lokale medium.

Det mest gledelege er den positive utviklinga i talet på ulukker. I fjor vart 208 drepne i trafikken. 208 er 208 for mykje. Vi må likevel tilbake til 1950-talet for å finna så låge tal. Slik det ser ut no, kan vi gleda oss over at det kanskje blir mellom 30 og 40 fleire sparte liv i trafikken i år.

2012-budsjettet vil forsterka den positive trenden. 750 mill. kr er sette av til særskilde trafikktryggleikstiltak. I tillegg kjem tiltak overfor føraren. All erfaring tilseier at det er avgjerande viktig.



7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1253  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Punktlegheita på jernbanen er i kraftig betring. Faktisk opplevde vi for kort tid sidan den beste punktlegheitsveka på jernbanen sidan 2005. I haust har ni av ti tog vore i rute på hovudbanen mellom Oslo og Eidsvoll.

Øg i 2012 stengjer vi togtrafikken i Oslo-området i seks veker. Dette gjer vi for å få fullført den store og heilt nødvendige opprustinga der.

Talet på kollektivreisande er i kraftig vekst. Vi opplever no at kollektivtrafikken tek marknadsdelar frå privatbilen når det gjeld jobbreise. I 2010 var talet på kollektivreiser 500 millionar, 21 millionar fleire enn året før. Det er ei positiv, men òg heilt nødvendig utvikling. Omsynet til både areal, køar og luftkvalitet tilseier at framtidig trafikkvekst i dei største byane må løysast kollektivt.

For å planleggja framtida har vi teke viktige organisatoriske grep i departementet. Vi har oppretta ei ny avdeling med ansvar for kollektivtransport og jernbanesaker. Vi har òg sett i gang eit prosjekt som skal utarbeida mål og strategi for kollektivtrafikken. Målet er å leggja til rette for at kollektivtransporten får ei tydelegare rolle i den langsiktige transportplanlegginga.

I 2012 startar innfasinga av den nye grunnrutemodellen. Togtilbodet for pendlarane i austlandsområdet skal bli langt betre. Vi er godt i gang med prosjekt som kjem til å inngå i IC-strategien. I Stavanger-området er dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og Jærbanen ein suksess. Bergen og Vossabanen står for tur.

Transportsektoren maktar òg å ta klimaansvar. Dei tiltaka som er innførde sidan klimaforliket i 2007, gjer at vi nærmar oss ambisjonsnivået som vart skildra i meldinga.

Sjølv om det er mykje positivt å gle seg over, er det lenge igjen før vi er i mål. Min ambisjon er eit tipp topp moderne hovudveg- og jernbanenett innan 20 år. Skal vi nå dette, må vi ta tak i tre viktige område: Løyvingane må aukast år for år, vi må byggja endå smartare enn i dag, og planlegginga må gå raskare.

Sidan 2005 er løyvingane til veg og bane auka med 12 mrd. kr. I 2012 skal vi bruka nesten 32 mrd. kr på samferdselstiltak. Dei går i all hovudsak til jernbane- og hovudvegnettet. Dette er 2,4 mrd. kr, eller 8 pst., meir enn i 2011. I tillegg kjem den satsinga fylka gjennomfører.

Regjeringa har ikkje berre presentert den mest ambisiøse transportplanen så langt. Vi følgjer han også opp. Den førre Nasjonal transportplan overoppfylte vi. Med budsjettet for 2012 har vi kome svært langt i å oppfylle inneverande NTP.

På nokre område, som drift og vedlikehald, trafikktryggleik og planlegging, ligg vi langt framfor planen. På andre ligg vi etter. Når vi kjem til 2013, har vi som mål ein oppfyllingsgrad på alle postane på 100 pst.

Posten skal framleis fram. Endring i bankplikta er eitt av fleire eksempel på at måten vi kommuniserer med kvarandre på, endrar seg.

Luftfart er på grunn av geografi og topografi somme stader i dette landet for kollektivtilbod å rekna. Vi er snart klare med anbodstildeling for nye fire og fem år på 19 ruter. Samtidig legg vi til rette for neste utlysing for Nord-Troms og Finnmark.

Vi arbeider no med neste Nasjonal transportplan. Etata-

ne har fått i oppdrag å planleggja bl.a. for ei auka ramme på 45 pst. Sjølv om regjeringa ikkje har forplikta seg til ei slik satsing, er dette eit tydeleg signal om at opptrappinga skal halda fram. Her er òg om lag 20 lokale initiativ for endringar av større og mindre omfang i høve til lufthamnene. Dei avklarar vi nærare i Nasjonal transportplan.

Vi byggjer no smartare. Vesentleg høgare budsjett gjer at store, nye prosjekt som blir sette i gang, kan fullfinansierast. Det gjer at dei kan ha optimal framdrift, i staden for at ein forlengjer byggjeperioden og fordyrar prosjekta vesentleg.

Lengre strekningar blir bygde ut samanhengande, og enkeltprosjekta er i større grad planlagde i ein heilskap.

Nye kontraktstypar er under utarbeiding. E6 på Helgeland er eit godt eksempel på ei strekning der drift og vedlikehald blir sedde i samheng. På ei strekning på 27 mil er det planlagt tiltak på 14 av dei mila.

Så lèt eg meg fascinera av opposisjonspartia si tru på etablering av fond. Her tek ein pengar frå eitt fond og øyremerkjer til eit anna fond, slik at avkastinga kan brukast til gode formål.

Eit fond på 50 mrd. kr til samferdsel høyrer imponerende ut. Avkastinga som kan brukast, bør likevel ikkje imponera nokon. Kva oppnår ein med fond som ein ikkje kan oppnå gjennom ordinære løyvingar? Ulempa er i alle fall klar; at aktiviteten på veg og bane er avhengig av varierende årleg avkasting. Eg vil minna om at sektoren etterspør meir føreseieleg planlegging, ikkje mindre.

Omorganisering er eit anna sesam, sesam. Vi ser kontinuerleg på betring som kan føra til meir effektiv oppgøveløysing i etatane våre. Det er eit tema som vi òg skal drøfta i komande NTP.

Eg er oppteken av mest mogleg veg og bane. Eg har difor inga tru på omfattande prosessar som flyttar fokus vekk frå det. Vi legg fram ny NTP våren 2013. Han skal lagast i det året vi går inn i. 2012 blir difor eit svært viktig år. Då skal vi drøfta mange viktige spørsmål!

Jernbanegruppa, sett saman av leiarar frå jernbanesektoren, presenterte nyleg mange problemstillingar. Vi har motteke innspel frå næringslivet. Etatane har fått i oppdrag å greia ut nye modellar for finansiering av kollektivtrafikken. Vedlikehaldsetterslepet vil bli eit svært viktig tema. Det same gjeld finansieringsformer generelt. Det blir eit spennande år!

Vi må ha meir gods frå veg og over til både bane og sjø, og eg ser fram til eit tett samarbeid med fiskeri- og kystministeren om akkurat det.

Lat meg avrunda med følgjande påstand: Samferdselssektoren har fått sin renessanse med denne regjeringa. Vi er svært godt i gang. Vi gjer det mange har prata om, men ingen har gjort før oss. Det er likevel mykje arbeid som framleis står igjen.

Så er eg freista til eit lite sitat til slutt. Det er Nils-Fredrik Nielsen som seier det slik:

«Han tok mangelen på ros som et uttrykk for stum beundring.»

(Munterhet i salen)

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-,  
1254 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:00:26]:** Da jeg hørte skrytelisten til statsråden, skulle man jo tro at det var regjeringen som bevilget penger til alle disse veiene. Hvis man tar med innkreving, rentekostnader – kostnadene ved disse veiprojektene – så betaler bilistene 100 pst. av det veiutbyggingen faktisk koster. Så betaler staten riktignok lite grann, men det er egentlig bare til renteutgifter og kanskje litt annet småtteri. Men bilistene betaler altså ca. 100 pst. av utbyggingsprosjektene nå.

Så blir jeg også litt provosert når man ser at Statens vegvesen reiser ut som marionetter på vegne av statsråden og sier: Hvis dere ikke gjør som vi sier, får dere ikke lov til å bygge vei. To eksempler på dette er Alta og Harstad – hvor statsråden selv har sagt at hvis dere ikke lar dere presse til å bygge vei med bompenger, så tar vi pengene til andre prosjekter. Det er vel ikke lenger lokale initiativ! Det er ren statlig utpressing fra en statsråd mot lokaldemokratiet, som er imot bompenger, men som veldig gjerne vil ha de pengene som ligger i prosjektene.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:01:35]:** Eg blir forundra over Hoksrud si opphissing over at det stadig blir betre vegar og meir punktlegheit på jernbane. Han har til og med sjølv vore med på nokre av desse markeringane og anleggsstartane. Han har sett dei glade ansikta. Eg skulle ha unnt Hoksrud å gleda seg i lag med lokalbefolkningane rundt omkring, og eg skulle òg unnt han å sjå kva vi her kan klara å få til med lokale spleiselag, både på veg og på tiltak for mjuke trafikantar. Det er jo det dette handlar om. Eg er oppteken av mest mogleg veg og bane, og eg ser at det klarer vi å få til gjennom ulike bypakkar. Eg må berre seia at eg ikkje ser éin fornuftig grunn for kvifor vi skal fritta dei nordlegaste fylka frå slike spleiselag.

**Arne Sortevik (FrP) [12:02:47]:** Samferdselsministeren skal ha ros for frimodig selvsak. Det inviterer til refleksjon mer enn til beundring.

Mitt spørsmål går på to ting. Det ene er det nære, nemlig salderingsproposisjonen. Får fylkeskommunene dekket sine utgifter på grunn av flom og ras til skader på fylkeskommunale veier?

Det andre går mer på prinsippene. Da er vi over i budsjettet og det som flere representanter fra regjeringspartiene har båret frem, nemlig kritikken mot det å bruke driftskontrakter. Der ser jeg også at samferdselsministeren har vært med i det koret med kritikk. Det er slik at Dovre Group, som i 2010 utarbeidet en evalueringsrapport om vedlikeholdskontraktene, pekte på:

«Det økte kostnadsnivået i forhold til tiden før 2003 kan imidlertid langt på veg forklares med kontraktens omfangsvekst og oppgavens økende kompleksitet.»

Det er altså epler og pærer man sammenligner – av mer omfattende oppgaver, mer sikring.

Aksepterer samferdselsministeren den forklaringen?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:03:57]:** Her var det to spørsmål. Det fyrste gjaldt fylkeskommunar og kommunar. No tek ikkje Sortevik opp det faktumet at på bane og veg, som Samferdselsdepartementet

har ansvar for, er dekninga fullt ut levert i nysalderinga.

Når det gjeld kommune og fylkeskommune, er det løyvd atskillege midlar frå før, og dei beløpa som er der, er komne fram etter dialog med Kommunaldepartementet. Så dei kan eg visa vidare dit.

Så til Dovre Group og rapporten. Det eg har sagt, er for det fyrste: Eg er oppteken av mest mogleg veg og mest mogleg bane – også mest mogleg vedlikehald. Eg ser ingen grunn til noka omorganisering som flyttar fokus vekk frå det. Så ser eg heilt tydeleg at det er lagt inn endringar undervegs i oppgåver og omfang av oppgåver. Men eg meiner det er behov for å gå ein runde på dette i samband med neste NTP.

**Øyvind Halleraker (H) [12:05:14]:** Statsråden avsluttet med å savne skryt. Det kan ha noe å gjøre med at vi kanskje syns at hun greier den oppgaven rimelig bra selv – det skjer i alle fall i alle sammenhenger. Nå er det også slik at denne regjeringen har 260 mrd. kr mer å rutte med enn regjeringen som gikk av i 2005, så det skulle i grunnen bare mangle. Men det er et viktig trekk her, og det er at Bondevik II-regjeringen brukte ni av ti oljekroner på samferdsel. Denne regjeringen bruker én av ti.

Mitt spørsmål går på en sak som vi har liggende i komiteen, og som er ganske alvorlig, syns jeg, for det er et stortingsvedtak som ikke blir fulgt opp. Statsråden må svare meg på om hun ikke har nådd fram i Jernbaneverket, eller om hun ikke har prøvd, når vi ikke får 250 km/t på den nye Dovrebanen.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:06:19]:** Lat meg berre aller fyrst gje eit godt råd til Øyvind Halleraker: Reis rundt i landet og sjå om ikkje representanten Halleraker òg då blir glad for betre vedlikehald, for meir punktlegheit for jernbane og fordi det er så mange nye prosjekt. Det er til og med slik at nokre påstår at det er problem med å koma fram.

Så er det klart: Eg skjønar det provoserer at eg gler meg over dette. Men det synest eg at Høgre skulle unna meg, og eg synest dei skulle gleda seg i lag med meg, for dei vil jo eigentleg ha meir veg og betre bane, dei òg, etter som dei seier.

Så til dette prosjektet som no går langs Mjøsa. Det skal vi behandla i ei eiga sak, så det blir meir tid til å gå inn i det då, men mitt val er – framfor å senda dette prosjektet som vart avklart hausten 2008, ut på nye ørkenvandringar – å gje grønt lys for å byggja samanhengande veg og bane no, for det trengst no.

**Knut Arild Hareide (KrF) [12:07:35]:** Eg registrerer at statsråden ser positivt og lyst på det meste, og det gler meg over. Men når ein ser mykje på det positive, kan forandringsviljen ofte bli liten. Eg valde å sitere partileiarer i Senterpartiet. Partileiarar skal ein lytte nøye til, ikkje minst når det er sin eigen. Ho sa altså at me treng

«ei meir offensiv og langsiktig utbygging av veg og jernbane i Noreg. All fornuft tilseier at systemet må endrast».

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedep. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1255  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Da er mitt spørsmål til statsråden: Vil ho no leggje opp til at nettopp Navarsete sine ord blir tekne på alvor – at vi no får ein prosess fram mot Nasjonal transportplan, der nettopp systemendringane kan leggjast til rette for på ein god måte med omsyn til Jernbaneverket og Statens vegvesen?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:08:37]:** Sva-  
ret er ja. Eg er hjartans einig med min partileiar i det som ho her seier. Eg har kunngjort fleire gonger at når det gjeld ulik både organisering og finansiering, er det noko vi ser på fram mot neste nasjonale transportplan. Vi har endåtil bestilt fleire utgreiingsprosjekt i regi av Samferdselsdepar-  
tementet for nettopp å sjå på det. Vi har hurtigarbeidande grupper – den siste er denne jernbanegruppa. Vi har òg hatt ein dugnad på planlegging – det var førre måndag. Det var nydeleg å sitja og lytta til korleis enkelte ledd i planleggingsprosessen gjekk i seg sjølve. Men det vi ikkje skal ha, er slike raske skift som Bondevik II tok initiativ til, for der har vi slite med skadeverknader heilt til no.

**Borghild Tenden (V) [12:09:48]:** I mitt innlegg nevnte jeg Venstres representantforslag, som ble debattert her i vår, og som ble nedstemt av samtlige partier – om å planlegge lange strekk ad gangen, med konkrete datoer, om forutsigbar finansiering, om å åpne for mer statlig regulering og at de ulike prosjektene blir organisert i egne selskaper. Som sagt, vi ble nedstemt, og statsråden var heller ikke spesielt begeistret.

Nå har denne hurtigarbeidende ekspertgruppen, som statsråden nevnte i sitt forrige svar, kommet med sin rapport. Det vi kan lese, er at dette nesten er identisk med Venstres forslag. Så mitt spørsmål til statsråden blir da: Vil statsråden høre på ekspertgruppen sin?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:10:32]:** Lat meg aller fyrst seia til Venstre at eg har vel ikkje gjeve uttrykk for nokon mangel – ja, eg har gjerne ikkje brukt ordet «begeistring», det er sant, det har eg vel ikkje gjort – men eg har jo mange gonger vore imøtekomande overfor nettopp Borghild Tenden sine innlegg og forslag, for eg synest at der er det mykje som er vel verdt å sjå nærmare på. Så er det slik at ho til tider kjem med forslag som allereie er sette i gong, og der det ikkje er bruk for egne vedtak her i Stortinget.

Når det gjeld jernbanegruppa, peikar ho framover og er eit viktig innspel inn imot neste nasjonale transportplan, på same måten som intercityutgreiinga, lyntogutgreiinga og fleire andre bidrag vil vera, ikkje minst Jernbaneverket sine egne tilrådingar.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er avsluttet.

**Magne Rommetveit (A) [12:11:56]:** Først må eg få takka presidenten og presidentskapet for eit svært hyggeleg brev datert 24. november i år, og som alle me i transport- og kommunikasjonskomiteen vel har fått.

Her vert det opplyst at komiteen har fått ei ramme på

34 420 821 000 kr, som komiteen altså kan innstilla til innanfor sitt rammeområde.

Dette er uhorveleg mykje pengar, og det er «all time high» når det gjeld statleg satsing innanfor dette viktige området.

Gjennom komiteen sin budsjettprosess har eg òg vorte meir og meir overtydd om at dei raud-grøne partia sine innstillingar og budsjettmerknader vil resultera i svært gode og naudsynte tiltak for transportsektoren når alle desse milliardane no skal brukast i løpet av det komande året.

Mykje godt i luftfarten, mykje godt på landjorda og mykje godt på sjøen er å finna her, og eg vil i det følgjande nemna nokre sjø- og kystrelaterte emne.

No på måndag var eg på bedriftsbesøk på Fitjar Mekaniske Verkstad på Sveiseneset i Fitjar kommune. Dette verftet har 45 tilsette. Dei byggjer båtar og flåtar til oppdrettsnæringa, og dei utfører ombyggingar for fiskeflåten. Dette er ein usikker marknad, og gleda ved verftet er derfor stor over at dei for eit år sidan fekk kontrakt med Kystverket om å byggja og levera eit nyutvikla, avansert fartøy som m.a. skal inn i oljevernberedskapen vår. Etter planen skal Kystverket styrkja sin operative aktivitet og kvalitet med fem slike fartøy. No håpar dei tilsette og leiinga at opsjonen dei har om å byggja og levera også nr. to, kjem som julegave no i år.

Det er mykje som tyder på at det vert ei god jul på Sveiseneset i Fitjar i år òg, for i Prop. 23 S om endringar i statsbudsjettet under Fiskeri- og kystdepartementet, som me også har oppe til handsaming i dag, innstiller komiteen på at regjeringa si «Bestillingsfullmakt fornying av fartøy», til ein verdi av 153 mill. kr, vert vedteken.

Då vert det ei god jul for Fitjar Mekaniske Verkstad, som også kan auka arbeidsstokken med ti tilsette, og eit godt nytt år for kysten og for oljevernberedskapen.

Det er godt å sitja her på Stortinget. Men det som gjer det ekstra gjevande, er nettopp det å kunna vera ute der det skjer, kunna sjå det som me sit her og gjer vedtak om.

Onsdag i neste veke har eg gleda av å få vera med på dåpen av Fjord1s M/F «Boknafjord». Det er den største gassferja i verda, og det er ved Fiskerstrand Verft i Sula kommune. Ho skal no før årsskiftet setjast inn i sambandet Mortavika–Arsvågen, og det inneber at det no vert 20 minutt mellom kvar avgang. Denne ferja skal også tena som reserveferje i sambandet ved E39 Halhjem–Sandvikvåg. Det vil gje eit mykje betre samband over Boknafjorden, samstundes med at dei som nyttar sambandet over Bjørnafjorden, frå no av kan rekna med at C-ferja på dette sambandet verkeleg går.

Ein stor del av budsjettauken på 45,5 mill. kr på posten for kjøp av riksvegferjetenester går nettopp til dette tiltaket.

Fram til me får ein ferjefri E39, kyststamveg, er det viktig både for næringslivet og for folk at me gjer trafikeringa langs kysten så smidig og så sikker som mogleg. Difor er eg også svært glad for at komitéfleirtalet stør oppmodinga om at regjeringa utarbeider ein plan for innfasing av AutoPASS på riksvegferjene.

Dette budsjettet har i seg avgiftslette for dei som driv med sjøtransport, og det har ikkje minst i seg fleire tiltak

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-,  
1256 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

som gjer sjøtransporten meir effektiv og tryggare. Likevel har me endå større ambisjonar. Dei raud-grøne partia ber i merknads form regjeringa om å samarbeida med vareeigarar, transportbedrifter, reiarlag og hamneorganisasjonar om korleis ein best kan nå målet om overføring av meir last til sjø. Me har store voner til regjeringa si vidare oppfølging av dette punktet

Det har vorte hevda at Stortinget gjennom sine høyringar og budsjetthandsaminga elles ikkje rokkar ein tøddel ved regjeringa sitt budsjettframlegg.

At me i denne prosessen, i samarbeid med regjeringa, har auka overføringa til Redningsselskapet med 10 mill. kr, synest eg er veldig flott. Det inneber at denne viktige tenesta neste år vil vera operativ med redningsskøyter langs heile kysten vår, med base også i Egersund og på Skjervøy.

**Arne Sortevik (FrP) [12:17:05]:** Regjeringa sa da Nasjonal transportplan 2010–2019 ble presentert, at det var en ambisiøs plan. Siden er det blitt gjentatt og gjentatt. I regjeringens statsbudsjett for 2012 følger ikke regjeringa egen plan. Det er ikke særlig ambisiøst.

Tilstanden på veinettet i Norge er blitt verre under denne regjeringa, både på riksveinettet og på det veinettet staten fra 1. januar 2010 flyttet fra staten til fylkeskommuner. Ambisjonen i inneværende år er for regjeringa at det omfattende etterslepet på veivedlikeholdet ikke skulle øke. Det er ikke særlig ambisiøst. Det målet ser heller ikke ut til å bli oppfylt.

Det som øker kraftig innenfor regjeringens samferdselspolitikk, er bompengebrauken. Under denne regjeringa er bompengebrauken blitt en hovedkilde til finansiering av veibygging i Norge. Det skjer samtidig som Norge er blitt styrtrik og stadig blir rikere, og samtidig med at staten gjennom oljefondet låner penger til andre nasjoner, til lav rente, for at disse landene bl.a. skal kunne bygge veier – nye, moderne og sikre veier.

I samferdselsbudsjettet for 2012 skal bompengeselskapene stille til rådighet hele 9,2 mrd. kr. Regjeringens riksveiinvesteringer er på 5,9 mrd. kr.

Et bedre bilde på regjeringens økende transportskatt er imidlertid følgende:

Hittil i denne perioden – inklusiv de to store bompengeprojektene som Stortingets flertall vil vedta neste fredag, den 16. desember – vil bompengeregninga fra nye prosjekter vedtatt av Stortingets partier unntatt Fremskrittspartiet, være på hele 16,3 mrd. kr.

Sammen med 9,3 mrd. kr, som bilistene også skal betale for å dekke lånegjeld og innkreving, er regninga ved nyttår 25,6 mrd. kr. Det er en omfattende ekstraskatt på transport i et langstrakt land i utkanten av Europa, der næringslivet sliter med avstandsulemper, der enkeltmennesket er avhengig av transport, og der veitransport er avgjørende viktig både for næringsliv og for enkeltpersoner.

Så feil innrettet kan samferdselspolitikken være. Så åpenbart kan behovet for fornyelse av finansiering innenfor samferdselspolitikken være fremvist. Da blir det provoserende når regjeringens egen fornyelse består i å utrede lyntog og gi to riksveiprojekter egne poster på statsbudsjettet.

Fremskrittspartiet har i sitt alternative forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 vist frem fornyelse i samferdselspolitikken, med avklart, langsiktig, forutsigbar og ansvarlig finansiering. Det vil i regjeringens og finansministerens språkdrakt være å bygge landet, videreutvikle landet, ruste oss for fremtiden.

Jeg vil legge til: Det vil være trygg styring, og det vil være forsvarlig og ansvarlig pengebruk. Dette følger Fremskrittspartiet opp i sitt alternative statsbudsjett for 2012.

Men først vil jeg bemerke at regjeringens svake tempo i arbeidet med bygging av nye veier, manglende innsats for vedlikehold av dagens dårlig vedlikeholdte veier og tafatte innsats for å bygge midtdele på trafikkfarlige veier – innsatsen er «hele» 17 km vei med midtdele i 2012 – verken fremstår som særlig ambisiøst eller særlig ansvarlig.

Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative statsbudsjett for 2012 å opprette tre fond, et veifond på 300 mrd. kr, et jernbanefond på 100 mrd. kr og et storbyfond på 100 mrd. kr. Avkastninga fra disse fondene skal brukes til finansiering av veibygging og jernbanebygging.

Vi i Fremskrittspartiet gleder oss over at også Høyre og Kristelig Folkeparti etter hvert har kopiert Fremskrittspartiets gamle forslag om infrastrukturfond. Høyre har operert med sitt vedlikeholdsfond på 50 mrd. kr i et par år, men avsetter fortsatt ikke penger til dette fondet. Kristelig Folkeparti er blant de nyfrelste. Det er bra. Etter å ha avvist Fremskrittspartiets forslag om infrastrukturfond, som er fremmet i mange år, dukker det i Kristelig Folkepartis budsjettforslag for 2012 opp forslag om infrastrukturfond på 50 mrd. kr – uten bevilgningsforslag, riktignok. Men troen er der. Nå er både Høyre og Kristelig Folkeparti godt om bord, så sammen skal vi nok få dette til. Vi skal få til en god fremskrittspartiløsning. Det betyr at bilistene, transportørene og bompengebetalerne, både næringsliv og enkeltpersoner, kan fatte håp.

Fremskrittspartiet foreslår også etablering av et statlig veiforetak og et statlig jernbaneforetak og vil tilføre disse selskapene totalt 15 mrd. kr i kapital i 2012. Dette er verktøy som regjeringa bruker, og som regjeringa brukte i 2010, da Statkraft ble tilført 15 mrd. kr i egenkapital utenom statsbudsjettets ordinære rammer. Det mente regjeringa var både trygt og ansvarlig, og heller ikke farlig, for rentenivå og kronekurs.

Fremskrittspartiet mener statlig investering i veier og jernbane er minst like viktig som statlig investering i vindmøller. Derimot er det synd at den vindmølleaktige kampen i regjeringa, og ikke minst i Finansdepartementet, mot nye finansieringsløsninger som kan koble store investeringsbehov i infrastruktur med finansiell rikdom, fortsatt er så stor. Det trengs utluftning i regjeringens kontorene og i Finansdepartementet for å bli kvitt denne dogmatiske motstanden mot nødvendig fornyelse.

La meg minne om at regjeringa nettopp har lagt frem salderingsproposisjonen for 2011. Den viser at det går godt i Norge; statsbudsjettets overskudd blir 116 mrd. kr høyere enn antatt ved hjelp av økte oljeinntekter og økte fastlandsskatter. Dette innebærer at Fremskrittspartiets alternative budsjett for inneværende år ligger godt innenfor handlingsregelen uten å ta med dynamiske effekter og

utenlandsbudsjetter, som vi opprinnelig foreslo i 2011. Det betyr at Fremskrittspartiets budsjettforslag for inneværende år faktisk var, og er, ansvarlig og forsvarlig. Det understreker at det er det økonomiske innholdet, og ikke den streken som regjeringen eller Finansdepartementet setter, som er avgjørende når økonomisk ansvarlighet skal avgjøres.

I innstillingen har vi merket oss at regjeringspartiene tar til orde for «å vurdere å gjenopprette en vedlikeholds- og produksjonsavdeling i Statens vegvesen», samt at det «bør vurderes om Statens vegvesen selv bør utføre drift og vedlikehold i et geografisk område for å sammenlikne dette mot de områdene som er konkurransesatte».

Fremskrittspartiet vil motsette seg en slik tilbakestilling. Jeg har i en replikk vist til rapporten fra Dovre Group, som peker på grunnene til at kontrakter blir dyrere. En rekke forhold forklarer og underbygger at veivedlikeholdet på dårlige veier faktisk blir kraftig dyrere. Fjerning av konkurransesatt veivedlikehold fremstår, etter Fremskrittspartiets oppfatning, først og fremst som politisk begrunnet, fra en regjering som er vaksinert med skepsis og motvilje mot å bruke private løsninger på en effektiv måte og med offentlig finansiering.

I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2012 ligger det kraftig satsing på vei. Fornyhet og forsterket statlig finansiering, som Fremskrittspartiet foreslår, gir betydelig større innsats innenfor veiinvestering – samlet 11,6 mrd. kr til riksveiinvesteringene. I innstillingen er dette fordelt på stamveikorridorene. Fremskrittspartiet foreslår 1 mrd. kr ekstra til drift og vedlikehold av riksveinettet.

Fremskrittspartiet foreslår betydelig mer til rassi- kring – hele 600 mill. kr. mer enn regjeringens forslag. Fremskrittspartiet foreslår 800 mill. kr mer til trafikk- sikkerhetstiltak. Begge disse økningene er fordelt ut til fylkene, slik det er vist i innstillingen.

Vi foreslår en dobling av låneordningen til fylkes- kommunene gjennom rentekompensasjon. Det innebærer 2 mrd. kr mer til opprustning av fylkesveinettet, og det er også fylkesmessig fordelt, som vist i innstillingen.

Vi foreslår økt statlig kjøp av riksveiferjetjenester og fylkesveiferjetjenester med til sammen 175 mill. kr.

Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett vil gi økt inn- sats for nye veier, for bedre vedlikeholdte veier, for bedre rassikring av veiene og for bedre trafiksikring av vei- nettet. Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett tar i bruk finansieringsløsninger innenfor norsk samferdsel som alt brukes på andre områder. Det skaper større fart i utbyg- gingen av norske veier, med en avklart, langsiktig og for- utsigbar finansiering innenfor rammen av en forsvarlig økonomisk politikk.

**Presidenten:** Presidenten har registrert misnøye med fordelingen av replikkene i siste replikkordskifte. Komiteen ba om fem replikker, og Stortinget vedtok det. Dermed fordelte presidenten to til det største partiet og en til hvert av de andre partiene. Det er opp til komiteen selv å bestemme hvor mange replikker de ønsker, og de blir fordelt slik rammen er.

**Lars Myraune (H) [12:27:06]:** Vi behandler i dag et område av statsforvaltningen og av aktiviteten i det norske samfunn som betyr utrolig mye for enkeltpersoner og for bedrifter. Derfor sier også de fleste jeg snakker med rundt omkring i Norge, at dette er for dårlig, vi må bruke mer penger, vi må få til mer på all kommunikasjon i Norge.

Vi er simpelthen på etterskudd. Det gjelder kollektiv- trafikken rundt de store byene, der mennesker står i hope- tall og venter på at det skal komme et tog og bringe dem sikkert fram til jobb, i riktig tid. Det gjelder veitransport fra produksjonssteder rundt omkring i det ganske land, som må ta til takke med humpete, svingete og overbelas- tede veier, som gjør at lasten av og til er ødelagt når den kommer fram til bestemmelsesstedet. Det gjelder bilføre- re som er livredde for å møte en trailer rundt neste sving på en svingete, smal vei uten muligheter til å komme seg unna.

Vi er simpelthen på etterskudd. Det ville være urettfer- dig å legge all skyld på statsråd Meltveit Kleppa. Jeg har stor sympati for at ansvarsområdets både bredde og meng- de gjør at det blir en lang hverdag – men det går imidler- tid ikke over i stum beundring. Imidlertid må jeg minne om at Norge har mer penger enn vi noen gang har hatt, og det hadde vært riktig å bruke noe mer til samferdsel. Derfor har da også Høyre i sitt alternative budsjett avsatt vesentlig mer midler til transportsektoren

Uten nytenkning greier vi ikke å håndtere dette, og vi har sagt og påpekt flere ganger – noe også flere talere i dag har sagt – at vi må få en annen måte å finansiere dette på. Vi var svært glad for det som lederen i Senterpartiet gjorde for litt siden, som statsråden også delvis har støt- tet, og vi venter i spenning på hva som skal skje om ikke så lenge. Vi har påpekt dette lenge.

Et prosjekt jeg ikke kan unnlate å si mye om, er Mer- åkerbanen og Trønderbanen. Vi var på befaring der oppe for noe over ett år siden og fikk da en klar følelse av at dette er noe som gis topp prioritet i trøndelagsfylkene. Nå vet vi at Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommu- ne, i samråd med svenske myndigheter, har dannet et pro- sjekt hvor de ønsker å føre dette videre. Høyre setter stor pris på det initiativet. En utbedring av Meråkerbanen vil ha uvurderlig betydning for øst-vest-trafikken i hele Midt- Norden.

Likedan med Trønderbanen: Den har svært stor betyd- ning for en positiv utvikling av både næringsliv og bo- settingsmønster i begge trøndelagsfylkene. Den er viktig i dag, men den benyttes av altfor få mennesker, og den er ikke miljøvennlig. Så vi er skuffet over at regjeringspar- tiene ikke vil være med oss i å be om et sterkere statlig engasjement i det prosjektet.

Flytrafikken i Norge har økt kraftig de senere årene. Vi er fornøyd med den måten Avinor har håndtert økningen på. Men i dag har de visse problemer fordi det står flere utbyggingsprosjekter i kø. Vi tør ikke tenke på hva som hadde skjedd om Avinor skulle ha hatt samme finansie- ringsmåte som Vegvesenet og Jernbaneverket. Imidlertid er vi litt bekymret over en mulig økning i takstene; det kan gå ut over norske flyselskaper i ganske stor grad.

Posten er fortsatt en svært viktig oppgave for samfun-

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1258 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

net. Vi har påpekt at deler av det Posten utfører i dag, ikke er helt nødvendig, etter vår mening – nemlig banktjenestene. Vi er glad for at statsråden nå har sagt at de skal vurdere det. Dette har Høyre påpekt gjennom flere år.

Sjøtransporten er en veldig viktig del av dette. Vi har sagt mange ganger at vi må ha mer over på sjø fra vei. Det står i Soria Moria-erklæringen, alle partiene har sagt det – så hvorfor skjer det da ikke? Regjeringen kan ikke bestemme hvordan transporten skal drives, men de kan bidra i veldig sterk grad ved å påvirke. Her forventer vi at det skjer noe i framtiden. Dette må det simpelthen skje noe med.

På IKT-siden er vi glad for det som er gjort, men er misfornøyd med at det er gjort for lite, og at vi nå begynner å komme i bakleksa. Jeg er veldig glad for at regjeringspartiene er med oss, og sier at her må det skje noe for at vi ikke skal komme langt bak de landene vi konkurrerer med.

**Tone Merete Sønsterud (A) [12:32:24]:** Fullføring av utbygging og drift av nødnettet i hele Fastlands-Norge er en viktig sak. Terroraksjonen 22. juli synliggjorde behovet for å få etablert nett i hele landet så raskt som mulig. Jeg vil gi ros til regjeringen for å ha vist vilje til å få på plass et helt nødvendig verkøy for nøds- og beredskaps-etatene, slik at de får mulighet for å utføre sitt viktige arbeid for oss alle på best mulig måte, både i sitt daglige virke og i nød- og krisesituasjoner. For komiteen er det viktig at nødnettet fungerer mellom nødetatene, over og på tvers av forvaltningsnivåer, på tvers av geografiske områder, ansvarsområder, og at kapasiteten er tilstrekkelig. Jeg skal ikke kommentere forsinkelsene i prosjektet, alle merknader og forslag fra opposisjonen i innstillingen denne gangen, det er gjort i tidligere saker – det er ikke mye nytt å si. Men når en leser innstillingen, kan en få inntrykk av at Fremskrittspartiet var det eneste partiet som gikk inn for en teknologinøytral anbudsrunde. Jeg vil bare understreke – som det har vært gjort tidligere – det var en teknologinøytral anbudsrunde.

La meg gå over til å kommentere opposisjonens budskap om OPS – tydeligvis Høyres yndlingstema. Til og med i saken om nødnett har de, sammen med Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, en merknad om dette.

Så til noe av argumentasjonen: De påstår at OPS vil halvere utbyggingstiden, gi garanterte utbyggingskostnader, ingen budsjettsprikk, det blir billigere, og det vil bli bygging av høy kvalitet. De påstår også at en rekke fagorganisasjoner er positive til OPS. Jeg skulle gjerne likt å vite hvem de sikter til. LO og Tekna Stat f.eks. er i hvert fall ikke i den gruppen. Den europeiske investeringsbanken, EIB, som bidrar til finansieringen av to av de tre norske OPS-prosjektene, har gått gjennom alle prosjektene de har deltatt i fra 1990 til 2005. EIB konkluderer med at OPS-prosjektene i gjennomsnitt er 24 pst. dyrere enn prosjekter gjennomført på tradisjonell måte.

Jeg viser til min replikk tidligere i dag. E18 ble ca. 1,2 mrd. kr dyrere enn antatt, kontraktørene slåss nå om hvem som skal betale regningen. Nå mener kanskje noen det er flott at staten ikke taper penger på dette, men jeg kan

ikke se at det er noen fordeler. Bransjen lider nå, og man kan risikere konkurser, selv om representanten Halleraker bare trekker litt på skuldrene og sier at dette er spillets gang. Det er verdt å merke seg.

Et annet eksempel på hvor galt det kan gå: I 2003 ble det inngått kontrakter med to selskaper for å modernisere Londons T-bane. Kontraktene var på til sammen 15,7 mrd. pund, med 30 års nedbetalingstid. I 2007 gikk den ene av kontraktspartnerne konkurs, noe som resulterte i at Londons T-bane måtte innfri 95 pst. av selskapets gjeld. Det kostet staten 1,7 mrd. pund. I mai 2010 ble det bestemt at den andre kontraktørpartneren skulle kjøpes opp, og slik ble Londons T-bane igjen i full offentlig eie. Dette kjøpet kostet 310 mill. pund. En kolossal sløsing med penger, så Londons konservative borgermester da OPS-arrangementet var over. Sagt med andre ord: Dette er en risikosport, og i tillegg kan det bli dyrt, veldig dyrt.

Når det gjelder utbyggingstid, viser jeg bare til byggingen av E6 Dal–Minnesund. Det ble bygget med en fart på 800 meter per måned. Det er vel ingen andre veiprojekt tidligere som har blitt bygget med denne farten, ikke engang E18. Oppskriften var nok mannskap til enhver tid og nok penger. Det var ikke nødvendig med OPS for å få dette til. Når det gjelder bygging av høy kvalitet, har det vist seg at det kan settes store spørsmålstegn ved det. Det er mye som tyder på at E18 ikke ble bygget etter boka. Store forensningsproblemer er et resultat som det kan bli svært dyrt å rydde opp i. Mange land advarer nå mot OPS. Vi vet at flere sliter i forhold til finans- og gjeldskrise fordi altfor mye av finansene er bundet opp i dette.

Utgiftenes reelle karakter og deres virkninger i økonomien endres ikke av at samferdselsprosjekter privatfinansieres. Finansiering utenom det ordinære statsbudsjettet, som skyver utgiftene til framtidige statsbudsjett, vil dessuten undergrave handlingsregelen og svekke statsbudsjettet som et finanspolitisk virkemiddel. Det forunder meg at de konservative i Norge ikke er opptatt av dette.

Til slutt en liten visitt til Fremskrittspartiet. De har vært på studietur til Polen og skryter av hvor flinke de er i Polen til å bygge motorveier. Eksempelet de viser til, er autostrada A4. Veien er helt sikkert bra, men den er altså bygget med bompenger. Det sier ikke Fremskrittspartiet noe om. Sortevik fortalte nå i sitt innlegg at 25,6 mrd. kr var det vi nå brukte på bompengefinansiering. I tillegg vil Fremskrittspartiet altså fjerne engangsvgift og redusere drivstoffavgiften, og de skal fjerne alle bomstasjoner. Så vi kan jo plusse på noen milliarder til. Disse pengene skal altså gå i privatbilistenes lommer, uten at Fremskrittspartiet for disse pengene har brukt en eneste krone på mer vei.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:37:48]:** Aller først har jeg lyst til å skryte av komiteens behandling med å få igangsatt det videre arbeidet med Polarsirkelen flyplass på Helgeland. Fremskrittspartiet har beskrevet utfordringen for helgelandsregionen tidligere, men vi har da stått alene om våre merknader. Derfor er det gledelig at alle partier nå innser de fordeler en storflyplass vil kunne bli, for næringslivet og for folk flest i helgelandsregionen.

Luftfart er en internasjonal bransje, og det er utrolig viktig å gi rammevilkår for denne næringen som skaper gode og sunne konkurranseforhold, og som ikke distanserer seg fra avgiftsnivået på et normalt europeisk nivå. Avinor har nådd maksimalt tillatt låneramme etter sine vedtekter. Samtidig ser vi at det foreligger storstilte utbyggingsprosjekter og sikkerhetstiltak som krever store investeringer ved mange norske flyplasser. Det blir derfor ganske meningsløst at regjeringspartiene legger opp til å ta ut over 500 mill. kr i utbytte fra Avinor. Det er liten tvil om at disse midlene kunne vært brukt langt mer fornuftig på utbygging og sikkerhetstiltak på våre flyplasser enn å dytte dem inn i det store inntektssluket til staten.

Det er med forundring jeg ser at regjeringspartiene i sine merknader om sin nordområdestrategi ikke lenger omtaler nordområdene som det viktigste strategiske satsingsområdet for Norge, av både økonomiske, politiske og strategiske årsaker. Det virker nær sagt som om den tidligere mye omtalte nordområdesatsingen i dag nærmest fungerer som en post man dytter alle ønskelige gode forsetter inn i, slik at realiserbare prosjekter blir trenert år etter år, samtidig som nordområdene blir trukket fram under enhver festtale. En nasjonal strategi for nordområdene kom på plass allerede under Bondevik II-regjeringen. Lite praktisk har skjedd siden den gang, bortsett fra at regjeringspartiene har stemt ned hvert eneste forslag som opposisjonen har fremmet – alt fra jernbane til Russland til kystriksvei i Finnmark. Det virker som om regjeringen overhodet ikke bryr seg, bortsett fra når det er festtaler.

Ambisjonsnivået til regjeringspartiene er nær sagt ikke til stede, og for å understreke at man sitter og toer sine hender, har man overlatt store deler av ansvaret for samferdsel og infrastruktur i nord til Utenriksdepartementet – kanskje det mest konservative departementet vi har. Ikke så rart da at signalene fra næringslivet som ønsker å komme i gang, er at de ikke blir hørt, ikke blir sett, eller at statens aktører befinner seg på en helt annen klode. Ser vi på hva som foreligger, er det ikke planer, men beskrivelser av noe som kan bli planer om 10–20–30 eller 40 år. Vi kan ikke fortsette med vår ikke-tilstedeværende satsing. Det er på høy tid å omsette planer til realiteter innen både bane, vei og havnestrukturer.

Fremskrittspartiet fremmer på nytt forslag for å få etablert en kystriksvei i Finnmark – en kystriksvei som vil styrke bosetting, næringsliv og alle typer beredskap. Avstanden vil bli redusert mellom Båtsfjord og Vardø fra 270 km til 85 km. Veistrekningen Hasvik–Hammerfest vil bli kraftig redusert. Vi befinner oss i dag i 2011. Til tross for at planene om en kystriksvei i Finnmark har eksistert fra før krigen, har vi de samme utfordringene med avstander, mangel på et effektivt transportnett og veier, som vi hadde før krigen.

At Fremskrittspartiet ønsker å bruke oljepenger til å bygge veier, er ingen hemmelighet. Vi får håpe at vi en dag kan få et flertall for at vi også kan bruke dem i Norge og ikke bare i Tyskland.

**Ingjerd Schou (H) [12:42:43]:** Jeg hørte på statsrådens svar i replikkrunderen til Halleraker og må kommentere

re det innledningsvis, for overskriften på det er: Når stortingsvedtak ikke betyr noe. Jeg tror at statsråden må svare for at ørkenvandring er begrunnelsen, at man ikke vil sende dette ut på en ny ørkenvandring. Det er den måten man beskriver sitt embetsverk i norske kommuner på. Jeg tror likevel statsråden må svare på representanten Hallerakers replikk om hvorfor stortingsvedtak ikke betyr noe når det gjelder kilometerhastighet i ny jernbanetrasé langs Mjøsa.

Jeg gleder meg over alle blide ansikter og antall hornorkestre som stiller opp rundt omkring når det klippes snorer, men jeg tror det er viktig at statsråden legger merke til at det er ganske mange som er irritert, og at det også er en del arbeidsledige musikkorps.

Regjeringen har styrket innsatsen til drift og vedlikehold av jernbane med mer penger til formålet de siste årene. Det gleder jeg meg over. Jeg gleder meg over punktlighet, og jeg gleder meg over nye tog som blir kjøpt inn. Det er bra.

Det som ikke er bra, er at pengene rekker til stadig mindre, og at prisstigningen tar vekk skinnegang. Det hjelper lite med mange penger når resultatet blir mindre.

Skal vi drepe byene og svikte distriktene, fortsetter vi som nå. Regjeringen ligger mer enn 2 mrd. kr bak Nasjonal transportplan. Regjeringen har revet listen tre år på rad. Pengene rekker til mindre enn tidligere. Det holder altså ikke å telle penger når det er antall meter skinnegang som teller. Store investeringer til tross, Jernbaneverket har sagt at det har begrenset nytte dersom ikke tilstanden i dagens anlegg blir bedre, slik at de kan gi en tilfredsstillende driftsstabilitet og høy punktlighet. Skal jernbanen være det foretrukne alternativ, må dette sikres.

Når det gjelder investeringer til jernbane for 2012, har regjeringen oppnådd 66,25 pst. av målet i Nasjonal transportplan. Det skulle vært 75 pst.

Når det gjelder investeringer på dobbeltsporet Oslo–Ski, er kun 31,80 pst. oppnådd, mens det skulle vært 75 pst.

Høyre finner det sterkt uheldig at regjeringen på ubestemt tid har utsatt realiseringen av Ruteplan 2012. Utsatt planlegging og bygging av en rekke togtraseer grunnet manglende plankompetanse og et nyoppdaget stort etterslep på vedlikeholdet av norsk jernbane er i samme kategori.

Det er behov for investeringer i jernbaneinfrastruktur, både til nytt og til vedlikehold, til doble spor og lengre krysningsspor på over 600 meter. Skal jernbanen vinne konkurransen innen så vel det å fordre persontrafikk som godstrafikk, er det bare å si at når det gjelder gods, så går det feil vei, bokstavelig talt!

Det er behov for å tenke nytt, planlegge lenger fremover, finansiere annerledes, modernisere etatene og slippe til konkurranse i utbyggingsprosjektene innenfor jernbanen – som dobbeltspor i hele intercitytriangelet Skien–Oslo–Lillehammer og Oslo–Halden. Det er en av de viktigste prioriteringene vi kan gjøre.

Hvorfor vil ikke regjeringen tenke nytt? Det er en ideologisk politisk uenighet om bruk av samarbeid mellom private og offentlige. Man må for all del ikke ha konkurranse. Og det er en praktisk uenighet om at alt

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1260 administrasjons- og kirkedep. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

er såre vel med hensyn til både planlegging og organisering.

Henstiller vi til regjeringen om å slippe opp på monopoltenkningen, får vi en låst situasjon. Samme hvor mange reiser komiteen foretar, og samme hvor mange land som har gjort nettopp det regjeringens egen arbeidsgruppe – i rapporten «Hovudutfordringer for norsk jernbane» – nå anbefaler, kommer regjeringspartiene kun opp med at bompenger til togutbygging også er fint!

Nå har imidlertid regjeringen fått en utredning som med all tydelighet foreslår å legge til rette for mer Høyre-politikk, med lengre planleggingshorisonter, nye finansieringsformer og en modernisering av organisasjonene.

Hva er det som er så galt med å tenke annerledes? Jo, nettopp det at toget skulle bli det foretrukne alternativ og gagne folk flest, næringsliv og miljø. Da er det klokt å velge det gale. Det er for innbyggerne vi er her!

Regjeringen skal satse mer på prosjektfinansiering. Det er det ikke mulig å se i budsjettet.

Samferdsel skal ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Jernbane er løsningen, men det synes ikke i satsingen.

Høyre ønsker å tenke annerledes. Vi vil prosjektfinansiere, planlegge i lengre tidsstrek enn ett år, finansiere deretter, ta i bruk nye finansieringsformer, åpne for konkurranse, avsette vedlikeholdsfond og modernisere jernbaneverket.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:48:05]:** Regjeringens mål med transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som bidrar til vekst og utvikling. Et viktig virkemiddel for å nå målene er å overføre mer gods fra vei til sjø. Får vi en del av godstransporten bort fra landeveien, reduserer vi både ulykkene, køene og slitasjen på denne delen av infrastrukturen. I tillegg reduserer vi klimautslipp, lokal forurensning og støy som følge av lastebilene. Jeg er veldig godt fornøyd med at jeg også for 2012 kan presentere et godt budsjett, som vil styrke sjøtransportens konkurranseevne, og som kan bidra til å overføre mer gods fra vei til sjø.

I Nasjonal transportplan for 2010–2019 er den årlige rammen til sjøtransport og maritim infrastruktur økt med 77 pst. sammenlignet med forrige transportplan. I 2012 foreslås det bevilget 1 090 mill. kr til sjøtransport og maritim infrastruktur.

Regjeringen vil i 2012 igjen redusere avgiftsnivået for sjøtransporten. Til sammen er avgiftene redusert med nærmere 90 mill. kr på tre år. I 2012 senkes kystavgiften fra 20 pst. til 10 pst., dvs. en avgiftslette på 33 mill. kr. En ytterligere reduksjon må følges opp i de kommende budsjettene.

Med budsjettforslaget for 2012 er regjeringen langt på vei i rute med oppfølgingen av Nasjonal transportplan for 2010–2019 på sjøtransportområdet. Etter tre år med planperioden er oppfølgingsgraden 70 pst.

Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetstiltak. Samtidig legger lostjenesten viktige rammebetingelser for sjøtransporten, med en kostnadsramme på 650 mill. kr, som finansieres av brukerne. Regjeringen ønsker derfor å videreut-

vikle en framtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig lostjeneste. Tjenesten skal fortsatt ivareta sikkerheten og miljøet, men også være tilrettelagt for næringsaktivitet. Regjeringen har derfor besluttet å nedsette et offentlig utvalg som skal foreta en bred gjennomgang av lostjenesten. En NOU ventes avgitt innen utgangen av neste år og vil være sentral i regjeringens videre arbeid med å videreutvikle lostjenesten.

Budsjettet for 2012 sikrer også et høyt sjøsikkerhetsnivå og en styrket oljevernberedskap. Over de siste årene er det iverksatt tiltak for å tømme olje fra de fem vrakene som Kystverket vurderte som de viktigste i vrakrapporten av 2006. Så langt er to vrak tømt, og tømningen av de siste tre vrakene ble påbegynt i 2011. Arbeidet er nå foreløpig stoppet på grunn av vintersesongen med mørke og risiko for dårlig vær. – Er det noe vi har hatt på kysten i år, så er det i hvert fall mye vind. Sikkerhetshensyn tilsier at vi tar opp arbeidet igjen våren 2012. Det vil ikke ha økonomiske konsekvenser ut over det som er avsatt til arbeidet.

Regjeringen foreslår å bevilge 30 mill. kr til etablering av BarentsWatch. BarentsWatch skal være et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem, som bl.a. skal støtte opp under det ansvaret Norge har i de nordlige havområdene. Det skal etableres en åpen informasjonsportal og en lukket del. Informasjonsportalen skal lanseres i mai 2012. Den lukkede delen vil gi etater med operativt ansvar til sjøs tilgang til et felles, evaluert situasjonsbilde. Det kan gi en forbedret operasjonsledelse på tvers av ansvarsområdene. Jeg har stor tro på at BarentsWatch vil være et svært nyttig verktøy for allmennheten, forskere og forvaltningen.

Oljevernberedskapen skal også styrkes i 2012. Siden 2006 har regjeringen økt bevilgningene til oljevernberedskap kraftig. Det er gjennomført en storstilt utskifting og oppgradering av utstyret i de statlige depotene. Kystverkets nye miljørisiko- og beredskapsanalyse viser at det er nødvendig å styrke den lokale beredskapen. Regjeringen ser det som helt avgjørende å legge til rette for rask lokal tilstedeværelse. For 2012 foreslås det derfor å øke bevilgningene til oljevernberedskap med 15 mill. kr. Økningen vil styrke kommunene og de interkommunale utvalgenes tilgang til nødvendig utstyr.

Regjeringen har også de siste årene gjennomført en styrking av slepeberedskapen. Det er nå på plass fem fartøy langs kysten: tre i Nord-Norge, et på Vestlandet og et på Sørlandet. Nå gjennomføres en samlet vurdering av slepebåterberedskapen.

Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles ved årsskiftet og vil etter ekstern kvalitetssikring gi regjeringen et enda bedre grunnlag for å vurdere tjenesten. Et viktig spørsmål som må avklares, er om staten skal bygge og drifte egne slepebåter eller fortsette å leie. Det vil også være viktig å få på plass en robust, langsiktig modell.

Regjeringen er opptatt av å presentere en helhetlig transportpolitikk. Samspillet mellom transportmidlene er helt grunnleggende for å styrke sjøtransporten. Derfor er jeg skeptisk til at regjeringen skal utarbeide en egen stortingsmelding eller strategi for nærskipsfart på siden av



7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1261  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

transportetatenes utredninger og planforslag for Nasjonal transportplan 2014–2023.

Når det er sagt, er jeg imidlertid veldig positiv til et samarbeid innenfor rammen av den etablerte Nasjonal transportplan-prosessen. Både staten, transportører, redere, vareeiere og havnene har her et ansvar og en rolle. Derfor vil jeg invitere disse aktørene til en møteserie våren 2012. Jeg ser fram til at vi innenfor en slik ramme sammen kan utarbeide en bredt forankret nærskipfartsstrategi.

Redningsselskapet har en viktig rolle i beredskapen langs kysten. Jeg er derfor glad for at regjeringspartiene har styrket tilskuddet med 10 mill. kr sammenliknet med fjorårets bevilgning. Økningen innebærer et forslag om 54,4 mill. kr til Redningsselskapet i 2012.

Så vil jeg understreke at både Kystvakten og redningshelikoptertjenesten har viktige roller i den norske redningsberedskapen. Det er også ressurser som må ses i sammenheng med Redningsselskapets rolle i arbeidet med å ivareta sjøsikkerheten.

Regjeringen har framlagt et godt budsjett for kysten. Regjeringen oppfylder løftene fra Nasjonal transportplan om å styrke sjøtransporten – samtidig styrkes sjøsikkerheten og oljevernberedskapen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Ingebjörg Godskesen (FrP) [12:56:22]:** For oss som bor langs kysten, er det viktig at Redningsselskapet er operativt og har nok mannskap og skip til å drifte arbeidet. Det er viktig for folk flest at Redningsselskapet fortsetter det viktige og gode arbeidet de gjør.

Vi har sett i avisene at regjeringsfolk skryter av å skulle bevilge 10 mill. kr mer enn det de først hadde tenkt – enda det er 20 mill. kr mindre enn det som trengs for å opprettholde dagens drift.

Jeg regner med at statsråden er stolt og fornøyd av det arbeidet hun har gjort i forbindelse med sikkerheten til sjøs. Mitt spørsmål blir da, og selv om hun snakket litt om det nå – dette vil jeg gjerne ha rede på: Hvilke direkte, konkrete tiltak kan gjøres for å sikre at de fortsatt vil ligge med god bemanning totalt sett?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:57:07]:** Som jeg var innom i mitt innlegg, består redningstjenesten, det totale redningstilbudet, av flere aktører, der Redningsselskapet spiller en særdeles viktig rolle. Det har vi sett i mange sammenhenger. Det er jeg veldig glad for, og, som jeg sa, jeg er veldig glad for at mine gode kollegaer her på Stortinget fant mer midler til Redningsselskapet.

Så er det slik at det fortsatt ikke er til å komme bort fra at Redningsselskapet er en ideell organisasjon, som selvsagt selv må ha ansvar for sin aktivitet og sin drift. Jeg konstaterer det faktum at Redningsselskapet har 700 mill. kr på bok. Jeg konstaterer også at de får bevilget penger over Kulturdepartementets budsjett. Nå vet vi ennå ikke hva det ender opp med, men etter det jeg hører forlydender om, øker spilleaktiviteten blant norske borgere i takt med høye pottes, så nå forstår jeg at de er i rute i forhold til i fjor. Det vil tiden vise, men i alle

fall er det samlet sett et godt bidrag til Redningsselskapet.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:58:21]:** I den senere tid har vi erfart at orkanen «Berit» og andre stormer har herjet langs kysten vår. Vi ser at skipstrafikken rundt Stadlandet i perioder har stoppet opp. En tunnel ville vært langt sikrere for skipstrafikken enn det vi har i dag. Statsråden har tidligere sådd tvil om norske sjøfolks navigasjonsevne og hevdet at de ikke vil kunne finne tunnelen.

Slik jeg ser det, har alltid norske sjøfolk vært flinke til å finne fram til en trygg og lun havn. Vi ville vel neppe hatt «Tore på sporet» i NRK hvis det ikke var for at norske sjøfolk faktisk kunne navigere og ta seg fram til en trygg havn.

Ifølge meteorologene skal det bli flere stormer, ikke færre. Er statsråden nå blitt overbevist om at vi trenger Stad skipstunnel?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:59:23]:** Uten at vi skal ha en nærmere analyse av «Tore på sporet» og den typen tv-program, har jeg vel en mistanke om at det ikke skyldes navigasjonskunnskapene at folk nå reiser verden rundt for å finne sine slektninger. Jeg tror det er andre drifter enn navigasjonskunnskapen som er avgjørende, for å være litt spøkefull.

Når det gjelder Stad skipstunnel, må jeg da igjen fra denne talerstolen få presisere at det altså ikke gjelder min eventuelle manglende tro på norske sjøfolks navigasjonskunnskap, men at det er kvalitetssikrere, konsulentene der, som har reist spørsmål om bruk av tunnel under dårlige værforhold. Jeg forholder meg altså til disse konsulentene og de spørsmålene de har stilt. Kystverket vurderer nå dette nærmere.

Så legger jeg opp til, som vanlig, å følge de prosedyrene vi har når det gjelder kvalitetssikring og prosess på det. Jeg får kvalitetssikringen tidlig i 2012.

**Øyvind Korsberg** hadde her overtatt presidentplassen.

**Øyvind Halleraker (H) [13:00:31]:** Jeg skal spørre statsråden om U 864. Det er ingen tvil om at regjeringens skiftende syn i den saken har medført en betydelig forsinkelse. Regjeringen hadde jo i budsjettet for 2009 640 mill. kr inne, og det støttet vi i Høyre. Pengene forsvant imidlertid i revidert nasjonalbudsjett, som vi vet. Senere har man igangsatt en konsekvensutredning, som vi også har støttet regjeringen på, for vi syns det var viktig å få svar på en del spørsmål. Samtidig er vi i Høyre klare på at kvikksølvet skal opp, og utålmodigheten er vel i ferd med å bli ganske merkbar i vårt parti.

Statsråden har tidligere fra denne talerstolen sagt at det ikke skal stå på pengene. Hun har også sagt at kvikksølvet skal opp. Står statsråden fast på dette? Det tror jeg det vil interessere hele kysten og fiskeriinteressene å få svar på.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:01:43]:** Jeg gjen- tar veldig gjerne det jeg står fast på, og det skal jeg også

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1262 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

komme tilbake til. Men det jeg er like opptatt av å få fram, er at dette er en sak som er så krevende og så alvorlig at å foreta en beslutning uten å ha grundige utredninger, kvalitetssikring synes jeg er uansvarlig. Derfor er jeg veldig glad for at Høyre støtter meg i en sånn arbeidsmåte, i motsetning til et par andre partier som Høyre liker å framstå samlet med, som mener at det bare er å sette i gang *nå*. Det synes jeg, med respekt å melde, er uansvarlig.

Mitt eneste, og regjeringens eneste, mål er å gjøre dette på den miljømessig, sikkerhetsmessig best mulige måten. Så langt er det som har vært lagt fram, og det som vi har lagt fram, at kvikksølvet skal opp. I respekt for de prosessene som skjer, skal vi få tilrådingen fra ekspertisen, og da skal vi få god anledning til å diskutere det videre i denne sal.

**Lars Myraune (H) [13:02:50]:** Jeg synes statsråden redegjorde for mange positive ting som ligger foran. Mye av det samsvarer med det vi har foreslått fra Høyre. En av de tingene er det møtet som statsråden nå orienterte om at hun ville ha med diverse deler av næringen i kysttrafikken, for å få fart i den biten. Jeg tror det er helt tvungende nødvendig. Det ser ut som det er barrierer rundt hver sving omtrent. En av dem synes litt uheldig. Er statsråden klar over at det er foretatt en utredning om en intermodal havn eller transportsentral i trondheimsregionen? En av de utredningene gjelder en sentral i et grustak langt inne i landet. Hva synes statsråden om at det foretas sånne utredninger når vi prøver å få til intermodalitet?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:04:01]:** La meg først av alt få takke for hyggelige ord – det tar jeg til meg, og jeg setter veldig stor pris på det.

Så er det slik som representanten Myraune sier, at vi kan fatte flotte vedtak i denne sal. Men den viktigste vedtakskompetansen for å få flyttet mer gods på kjølligger hos andre, og da først og fremst hos vareeierne. Her tror jeg det må litt jobbing til for faktisk å få vareeierne til å forstå at det kan lønne seg, også på bunnlinjen, å bruke mer sjøtransport, for det er faktisk ikke slik at det er gratis å bruke trailer heller, verken økonomisk eller på alle mulige måter. Det da å få etablert god dialog både med vareeiere, redere og havner i det hele tatt tror jeg er veldig avgjørende.

Så har jeg stor respekt for lokaldemokratiet. Jeg har selv vært lokalpolitiker i mange år. Men jeg kommer absolutt til å gjøre alt jeg kan for at den havnen, den sentralen, i Midt-Norge blir lagt ... (presidenten klubber.)

**Presidenten:** Taletiden er over.

**Knut Arild Hareide (KrF) [13:05:13]:** Eg er einig med statsråden i at det er fleire ting her som går i riktig retning, bl.a. er reduksjonen av kystavgifta frå 20 pst. til 10 pst. eit eksempel på det. Eg har likevel lyst til å åtvare mot den måten som statsråden omtaler dei pengane som Redningsselskapet har på bok, på, for på mange måtar er det Redningsselskapet sitt oljefond. Dersom eg skal ta statsråden på alvor i den måten ho omtaler korleis

Redningsselskapet skal bruke sitt oljefond på, ville me i alle fall i denne salen sagt at det var uansvarleg dersom nasjonen Noreg hadde gjort det same.

Statsråden sa at det hadde blåst mykje på kysten, og det har òg blåst rundt spørsmålet om Stad skipstunnel. Det som er viktig for meg å få avklart, er om alle utgreiingane no vil vere ferdige og klarlagde, slik at me kan, dersom me ønskjer det, få lov til å vedta Stad skipstunnel i Nasjonal transportplan. Kan statsråden garantere at alt er på plass til den tid?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:06:19]:** Til Redningsselskapets oljefond: Det er helt klart at det er en buffer, og den må forvaltes på en klok måte. Når jeg har trukket fram at de tross alt har de pengene, er det også fordi jeg kjenner veldig mange ideelle organisasjoner som heller ikke har fått fullt ut det de ønsket, men som ikke har en sånn kapitalbase å tære på. Så det handler litt om måten som vi behandler hele den ideelle sektor på, og vi kommer ikke bort fra at Redningsselskapet er en del av den.

Så handler det selvfølgelig om at Redningsselskapet, som alle andre, må se på de prioriteringene de gjør. Jeg må jo bare ta til etterretning når de la fram at de skulle legge båt til kai, at det er mulig at de ikke hadde andre innsparringsforslag. Det skal jeg ikke komme inn på.

Når det gjelder Stad skipstunnel, ligger vi i rute i forhold til det vi har sagt hele tiden, om å behandle saken i Nasjonal transportplan.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**Susanne Bratli (A) [13:07:40]:** Vi har grunn til å glede oss over tegn som viser at vi lykkes på mange områder innenfor samferdselspolitikken. Det aller viktigste for oss må være å lykkes i trafikkisikkerhetsarbeidet, og her er det positive resultater. For andre år på rad ser vi en kraftig reduksjon i antall drepte på norske veier. Ifølge Trygg Trafikk har 158 personer mistet livet i trafikken i løpet av årets elleve første måneder. I samme periode i fjor omkom 194 personer. I 2010 endte vi på 208 trafikkdrepte. Ting tyder på at vi kan ende på under 200 drepte i trafikken i 2011. Også tallet på hardt skadde er på tur ned og betydelig lavere så langt i år enn på samme tid i fjor.

Det har fra opposisjonspartiens side vært fokusert mye på at vi har vært dårligere enn Sverige når det gjelder trafikkisikkerhet. Dessverre for Sverige må vi nå kunne fastslå at dette ikke lenger er tilfellet. I årets ti første måneder har vi passert Sverige og har færre trafikkdrepte enn dem, sett i forhold til antall innbyggere.

Dette må bare mane til ytterligere innsats. En nullvisjon, et ønske om en fremtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, er vår ledestjerne.

Så langt i denne NTP-perioden kan vi melde om at vi er i rute. Vi er i rute med å bygge midtrekkverk og med midttiltak. Vi er i rute med trafikkisikkerhetstiltakene. Vi er i rute med opptrappingsplanen for NTP – ja, til og med togene har begynt å gå i rute.

Vi er opptatt av å ha trafikkisikre veier; vi er opptatt av å bygge nye, trafikkisikre veier. Det er derfor vi har

den enorme satsinga på samferdsel som vi har, til tross for finanskrisen og et stramt budsjett. Men vi er også opptatt av å formidle at trafikksikkerhetsarbeid handler om å fokusere på hele trafikksystemet, både på vegen, på kjøretøyet og på føreren. Vi er opptatt av å formidle at selv om vi skal bygge veger som tillater at vi som trafikanter gjør feil, vil vi aldri ha mulighet til å bygge veger som tillater at vi bryter loven.

Trafikantenes del av denne kontrakten er å holde riktig hastighet, ikke å kjøre i ruspåvirket tilstand og å bruke sikkerhetsbeltet. Derfor satser vi også på tiltak for å hjelpe trafikantene med å holde loven. Vi satser på kontrollvirksomhet. Vi satser på prikkbelastning. Vi satser på automatisk trafikkontroll og også på gjennomsnittsmåling av fart. Og vi ser at dette virker.

Men det som ikke har virket, er høyresidas tro på konkurranseutsetting. Dette har Riksrevisjonen ettertrykkelig tilbakevist. De sier at driftskostnadene for norske veger er fordoblet etter konkurranseutsettinga av driftskontraktene. Dette er ingen nyhet for oss, men fikk ny aktualitet i forrige uke, da Bergens Tidende tok opp temaet. Det at prisøkninga for 2010 bare var 60 pst., bidrar bare til å gjøre den svarte historien litt mindre svart.

Dette viser med all tydelighet at høyresidas tro på moderne løsninger ikke fungerer. Vi har fått halvparten så mye igjen på drift av vegnettet som vi kunne ha fått. Derfor har vi i våre merknader bedt om at det blir vurdert å gjenopprette en vedlikeholds- og driftsavdeling i Statens vegvesen. Sjeføkonom i Prognosesenteret, Kjell Senneset, sier til og med i Våre Vegger at «det var en tabbe å privatisere hele Vegvesenets produksjonsvirksomhet».

Vi bruker ca. 1 mrd. kr per år på driftskontrakter. Hva halvparten av dette er, kan vi alle regne ut. Tenk hvor mye penger vi kaster ut av vinduet! Tenk hvor mye vedlikehold vi kunne fått utført for disse pengene! Tenk at vi for lenge siden kunne ha stoppet forfallet på vegnettet! Tenk hvor mange kilometer asfalt vi kunne ha lagt for disse pengene! Tenk hvor mye gang- og sykkelveg vi kunne ha bygd for disse pengene! Tenk hvor mange mil med midtdele-re vi kunne ha fått for disse pengene! Tenk hvor mange kryss vi kunne bygd om, kurver som kunne ha blitt rettet ut, sideterreng som kunne ha blitt ryddet! Tenk hvor mye trafikksikkerhet vi kunne ha fått!

Jeg har sagt det før, og jeg sier det igjen: Når det gjelder trafikksikkerhet, er vi opptatt av å fokusere på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen. Dette sier alle partiene at de er enige i, men når det gjelder praktisk politikk, skiller spesielt Fremskrittspartiet, men også Høyre, seg ut. Deres fokus er i størst grad på vegen, først og fremst på bygging av midtdele-re. Vi mener også at bygging av midtdele-re og andre midttiltak er positivt, men det er mange andre tiltak som må til for å lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikkulykkene skjer overalt – også på veger der det ikke blir bygd midtdele-re.

Vi kan aldri bygge oss ut av trafikkulykkene. Derfor er tiltak i forhold til andre deler av trafikksystemet like viktig.

Høy fart er en medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veger. Vi trenger ikke høye-

re fartsgrenser; vi trenger en større innsats for å få oss til å holde de fartsgrensene vi allerede har. Likevel vil Høyre og Fremskrittspartiet fortsatt øke fartsgrensene på motorvegene.

Vi vil ha flere politikontroller, vi vil ha flere fotobokser, og vi vil ha mer gjennomsnittsmåling av fart mellom fotoboksene, såkalt streknings-ATK.

Fremskrittspartiet og Høyre vil utvikle streknings-ATK. Evalueringa viser at antall drepte og skadde reduseres betydelig. Likevel foreslår Fremskrittspartiet og Høyre å utvikle tiltaket. Dette begrunner de, på samme måte i år som i fjor, med at Datatilsynet i 2006 var imot dette tiltaket. At Datatilsynet ikke lenger har noe å utsette på håndteringa av persondata, slik man har valgt med hensyn til den tekniske løsninga, har de åpenbart fortsatt ikke fått med seg.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:12:58]:** Redningsselskapet er viktig for Norge, og de gjør en svært viktig innsats for å redde mennesker og materiell fra ulykker. Allikevel la regjeringen opp til et statsbudsjett der Redningsselskapet måtte spare 30,6 mill. kr, slik at Redningsselskapet vil måtte ta to redningsskøyter ut av drift. Dette er vi i Fremskrittspartiet veldig uenig i, og i vårt alternative statsbudsjett for 2012 gikk vi derfor inn for å øke posten med 30,6 mill. kr for å sikre videre drift av dagens redningsskøyter.

Jeg har registrert at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet må ha fått litt dårlig samvittighet, men kanskje bare litt, for plutselig vil de øke det opprinnelige budsjettet, men bare med 10 mill. kr. Dette er 20,6 mill. kr mindre enn det Redningsselskapet selv mente var nødvendig, og er dermed ikke nok til å sikre videre drift.

Nå påstår imidlertid statsråden at de har andre og bedre løsninger, men den som lever, får se.

Noe som er virkelig oppsiktsvekkende i denne saken, er at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet henter disse 10 mill. kr fra budsjettposten til nyanlegg og større vedlikehold, en budsjettpost som bl.a. skal gå til – eller skulle ha gått til – å øke kapasiteten på norske havner. Én ting er i hvert fall sikkert, og det er at den rød-grønne sosialistiske regjeringen ikke tar sjøtransporten på alvor.

Jeg har lagt merke til at det er en debatt om hvem som er det egentlige miljøpartiet i Norge. Tallenes tale når det gjelder oljevern, er i hvert fall svært tydelig. Fremskrittspartiet prioriterer ikke bare Redningsselskapet, med 30,6 mill. kr utover regjeringens opprinnelige forslag, men vi går også inn for 50 mill. kr ekstra til oljevernberedskap langs norskekysten. I tillegg fremmer Fremskrittspartiet forslag om straks å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten i havet utenfor Fedje i Hordaland.

Selverklærte miljøpartier, som f.eks. SV, har overhodet ingenting å skryte av på transportkomiteens budsjettområde. Jeg vil ikke la dem slippe noe særlig billig unna med å snakke om lyntog, for jeg synes det er rimelig morsomt – ja, kanskje komisk – når de personer som uttaler seg om Fremskrittspartiets budsjett og kaller det uansvarlig, eller bruker andre ord, er de samme som med stort

alvor snakker om å bruke 500 mrd. kr til lyntog på kryss og tvers i Norge.

La meg til slutt også si noen ord om det norske veinettet. E18 er en av Norges aller viktigste veier, og en stor andel av Norges befolkning bor langs veien. Mange steder har vi trygge firefeltsveier, men det finnes fortsatt mange strekninger igjen som er svært trafikkfarlige.

Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har i innstillingen en felles tydelig merknad om at det er svært viktig å få i gang prosjektering på de ulike motorveistrekningene av E18 der det per i dag ikke finnes ferdige planer, bl.a. på den livsfarlige strekningen mellom Tvedestrand og Arendal.

Fremskrittspartiet står imidlertid helt alene om å sette av de midlene som skal til, og for 2012 foreslår vi 11,6 mrd. kr til riksveiiinvesteringer. 2,2 av disse milliardene skal brukes i transportkorridor 3. Fremskrittspartiet vil også gjerne gjøre noe med rv. 41, der biler som møter trailere, må langt ut i veikanten, kanskje helt utenfor veien, og rv. 9 fra Kristiansand gjennom Setesdalen til E134, som må få gul midtstripe.

Oljepenger bygger vei. Vår sosialistiske regjering har nemlig lånt bort 61 mrd. kr av oljefondet til Tyskland til billig rente, slik at Tyskland kan bygge stadig flere nye, bedre og tryggere veier. Kanskje det er på tide å gjøre det samme i Norge?

**Gorm Kjernli (A) [13:16:59]:** Det er ikke alt som kan ses, men det merkes. Med å gi topp prioritet til vedlikehold av jernbanen fra både den rød-grønne regjeringen og jernbanen selv, ser vi at ting gradvis går bedre. Flere tog er i rute, færre passasjerer sier stygge ord på avisførstesidene, og færre konduktører gruer seg til en ny arbeidsdag. Punktligheten og regulariteten har blitt bedre. Toget rister mindre, til glede for alle som hver dag er avhengig av jernbanen. I uke 45 hadde vi en punktlighet på 94 pst. Det var den beste på mange år. Vårt krav til NSB er 90 pst. Ballastrensing, skifte av sviller, sporvekslere, signalanlegg og kontaktledning kan ikke nødvendigvis ses, men det merkes.

Men om jernbanen ikke er terminal, har den fortsatt store utfordringer. Den eneste måten å løse det på er at opptrappingen av jernbanebudsjettene fortsetter i årene som kommer – i mange år framover.

Jernbanebudsjettet for 2012 viser en økning på 1 mrd. kr. Det gir rom for mye fornyelse av dagens infrastruktur, men også for investeringer i ny skinnegang. Vi fortsetter dobbeltsporutbyggingen på Vestfoldbanen. Vi starter jobben med å knytte Grenland til jernbanen på ordentlig vis, med oppstart av Eidangertunnelen. Det er full framdrift på byggingen av ERTMS-signalanlegg på prøvestrekningen Østfoldbanens østre linje.

Dovrebanen skal rustes opp til dobbeltspor nord for Eidsvoll. Dette er en viktig brikke for å få på plass sammenhengende dobbeltspor i intercitytriangelet. Om noen år vil vi ha dobbeltspor helt til Hamar. I fellesprosjektet E6/Dovrebanen, som det allerede har startet grunnleggende arbeider på, har det vært mange meninger om trasévalg. Dette er en sak som har gått i flere år. Traseen og

reguleringsplanen ble fastsatt før NTP og ny intercitystrategi var ferdigbehandlet, og jeg er beroliget av at man sier at gjenværende strekninger nordover kan bygges etter ny IC-strategi med dimensjonerende hastighet på 250 km/t pluss.

Planleggingen av gigantprosjektet Oslo–Ski fortsetter neste år. Her har det dessverre blitt varslet en utsettelse på grunn av planutfordringer, spesielt med innføringen til Oslo. I budsjettinnstillingen ber Arbeiderpartiet, de rød-grønne, om at det i forbindelse med budsjettet for 2013 må legges til rette for at de for- og grunnarbeider som kan gjøres, blir gjort, slik at man er helt klare for full framdrift på prosjektet fra 2014.

Men også i vest trenger de dobbeltspor. Vi har sett hvilken betydning det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger har for veksten i antall reisende på den strekningen. Neste strekning ut må være Bergen–Arna. Man er i sluttfasen med reguleringsarbeidet i Bergen og med anskaffelsesstrategi for nytt signalanlegg i Jernbanelverket. I innstillingen ber Arbeiderpartiet, de rød-grønne, om at regjeringen sørger for tilstrekkelig planavklaring til at prosjektet kan startes opp i 2013. Jernbanelverket må disponere sine ressurser slik at det blir mulig.

Ryktene om den nye grunnrutemodellens død er sterkt overdrevet. En ny rutemodell på Østlandet for å utnytte ny og forbedret infrastruktur vil være på plass for fullt fra desember 2014. Men allerede fra desember 2012 vil reisende merke store forbedringer. Det legges opp til halvtimesavganger til Spikkestad, mot timesavganger i dag, halvtimesavganger til Jessheim og Dal, mot timesavganger i dag, og timesavganger til Kongsvinger, mot et høyst varierende tilbud i dag.

For å møte framtidens transportutfordringer må den miljøvennlige og arealeffektive jernbanen være ryggraden i transportsystemet i de befolkningsrike områdene. Da må jernbanen prioriteres først. Ta Østfoldbanen som et eksempel på en strekning man ønsker å ruste opp. Man klager over at den er for dårlig, og at man ligger langt etter planene. Hvilke prioriteringer har vi gjort i tidligere tider? Jo, man prioriterte å bygge firefelts E6, man prioriterer å bygge firefelts E18, og så skal man bygge jernbanen etterpå. For framtiden er vi nødt til å prioritere jernbanen først, som vi f.eks. har gjort med strekningen Lysaker–Asker med nytt dobbeltspor der, som bygges før man bygger ny E18 vestover.

Det foregår mye spennende utredningsarbeid for framtidens jernbane nå. Intercity- og høyhastighetsutredningene er særlig viktige. Om knappe tre måneder legger etatene fram sitt forslag til ny NTP. Vi må videre på jernbanesiden. Vi må ha en tidfesting av dobbeltspor i intercity, vi må få et godt grunnlag for å si noe om framtidige høyhastighetstog, og vi er nødt til å ruste opp infrastrukturen enda mer for å snu utviklingen for godstrafikken.

Situasjonen for godstrafikken på jernbane er svært kritisk. Utviklingen går i feil retning. Jeg er glad for at samferdselsministeren arbeider med saken, og vi forventer at man kommer tilbake med en plan for hvordan vi kan løse den akutte situasjonen for godstrafikken.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1265  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

**Freddy de Ruiter (A) [13:22:16]:** Jeg merker meg at opposisjonen viser vekslende grad av misnøye over hva som skjer i Norge.

Representanten Hoksrud har en tendens til å bli veldig trist – kanskje ikke fullt så trist i dag, dog er det en litt mer avdempet reaksjon sammenlignet med reaksjoner fra partilederen i Fremskrittspartiet, som ofte er sjokkert.

Høyre har latt det gå sport i å snakke de fleste sektorer og velferdssamfunnet ned i sin helhet. Det stopper ikke her. Fremskrittspartiet strør om seg med monopolpenger, mens Høyre bare prater. De har ikke penger til å følge opp det de sier de skal gjøre. Her må det en realitetsorientering til.

Norge preges av vekst, lav arbeidsledighet, mer ressurser til velferd og infrastruktur. Dette skjer samtidig som Europa opplever stagnasjon, rekordhøy arbeidsledighet og kraftige kutt i offentlige investeringer og velferd. Det blir nesten litt surrealistisk, men den største bekymringen i Norge for tiden er den såkalte smørkrisen.

På tross av behovet for stram økonomisk styring, er transportområdet budsjettvinner enda en gang. Siden vi overtok i 2005, har vi økt bevilgningen til vei og bane med reelt over 50 pst. Ingen regjering har satset tilsvarende på infrastruktur, og vi har enda høyere ambisjoner for Nasjonal transportplan som kommer nå. Det kan virke som om Høyre og Fremskrittspartiet ikke har fått med seg dette.

Jeg registrerer at mens nesten hele Europa har forstått at OPS-finansiering er dyrt og dumt, er dette trylleformelen til Høyre og Fremskrittspartiet. Det er trist – for å bruke Hoksruks ord – at Høyre og Fremskrittspartiet preges av så mye dogmatisme og ikke evner å tenke nytt. For Arbeiderpartiet er det de bevilgede ressurser som gjelder. Vi er selvfølgelig med på å diskutere smarte løsninger med hensyn til organisering, men vi tror ikke på julenissen, selv om det nærmer seg jul.

Ingen ting er viktigere enn trafiksikkerhet. Vi er derfor veldig glade for at det ser ut som det blir færre trafikkdrepte i 2011 enn i 2010. La meg likevel understreke at én hardt skadd eller drept i trafikken er én for mye.

Arbeidet for å nå nullvisjonen må derfor handle om et bredt spekter av virkemidler. Høy fart er en av de viktigste årsakene til de mest alvorlige trafikkulykkene. Det blir derfor helt absurd når Høyre og Fremskrittspartiet vil øke fartsgrensene og ta bort gjennomsnittsmålinger, såkalte ATK.

Det kan virke som om det er viktigere for Høyre og Fremskrittspartiet å gjøre seg populære hos noen velgere, framfor å ta ansvar for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

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

**Steinar Gullvåg (A) [13:26:06]:** Jeg har merket meg at Riksrevisjonen i sin gjennomgang av Statens vegvesens virksomhet for 2010 konstaterer at kostnadsøkningen ved driftskontraktene er påfallende stor, altså 87 pst. i 2010, og at konkurransesituasjonen rundt driftskontraktene heller ikke er spesielt god. Riksrevisjonen finner det kritikk-

verdigg at det ikke tidligere har vært truffet tiltak for å motvirke kostnadsøkningene. På samme måte peker Riksrevisjonen på mangelfull kontraktsoppfyllelse. Det gjelder 66 pst. av de undersøkte driftskontraktene. Riksrevisjonen finner det faktisk uheldig at det ikke finnes data som gjør det mulig å sammenlikne kvalitet før og etter konkurranseutsettingen, eller som kan tallfeste en effektivisering av konkurranseutsettingen, som forutsatt da Stortinget behandlet dette spørsmålet i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 for 2002–2003. Jeg har ikke tidligere sett en så klar og fellende dom over Bondevik-regjeringens konkurranseutsetting av Vegvesenets produksjonsvirksomhet. Men det er også en klar kritikk av denne regjeringen fordi den ikke har gjort nok for å stoppe en galopperende prisøkning, enn si reversert det famøse stortingsvedtaket fra 2002. For nytt er det jo ikke. Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete forklarte allerede i 2008 at hun hadde gått på leting etter den forutsatte effektiviseringsgevinsten på 1 mrd. kr, som omorganiseringen av Statens vegvesen og konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten skulle gi. Hun hadde bare ikke funnet den.

Jeg har merket meg at regjeringspartiene i transportkomiteens innstilling nå viser til en kostnadsvekst på opptil 100 pst. på nye funksjonskontrakter for drift og vedlikehold siden Statens vegvesens produksjonsvirksomhet ble avvirket. Videre peker regjeringspartiene, helt riktig, på at Statens vegvesens administrasjonskostnader også har økt kraftig, fordi kontraktsforvaltning og tilsynskontroll med drift og vedlikehold har sin pris. Derfor ber regjeringspartiene Samferdselsdepartementet om å vurdere å gjenopprette en vedlikeholds- og produksjonsavdeling i Statens vegvesen når Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023 skal behandles.

Videre ber regjeringspartiene departementet ganske umiddelbart vurdere om Statens vegvesen selv bør utføre drift og vedlikehold i et geografisk område for å sammenlikne dette med de områdene som er konkurranseutsatte. Dette er musikk i mine ører.

**Irene Johansen (A) [13:29:14]:** Det er bemerkelsesverdigg hvilket bilde av Norge høyrepartiene tegner. Innenfor område etter område snakker de Norge ned i forhold til hva som er realiteten, så også innenfor samferdselssektoren. Jeg respekterer at man har ambisjoner og prioriterer å bygge ut vei og jernbane enda raskere enn regjeringen på bekostning av andre behov, f.eks. innenfor skole, helse og eldreomsorg, men jeg respekterer ikke at høyrepartiene snakker Norge ned på den måten de gjør. Enhver som har reist langs norske veier de siste årene, kan ikke ha unngått å se at det bygges og vedlikeholdes – ikke overalt, men langs mange av våre riks- og fylkesveier. Det samme på jernbanen. Det bygges ut dobbeltspor på alle tre bena i intercitytriangelet, og det brukes store midler på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet som også Høyre har vært med på å skape, men ikke gjort noe med. Det er derfor ikke riktig når Høyre sier at Norges konkurransekraft er svekket.

Det beste målet for god konkurransekraft er om vi har konkurransedyktige bedrifter og lønnsomme arbeidsplasser. Det har Norge, og vi har over 250 000 flere av dem

nå enn da vi tok over i 2005. Omtrent to av tre av de nye arbeidsplassene er kommet i privat sektor på tross av en verdensomspennende finanskrise.

Norge blir av Verdensbanken kåret til det sjette beste landet i verden å drive næringsvirksomhet i. Vi har i dag Europas laveste arbeidsledighet. Vi har et veldrevet samfunn, høy kompetanse, gode velferdsordninger og stabile rammebetingelser for næringslivet. Vi satser på utdanning, forskning, forenkling og ikke minst på samferdsel. Sånn ruster vi oss for framtiden, sånn legger vi til rette for flere jobber, lønnsomme bedrifter, økt vekst og stødig økonomisk styring midt i en verden som ellers er preget av enorm usikkerhet. Dette betyr ikke at vi ikke har utfordringer, men det svarte bildet som høyresiden tegner, stemmer ikke.

Jeg merker meg at Høyre sammenhengende – i seks år nå, siden de satt i regjering – har snakket og snakket om det dårlige jernbanenettet, og at regjeringen må bruke mer penger, et paradoks i seg selv ettersom de selv hadde ansvar for dette fram til 2005. Tross Høyres sammenhengende klager, senest uttrykt av Høyres Osmund Ueland, vil ikke Høyre bruke mer penger på jernbanen enn det regjeringen legger opp til i neste års budsjett. Tvert imot ser vi at Høyre i neste års budsjett, igjen, som i år, kutter i budsjettet for drift og vedlikehold av jernbanen og støtter regjeringens forslag til investeringsbudsjett for jernbanen. Så hva mener egentlig Høyre? Ueland snakker om den store jernbanebløffen og at det norske folk føres bak lyset. Det må være Høyres jernbanebudsjett han snakker om. Dette bør Høyre være ærlig på framover.

Jeg ser fram til en ny debatt om Nasjonal transportplan fram mot 2013, og jeg ser fram til utredningene fra departementet på nyåret om høyhastighetsbaner. Disse utredningene tok vi initiativ til i forrige periode. Det har medført et større fokus på hastighet på jernbanen enn tidligere, noe jernbanen trenger for å være konkurransedyktig. Denne regjeringen har prioritert utbygging og vedlikehold av jernbanen. Før 2005 var det ingen satsing på jernbanen. Nå er vi i gang med å bygge jernbanen for de neste 100 år.

**Gunvor Eldegard (A) [13:32:34]:** Eg har lyst til å nytta høvet til å snakka litt om dobbeltsporet Oslo–Ski, som er det desidert viktigaste jernbaneprosjektet i Nasjonal transportplan. Det er viktig for alle pendlarane frå Østfold, frå Follo og frå Oslo sør. Det er viktig for å få meir gods over på bane. Strekninga Oslo–Ski er porten til Europa og ikkje minst oppstart av høg fartstog til Europa.

Prosjektet er budsjettert med 275 mill. kr i planlegging for 2012. Det er bra. Men det som ikkje er like bra, er at prosjektet må utsetja oppstarten til 2014 – dette fordi planlegginga tek lengre tid enn det ein først trudde. For oss som har jobba for dette prosjektet i mange år, er sånne nyheiter dårlege nyheiter. Sjølv sagt forstår eg òg at når ein skal sjå eit prosjekt over 100 år, vil kanskje ikkje tida frå 2013 til 2014 vera så veldig lang, men for alle pendlarane som stadig ventar på eit betre tilbod, held det liksom ikkje.

Eg kan forstå at det er plantekniske utfordringar med prosjektet, men da er det utruleg viktig å få ting avklart så fort som mogleg. Difor er det viktig at kommunane sør-

gjer for effektivitet i planlegginga si, sånn at reguleringsplanane og detaljplanane er klare hausten 2012, som ein føresetnad for framdrifta.

I tillegg er det viktig at alt som kan gjerast av grunnarbeid og anna arbeid, skjer før 2014, slik at det når oppstartsdagen kjem, er fritt for utanforliggjande hindringar. Det er viktig at me så snart som mogleg – og seinast i samband med statsbudsjettet for 2013 – får ein oppdatert framdriftsplan for prosjektet.

Eg har forstått at den største utfordringa ligg ved innføringa til Oslo, og at det for Ski og Kolbotn faktisk går greitt med planlegginga. Da synest eg det kunna vera fint å starta på Ski stasjon, starta med å bora frå Ski mot Oslo. Det ville framskunda prosjektet. For når me snakkar om det største og viktigaste samferdselsprosjektet i Nasjonal transportplan, må me tenkja ulike alternativ. Det er i alle fall ingen god grunn til ikkje å starta på Ski stasjon. Arbeidet der kan fint gjennomførast sjølv om dei ferdigplanlegg tunnelen inn til Oslo.

I innstillinga har komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet lagt inn ein merknad der ein faktisk ber regjeringa om ei rask avklaring av planane, og at ein i samband med 2013-budsjettet må leggja til rette for at for- og grunnarbeidet kan gjerast, sånn at alt er klart til 2014. Ein ber òg om ein framdriftsplan, som eg snakka om tidlegare i innlegget mitt. Det forundrar meg at ingen frå opposisjonen stiller seg bak den merkaden. Det er merkeleg. Men me frå regjeringspartia står i alle fall på for fullt trykk på prosjektet Oslo–Ski.

**Kari Henriksen (A) [13:35:53]:** I en tid da resten av Europa kutter i grunnleggende velferd og samferdsel, har denne regjeringen ført en politikk som gjør at vi kan fortsette opptrappingen på samferdselssektoren.

Samferdselssatsingen er også avhengig av andre politikkområder – en næringspolitikk som skaper verdier og gir folk jobb, en utdanningspolitikk som sørger for kompetanse, og at staten holder orden i økonomien.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport har det vært bred enighet om. Både Høyres og Kristelig Folkepartis representanter har her i salen i dag framhevet kollektivtrafikk og klima i sine innlegg.

I Kristiansand går både Høyre og Kristelig Folkeparti i en annen retning, ser det ut til. De har satt hele belønningspotten i fare. Dette er svært oppsiktsvekkende. Ordføreren og varaordføreren i Kristiansand har sammen med Fremskrittspartiet gått bort fra inngåtte avtaler både med staten og med kommunene rundt Kristiansand. Klima og kollektivtransport var visst ikke så viktig for Kristelig Folkeparti og Høyre når det skulle utmeisles til handling. Ordføreren skal møte samferdselsministeren denne uken. Jeg forventer klare svar og at tiltakene skal realisere klimamål og økt kollektivsatsing. Jeg – og mange med meg – følger spent med, og jeg håper at de velger klokt til slutt.

Komiteen fikk – på besøk i Vest-Agder – klar melding fra en samlet landsdel: Arbeidet med firefelts vei fra Kristiansand til Stavanger bør framskyndes. En samlet landsdel er utålmodig. Vi mener at midler til planlegging må

økes, og vil jobbe iherdig for at dette skal realiseres fortere enn det legges opp til i dag.

Til slutt skal jeg si litt om universell utforming, som er grundig beskrevet i proposisjonen. Arbeiderpartiet er for at alle skal kunne delta i samfunnet på like vilkår, og transport er helt essensielt for å realisere vår visjon om et samfunn for alle. Den teknologien som kan brukes for å gi bedre framkommelighet for alle, er god velferdsteknologi. Jeg registrerer at det er arbeid på gang når det gjelder standardisering, sånn at prinsippene om universell utforming kan realiseres. Elektronisk veileder skal være på plass i 2012, og det er mål for det videre arbeidet med dette. Jeg oppfordrer statsråden og departementet til gjerne å framskynde og øke innsatsen på bruk av både velferdsteknologi og godt, gammelt, tradisjonelt veiarbeid, sånn at alle kan ta del i og få glede av samferdselsutbyggingen.

**Åge Starheim (FrP) [13:38:41]:** Eg vil bruke tida mi til å snakke om Stad skipstunnel.

For vel 25 år sidan vart det oppretta eit pådrivarselskap der vestlandskommunane saman med fiskerilag og fiskeriorganisasjonar gjekk inn med aksjekapital for å få utgreidd Stad skipstunnel. Eg hadde gleda av å vere formann i styret for dette selskapet gjennom ein tiårsperiode.

Noko av det første selskapet gjorde, var å få avklart om brukarane av skipstunnelen kunne nytte denne tunnelen etter at han var bygd. Det såg vi som heilt avgjerande, elles hadde det ikkje noko føre seg å bruke pengar på prosjektet.

Selskapet engasjerte då landets beste kompetanse på dette området, NIVA, som la ut måleinstrument ved begge tunnelopningane om hausten, som låg der til våren året etter. Det vil seie at ein fekk med seg både full nordvest storm og full sørvest storm innan det tidsrommet desse låg ute.

Målingane skulle gå på vind- og straumforholda, og konklusjonen var veldig grei og klar, som gjorde at selskapet gjekk vidare med prosjektet. Det var ingen problem for brukarane verken å kome inn i tunnelen eller kome ut av tunnelen, altså dette berømte såkalla holet.

Så vart det laga ei stortingsmelding, St.meld. nr. 34 for 1997–98. Der rådde regjeringa til at det skulle utarbeidast eit forprosjekt for Stad skipstunnel. Dette slutta Stortinget seg seinare til. Kystverket utarbeidde seinare framlegg til innhald i forprosjektet saman med kalkyle over kostnadene med å få det realisert. Regjeringa ved Fiskeridepartementet slutta seg til tilrådinga.

Dei som sat i denne prosjektgruppa, var:

- prosjektansvarleg: sjefingeniør Svein Fjeld frå Kystdirektoratet
- prosjektleiar: sivilingeniør Magne Strand
- kvalitetsansvarleg: avdelingsleiar Arnold Jacobsen ved Kystverket

Dei la fram dette forprosjektet i mars 2001, og her er det ei heilt klar stadfesting av dei resultata som selskapet fekk utarbeidd.

Då er det meg ei gåte at ein no set i gang med nye utgreingar, etter at det er gjort to slike utgreingar nettopp om det ein no set spørsmålsteikn ved. Då tvi-

ler eg på at ein har ærlege hensikter med å få bygd tunnelen.

**Olemic Thommessen (H) [13:42:05]:** I mange år har vi diskutert mulighetene for en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen. 18 km står igjen. Den tyske okkupasjonsmakten var i full gang med arbeidet, og det er vel kanskje omtrent det eneste som vi synes var en god idé i forhold til hva den tyske okkupasjonsmakten bidro med i vårt område. Men i alle fall, i tiden etter har dette vært et tema på utallige årsmøter i de fleste fylkespartier. Alle er enige om at tanken er god, men tanken har også tapt i møte med tøffe prioriteringer innenfor jernbaneutbyggingen.

I østlandsområdet er all tenking rundt kommunikasjon sprunget ut av ønsket om å komme seg til og fra Oslo. Det betyr et nord-syd-perspektiv, mens samfunnsutviklingen viser oss at øst-vest også etter hvert blir svært viktig. Det henger sammen med at belastningen i Oslo er stor. All trafikk kan ikke kanaliseres gjennom Oslo. Ønsker vi et jernbanenett som skal være moderne og tidsmessig også i et langt tidsperspektiv, bør vi tenke en øst-vest-akse også i jernbanesammenheng.

Den regionale utviklingen i Mjøsområdet fører til et stadig sterkere behov for kommunikasjon mellom byene. En moderne, klimavennlig regionplanlegging tilsier også en mulighet for å sette bane inn i en slik sammenheng. I dag kan man ikke det.

Uansett er det vel enighet om at vi skal prioritere utbygging av eksisterende jernbanelinjer først. I det perspektiv er det særlig viktig å se til hvordan oppgraderingen av Gjøvikbanen skal bli en best mulig investering. Det er klart at hvis man som del av planarbeidet med utviklingen av Gjøvikbanen også tar med seg en videre forlengelse av banen med tilkobling til Dovrebanen, vil det være helt andre samfunnsmessige perspektiver som knytter seg til den investeringen som må gjøres for å få Gjøvikbanen opp på et tidsmessig kvalitetsnivå.

Det har en selvstendig verdi dersom vi kan arbeide systematisk ut fra et langsiktig mål, der sammenkoblingen mellom Dovrebanen og Gjøvikbanen ligger som en del av den totalplanleggingen man er nødt til å gjøre i forhold til jernbanestrekningene, det være seg på østsiden eller vestsiden av Mjøsa. Dette er perspektiver som vi selvfølgelig vil ta med oss videre frem til behandlingen av Nasjonal transportplan, der dette bør være en del.

**Tor-Arne Strøm (A) [13:45:27]:** I et budsjett preget av nøkternhet og behov for å holde orden i økonomien har vi nok en gang funnet rom for å satse på samferdsel. De rød-grønnes samferdselsbudsjetter har økt hvert år siden 2005. God framkommelighet på vei, jernbane og langs sjøveien og en effektiv kollektivtransport har stor betydning for menneskers hverdag og for konkurransekraften. Det er viktig for bosetting og næringsliv, og jeg er kjempefornøyd med at vi fortsetter å følge opp Nasjonal transportplan. Jeg synes representanten Anne Marit Bjørnflaten sa det på en glitrende måte i sin innledning i dag.

Jeg vil ta for meg arbeidet som pågår for å realise-

re Polarsirkelen lufthavn. Jeg er spesielt glad for at man har kommet fram til en tverrpolitisk enighet i den merkningen som ligger i innstillingen. Dette er et viktig prosjekt for hele Helgeland, spesielt viktig fordi Helgeland er den eneste regionen i Nord-Norge som mangler det flytilbudet som SAS og Norwegian gir med sine store fly og lave priser på bl.a. direkteruter til Oslo. Derfor er det prisverdig når næringslivet, lokomotivene i næringslivet i ni kommuner på Helgeland, har samlet seg og gjennom mer enn fire år bidratt til å finansiere det arbeidet som er gjort så langt. Det er planarbeid til mer enn 20 mill. kr, seriøst og grundig gjort av de beste ressursene i Norge på de fagområdene som er analysert og dokumentert. Lokalt er ferdig regulert og dokumentert flyoperativt vel egnet til dette formålet. Næringslivet i regionen har gjort dette for å oppnå de samme rammevilkår som næringslivet i Norge og Europa for øvrig har, fordi dette er viktig for å konkurrere om kompetent arbeidskraft, uavhengig av om en driver med metallindustri, lakseoppdrett eller offshorerelatert virksomhet. Helgeland har turistattraksjoner i verdensklasse, og det er viktig å få utnyttet dette. Potensialet er enormt, og det vil kunne tas ut gjennom bygging av denne nye flyplassen i Mo i Rana. Et mer effektivt flytilbud og konkurransedyktige priser i forhold til andre reisemål i Europa og Norge vil gjøre at tilgjengeligheten ikke lenger hindrer dette.

Nordland fylkeskommune har tverrpolitisk samlet seg bak vedtaket om at det må bygges en regional lufthavn i Mo i Rana. Nå må staten bidra til at planarbeidet kommer i mål, slik at vi får ferdig et politisk beslutningsgrunnlag. Og ikke minst, regionen er villig til å bidra med 300–400 mill. kr i et prosjekt på 1,2 mrd. kr. Det må jo glede en finansminister. Det viktigste er imidlertid at staten følger opp konstruktivt på det største samarbeidsprosjektet og spleiselaget på Helgeland noensinne – legg merke til at dette er et kjempestort prosjekt.

Avslutningsvis vil jeg si at jeg i likhet med mange er veldig glad for at man plusser på Redningsselskapets budsjett med 10 mill. kr, så man ikke får noen skøyte som, nær sagt, går på land. Det er vi veldig glad for.

**Geir-Ketil Hansen (SV) [13:48:41]:** Jeg skal nevne noen viktige investeringsprosjekter i Nord-Norge som står i budsjettet.

Først Ofofbanen: Ofofbanen er et knutepunkt for varetransport på jernbane fra nord til syd, gjennom Sverige og øst–vest i forhold til de mulighetene som er beskrevet bl.a. i nordområdemeldingen. Behovet for økt transportkapasitet på Ofofbanen de nærmeste seks til åtte årene er formidabelt. Det er fire selskaper som melder om økt behov. Det største, LKAB, melder at de vil fordoble volumet de nærmeste årene. Det er altså behov for betydelig kapasitetsøkning på Ofofbanen. Samtlige krysningsspor må forlenges, og på sikt må det utredes dobbeltspor på Ofofbanen. Det håper jeg blir gjort i forbindelse med Nasjonal transportplan. Jeg er veldig glad for at man i Stortinget i budsjettet understreker at det investeringsprogrammet som nå ligger på bordet, må gjennomføres. Det er helt nødvendig for å unngå at kapasiteten bryter sammen, og statsråden må om nødvendig komme tilba-

ke med en egen sak til Stortinget hvis man ikke får til en finansieringsløsning.

Det andre er Nordlandsbanen. Der har NSB hatt suksess med persontransport på Salttenpendelen, på strekningen Rognan–Fauske–Bodø. Det er behov for ytterligere kapasitetsøkning på Nordlandsbanen. Det gjelder særlig togstopp på vei inn mot Bodø. Jeg er glad for at komitéflertallet understreker det i sin innstilling og ber statsråden om rask framdrift i arbeidet med beslutningsgrunnlaget for nye holdeplasser og krysningsspor mellom Bodø og Fauske.

Så til Polarsirkelen lufthavn, som tidligere taler var inne på. Det er et svært viktig regionalt prosjekt for hele Helgeland. En stamflyplass på Helgeland vil gi store positive ringvirkninger i hele regionen, spesielt for næringsliv, reiseliv m.fl. Det er gjort en formidabel jobb av den gruppen som står bak prosjektet, som støttes av sju kommuner i regionen. Jeg er veldig glad for at komiteen har funnet en løsning der prosjektet kan planlegges ferdig, inkludert finansieringsløsningen, forutsatt at Avinor bidrar der det er nødvendig. Det vil gi et godt grunnlag for å ta endelig stilling til planene i forbindelse med NTP i 2013.

Så har jeg tid til å omtale et annet viktig prosjekt i Nord-Norge, og det er Hålogalandsbrua. Den er viktig i forlengelsen av Ofofbanen for varettransport fra Narvik og nordover. Prosjektet er endelig kommet så langt at det kan påbegynnes til neste år. Jeg vil bare sterkt understreke at det er viktig at statsråden kommer med melding eller proposisjon så snart som mulig i vårsesjonen, slik at den annonserte oppstarten kan gjennomføres. De nødvendige vedtakene lokalt og regionalt når det gjelder garantier for bompenger, skulle nå være fattet.

**Eirik Sivertsen (A) [13:51:42]:** Sjelden har jeg vært så enig med representanten Hansen som jeg var etter dette innlegget, det var et øyeblikk da jeg vurderte om jeg skulle droppe mitt. Men temaet er så viktig, så jeg skal også understreke noen forhold.

Jernbanen utgjør i mange deler av landet en særdeles viktig samferdselsåre, i forhold til både godstransport og persontransport. I mitt hjemfylke, Nordland, er det to jernbanestrekninger, og begge har utfordringer i positiv betydning av ordet.

Jeg er glad for at Jernbaneverket snart vil legge fram en utviklingsplan for Nordlandsbanen. Banen har behov for utvidet kapasitet for godstransport og burde også elektrifiseres. Dette ville gi en reduksjon i utslipp av klimagasser, både i form av at det hadde blitt mindre veitransport, og at vi hadde sluppet diesellokomotivenes utslipp.

Som representanten Hansen var inne på, har Salttenpendelen vært en suksess. Den bidrar til å gjøre Saltten til en effektiv og større arbeids- og serviceregion gjennom muligheten for enkel pendling mellom de største kommunene i regionen. Jeg er derfor veldig glad for at regjeringsfraksjonen understreker behovet for en videreutvikling av tilbudet. En rask framdrift i arbeidet med planlegging og beslutningsgrunnlag for nye holdeplasser og krysningsspor mellom Fauske og Bodø er viktig, slik at det er mulig å se sammenhengen mellom vei og bane i forbindelse med utbygging av rv. 80.



7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 2011 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 1269  
3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Nordområdene har et betydelig potensial for verdiskaping. Det gjelder både innenfor fiske og havbruk, olje og gass, reiseliv og andre områder. Ikke minst innenfor mineralnæringen åpner det seg nå nye muligheter.

Oftobanen er en viktig forbindelse mellom Nord- og Sør-Norge og en viktig øst-vest-forbindelse mellom Norge og Sverige. Det er allerede press på kapasiteten på banen, og bl.a. det svenske gruveselskapet LKAB har varslet en betydelig utvidelse i de nærmeste årene. Derfor haster det med å få på plass en utvidet kapasitet på strekningen.

I denne sammenhengen er det relevant også å vise til Meld. St. 7 for 2011–2012, Nordområdene – visjon og virkemidler, hvor regjeringen understreker at den vil bidra til kunnskap, til å synliggjøre handlingsalternativer og bringe nærings- og samfunnsaktører sammen for å diskutere alternativer.

Hvis prognosene for kapasitetsbehov holder, og det er behov for dobbeltspor, med de kostnadene investering i dobbeltspor har, vil det bli veldig krevende å få på plass dette innenfor rammene av NTP. Derfor er jeg glad for at komiteen følger opp regjeringens signaler og peker på behovet for å samarbeide med flere for å sikre en videre utbygging av Oftobanen.

**Lars Egeland (SV) [13:54:35]:** Klimakutt har ikke vært det mest brukte ordet i denne samferdselsdebatten. For SV er det viktig at samferdselspolitikken blir et verk-tøy for å redusere utslipp. I VG i dag leser vi at det i Durban nå blir lagt fram nye kalkyler for temperaturstigning. Vi sikter mot en global temperaturstigning på seks grader, men det er en stigning som vil variere.

«Frem til i dag har stigningen i Norge vært ca. 1,5 grad mens det globalt har vært 0,8. Det regner vi med vil fortsette.»

Dette sier professor og forskningsleder Eystein Jansen ved Bjerknæssenteret til VG. Han spår en temperaturstigning på tolv grader i vårt område, og tolv grader vil være atskillig mer krevende å håndtere enn dagens samferdselsutfordringer.

30 pst. av norske klimautslipp kommer fra samferdsel. Samferdselspolitikken må ha som mål å redusere dette. Da må vi ha biler som i større grad går på strøm eller biodrivstoff, vi må ha en atskillig større andel av trafikken over på kollektivtrafikk, og vi må ha et effektivt jernbanenett som erstatter både biltrafikk mellom byene og flytrafikk.

SV har gjennom årene lansert en rekke forslag for å få til dette, og vi har sagt oss villige til å samarbeide med alle som vil nå dette målet.

I mitt fylke, Vestfold, gikk det lenge sakte med jernbaneutbygginga. Både borgerlige regjeringer og arbeiderpartiregjeringer sviktet i statsbudsjett etter statsbudsjett. Men nå er dette blitt endret. Fra søndag av kommer det en ny rutetabell som gir meg, og noen tusen andre pendlere fra Vestfold, nesten to uker ekstra ferie. Det er effekten av den forkortede arbeidstida som vi får med den nye rutetabellen. Det vil jeg takke statsråden for, som ellers kanskje får mer kjæft enn ros – sjøl om jeg mener at SV også har en del i den gevinsten.

Samtidig vet vi at traseen Holm–Nykirke er i full an-

leggsdrift. Det er den første linja som bygges for 250 km/t. Neste år starter bygginga av Eidanger-forbindelsen – dobbeltspor, også for 250 km/t – som vil erstatte en trasé der det faktisk gikk fortere med sykkel enn med tog. Disse tre prosjektene er investeringer til vel 14 mrd. kr.

Neste skritt er å bygge dobbeltspor fra Nykirke til Barkåker, og det må skje med ny stasjon på Bakkenteigen, som vil være nærmere Horten, og som vil betjene Høgskolen i Vestfold.

Så har jeg lyst til å si til slutt at et effektivt ICE-nett ikke skal settes opp mot lyntog. Det er bare tidligere tiders jernbanesulteføring som har gjort at man ikke tør å tenke to tanker samtidig. Klimautfordringene stiller krav til at vi gjør det: at vi får til både effektivt ICE-nett og lyntog.

**Bente Thorsen (FrP) [13:57:52]:** Det mangler jammen ikke på vyer og drømmer når det gjelder samferdsel, men det er mye verre å få det gjennomført, skjønner jeg.

For dem av oss som kjører en del i utlandet og opplever de flotte veiene der, som f.eks. i Tyskland, som faktisk er finansiert med norske lån til 1,8 pst. rente, og sammenligner disse med de dårlige veiene som store deler av det norske veinettet består av, virker det som om vi er 30 år tilbake i tid. Problemet er ikke at de bevilgende myndigheter ikke vet hvor viktig et godt utbygd veinett er både for næringsliv og for privatbilister, det er heller det at man fraskriver seg ansvaret som staten, etter Fremskrittspartiets syn, har til å ivareta veiene.

I debatten har man trukket fram behovet for systemskifte for å få langsiktig utbygging av vei og bane. Jeg vil nevne ett eksempel på dårlig håndverk av et samlet storting, med et hederlig unntak av Fremskrittspartiet, som nettopp ivaretar helhetlig utbygging av vei og bane i sitt budsjett, og der det også tydeliggjøres at det er et statlig ansvar å finansiere dette. Da politikerne i Nord-Rogaland motstrebende vedtok å søke Stortinget om å få finansiere veiutbedring gjennom Haugalandspakken, var det Statens vegvesens strekningsanalyse som lå til grunn for å si ja til bompengefinansiering. Analysen inneholdt nye, viktige og fornuftige omkjøringsveier som skulle avlaste tettsteder som har stor trafikk og mange myke trafikanter. Kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen var enige om utbygging. Så kom fylkesmannen og la seg oppi den minste detalj og fremmet innsigelser mot nettopp det som var det vesentligste i prosjektet.

Det at stortingsflertallet gjorde sitt hastevedtak og sa ja til Haugalandspakken uten å vedta noen framdriftsplan for prosjektene, har medført dårlig framdrift i utbyggingen og innsigelser som setter en stopper for gjennomføring av prosjekter. Bilistene betaler store summer uten å få noe særlig igjen, og flere kommunepolitikere føler seg nå ført bak lyset når de sa ja til Haugalandspakken.

Det er for mye å håpe på at det blir slutt på å presse kommuner til å vedta bompengefinansiering av veiutbygging. Men jeg forventer at om fremtidige vedtak om bompenger fattes, så forvisser flertallet seg om at det er konkrete, reelle utbygginger, der en har kontroll på at pengene går til vedtatt utbygging, som kan gjennomføres hurtigst mulig etter at det sies ja til det, slik at både brukerne og

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1270 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011  
3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

lokalpolitikerne får noe igjen for å pålegge bilistene den ekstra skatten som bompenger er.

Ellers registrerer jeg jo at representanter fra stortingspartiene snakker om hundreårsplanlegging. Med dagens tempo i utbygging er jeg redd for at planene er utdatert lenge, lenge før planperioden er over.

**Øyvind Halleraker (H) [14:01:09]:** Nei, de Ruiters, vi snakker ikke Norge ned i Høyre, selv om deres partisekretærer har utstyrt dere med det manuset. Men vi snakker regjeringen imot, og det er en del av vår jobb som opposisjonspolitikere her på Stortinget.

Det var ikke derfor jeg tok ordet. Det var for å snakke litt om det gode mennesket fra Hjelmeland, statsråd Meltveit Kleppa. Hun er opptatt av at jeg må være gladere. Jeg må simpelthen være mer fornøyd – særlig med henne – og gi uttrykk for det. Uten at det er særlig interessant i denne sammenheng, så er jeg faktisk en ganske glad gutt, som Bjørnson sa, og vanligvis ikke så vanskelig å tilfredsstille i så måte.

Men siden regjeringen og statsråden savner anerkjennelse, så skal hun få den, for i et intervju ganske nylig sier Meltveit Kleppa: Ny finansiering, ny organisering, nye grep må til hvis vi skal greie å få en moderne jernbane i dette landet – men ikke før om to år, ikke før NTP. Senterpartiet har antagelig vært en pådriver for dette lenge, for akkurat det samme sa Navarsete da hun var minister: Vent på NTP, det vil komme der. Hun hadde støtte fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, TØI, NHO mfl. Men det gikk ikke. Denne gangen blir det spennende å se om Meltveit Kleppa har større tyngde inn i den rød-grønne regjeringen enn Navarsete hadde. Jeg er optimist. Statsråd Meltveit Kleppa står på. – Men nå får det være nok skryt så langt.

Jeg må få kommentere to forhold: OPS er på retur i Europa, blir det sagt av flere av talerne. Det er det ikke! Jeg kan litt om dette. Jeg deltar i dette arbeidet ute i Europa. Det har aldri vært mer, og det er faktisk så mye at kommisjonen er i ferd med å jobbe ut et nytt direktiv om dette. Det vil også komme til Norge før eller siden. At det Labour-styrte England over år har kjørt økonomien i grøfta, kan neppe noen få OPS-prosjekter ta skylden for.

Jeg legger også merke til at flere representanter fra regjeringspartiene trekker fram Riksrevisjonens rapport om driftskontrakter. Har de lest rapporten? Ikke ett eneste sted står det i denne rapporten at det er helt andre oppgaver som nå utføres. Gjenopprett avdelingen, sier de. Ja, det sa faktisk regjeringspartiene også i 2010. Så kom Meltveit Kleppa med sitt budsjett i fjor og sa nei. Det blir spennende å se hva hun sier neste år.

**Svein Gjelseth (A) [14:04:26]:** For oss som bur og har vakse opp på kysten og veit ein masse om den viktige jobben Redningsselskapet gjer kvar einaste dag, er det faktisk ein stor dag når vi no greier å få på plass ti ekstra millionar til Redningsselskapet.

Når vi i eit stramt budsjett likevel ønskjer å gi meir til Redningsselskapet, heng det nøye saman med sjøsikkerheita som kysten får igjen for kvar einaste krone vi gir.

I tillegg til dei 25 fast bemanna redningsskøytene – som med sine 165 tilsette sjøfolk passar på kysten 24 timar i døgn, året rundt – yter meir enn 900 frivillige i 17 sjøredningskorps ein uvurderleg innsats.

Denne innsatsen vert gjord for ein tidel av kostnaden med å ha fast, profesjonell bemanning, og er eit viktig supplement til dei store, tunge redningsskøytene. Vi må heller ikkje gløyme det betydelege førebyggjande arbeidet som vert gjort, spesielt i forhold til born og unge.

Det 42 redningsskøytene er i all hovudsak bygde av private donasjonar. Dette er gåver til kystens befolkning, gitt av reiarlag, næringsliv og privatpersonar. Mykje av driftsmidlane kjem frå givarar som kvar månad gir et par hundrelappar av løna eller pensjonen til Redningsselskapet.

Seinast no i desember veit eg at det er to reiarlag på Sunnmøre som har gitt pengar til Redningsselskapet – pengar dei elles skulle brukt til julegaver til tilsette og forretningskontaktar. Dette utgjer 650 000 kr – og er eit viktig signal om kor viktig Redningsselskapet er for dei som ferdast på kysten og på havet.

Eg er rimeleg trygg på at det er god økonomi å sikre ei stabil drift for redningsskøytene også i framtida. Vi veit at Redningsselskapet, med sine redningsskøyter tett samla langs kysten, kvart einaste år sparer den statlege økonomien for fleire oppryddingsaksjonar.

Eg synest at Redningsselskapet burde få ein etablert førstelinjestatus i beredskapen på kysten i framtida.

**Arne Sortevik (FrP) [14:07:11]:** Før jeg går over på budsjettet, vil jeg si noen ord om salderingsproposisjonen for inneværende års budsjett, som også er en del av de sakene vi behandler. Når det gjelder den for Samferdselsdepartementet, har Fremskrittspartiet et forslag om å bevilge 15 mill. kr ekstra til trafikk sikring på E16. Strekingen mellom Trengereid og Voss på E16 fremstår i dag som en av landets mest trafikkfarlige europaveier og gir grunn til alvorlig bekymring. Vi er vel kjent med at det innenfor rammen av budsjettet for i år og foreslått budsjett for neste år gjøres en del strakstiltak. Men tiltak på mellomlang sikt krever også ekstra finansiering. Så vi foreslår det i salderingen, slik at disse midlene gjøres overførbare til 2012. Det er en teknikk man også bruker for de midlene som legges inn for å rydde opp etter ras og flom. Det er fullt mulig å gjøre det slik Fremskrittspartiet foreslår, og sørge for at det kommer 15 mill. kr ekstra til trafikk sikring på E39.

Så til budsjettet og til representanten Irene Johansen: Fremskrittspartiet snakker ikke Norge ned; vi snakker Norge opp når vi vil øke kraften og farten i investeringer i moderne og sikre veier. Det bedrer konkurransekraften.

Så var en representant fra SV innom klima, og det er det heldigvis sagt relativt lite om. La iallfall meg legge til noen setninger: Klimautslippene fra transportsektoren er sterkt overvurdert, klimautslippet fra tog er sterkt undervurdert. Dagens klimabeskrivelse som vi har sett i media, fremstår som det den er, nemlig rendyrket skremselspropaganda. At representanten Gullvåg driver korstog mot konkurranseutsetting av driftskontrakter,

er ingen nyhet. Han lar seg ikke stoppe og slett ikke av fakta.

At Norge bruker mer penger enn Sverige på samferdsel, slik representanten Bjørnflaten skryter av, er riktig, målt i øyeblikket. Det har også samferdselsministeren vært opptatt av. Det skulle nå bare mangle. Vi snakker om et generasjonsetterslep. Norge har ligget etter Sverige i årti etter årti, til tross for at vi har hatt en rikdom som svenskene misunner oss i større og større grad. Det skulle bare mangle at vi ikke skulle satse på å ta igjen litt av dette. Det går for tregt, og det går for sent, og vi har penger til langt mer. Hva vi vil oppnå med fondene, spør samferdselsministeren. Vi vil oppnå å kunne gjennomføre og finansiere det vi ikke klarer med regjeringens planer. Vi kan bygge moderne og trygge veier på 25 år. Det klarer ikke regjeringen.

**Peter N. Myhre (FrP) [14:10:30]:** Dette har vært en interessant debatt, som nå går mot slutten. Det har vært mye snakk om bane, og det er bra. Men Statistisk sentralbyrå skriver når det gjelder 2010, at av den samlede persontransporten i Norge, utgjorde veitrafikken målt i antall passasjerkilometer 88 pst. Bortimot ni av ti personreiser i Norge foregår på vei, 5 pst. med bane og 6 pst. med fly. Når jeg nevner dette, er det fordi det understreker at i hverdagen i Norge for alminnelige mennesker – dem vi i Fremskrittspartiet kaller «vanlige folk» – er det veien, bussen og bilen som betyr noe. For mange er det også tog, men det er altså vesentlig færre. Dette er interessant. Hvis vi tenker oss – samferdselsministeren opererer ofte med 20-årsperspektiver – en dobling av jernbanetrafikken, ikke på 20 år, men på seks år, og vi ser for oss et konservativt anslag på trafikkveksten i Norge på – jeg foreslår – 1 pst., så vil den generelle trafikkveksten i Norge på de seks årene være så stor at selv om jernbanen dobler antallet passasjerer innen 2017, vil likevel trafikken på veiene øke. Altså: Behovet for veikapasitet vil ikke gå ned, selv om tog og bane transporterer dobbelt så mange passasjerer allerede i 2017. Det understreker hvor viktig det er også å snakke om vei og utbygging av veikapasiteten for å møte en fremtidig trafikkvekst.

Når det gjelder høyhastighetsbaner, ble det lagt frem noe her for noen dager siden som ble mye omtalt i media; jeg synes det var verken fugl eller fisk. Det er to strategier når det gjelder høyhastighet. Det ene er den sentraleuropeiske, opprinnelig franske modellen hvor man opererer med 300–350 km/t, og da på helt egne snorrette traseer. Da vil jernbanen kunne konkurrere med fly, men ikke med veitrafikk. Eller man kan tenke seg en annen strategi: 200 km/t – type gardermobaneutbygging – med mye hyppigere stopp på mindre steder. Da vil toget kunne konkurrere med veitrafikk. Jeg vil derfor anbefale Fremskrittspartiets strategi i så måte.

**Else-May Botten (A) [14:13:53]:** Det er mye som er sagt, og mye godt som er sagt, fra denne talerstolen i dag. Representantene fra Arbeiderpartiet har på en glitrende måte lagt fram våre satsinger. Jeg ønsker å tillate meg å være litt lokal i denne sammenhengen. I Møre og Romsdal

har vi enstemmig vedtak fra fylkestinget om at man slutter seg til søknaden fra Nordøyvegen AS om mulighet til innkreving av forhåndsbompenger på ferjene til Nordøyane i rute 21 og 22. Videre går Møre og Romsdal fylke fortsatt enstemmig inn for at etterskuddsbompenger skal nyttes som en del av finansieringen av denne veien. Disse bompengene skal bare kreves inn for kjøretøy. Det er derfor gledelig nå å kunne få godkjent dette prosjektet slik det er omtalt i proposisjonen, og at prosjektet finansieres med statlige midler som legges inn i revidert nasjonalbudsjett 2012. So far so good. Det jeg mener det er grunn til å påpeke i denne saken, er at Fremskrittspartiets medlemmer i komiteen ikke støtter finansieringen med bompenger, altså stikk i strid med eget parti lokalt. Her snakker Fremskrittspartiet med to tungar, noe som kan tyde på at partiet sentralt ikke lytter til sine tillitsvalgte lokalt, eller at de tillitsvalgte lokalt ikke har støtte sentralt for sine synspunkter, og dermed ikke gjennomslagskraft i sitt parti. Svaret vet vel Fremskrittspartiet best.

Dette er et prosjekt som det i Møre og Romsdal har vært enighet om å få løftet fram over lang tid, og jeg mener lokalpolitikkerne har gjort en kjempeinnsats for å få dette på plass. De lokale rød-grønne har jobbet godt opp mot våre folk i komiteen og fått på plass et prosjekt og en finansiering som gjør at vi kan puste lettet ut og se fram til en godt utbedret bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Ålesund som gjør hverdagen lettere for innbyggerne i dette området.

Så til innlegget til representanten Åge Starheim, som her snakket om Stad skipstunnel. Han påpekte at man vet alt man trenger å vite for å kunne sette i gang Stad skips-tunnel-prosjektet, som er beregnet til ca. 1,7 mrd. kr. Representanten kritiserer regjeringen for ikke å være i gang med denne tunnelutbyggingen allerede. Men hvis Fremskrittspartiet har all kompetanse som trengs, er det rart at de ikke allerede har lagt penger inn i sitt alternative statsbudsjett, men viser til at regjeringen må vurdere både den ene og den andre finansieringsmuligheten. Har dere ikke dette klart allerede da, Fremskrittspartiet? Kanskje ser Fremskrittspartiet og representanten Starheim at dette prosjektet er mer omfattende enn å sette to fingre på kartet – en i Selje og en i Vanylven – og trykke dem gjennom kartet.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:16:57]:** Eg vil gjerne kommentera tre forhold – for det fyrste bygging av vegar i Tyskland.

Hovedprioriteringa for norsk samferdsel er forankra i Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringa følgjer opp NTP gjennom ei opptrapping i den fyrste fireårsperioden innanfor ein ansvarleg økonomisk politikk og følgjer handlingsregelen for ei forsvarleg innfasing av oljeinntektene i norsk økonomi.

Forvaltninga av Statens pensjonsfond utland skjer innanfor overordna retningslinjer fastsette av Finansdepartementet. Forvaltninga av fondet betyr plasseringar utanfor Noregs grenser og som er, som kjent, spreidde på eit breitt utval av land, sektorar og selskap.

Investeringar i Tyskland har slik sett ikkje samanheng med korleis regjering og storting prioriterer utgifter til

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1272 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

ulike formål innanfor ei forsvarleg økonomisk ramme i statsbudsjettet.

For det andre: strekninga Langset–Kleverud og mi litt flåsete utsegn om ørkenvandring: For ei utolmodig sjel som meg er det likevel slik at stortingsvedtaket om grenser for høg fart kom våren 2009. Langset–Kleverud har vore gjennom konseptvalutgreiing, KS1. Den strekninga som er vald, er vald ut frå tre hovudforhold. Det er kapasiteten, altså moglegheita til å ta inn strekning for strekning i eit jernbanenett som det er svært nødvendig å auka kapasiteten på. Det er ikkje minst å byggja i lag med veg – det betyr jo sparte kostnader for staten totalt sett, og det betyr sparte ulemper for lokalbefolkninga. Det tredje er at eit austleg alternativ var vurdert, men det var langt dyrare som følgje av høgare bru- og tunneldel. Så for meg var valet slik.

Å begynna no å greie ut nye alternativ vil altså bety å begynna på nytt. Dette er eit anlegg som no er klart til å bli sett i gang.

Så må eg få seia: Det er spørsmål her om talet på tilsette i Jernbaneverket og Statens vegvesen og samanlikning med Sverige. Det er for det fyrste slik at det er mange private som for tida har oppdrag for begge desse to etatane, men i tillegg går det ikkje an å samanlikna talet på tilsette direkte. Her er etterslep i vedlikehald, i fornying og investeringar, som betyr historiske løyvingar. Det må nødvendigvis (presidenten klubber) òg bety historisk tal på tilsette ...

**Ingjerd Schou (H) [14:20:17]:** Jeg må takke statsråden for svaret, og vi kommer helt sikkert tilbake til Mjøsas breidd og jernbane om vel en uke.

Så har jeg lyst til å si at statsråden sa at hun mente denne forsamling burde unne statsråden litt glede – ikke regjeringen, men statsråden, og ikke folket heller, men statsråden. Jeg tror at for folk flest og næringslivet er det derfor vi er her, og det er det som er mandatet.

Jeg hører at statsråden sier at hun er godt fornøyd med at man ligger der hvor man skal ligge, men det er altså mer enn 2 mrd. kr etter Nasjonal transportplan. Det er mer enn halvparten under det som var ambisjonsnivået for Oslo–Ski, som skulle være flaggskipet til regjeringen, og som nå har 1 mrd. kr mindre å rutte med når det gjelder planleggingen.

Til representantene Freddy de Ruiten og Irene Johansen: De har fått utdelt et manus om at alle som er imot, og alle som har en annen løsning – andre som skulle finne på andre metoder for å få mer ut av pengene og bygge mer vei, bygge mer bane, få flere skinner og få en bedre logistikk mellom alle samferdselsområdene – snakker infrastruktur og samferdsel ned. Det klarer regjeringen med sin rosemaling utmerket godt på egen hånd, for det er stor differanse mellom det som sies, det som oppleves, og det som er av etterslep.

Jeg har lyst til å nevne at jeg er veldig glad for at Redningsselskapet får 10 mill. kr ekstra. Men de har bedt om 30. De ti millionene som regjeringspartiene har funnet, har de tatt fra Kystverket. Det vil si at det er kysten som taper, og at Regjeringen nok en gang baserer sikkerheten langs kysten på frivillighet. Jeg minner om

at det er regjeringen som har ansvar for sikkerhet langs kysten.

Til representanten Bjørnflaten, som er opptatt av at alle andre land rundt oss ikke lenger bruker OPS – det har man altså sluttet med i Sverige bl.a. og en del andre land – og av at vi, som da er på høyresiden, bare vil ha skatteutt osv., er det grunn til å minne om at skatteutt er moderne politikk. Det er mer moderne enn det Arbeiderpartiets gjentatte og oppbrukte retorikk er. De borgerlige i Sverige kutter i skattene, og resultatet har vært at de har fått en økonomisk vekst, og sånn sett kan øke velstanden.

Jeg vil omtale kapasiteten på Østfoldbanen spesielt. Den er i dag sprengt, og det er helt nødvendig med tiltak for bedre punktlighet og kapasitet. Både østre og vestre linje har den utfordringen – og vestre linje knytter Norge sammen med resten av Europa.

Jeg har spesielt lyst til å bemerke at det ikke er avsatt planmidler til det som er utfordringen i Sandbukta–Moss–Kleberg-området, til tross for at fylkeskommunen og Moss kommune har stilt 25 mill. kr til rådighet som planmidler som regjeringen kunne ha brukt – og fylt på med litt selv.

**Magne Rommetveit (A) [14:23:28]:** Gale er det når det ikkje er nok pengar til Redningsselskapet, og gale er det jammen meg når ein klarer å finna meir pengar til Redningsselskapet. Skal du finna pengar til å prioritera noko, må du ta dei frå ein plass. Både representanten Godskesen og no seinast representanten Schou var inne på dette.

Lat meg berre fyrst slå fast at det er ikkje 10 mill. kr ein har teke frå eit kapittel på Kystverket sitt budsjett. Det er 5 mill., for 5 mill. kr kom frå dette huset. Så eigentleg har komiteen gjort ein god deal.

Dei kjem frå hamneutbygginga, som for ein stor del har vorte mykje rimelegare enn det det var budsjettet med. Då hadde det vore litt toskete om dei berre skulle gå vekk, dei pengane. Dei vert no brukte til dette.

Eg må òg nemna at Høgre i sitt budsjettforslag føreslår å kutta 13 mill. kr i drift for Kystverket, så eg kan ikkje heilt sjå at dette skulle vera så veldig gale.

Me får veldig mykje bra for dette med Redningsselskapet, og me har stor tru på Redningsselskapet si viktige rolle framover. Det som generalsekretær Stene forsikra meg om, er at desse ti millionane skal gå til å sikra operativ drift, i fyrste omgang av redningsskøytene på Skjervøy og i Egersund.

Som fleire av våre representantar har vore inne på, er me i Arbeidarpartiet glade i Redningsselskapet. Me har stor tru på det. I Arbeidarpartiet si stortingsgruppe har me faktisk så stor tillit til Redningsselskapet sin kompetanse at me har hyrt dei inn som vår hoffleverandør av sjøsikkerheitstenester. Det er vel ikkje god og rett kutyme å stå i denne salen og referera frå eit parti sine gruppemøte, men eg gjer det likevel. Endå verre er det vel når eg no refererer frå eit gruppemøte som me enno ikkje har hatt – me skal ha det no kl. 18 viss me vert ferdige til då. Der skal eg og ein annan av kystens apostlar, representanten Else-May Boten, lansera eit opplegg og invitera vår stortingsgruppe til å vera med på det. Me kallar det for SFO – stortingsgruppa

si fritidsordning. Redningsselskapet skal koma og halda kurs for oss utpå nyåret. Me skal ta båtførarprøva. Alt skal avsluttast med at me skal til Stavern. Så skal dei hiva oss på sjøen, og så skal me redde kvarandre og læra å stola på eit anna menneske. Me har stor tru på Redningsselskapet, og me har ikkje teke pengane frå noko veldig alvorleg.

**Presidenten:** Presidenten vil bare ønske lykke til.

**Sylvi Listhaug (FrP) [14:26:35]:** Jeg tok meg tid til å se litt nærmere på siste jernbaneplan, som varte fra 1994 til 1997, og som ble behandlet i Stortinget i 1993. Der var det massevis av innlegg, flotte merknader og festtaler på løpende bånd fra de fleste partiene. Det var ikke måte på for en historisk satsing som nå skulle settes i gang på jernbanesektoren.

Arbeiderpartiets Johan Nyland var saksordfører. Han var aldeles i gledesrus og utbasunerte bl.a. at nå var det lagt grunnlag for starten av en ny epoke for utvikling av jernbane i dette landet.

18 år etter festtalene var direktør i Jernbaneverket Elisabeth Enger ute og sa at et sammenbrudd på jernbanen var nært forestående.

Grunnen til at jeg tar opp dette, er for å vise hvor mange festtaler en hørte om jernbanen tidligere, og hva resultatene viser.

I dag mangler vi 230 km med dobbeltspor for å få de mest trafikkerte strekningene på skinner – bokstavelig talt. Det utredes, og det utredes, og det en nå konsentrerer seg om å snakke mest om og jobber mest for, er noe så utopisk som et lyntog på kryss og tvers av landet, samtidig som det er skrikende mangel på de strekningene der folk i dag står og venter på toget, eller de kommer seg på toget, men må klamre seg fast, i nærkontakt med sine medpassasjerer – kanskje litt for tett for enkelte.

Jeg mener at en nå må begynne å bruke kreftene sine på det viktigste først. For å si det sånn: Jeg mener det er viktigere å få orden på veier, helsevesenet, eldreomsorgen og skolesektoren – det er en lang liste med tiltak – før en i det hele tatt bør snakke om lyntog. Det er på tide å bruke de store pengene på realistiske og konkrete prosjekter som kommer befolkningen til gode.

Det er blitt et kjennetegn ved denne regjeringen at de premierer sine egne lokalpolitikere. I Oslo, under Fremskrittspartiets styre, hadde vi en økning på 50 000 reisende innenfor kollektivtrafikken, en økning på over 30 pst. «Belønningen» fra den rød-grønne regjeringen er at en får minst penger i belønningsordningen. De rød-grønne politikerne skryter av en veiutbygging som finansieres av bilistene. For dem som kjører strekningen Oslo–Kristiansand, snart Oslo–Hamar eller Oslo–Svinesund, er det bom etter bom. Jeg og Fremskrittspartiet mener at vi nå må begynne å investere i eget land istedenfor f.eks. å låne ut 61 mrd. kr til Tyskland – de får gratis penger til å bruke på vei – eller investere i eiendom i London, Paris og andre steder. Nå er det på tide å bygge landet her hjemme.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:30:00]:** Det er blitt regjeringens mantra i årets budsjettbehandling å forsvare sitt stramme budsjett ved å vise til den økonomiske situa-

sjonen i Hellas, Spania og England. Det er de facto ikke Fremskrittspartiet, eller Høyre, som prater Norge ned. Det klarer denne regjeringen utmerket selv – ikke minst ved å sammenligne Norge med andre, tidligere sosialdemokratiske regjeringer, som i Hellas, Spania og England, som har påført eget land store økonomiske problemer. Det er ingen nyhet at sosialister og sosialdemokrater har gått tom for andres penger. Det er intet nytt med det. Men det som er nytt, er at dagens regjering endelig innser at vi lever i en globalisert verden. Med respekt å melde: De fleste av oss andre, som ikke er sosialister, har innsett dette for lenge siden. Det er elementært i all handel og markedstenking.

Samtidig med at man advarer mot den økonomiske situasjonen i Hellas og Spania, opplever vi at Norge har lånt 61 mrd. kr til Tyskland – til 1,8 pst. rente – som bl.a. går til å bygge ut autostradaer. I Norge er rentenivået flere ganger høyere. Med andre ord: Vi tilrettelegger for å fremme andre lands komparative fortrinn, samtidig som vi bygger ned våre egne. Og dét er slitsomt i et land som har en så langstrakt geografi som vi har, hvor det i prinsippet burde være et ufravikelig krav at vi har en effektiv og sikker transport. Så hvis man overfører hva dette betyr, til praktisk politikk, så klarer denne regjeringen helt utmerket på egen hånd å prate Norge ned.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplansen.

**Steinar Gullvåg (A) [14:32:44]:** Siden representanten Listhaug nevnte vår tidligere jernbanepolitiske talsmann, salige Johan Nyland, må jeg få bemerke at han gikk til de grader opp i rollen som jernbanetalsmann at han stadig omtalte seg selv og oss andre som «vi i NSB».

Jeg skal ikke gå ham helt i næringen, men jeg er svært glad for regjeringens satsing på Vestfoldbanen. Åpningen av dobbeltsporet mellom Barkåker og Tønsberg den 19. november er første fase i en transportrevolusjon i vår del av landet. Jernbanemilliardene ruller bokstavelig talt inn over fylket vårt. Utbyggingen av dobbeltsporstrækningen Holm–Nykirke er i full gang. Neste år starter arbeidet med Eidanger-parsellen, og også strekningen mellom Larvik og Porsgrunn. Jeg tar det for gitt, selv om det ikke er formelt besluttet ennå, at det bygges dobbeltspor på denne strekningen.

Parallelt med dette bygges nå E18 ut i fire felt gjennom hele fylket – i rekordfart, hadde jeg nær sagt – og det er viktig at vi nå får en sammenhengende firefeltsvei fra Oslo til Grenland. Men det har en pris, og bilistene må betale sin del av regningen. Etter betydelige kostnadsøkninger viser foreløpige beregninger at det vil koste 106 kr å kjøre de få milene fra Gulli til Langangen. Staten som veieier reduserer sin kostnad fra 37 til 27 pst. av prosjektet. Men hva verre er: Konsekvensen av en så høy bompengandel er at trafikken i stor grad søker andre veier, altså til tilstøtende veinett. Statens vegvesens beregninger viser at avvinsningseffekten blir så stor at det enten må settes i verk trafikkbegrensende tiltak på dette veinettet, eller simpelthen innføres bompenge på tilstøtende veier, som i Sande. Forskjellen fra tidligere er imidlertid at det ikke lenger er staten som har veiansvaret for det tilstøtende veinettet,

men altså fylkeskommunen, og fylkeskommunen har mer enn nok med sitt eget veiansvar, om den ikke også skal bidra til å finansiere statens veier.

Jeg vil derfor gi samferdselsministeren det gode råd å søke en løsning på dette finansieringsproblemet i god forståelse med Vestfold fylkeskommune. Det burde være innenfor rekkevidde ved å strekke bompengerperioden til 20 år, senke kalkulasjonsrenten og/eller øke statens bidrag.

Så til representanten Sortevik til slutt: Det er riktig at jeg driver et korstog mot de borgerlige partienes form for konkurransutsetting. Jeg ønsker nemlig at de private entreprenørene skal få større konkurranse – fra staten.

**Aksel Hagen (SV) [14:35:55]:** Jeg har sans for kaos – i avgrensede perioder. Det er gjerne et tegn på kreativitet, på engasjement og på at mange vil at noe skal skje. I dag har jeg fått en «kaos-avmelding» fra en kommunestyrerepresentant i Lillehammer angående hovedveg-jernbane-situasjonen i Lillehammer-området, og dette er den siste av en rekke liknende meldinger jeg har fått de siste ukene. Det skyldes litt følgende situasjon: Den 29. november fikk vi et knippe jernbaneutredninger, bl.a. tre ulike traseer for jernbane mellom Oslo og Trondheim – eller det som på Jernbaneverkets hjemmeside heter, «fra Oslo» «til Trondheim», men jeg går ut fra at det er ment at togene skal gå begge veier. Ett alternativ er å utbedre det eksisterende opplegget, og så er det to høyhastighetsalternativer – i tråd med flertallsmerknaden fra komiteen. Dette er spennende stoff, det er uavklart, men det er utredet godt nok til at vi alle kan ta diskusjonen opp på et høyere og mer kunnskapsbasert nivå.

Det var 29. november. Den 1. desember arrangerte Lillehammer Næringsforum et temamøte med følgende spørsmål: Vil vi ha firefelts motorveg og tospors jernbane til Lillehammer? Overraskende nok ble svaret ja! Men det var ikke poenget mitt her. Poenget er at representanten fra Vegvesenet gikk ganske klart ut og sa at høyhastighetsbane er en avsporing – sats heller på InterCity, tenk Lillehammer, ikke tenk nasjon, ikke ta del i den store nasjonale debatten.

Så, på kommuneplanutvalgsmøte i går kveld var det representanter for det samme Vegvesenet til stede og skulle diskutere E6-problematikk, bl.a. E6 på vestsida av Mjøsa – altså på en strekning som er utredet som et av alternativene for høyhastighetstog. I saksframlegget på fire sider er ikke jernbane nevnt med et ord. Når diskusjonen begynner, bl.a. med spørsmål til Vegvesenets representanter, sier de klart: Nei, jernbanen har ikke vi fått beskjed om at vi skal ta noe hensyn til. Da blir det forvirring her. Som sagt – jeg har sans for kaos. Men jeg tror det får være måte på. Vi har spennende debatter på gang om både jernbane og veg, og alle ønsker vi at dette skal ses i sammenheng, men det ser ut til at ute i praksis – der nede i bl.a. den kommunale virkeligheten – står dette fram som veldig lite samordnet per dags dato. For meg er dette enda en gang på mange måter et rop om at vi bør få et felles transportvesen, eller et felles transportverk, her til lands.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [14:38:53]:** Først: Jeg synes det er ganske søtt når Arbeiderpartiets representant fra Aust-Agder uttaler at budsjettet til Fremskrittspartiet er monopolpenger, når han i neste omgang og svært alvorlig kan snakke om å bruke 500 mrd. kr til lyntog.

Så til vei. Kanskje den samme representanten har sovet i timen, for Fremskrittspartiet mener at vi behøver ikke å låne penger til vei. Det er nemlig svært dyrt. Det er derfor vi gang på gang foreslår å bruke statlige midler til å bygge vei. Til vår store glede har vi fått full støtte for det av statsminister Jens Stoltenberg. Han har gang på gang sagt at vi trenger ikke kjøpe vei på avbetaling, vi har penger på bok. Da venter vi bare på bevilgningene.

Men dersom man skal bruke bompenger, er OPS med bompenger og bygging av andre veier med bompenger omtrent like dyrt – men organiseringen med OPS er nok bedre. Det er det samme hva vi kaller disse veiene, bare de blir bygd. Det sier vi i Fremskrittspartiet. Derfor håper jeg at de Ruitere hører godt etter – og jeg er svært glad for at statsministeren er enig med Fremskrittspartiet. Oljepenger bygger vei, vi trenger ikke å låne pengene.

**Bård Hoksrud (FrP) [14:40:43]:** Først skal jeg svare til Langeland, som ikke hadde forstått hva jeg sa. Jeg sa jeg vil ha tog som går fort, men det behøver ikke hete høyhastighetstog.

Det høres ut som om denne regjeringen har kommet med nye 20 mill. kr til sykkelveier. Det er ikke realiteten. Man har tatt det fra de øvrige riksveinvesteringene, post 30. Man tar altså penger fra veien og flytter dem over til andre områder. Det betyr at bilistene må betale mer bompenger med denne regjeringen, og få mindre penger tilbake til å investere i veier. Det er realiteten.

Jeg synes det er ganske søtt når man står her og prater varmt om at man har bevilget 10 mill. kr mer til Rednings-selskapet. Ja, det har man gjort på den ene siden – på den andre siden har man tatt fra Redningsselskapet 8,7 mill. kr som Redningsselskapet har fått i bevilgninger fra Norsk Tipping. Det betyr i realiteten at det nesten ikke er noe ekstra man har plussset på til Redningsselskapet, i forhold til at man har tatt et kutt på 8,7 mill. kr. Jeg synes det er veldig greit at man i alle fall er redelig når det gjelder de tallene man kommer med i denne sal, og hva som er de faktiske forholdene. Det er fakta på de to punktene.

Jeg er glad for at representanten Bratli er ærlig om at Arbeiderpartiet vil straffe bilistene, og at det er den eneste løsingen fra Arbeiderpartiet for å gjøre noe med utfordringene som gjelder trafiksikkerhet. I hvert fall synes man at strekningsvis-ATK er en kjempegod løsning. Men jeg synes også man burde være ærlig om hva som står i rapporten fra Statens vegvesen, for den sier at det forutsetter at det i hvert fall må være fire år i drift før vi kan si om det har den effekten eller ikke. Det er realiteten. Jeg synes man bør være ærlig om det.

Nødnettet: Det er uenighet om hva som skjedde i 2004, og jeg registrerer at representanten Sønsterud og jeg er uenige om dette med nettnøytralitet. Men det jeg i hvert fall er kjempeopptatt av, er å sørge for at det ikke blir en løpsk kostnadsvekst for alle de kommunale etater og de

statlige etater som skal ta i bruk nødnettet. Alle er enige om at det er viktig å få på plass et nytt nødnett, men vi må se på hvordan vi skal finansiere det. Der er det definitivt noe å gjøre, når man ser hvilke kostnadssprekker det har ført til for en del andre.

Jeg registrerte at representanten Henriksen fra Vest-Agder sto på denne talerstol og sa at man måtte gå på bystyreflertallet i Kristiansand, som ikke vil innføre rush-tidsavgift. Ja – det er bare en bekreftelse av det jeg sa i replikkordskiftet med statsråden. Vi har nå fått en statsråd som først sier – og som har sagt mange ganger i denne sal – at hun ønsker lokalt initiativ. Men i realiteten – når det lokale initiativet sier noe statsråden ikke vil – sier hun at da tar vi de pengene fra dere som vi skulle bevilget. Jeg synes det er statlig utpressing og ingenting annet. Og jeg synes det er trist, for det betyr at man ikke vil lytte til de klare og tydelige signalene om at folk ønsker ikke mer bompenger, de ønsker ikke mer rushtidsavgift, de ønsker ikke mer drivstoffavgift, de ønsker faktisk at staten tar sitt ansvar og bygger veier.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:44:07]:** Ærlig talt – jeg synes forsamlingen skulle ta inn over seg samferdselsministerens ord om å glede seg litt mer. Når jeg hører debatten nå, så får jeg en fornemmelse av at det er akkurat som «når mørket no har senka sæ». Det kan da umulig være så galt. Men er det kanskje sånn at nå når investeringsnivået trappes opp og opposisjonen ser at vi leverer det vi har sagt vi skal, har pipa fått en litt annen lyd? Det er ikke lenger det samme jaget etter mer penger – ja, med unntak av Fremskrittspartiet, som er i en annen divisjon når det gjelder å ha penger. Men isteden har fokuset vært på såkalt moderne løsninger. Nye selskapsformer er mantraet. Vel, jeg skal gjerne diskutere organisering av samferdselssektoren, men har løsningene til Bondevik II-partiene og Fremskrittspartiet vært så vellykkede? Driftskontraktene som kom etter at vedlikeholdsavdelingen til Statens vegvesen ble til Mesta, førte til en formidabel prisøkning på veivedlikeholdet.

Grepene som ble tatt i forhold til Jernbaneverket, gjør at vi fortsatt sliter med for lite signalkompetanse når det gjelder jernbane.

OPS skal tydeligvis løse absolutt alt i samferdselssektoren. Er det noe vi har lært av bl.a. England i det lange land, er det nettopp at det i hvert fall ikke har løst alle utfordringer, det har gitt dem veldig mange nye utfordringer.

Så er det noen gode elementer i OPS-modellen som vi skal se på, og det er utbyggingskontrakter – det skal jeg være med på. Men det er ikke disse løsningene de rød-grønne mener det er fornuftige å skjule til.

Det som jeg spesielt legger merke til i budsjettmerkna-dene til dem som sier at de ønsker å fristille etatene aller mest, er at de har aller størst behov for å detaljstyre. Hvordan henger dette sammen?

Havneutbyggingene ble billigere, og de er fortsatt i en slik kategori at det ikke er noe problem om vi tar 5 mill. kr og fører over til Redningsselskapet. Det er det som er begrunnelsen for at man har brukt dem.

Nei, her gjelder det kort og godt å stå løpet ut, sikre mer effektive planprosesser og følge opp bevilgningene til vedlikehold og investeringer. Sånt blir det resultater av – nye veier, bedre jernbane, flere gode fiskerihavner og farleder, alt dette til beste for næringsliv og vanlige folks reise til og fra arbeid og til glede for hele landet.

**Freddy de Ruyter (A) [14:47:01]:** Det at ens uttalelser ble karakterisert som søte – eller «søtt» – av Fremskrittspartiet, får jeg ta som en kompliment.

Jeg lurar litt på, når representanten Godskesen hevder at Fremskrittspartiet er for å finansiere vei kontant, hvorfor Fremskrittspartiet da er med på OPS-merknadene og mer og mer har skrevet seg sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti når det gjelder OPS.

Så ble representanten Hoksrud veldig dramatisk, og når Hoksrud og Fremskrittspartiet blir dramatisk, kritiserer de alle andre, og så tryller de fram pengene. Når det gjelder Redningsselskapet, og når det gjelder andre bevilgningsforslag som vi har funnet rom for, er det noe som heter inndekning, og det er noe som heter inntektsside og utgiftsside, og de to skal balansere.

Men jeg synes at Hoksrud og Fremskrittspartiet er overmåte frekke når de bringer inn Norsk Tipping og kuttet i Norsk Tipping. Er det ett parti som vil fjerne spillmonopolet, som vil fjerne Norsk Tipping og de inntektene det gir til frivillige lag og organisasjoner, idrett osv. her i landet, så er det nettopp Fremskrittspartiet. Jeg tør ikke tenke på hva det ville bety for frivilligheten i Norge hvis Fremskrittspartiets tippe- og spillpolitikk skulle bli gjeldende. Det ville bli en katastrofe.

Så til Halleraker, som hevder at pytt, pytt, det var visst noen få OPS-prosjekter i Storbritannia som Labour hadde overlatt til de konservative. Det var visst ikke så veldig få, for det har vi fått sjekket ut – 900 prosjekter, 100 mrd. kr hvert år, bl.a. 103 sykehus bygget på OPS. Det er ikke småtterier. Det setter faktisk Storbritannias økonomi i en svært vanskelig situasjon. Slikt ser vi i hele Europa, og litt av grunnen til det er at det her er snakk om kreativ bokføring, for ved å innføre OPS kommer det ikke inn på det vanlige gjeldsregnskapet. Det håper jeg at EU gjør noe med, for å gå inn på OPS er også å skaffe staten en stor gjeldsbyrde, og det setter økonomien i fare.

Så har det i dag kommet fram at OPS er mye dyrere, i snitt 24 pst. dyrere. Da må jeg spørre Høyre og Fremskrittspartiet, og til dels Kristelig Folkeparti: Er det ideologien deres som gjør at dere bare må ha OPS?

**Presidenten:** Fortsatt er det slik at all tale skal rettes til presidenten.

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

**Ingjerd Schou (H) [14:50:10]:** Til representanten Rommetveit har jeg lyst til å si at vi bevilger til Redningsselskapet det som de ber om. Vi kutter i Kystverket fordi vi ønsker å samordne sikkerhetsetatene og konkurranseutsette fyr- og merkevedlikehold. I regjeringen Bondevik II, Samarbeidsregjeringen, viste vi at vi klarte både

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1276 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringar i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

fornuftige og veloverveide omstillinger i Kystverket. Jeg kan absolutt anbefale regjeringspartiene at å modernisere, tenke nytt og konkurranseutsette har sin effekt. Jeg registrerer fortsatt at det er slik at det er kysten som totalt sett taper, fordi man tar litt penger fra Norsk Tipping, man tar litt penger fra Kystverket, og man gir 10 mill. kr til Redningsselskapet. Det er fortsatt slik at sikkerheten til sjøs er regjeringens ansvar, og regjeringspartiene baserer denne sikkerheten på frivillighet.

**Jenny Klinge (Sp) [14:51:22]:** Eg sprang nettopp for å kome meg hit til debatten frå eit møte i den særskilde komiteen for 22. juli og tenkte på vegen at dette speglar eigentleg det store spennet i det vi arbeider med på Stortinget.

Eg var så heldig at eg fekk tene transport- og kommunikasjonskomiteen i to år i førre periode, og det som har slått meg heilt frå då, er den store gløden som finst blant alle dei som arbeider for ulike typar prosjekt og asfaltering på deira vegar rundt omkring i heile landet.

Vegen til betre vegar går etter mi meining gjennom den raud-grøne regjeringa. Det har vi allereie vist, vi følgjer opp NTP-rammene, vi legg ikkje minst fram nye og offensive rammer som vil følgjer opp vidare.

Når eg tillèt meg å skryte lite grann, er det ikkje berre fordi regjeringa stort sett ønskjer å få fram det fortreflelege i eigen politikk uansett – det er noko skiftande regjeringar ønskjer – det er også fordi Statens vegvesen tydeleg seier at det er historisk høge satsingar vi leverer. Dei er glade for dei løyvingane dei får, og dei meiner det er offensivt. Det må ein ta med seg, og det håper eg også opposisjonen tek med seg.

Når folk flaggar når det kjem asfalt på vegstrekningane deira, er det fordi dette er viktig for folk. Jørgen Amdam hadde også ei påpeiking av kvifor det kan vere viktig for folk i distrikta med nye kommunikasjonar og det å knyte lokalsamfunn og kommunar saman. Han omtalte det slik at det blir ein større bruktnarknad. Da tenkte han ikkje på varer, han tenkte på livspartnarar og kjærastar. Det kan faktisk vere eit poeng i det. Det blir rett og slett fleire som kan møtast oftare når det blir tettare kommunikasjonar.

Det blir lett til at vi frå Møre og Romsdal står og helsar heim. Eg skal ikkje gjere det, anna enn å seie at eg for min del, som kjem frå eit fylke som har så stort behov for gode vegar og ferjefrie samband over fjordane, er kjempeglad for den satsinga som regjeringa viser at vi vil gjere vidare.

Det aller siste eg skal nemne, som eg har lyst til å nemne nettopp som ein ambisjon, er den ferjefrie kyststamvegen, der eg for min del meiner at vi må arbeide med ei rentefri låneordning å la den fylka fekk til store investeringar. Det meiner eg vil vere med på å kunne gjere store prosjekt moglege også på riksvegane, der det allereie er bompengar til evig tid, ved ferjebillettar. Eg trur at det kan vere ei god ordning, som i alle fall eg har lyst til å lansere her.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [14:54:29]:** Representanten Hoksrud, som dessverre har forlatt salen, var opptatt av å være ærlig. Da forventer jeg faktisk at repre-

sentanten Hoksrud går framom med et godt eksempel. Han sier i sitt innlegg at regjeringen kutter 8,7 mill. kr til Redningsselskapet. Inntil han forklarer hvor det kuttet kommer fram, vil i hvert fall ikke min definisjon av begrepet «ærlig» være oppfylt.

Som kompensasjon for bortfall av inntekter fra den tidligere spilleautomatvirksomheten i selskapet mottar Redningsselskapet 21,5 pst. av avsatt beløp fra overskuddet til Norsk Tipping. Hva det beløpet vil utgjøre i 2011, er det for tidlig å si noe om. Jeg har ikke god oversikt over hvor mye folk tipper for, men det sies at nå er det gullpott i en eller annen lottovariant, så nå tippes det visst voldsomt. Uansett, i 2009 fikk Redningsselskapet 132 mill. kr, i 2010 133 mill. kr. Så får vi snart fasiten for 2011.

Til representanten Schou: Det at det faktisk er mulig å hente penger på Kystverkets budsjett til Redningsselskapet, er nettopp fordi konkurransen i markedet virker. Kystverket benytter seg av konkurransen som er, så fiskerihavner og farledsutbygginger er blitt billigere enn budsjettert. Ergo går det ikke ut over noen langs kysten at vi henter 5 mill. kr på den budsjettposten.

**Knut Arild Hareide (KrF) [14:56:29]:** Det er fleire representantar, bl.a. Steinar Gullvåg og Janne Sjelmo Nordås, som har kommentert at prisen på vedlikehald har auka. Riksrevisjonen har òg påpeikt det.

Eg har lyst til å nyanseere debatten med å seie at til og med oktober i år er det totalt blitt utløyst 24 driftskontraktar. I snitt har det vore 4,2 tilbydarar per kontrakt. Dette vitnar om at me no begynner å få ein meir moden marknad. Eg trur òg at dei endringane som Statens vegvesen gjorde i 2010, på sikt vil ha ein positiv effekt på nettopp konkurransesituasjonen. Når det gjeld pris, må òg prisauken sjåast i lys av at det har skjedd endringar i form av auka krav til entreprenørane. Det viser òg ei evaluering utarbeidd av Dovre Group i 2010. Der står det:

«Det økte kostnadsnivået i forhold til tiden før 2003 kan imidlertid langt på veg forklares med kontraktens omfangsvekst og oppgavens økende kompleksitet.»

Evalueringa, som blei utført på vegner av Samferdselsdepartementet, viser at krava til kvalitetssystem, planar og rapportering er blitt betydeleg skjerpa. I tillegg er oppgåvene som ein ønskjer å få utført, meir spesifiserte i dagens driftskontraktar enn det som var tilfellet tidlegare, og da særleg i åra 2003–2008.

Eg har òg lyst til å kommentere Susanne Bratlis innlegg. Ho seier at i eit stramt budsjett, òg når me har finanskrisa, greier me å prioritere samferdsel. For det første seier ikkje Finansdepartementet at dette er eit stramt budsjett. Dei seier det er eit nøytralt budsjett. Og når me ser på den historiske utviklinga i budsjettløyvingar til samferdsel, var det jo nettopp finanskrisa som medførte auka løyvingar. Det var jo på grunn av finanskrisa me greidde å få til auka løyvingar – særleg på jernbane, men òg på veg. Det viser at det er viktig å ha ein nyanse òg i denne debatten. Så kan eg til gjengjeld slutte meg til kvart eit komma i det Susanne Bratli sa om trafikktryggleiksarbeidet.



**Tone Merete Sønsterud (A) [14:59:10]:** Til OPS-debatten: Jeg skal ikke gjenta meg selv eller komme med flere eksempler på at dette er dyrt og ikke særlig smart, nå, men bare nevne at tidligere sentralbanksjef Svein Gjedrem har uttalt følgende:

«Redningspakkene etter finanskrisen høsten 2008 avdekket grov svikt i styringen av statsfinansene i flere industriland. Privat gjeld ble løftet over til stater og sentralbanker i Europa og Nord-Amerika. Som bankene, hadde også stater lagt utgifter utenom balansen blant annet gjennom det som her i landet kalles offentlig privat samarbeid.»

Til debatten om omorganiseringer, statsforetak og konkurranseutsetting: Det er merkelig at opposisjonen fortsatt mener at dette er løsningen på det meste. Uansett hvor mye man vrir og vrenger på det, kommer man ikke utenom Riksrevisjonens rapport fra forrige uke om kostnadsøkning på drifts- og vedlikeholdsområdet og mangelfulle kontrakter innenfor veisektoren.

Men opposisjonen, nå sist representanten Hareide, durer videre og forteller oss om troen på at utskilling av virksomheter fra statsforvaltningen og konkurranseutsetting er det som skal til for å oppnå størst mulig effektivitet, og at vi dermed får mer igjen for pengene, og at økonomiske måleparametre og bedriftsøkonomiske prinsipper driver virksomhetene mer effektivt og lønnsomt enn det forvaltningen gjør.

Alle virksomheter, private som offentlige, må hele tiden være opptatt av å være effektiv og ikke minst til enhver tid å ha den kompetansen som er nødvendig for å løse de oppgavene en er satt til å utføre. Hvilken tilknytningsform virksomheten har, er ikke bare teknikk, det er også politikk. Anbudspolitik, bestiller- og utførerfunksjoner og internfaktureringsystemer betyr mer kontroll og tilsyn, noe som igjen betyr mer byråkratisk oppfølging, eller sagt i klartekst: økt byråkrati.

Avinor har vært nevnt som et eksempel på et statlig selskap som lånefinansierer investeringer. Men disse skiller seg fundamentalt fra investeringer f.eks. i bane, fordi de dekkes inn gjennom brukerfinansiering i framtidige inntekter fra bl.a. flyplassavgifter – ikke gjennom bevilgninger på statsbudsjettet.

Potensialet for brukerfinansiering av jernbane er langt mer begrenset. Investeringene må i all hovedsak finansieres med statlige bevilgninger. I tillegg ønsker ikke vi å overføre makt over vei- og jernbanebygging fra politikere til et selskap. I tillegg må vi ha i bakhodet at jo mer som flyttes ut av budsjettet, desto vanskeligere blir det å bruke budsjettet ved svingninger i økonomien. Derfor mener vi at dagens system er det beste for trygghet og langsiktighet i norsk økonomi.

Jeg må en liten tur innom Fremskrittspartiets merknad om likestilling – den samme som i fjor. De sier:

«Det er krenkende for en kvinne å vite at når hun skal ha en plass i et styre, så er det kjønn det kommer mest an på, og ikke kompetanse og egnethet.»

Hvis Fremskrittspartiets virkelighetsbeskrivelse er rett, så gadd vite hvor mange menn som i årenes løp burde ha følt seg krenket av samme grunn!

**Peter N. Myhre (FrP) [15:02:39]:** Jeg ba om ordet angående belønningsordningen for kollektivtransport, men først en liten oppklaring av en misforståelse: En tidligere taler i dag kom i skade for å si at økningen av bruken av kollektivtransportmidlene i Oslo fra 2003 til 2010, var på 50 000 passasjerer. Det er altså feil. Det er 50 millioner passasjerer, selvfølgelig! Ikke for å skryte, men det er altså fra 2003 med 158 millioner transporterte passasjerer til 2010 med 208 millioner transporterte passasjerer en økning på 31,2 pst.

Da er det jeg tenker: Dette må jo slå skikkelig ut på belønningsordningen for kollektivtrafikk! Men nei. Av statstilskuddet, slik det er referert i innstillingen på side 25, får Oslo 60 mill. kr av den ordningen. Det tilsvarer ca. 0,4 pst. av budsjettet for kollektivtrafikk i Oslo. Trondheim får det doblete. Regner man ut per innbygger, får altså Oslo en 100-lapp per stykk, mens Trondheim, som har svært beskjedne resultater å vise til i så måte, får seks ganger så mye, 600 kr per innbygger.

Nå er det slik at ambisjonene i Oslopakke 3 er at vi skal opp med ytterligere 50 millioner transporterte passasjerer per år, altså en økning på 25 pst. i forhold til dagens trafikk. Det er en målsetting som vi fra Oslos side akter å nå, men vi skal gjøre det uten rød-grønn assistanse.

**Susanne Bratli (A) [15:04:51]:** Av og til ønsker jeg at representanter som sitter i salen og hører på en debatt, hører hva som faktisk blir sagt, og ikke det de ønsker at man skulle sagt. Eller så er det slik at f.eks. representanten Bård Hoksrud har selektiv hørsel.

Selv om det er sånn at Fremskrittspartiet til det kjedsommelige gjentar at det er vegene som dreper, og er selektiv i sin bruk av faglig belegg, blir det ikke riktigere av den grunn. Det er farten som dreper på vegene. Det er fylla som dreper på vegene. Det er manglende bruk av sikkerhetsbelte som dreper på vegene. I svært, svært få tilfeller er dødsulykkene vegenes skyld.

Vegene kan bygges mer tilgivende, og det er vi for, og det sa jeg i mitt innlegg. Men jeg sa også at trafikksikkerhetsarbeid handler om å se vegen, kjøretøyet og trafikantene i en sammenheng. Jeg sa at vi satser på veg. Jeg sa vi følger opp Nasjonal transportplan. Vi satser på trafikksikkerhetstiltak. Vi følger opp bygging av midtdelere og midttiltak, men vi forutsetter at trafikantene skal følge loven. Derfor er vi for kontroller, vi er for automatisk trafikk kontroll, og vi er for streknings-ATK – for streknings-ATK virker. Evalueringa fra Statens vegvesen viser at på E6, Dovreskogen f.eks., er farten redusert med 9 km i timen, og det kan direkte oversettes med at risikoen for dødsulykker er redusert med 35 pst.

Vi må kunne si at vår innfallsvinkel til trafikksikkerhetsarbeid faktisk fungerer. Antall drepte på norske veger er på tur ned. Vi er nå bedre enn Sverige, hvis det skal være noen målsetting å være det i denne sammenheng.

Det virker som om vi er uenige om frihetsbegrepet. Det virker som om Fremskrittspartiet mener at vi skal ha frihet til å oppføre oss sånn som vi vil i trafikken. For oss er frihet trygghet – trygghet for at vi alle sammen skal kunne føle oss trygge og sikre når vi er ute og ferdes.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1278 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

Fremskrittspartiet og Høyre vil privatisere førerprøvene. Det vil ikke vi. Fremskrittspartiet og Høyre vil avvikle streknings-ATK. Det vil ikke vi. Fremskrittspartiet og Høyre vil øke farten på motorvegane. Det vil vi heller ikke. Fremskrittspartiet vil ta bort dobbel prikkbelastning for unge førere. Det vil ikke vi. Fremskrittspartiet vil ha høyere fart på mopedar. Det vil vi heller ikke. Dette vil ikke være positivt for trafikksikkerheten. Det er nemlig sånn at ut fra nullvisjonen, ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, har vi ingen å miste. Da må vi ta i bruk alle tiltakene. Da er det viktig å satse på tiltak på veg, viktig å satse på tiltak i forhold til fører, viktig å satse på tiltak i forhold til kjøretøyet, og det er viktig med kontroll.

**Jon Georg Dale (FrP) [15:08:09]:** Få ting er så fint som Noreg i solskin. I sommar då eg kjørte frå Oslo og tilbake igjen til Sunnmøre, kjørte eg i sol heile dagen bortsett frå då eg svinga inn i Strynefjellstunnelen, der striregna det. Med det som bakteppe er det jo litt morosamt å høre dagens debatt og lovprisinga av det arbeidet ein gjer ute.

Det vart sagt frå denne talarstolen i dag at Framstegspartiet ikkje tek sine lokalpolitikarar på alvor når ein ikkje vil bompengefinansiere Nordøyvegen, men statleg finansiere han. Eg kan love at både arbeiderpartirepresentantar og framstegspartirepresentantar på Sunnmøre og i heile Møre og Romsdal jublar dersom det vert statleg finansiering av Nordøyvegen. Faktisk er det slik at noverande fylkesordførar i Møre og Romsdal, Jon Aasen frå Arbeidarpartiet, har sagt at han sjeldan gjev etter for statleg utpressing, men han gjer det på samferdselssektoren når vi aksepterer bompengar i Møre og Romsdal.

Senterpartiets leiar har vore ute tidlegare dette året og sagt at det må gjerast store strukturelle grep for å sikre betre og raskare samferdselssatsing i dette landet. Det er ikkje mykje som minner om det når ein hører Senterpartiets representantar i salen i dag. Det er altså slik at Senterpartiet sine representantar i Stortinget av prinsipp er svært nøgde med regjeringa sitt arbeid, sjølv om dei er heilt ueinige i måten vi gjer ting på. Det viser at også dobbeltmoral er ei form for moral.

Eg trur det er viktig å satse vidare på samferdsel. På Sunnmøre ser vi det heile tida. Næringslivet vårt lever av samferdselssatsing, og det er ikkje til å underslå at også næringslivet i utolmod over at staten ikkje finansierer meir veg, delvis aksepterer bompengefinansiering. Problemet i dag er at det snart ikkje lenger er delvis finansiering, det er fullfinansiering. Statsråden har valt å leggje E39 på Kvivsveg-traseen. Det har eit samla storting stilt seg bak. Der valde senterpartistatsråden å ta vekk bompengefinansieringa som var bestemt, fordi trafikkgrunlaget var for lite. Den noverande senterpartistatsråden har bekrefta at dei heller vil leggje bompengestasjonen midt i sentrum i ein av kommunane på traseen. Dette viser at bompengefinansiering først og fremst er ein måte å bidra til auka inntekter til statskassa på – meir enn reell politikk for å få til nye vegar.

Noreg treng ei satsing på samferdsel. Det er berre synd at då må vi skifte regjering først.

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

**Øyvind Halleraker (H) [15:11:15]:** Bare en kommentar til virkelighetsbeskrivelsen til Freddy de Ruiter som ikke kunne stå uimotsagt.

Angående 900 OPS-prosjekt i England og at 100 mrd. skulle velte Englands økonomi, et land som har et årlig statsbudsjett på 6 700 mrd. Etter norsk målestokk er det altså 15 mrd. vi snakker om her. Sammenlignet har altså de rød-grønne bidratt til en bompengegjeld her i landet som nærmer seg 20 mrd. kr. Det er visstnok et annet regnestykke. Men pengene i England har altså gått til sykehus og skoler og faktisk lite til veier. Alternativet ville jo vært en lånefinansiering i offentlig sektor. Til sammenlikning har norske kommuner og fylker en låneportefølje på 230 mrd. kr sist jeg sjekket.

Min prognose er at de Ruiter kommer til å tape denne kampen internt hos de rød-grønne. Så får vi se hvordan det går.

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

**Bård Hoksrud (FrP) [15:12:24]:** Først til representanten Bratli som sier at vi satser på vei. Vi skal bygge 11 km motorvei og 17 km midtdelelere til neste år, og vi ligger altså 2 mrd. kr etter når det gjelder samferdsel. Sverige har 4 000 km møtefri vei og nesten 2 000 km motorvei. De har langt færre ulykker enn det vi har i Norge. Så det viser i hvert fall at det funker.

Så registrerer jeg at fiskeriministeren mente at jeg var uærlig i forhold til det jeg pratet om her, og ønsket at jeg skulle dokumentere det. Dette er høringssvaret fra Redningsselskapet, og jeg forutsetter at det er riktig når Redningsselskapet legger fram et høringssvar i komiteen. De skriver rett ut:

«tilskuddet fra Norsk Tipping blir redusert med 8,7 millioner kroner til 123,8 millioner kroner og at økningen av momskompensasjon ikke ble videreført som lovet.»

Det har medført 8,7 mill. kr mindre til Redningsselskapet. Jeg regner med at statsråden også har fått dette. Men det er kanskje sånn at hun ikke har gidde å lese det.

**Presidenten:** Presidenten er i tvil om «ikke har gidde» er et parlamentarisk uttrykk.

Neste taler er representanten Torgeir Trældal og deretter – nei, Dagrun Eriksen og deretter Torgeir Trældal. Jeg skal ikke hoppe over Dagrun Eriksen.

**Dagrun Eriksen (KrF) [15:13:38]:** Det setter representanten pris på.

Mange har i løpet av dagen – i hvert fall fra regjeringspartiene – snakket om at man skal følge opp NTP, Nasjonal transportplan. Problemet for oss på Sørlandet er at den ikke var særlig lystelig lesning for oss. For at vi ikke skal komme dit hen at vi i neste Nasjonal transportplan blir avspist med syv linjer fordelt på de to viktige

sørlandsfylkene, vil jeg bare minne om noen av strekningene som det er viktig at vi får på plass. Det gjelder E39 Søgne–Ålgård – der trenger vi en utbedring, firefelts motorvei som gjør at vi får linken til Stavanger på plass igjen. På Lindesnes er det noen små snutter som vi nå kunne fått på plass, og som hadde gjort at vi hadde spart billige midler og ikke flyttet på penger. Den minner vi om. Vi minner om det som står igjen på E18, på østsiden, så blir også representantene Freddy de Ruiter og Ingebjørg Godsken fra Aust-Agder fornøyd for at vi har hele sørlandsprosjektet inne. Jeg minner også om rv. 9 opp Setesdal. Får vi det ankeret på plass, vil vi sørlendinger være fornøyd. Men med den veksten vi har, den trafikkøkningen og det sikkerhetsaspektet vi har, trenger vi mer enn syv linjer i neste Nasjonal transportplan.

Så vil jeg snakke om tog – Sørlandsbanen. Det minner meg på en sak. I 2008 ble det av regjeringens partienes medlemmer i finanskomiteen vedtatt å «styrkje satsinga på jernbane med (...) 3 mill. kroner til å gjeninnføre nattvogn frå Kristiansand». I et brev som daværende statsråd Navarsete svarte på den 30. juni 2009, står det at departementet jobber aktivt med å få en løsning på denne saken.

Jeg vil bare avslutningsvis på denne dagen minne om at vi venter i spenning på å få sovevognen på plass på Sørlandsbanen. Vi ligger ikke på stasjonen og venter, vi står der midt på natten i kulden og venter på at det skal komme et tog fra Stavanger og ta oss med til Oslo. Vi står opp midt på natten og går av på Kristiansand stasjon, fryser, og kommer hjem midt på natten.

Jeg håper at regjeringen snart vil ta representant emeritus Rolf Terje Klunglands store sak opp igjen og få på plass sovevognen til Kristiansand. Da vil vi sørlendinger smile enda litt mer når vi kommer inn til hovedstaden.

**Torgeir Trældal (FrP) [15:16:39]:** I debatten her i dag har det vært tatt opp mye viktig samferdselsproblematikk som det må gjøres noe med i det ganske land.

Jeg ønsker å fokusere litt på det som skjer oppe i nord, med Ofofbanen, fra Kiruna til Narvik. Der er det en ekstrem økning av alt. For første gang i svensk historie har Nord-Sverige i en del kommuner helt oppe i Lappland en økning i folketallet, fra fraflyttede hus til nå å måtte sette opp brakkeleirer for å få plass til arbeidere.

Her kommer litt av problematikken med Ofofbanen. I dag skipes 18 millioner tonn malm over Narvik havn. Det ligger til rette for en økning bl.a. med to nye selskaper, Northland Resources og Scandinavian Research, som har ønsket å skipe jernmalm over havnen. I tillegg er det andre mineraler, som kobber og annet, som ligger på vent for å bli skipet ut. Problematikken her er at banen så å si er full.

Det har gått 18 millioner tonn i år, og hvis man klarer dette, skal man øke til 33 millioner tonn i 2015 og i 2020 helt oppe i 53 millioner tonn. Det er ekstremt stort, og det blir Norges største havn når det gjelder tonnasje i dag. Det kommer også til å bli Norges største havn når det gjelder anløp, og vil gå forbi Oslo og alle sammen, hvis dette kommer på plass.

Hvis dette skal lykkes, sitter faktisk den norske regjeringen med noe viktig her. Det er å bevilge de pengene som skal til for å bygge ut. Vi prater om å lage dobbelt-

spor til rundt 400 mill. kr innen 2015, og så er det ca. 4 mrd. kr som må til hvis man skal ha dobbeltspor hele veien. Man prater om 42 km med spor, mens man på den andre siden – i Sverige – prater om 13–14 mil. Jeg har tatt opp dette spørsmålet med den svenske ministeren i Nordisk Råd, som kan fortelle at for Sveriges del er ikke dette noe problem. De har bevilget et infrastrukturfond i Sverige på 497 mrd. kr. Så de har penger til å gå i gang. Også andre partier i dette stortinget har foreslått det samme, men da blir man kalt useriøs. Så Sverige har altså råd til å bruke penger på å bygge infrastruktur, men vi har ikke det.

Vi har ikke tid til å vente på en nasjonal transportplan, for da er dette over, og da vil Sverige, som også ministeren sier, finne andre veier å ta ut godset på. Det kan gå over Finland og andre steder. Vi vil tape norske arbeidsplasser, og det vil gjøre det verre i grenseområdene, med grensehindringer.

Jeg ber om at regjeringen nå bevilger penger, og jeg håper at man kan støtte Fremskrittspartiets merknader.

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

**Freddy de Ruiter (A) [15:19:57]:** Våre bevilgninger tåler sammenligning med nær sagt alle land, også med Sverige. Nå kuttet det over en lav sko i de fleste land, mens vi opprettholder og styrker bevilgningen på de fleste områder.

Så til representanten Halleraker. 100 mrd. kr i året – det er visst ingenting, det er visst bare småpenger! Noe som tilsvarer 15 mrd. kr i året, er visst heller ingenting, det er bare nesten et halvt samferdselsbudsjett!

Det er merkelig at også de konservative i England bare stopper OPS umiddelbart og sier at dette koster for mye penger. Kanskje en også skulle si det til studentene i Storbritannia, som demonstrerer, og som får tre- og firedoblet studieavgiften sin. Jeg legger merke til at 100 mrd. kr i året er ingenting – ifølge Høyre.

Ellers vil jeg bare si at jeg selvfølgelig støtter Dagrun Eriksens satsing på E18, rv. 9, E39 og SørVestBanen. Så får vi håpe at det kommer en sovevogn etter hvert.

**Presidenten:** Arne Sortevik har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Arne Sortevik (FrP) [15:21:11]:** Med unntak av Fremskrittspartiet er det slik at alle partiene her i Stortinget lånefinansierer veibygging. Det kalles bompenger. Der er også Høyre med.

Stad skipstunnel har vært nevnt. Fremskrittspartiet er utålmodig og vil bygge så fort som råd er. Sammen med Kristelig Folkeparti har vi et eget forslag om det, forslag nr. 13. Vi registrerer at Høyre ikke er med.

Når det gjelder ubåten U-864, er Fremskrittspartiet like utålmodig. Vi vil heve, vi vil ikke vente lenger. Sammen med Kristelig Folkeparti har vi et forslag om dette, det er forslag nr. 14. Jeg registrerer at Høyre ikke er med.

**Presidenten:** Susanne Bratli har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

7. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsj. for 2012, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, 1280 administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Samferdselsdept. 2011 3) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Fiskeri- og kystdept. 4) Endringer i statsbudsj. for 2011 under Justis- og politidept.

**Susanne Bratli (A) [15:22:08]:** Jeg vil tilbake til Sverige og til det faktum at det ser ut som vi lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet. Men det er jo sånn at ulykkestallene for de ti første månedene viser at i Norge er antall drepte i vegtrafikken redusert med 22 pst. i forhold til i fjor. I Sverige er antall drepte i vegtrafikken økt med 23 pst. sammenlignet med i fjor. På årets ti første måneder er det i Norge 29 drepte per million innbyggere, mens det i Sverige er 21 drepte per million innbyggere. Det var den skalaen vi målte etter i fjor. Da var Sverige bedre enn oss.

Nå er det ikke noe poeng i å være bedre enn Sverige, for jeg synes ikke det er bra at noen går gal veg når det gjelder trafikksikkerhet. Men hovedpoenget må være at vi faktisk lykkes, for tallet på drepte og hardt skadde går ned i trafikken. Det synes jeg helt til slutt i en sånn debatt kan være lurt og nyttig for oss alle sammen å ta med seg inn i jula og glede seg over.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:23:18]:** Til representanten Peter N. Myhre: Eg vil gje ros til Oslo kommune for det engasjementet som dei både har og har hatt for å leggja til rette for fleire kollektivreiser. Men det blir misvisande å seia at det skjer totalt utan raud-grøn assistanse. Det er faktisk slik at Oslo mottek indirekte eit langt større beløp enn andre byområde til lokaltrafikk via NSB, og det tel med når det gjeld kollektivreiser.

Så til belønningsordninga: Dette var ei ordning som var på 60 mill. kr då ho vart oppretta av Bondevik II-regjeringa, men som frå neste år er på 411 mill. kr, og dei er sette av til dei fire byområda som har gått inn på fireårige avtalar. Det som ligg til grunn for fireårige avtalar, er for det fyrste auka kollektivinnsats, men det er òg innføring av restriktive tiltak når det gjeld bil. For Oslo sin del er det slik at dei søker i lag med Akershus, via Ruter. Vi har så langt ikkje funne det rett å gå inn på fireårige avtalar med Oslo. Men lat meg seia: Eg meiner at Oslo-området bør behandlast på ein spesiell måte i Nasjonal transportplan, for staten må ta eit endå større ansvar for tilrettelegging av kollektivreiser. Ikkje minst i det sentrale austlandsområdet er det tilfellet.

Så til Jon Georg Dale: For ordens skuld er E39 blant mange andre prosjekt som skal følgjast opp nærmarer – både gjennom Sogn og Fjordane og andre fylke – i neste Nasjonal transportplan. På Stryn-tunnelen er det gjort noko, men der er det òg ei konseptvalutgreiing som gjeld framtida.

På Ofofbanen er det gjort mykje – det siste er til Trældal – der er det gjort mange forbetringar. Det skal no samtalast vidare med LKAB og Northland Resources nettopp for å styrkja Ofofbanen ytterlegare.

Så må eg seia til slutt: Eg er audmjuk i forhold til det som er ugjørt. Eg er likevel glad for at det er så mykje som skjer, og ei glede blir dobbel når ho blir delt. Så mi sak var at fleire har grunn til å gleda seg. No kjem etatane si innstilling til ny Nasjonal transportplan 29. februar. Det forslaget vil danna grunnlag for mange gode debattar om framtida.

**Presidenten:** Peter N. Myhre har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Peter N. Myhre (FrP) [15:26:41]:** Jeg takker for den anerkjennelsen som lå i statsrådets omtale av kollektivtrafikksatsingen i Oslo. Jeg gjorde rede for disse tallene i mitt forrige innlegg. Når vi ser at en annen by, Norges tredje største by, altså får seks ganger så store tilførsler fra belønningsordningen for kollektivtrafikk, på tross av at den byen, den tredje største byen i Norge, har svært beskjedne resultater å vise til, så konstaterer jeg at tilskuddene, tilsvarende 0,4 pst. av Oslos kollektivtrafikkbudsjett, er helt bagatellmessig, helt marginalet.

Da synes jeg det må være riktig av regjeringen – siden fiskeriministeren allerede har invitert til en debatt om ærlighet – å slutte å kalle dette for en belønningsordning for kollektivtransport og heller kalle den for det den er, en belønningsordning til rød-grønne kommuner.

**Gorm Kjernli (A) [15:28:09]:** Takk for velvilligheten.

Det var den siste setningen i representanten Myhres innlegg som fikk meg til å ta ordet helt på tampen. Representanten Myhre har jo fisket i dag etter anerkjennelse for jobben han gjorde som samferdselsbyråd i Oslo. Jeg tror nok det er et ansvar han skal dele med hele Oslo bystyre, inkludert Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Så sies det at det er en belønningsordning for rød-grønne byer, og på en måte spiller opp til det. Poenget er at belønningsordningen er en ordning for økt kollektivtrafikk og redusert bilbruk. Det står helt klart i klimaforliket – som representanten Myhres parti, Fremskrittspartiet, ikke er med på – hvilke krav som skal stilles for belønningsordningen. Man kan få penger til kollektivtiltak, men så må man også som byområde yte noe tilbake i forhold til bilbegrensende tiltak. Problemet med søknaden fra Oslo og Akershus er at den har vært for dårlig, og det ansvaret må også Myhre ta noe av for den tid han satt som samferdselsbyråd.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:29:38]:** Berre for å supplera: Med i dei fire byområda som har belønningsavtale, er altså Sør-Trøndelag med Trondheim. Dei er no på veg til å oppnå ein auka kollektivdel på 30 pst. Eg forstår at det er den Peter N. Myhre her no samanliknar seg med. Dei har verkeleg oppnådd gode resultat.

Så er det i tillegg Buskerudbyen, det er Kristiansand, og det er Bergen med sine respektive fylkeskommunar. Mykje kan seiast om både avtalar og oppfølging der. Dei skal melda tilbake innan utløpet av januar. For dei som kjenner den politiske samansetjinga i desse områda, trur eg det siste fleirtalet vil kalla seg for, er raud-grønt.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1, 2, 3 og 4.

(Votering, se sidene 1281, 1292, 1293 og 1294)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Stortinget er klar til å votere over sakene på dagens kart.

*Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram i alt 68 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–9, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslagene nr. 10–15, fra Knut Arild Hareide på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 16–62, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 63–65, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 66 og 67, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre
- forslag nr. 68, fra Knut Arild Hareide på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voteses først over forslag nr. 68, fra Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

*Votering:*

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 95 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.40.20)

**Presidenten:** Det voteses over forslagene nr. 66 og 67, fra Høyre.

Forslag nr. 66 lyder:

«Stortinget ber regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge AS om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.»

Forslag nr. 67 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2012: E39 Rådal–Svegatjørn, E18 Akershus–Riksgrensen v/Sverige og E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus).»

Her har Venstre varslet at de støtter forslagene.

*Votering:*

Forslagene fra Høyre ble med 86 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.40.44)

**Presidenten:** Det voteses over forslagene nr. 63–65, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 63 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.»

Forslag nr. 65 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om mulig realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

Også her har Venstre varslet at de støtter forslagene.

*Votering:*

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 80 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.41.10)

**Presidenten:** Det voteses over forslag nr. 49, fra Fremskrittspartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. juli 2012.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

*Votering:*

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.41.34)

**Presidenten:** Det voteses over forslagene nr. 16–48 og 50–62, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet årlig vedlikeholdsrapport for samlet nasjonalt veinett.»

Forslag nr. 17 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 fram for Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram 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. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge fram 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. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskap mv., legge fram 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. 21 lyder:

«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.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963 nr. 23 veglova.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Forslag nr. 25 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 trafikkknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en forvaltningsmessig revisjon av Bybaneprosjektet i Bergen både av investering og drift samt måloppnåelse for kollektivtrafikken i Bergen i forhold til mål og premisser i Bergensprogrammet.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferger på riksveinettet.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2013 legge opp til en gradvis utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode.»

Forslag nr. 32 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.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik 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. 34 lyder:

«Stortinget ber regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.»

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 trafikkikkerhetshallene.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

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 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. 42 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at en ensartet standard skal gjelde for alle riksvegferger som ble overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2010 for å sikre nasjonal standard på fergetilbudet.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber om at regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av fergeflåten i riksveikorridorene.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå bort ifra kravet om at nye ferger skal være gassdrevne.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget godkjenner prosjektet fv. 659 Nordøyvegen slik dette er omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), men prosjektet finansieres med statlige midler som legges inn i revidert nasjonalbudsjett for 2012. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift.»

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 NTP 2014–2023.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2013 dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett får to separate poster for drift og vedlikehold.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

- E39 Kristiansand– Sandnes
- E6 Otta–Vindalsliene
- E6 Selli/Steinkjer–Fauske
- Rv. 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua
- Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta
- Rv. 2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen
- E6 fergefritt ved Tysfjord
- E6 Åsen–Vist
- E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje
- E6 Lillehammer–Ringebu
- E6 Kolomoen–Lillehammer
- E134 Drammen–Haukelid–Bergen med tilførselsveier
- E6 Alta–Lakselv
- E6 Korporals bru–Jaktøya
- E18 Langangen–Dørdal
- E6 Ringebu–Otta
- E18 Gulli–Langåker/Bommestad
- E16 Bjørum–Hønefoss
- E6 Dal–Minnesund–Skaberud
- Rv. 25 Hamar–Løten og rv. 3 Løten–Elverum
- E136 Dombås–Ålesund
- E18 Tvedestrand–Dørdal
- E39 Rogfast
- E18 Tvedestrand–Arendal
- Rv. 555 Sotrasambandet
- Rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier
- E39 Orkanger–Klett (E6)
- E39 Svevatjønn–Rådalen
- Rv. 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)
- E6 Kvithamar–Åsen.»

Forslag nr. 51 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. 52 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinettet og jernbanenettet.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveitbygging.»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2012–2040.»

Forslag nr. 56 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 57 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.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2013.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2013.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2012 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.»

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 offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.41.57)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 15, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

## Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 74 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.42.21)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 10–14, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 10 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. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om en belønningsordning for å sikre skoleveiene.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.»

Forslag nr. 13 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 2012. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om 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.»

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 75 mot 29 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.42.45)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 2, 3, 5 og 7, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest utvikle strekningsvis-ATK.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 62 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.43.11)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 1, 4, 6, 8 og 9, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten.»

Forslag nr. 6 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. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2012.»

Forslag nr. 9 lyder:

«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.»

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 63 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.43.35)

Komiteen hadde innstilt:



A  
**Rammeområde 17**  
**(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2012 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
<b>Utgifter</b>				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter .....	526 340 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	1 483 562 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 499 703 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	117 900 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	483 740 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	176 510 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	37 320 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	54 400 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter .....	43 646 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter .....	135 200 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	30 700 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	31 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 600 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	17 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	155 500 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i> .....	74 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	705 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	27 400 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	183 900 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter .....	60 600 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> .....	7 437 400 000	
	26	Vegtilsyn .....	11 200 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	434 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	5 610 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	536 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	330 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	270 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	420 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	175 000 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i> ....	538 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	491 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> .....	493 100 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .....	738 500 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	5 185 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ....	92 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	4 395 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i> .....	275 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	2 516 700 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter .....	56 900 000	
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg .....	18 700 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	89 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	167 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	14 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	27 000 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	13 288 000	
	71	Tilskudd til fri programvare .....	4 536 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring .....	6 641 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse .....	2 041 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter .....	4 269 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	29 906 000	
		Totalt utgifter .....		36 233 902 000
<b>I n n t e k t e r</b>				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling .....	103 074 000	
	2	Refusjoner .....	18 479 000	

4062	Kystverket		
2	Andre inntekter .....	10 052 000	
4070	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
1	Inntekter fra kioskdirift .....	566 000	
7	Refusjoner .....	4 310 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 200 000	
4313	Luftfartstilsynet		
1	Gebyrinntekter .....	133 500 000	
4320	Statens vegvesen		
1	Salgsinntekter m.m. ....	161 300 000	
2	Diverse gebyrer .....	296 900 000	
3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	30 800 000	
4350	Jernbaneverket		
1	Kjørevegsavgift .....	27 400 000	
2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	239 200 000	
6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	272 200 000	
7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	92 000 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg .....	14 500 000	
4380	Post- og teletilsynet		
1	Diverse gebyrer .....	161 800 000	
51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000	
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
80	Renter .....	201 800 000	
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
80	Renter .....	33 000 000	
	Totale inntekter .....		1 813 081 000

## II

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 2012 kan:

overskride bevilgningen under

kap. 1313 post 1

mot tilsvarende merinntekter under

kap. 4313 post 2

## IV

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan:

overskride bevilgningen under

kap. 1320 postene 23, 30 og 72

mot tilsvarende merinntekter under

kap. 4320 postene 1, 2 og 3

## V

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 5 000 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 2012 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2011–2012) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- 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 1 600 mill. kroner.

## VII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i

2012 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 4 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

## VIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegerjedriften*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 400 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kroner.

## IX

*Investeringsramme transporttiltak i fylkene*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 2012 kan:

overskride bevilgningen under

Kap. 1350 postene 23 og 30  
Kap. 1350 post 25  
Kap. 1350 post 30  
Kap. 1354 post 21

mot tilsvarende merinntekter under

Kap. 4350 postene 1, 2 og 6  
Kap. 4350 post 7  
Kap. 4350 post 37  
Kap. 4354 post 1

## XI

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, like-

vel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

## XII

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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	30	Jernbaneverket Investeringer i linjen	10 mill. kroner

## XIII

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 2012 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2011–2012) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 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 2012 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 forpliktel-

ser 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, i 2012 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 815 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

## XVII

*Fullmakt til å inngå kontrakt om kjøp av persontransporttjenester med tog*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan inngå kontrakt med NSB AS om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2012–2017 innenfor en samlet økonomisk ramme på 15 420 mill. kroner målt i prisnivået for 2012.

## XVIII

*Overføringer til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

## XIX

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2012 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 456, post 1	kap. 3456, post 2
kap. 456 post 45	kap. 3456 post 2

## XX

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementene i 2012 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74

- 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:
  - dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
  - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

## XXI

*Fullmakt til overskridelser*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2012 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot

akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## XXII

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2012 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	476 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

## XXIII

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2012 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgning-

ger, 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, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å stemme imot.

Videre var innstilt:

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 55 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.44.13)

Videre var innstilt:

## B

**Rammeuavhengige forslag**

## XXIV

*Forhåndsinnkreving av bompenger*

Stortinget samtykker i at:

- 1.) bompengeselskapet får tillatelse til å forhåndsinnkreve bompenger til å finansiere videre planlegging og prosjektering av fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Vilkaene framgår av Prop. 1 S (2011–2012) Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2011–2012).
- 2.) Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

**Presidenten:** Presidenten antar at Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 78 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.44.49)

## XXV

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.

## XXVI

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2013 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.

## XXVII

Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2012.

## XXVIII

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud.

## XXIX

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.

## XXX

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

## XXXI

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.

## XXXII

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

## XXXIII

Stortinget ber om at regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riks- og fylkesveiene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveier skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.

## XXXIV

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

## XXXV

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdelere på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

## XXXVI

Stortinget ber regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

## XXXVII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.

## XXXVIII

Stortinget ber regjeringen i 2012 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser og nødvendige lovendringer.

## XXXIX

Stortinget ber regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette persontransporten på Kongsvingerbanen.

## XL

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

## XLI

Stortinget ber regjeringen utrede en modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2012.

## XLII

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringspro-

sjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.

## XLIII

Stortinget ber regjeringen utrede en helhetlig plan for kryssingsspor og møtespor på Østfoldbanens østre linje, med den hensikt å sikre linjens trafikkregularitet og hastighet.

## XLIV

Stortinget ber regjeringen utarbeide en KVVU for samordnet utbygging av E16 og Vossebanen.

## XLV

Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

## XLVI

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere av strekningene som i dag drives av NSB.

## XLVII

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om alternative finansierings- og organiseringsformer, herunder OPS, og beskrive både veg- og jernbaneprojekter som etter en faglig vurdering dette kan være egnet for.

## XLVIII

Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk livsløpsentrepriser og totalentrepriser ved bygging av store vei- og jernbaneprojekter.

## XLIX

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.

## L

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.

## LI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprojekter. 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.

## LII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rulleringer av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP.

Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

## LIII

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye Nødnett.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak innstillingen, og presidenten antar da at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble med 56 mot 49 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 15.45.52)

## Votering i sak nr. 2

**Presidenten:** Til denne saken er satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om de samlede ekstraordinære skader på samlet veinett i 2011 grunnet flom og ras samt statlig fullfinansiering.»

Forslag nr. 2 lyder:

«I statsbudsjettet for 2011 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1320	23	Statens vegvesen: Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegar m.m., <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72, blir auka med .....</i>	381 000 000
		frå kr 7 170 100 000 til kr 7 551 100 000	

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 24 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 15.46.36)

## Komiteen hadde innstilt:

I  
I statsbudsjettet for 2011 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1313	1	Luftfartstilsynet: Driftsutgifter, blir redusert med .....	1 840 000
		frå kr 180 910 000 til kr 179 070 000	
1320	23	Statens vegvesen: Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegar m.m., <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72, blir auka med .....</i>	366 000 000
		frå kr 7 170 100 000 til kr 7 536 100 000	
(NY)	25	Betalingar for arbeid utført før 2010 på dei nye fylkesvegane, blir løyvd med	25 000 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overføres, kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72, blir auka med .....</i>	50 000 000
		frå kr 5 608 400 000 til kr 5 658 400 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres, blir redusert med .....</i>	50 000 000
		frå kr 120 000 000 til kr 70 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres, blir redusert med .....</i>	100 000 000
		frå kr 110 000 000 til kr 10 000 000	
1330	75	Særskilde transporttiltak: Kompensasjon til distrikta for skilnader i drivstoffprisar, blir redusert med	20 600 000
		frå kr 20 600 000 til kr 0	
1350	23	Jernbaneverket: Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttast under post 30, blir auka med</i>	96 000 000
		frå kr 4 963 000 000 til kr 5 059 000 000	



Kap.	Post	Formål	Kroner
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> , blir auka med ..... frå kr 76 300 000 til kr 101 300 000	25 000 000
1354 (NY)	21	Statens jernbanetilsyn: Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbanar og park- og tivolianlegg, blir løyvd med .....	3 000 000
<b>Inntekter</b>			
4313	1	Luftfartstilsynet: Gebyrinntekter, blir redusert med ..... frå kr 126 800 000 til kr 120 100 000	6 700 000
4320	2	Statens vegvesen: Diverse gebyr, blir auka med ..... frå kr 288 100 000 til kr 400 100 000	112 000 000
4322	90	Svinesundsforbindelsen AS: Avdrag på lån, blir redusert med ..... frå kr 41 000 000 til kr 20 000 000	21 000 000
(NYTT) 4370	70	Posttenester: Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med .....	397 600 000
4380	1	Post- og teletilsynet: Diverse gebyr, blir auka med ..... frå kr 156 800 000 til kr 157 870 000	1 070 000

## II

Stortinget samtykkjer i at stikkordet «kan overføres» blir tilføyd løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen, post 62 Tilskot til rassikring på fylkesvegar.

*Votering i sak nr. 3*

Komiteen hadde innstilt:

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

I

I statsbudsjettet for 2011 blir det gjort følgjande endringar:

Kap	Post	Formål	Kroner
5575	74	Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet Sektoravgifter Kystverket, blir auka med ..... frå 708 625 000 til 712 986 000	4 361 000

## II

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykkjer i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 kan gjere bestillingar ut over gitte løyvingar,

men slik at samla ramme for nye bestillingar og gammalt ansvar ikkje overstig følgjande beløp:

Kap	Post	Formål	Samla beløp
1062	45	Kystverket Større utstyrskjøp og vedlikehold .....	137 mill. kroner

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 4*

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2011 vert det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>Utgifter</b>			
456		Direktoratet for naudkommunikasjon	
	1	Driftsutgifter, vert redusert med ..... frå kr 293 560 000 til kr 231 660 000	61 900 000
	45	Større utstysinnkjøp og vedlikehald, <i>kan overførast</i> , vert redusert med ...	376 800 000
<b>Inntekter</b>			
3456		Direktoratet for naudkommunikasjon	
	1	Brukarbetaling, vert redusert med ..... frå kr 40 669 000 til kr 34 669 000	6 000 000

Votering:

Sak nr. 5 [15:47:30]

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke referat.  
Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.  
Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.48.