

Møte tirsdag den 18. juni 2013 kl. 09

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 100):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2014–2023 (Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld. St. 26 (2012–2013))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området (Innst. 351 S (2012–2013), jf. Dokument 8:48 S (2012–2013))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Jan-Henrik Fredriksen om å fullføre utbyggingen av rv. 9 med gul midtstripe gjennom hele Setesdalen (Innst. 352 S (2012–2013), jf. Dokument 8:49 S (2012–2013))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane (Innst. 353 S (2012–2013), jf. Dokument 8:60 S (2012–2013))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø (Innst. 354 S (2012–2013), jf. Dokument 8:73 S (2012–2013))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N. Myhre om statlig finansiering av overskridelsene i Oslopakke 3 (Innst. 355 S (2012–2013), jf. Dokument 8:75 S (2012–2013))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å etablere tiltak for å innhente vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene (Innst. 356 S (2012–2013), jf. Dokument 8:78 S (2012–2013))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Gjermund Hagesæter om full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø (Innst. 357 S (2012–2013), jf. Dokument 8:79 S (2012–2013))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering (Innst. 358 S (2012–2013), jf. Dokument 8:80 S (2012–2013))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Gjermund Hagesæter om strakstiltak for å gjennomføre nødvendig rassikring av E16 mellom Bergen og Voss (Innst. 397 S (2012–2013), jf. Dokument 8:113 S (2012–2013))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område (Innst. 434 S (2012–2013), jf. Prop. 156 S (2012–2013))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold (Innst. 349 S (2012–2013), jf. Prop. 123 S (2012–2013))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda til NSB AS (Innst. 433 S (2012–2013), jf. Meld. St. 31 (2012–2013))
14. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda til Avinor AS (Innst. 492 S (2012–2013), jf. Meld. St. 38 (2012–2013))
15. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud (Innst. 493 S (2012–2013), jf. Prop. 170 S (2012–2013))
16. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 (Innst. 494 S (2012–2013), jf. Prop. 172 S (2012–2013))
17. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om pensjonar frå statskassa (Innst. 385 S (2012–2013), jf. Prop. 151 S (2012–2013))
18. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om tilleggs-løyvingar som følge av reguleringa av grunnbeløpet og pensjonar i folketrygda mv. frå 1. mai 2013 (Innst. 469 S (2012–2013), jf. Prop. 166 S (2012–2013))

19. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om et moderne, trygt og fleksibelt arbeidsliv – forslag om endringer i arbeidsmiljøloven m.m.
(Innst. 413 S (2012–2013), jf. Dokument 8:65 S (2012–2013))
20. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentanten Robert Eriksson om lik rett til alderspensjon uavhengig av sivil status og ektefelles inntekt
(Innst. 412 S (2012–2013), jf. Dokument 8:103 S (2012–2013))
21. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen og Vigdis Giltun om et mer helhetlig, effektivt og brukervennlig Nav
(Innst. 416 S (2012–2013), jf. Dokument 8:111 S (2012–2013))
22. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dävøy, Line Henriette Hjemdal og Kjell Ingolf Ropstad om retten til tolke- og ledsagerhjelp for døvblinde mennesker ved fritidsaktiviteter
(Innst. 484 S (2012–2013), jf. Dokument 8:112 S (2012–2013))
23. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Bakke-Jensen, Linda C. Hofstad Helleland, Torbjørn Røe Isaksen, Jan Tore Sanner og Sonja Irene Sjøli om å gi mennesker utenfor arbeidslivet en ny sjanse
(Innst. 483 S (2012–2013), jf. Dokument 8:117 S (2012–2013))
24. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentanten Robert Eriksson, Anders Anundsen og Harald T. Nesvik om fjerning av aldersgrense for fratredelse i statlige selskaper og virksomheter
(Innst. 482 S (2012–2013), jf. Dokument 8:124 S (2012–2013))
25. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Torbjørn Røe Isaksen, Laila Dävøy og Borghild Tenden om tiltak mot barnefattigdom i Norge
(Innst. 479 S (2012–2013), jf. Dokument 8:125 S (2012–2013))
26. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dävøy, Kjell Arvid Svendsen, Line Henriette Hjemdal og Øyvind Håbrekke om tiltak for å bekjempe fattigdom i Norge
(Innst. 481 S (2012–2013), jf. Dokument 8:128 S (2012–2013))
27. Referat

Presidenten: Fra Fremskrittspartiets gruppe foreligger søknad om sykepermisjon for henholdsvis representantene Ingebjørg Godskesen og Karin S. Woldseth i tiden fra og med 18. juni og til og med 21. juni.

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

Fra første vararepresentant for Hordaland fylke, Torkil *Åmland*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget i dagene 18. og 19. juni under representanten Karin S. Woldseths permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden:

For Aust-Agder fylke: Åshild *Bruun-Gundersen*

For Hordaland fylke: Helge André *Njåstad* og Torkil *Åmland*

Presidenten: Åshild Bruun-Gundersen er til stede og vil ta sete.

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

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–11 debatteres under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [09:01:19]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2014–2023 (Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld. St. 26 (2012–2013))

Sak nr. 2 [09:01:29]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området (Innst. 351 S (2012–2013), jf. Dokument 8:48 S (2012–2013))

Sak nr. 3 [09:01:46]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Jan-Henrik Fredriksen om å fullføre utbyggingen av rv. 9 med gul midtstripe gjennom hele Setesdalen (Innst. 352 S (2012–2013), jf. Dokument 8:49 S (2012–2013))

Sak nr. 4 [09:02:04]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-

Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane (Innst. 353 S (2012–2013), jf. Dokument 8:60 S (2012–2013))

Sak nr. 5 [09:02:22]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø (Innst. 354 S (2012–2013), jf. Dokument 8:73 S (2012–2013))

Sak nr. 6 [09:02:38]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N. Myhre om statlig finansiering av overskridelsene i Oslopakke 3 (Innst. 355 S (2012–2013), jf. Dokument 8:75 S (2012–2013))

Sak nr. 7 [09:02:57]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å etablere tiltak for å innhente vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene (Innst. 356 S (2012–2013), jf. Dokument 8:78 S (2012–2013))

Sak nr. 8 [09:03:13]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Gjermund Hagesæter om full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø (Innst. 357 S (2012–2013), jf. Dokument 8:79 S (2012–2013))

Sak nr. 9 [09:03:30]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering (Innst. 358 S (2012–2013), jf. Dokument 8:80 S (2012–2013))

Sak nr. 10 [09:03:51]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Gjermund Hagesæter om strakstiltak for å gjennomføre nødvendig rassikring av E16 mellom Bergen og Voss (Innst. 397 S (2012–2013), jf. Dokument 8:113 S (2012–2013))

Sak nr. 11 [09:04:08]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område (Innst. 434 S (2012–2013), jf. Prop. 156 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 3 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 70 minutter, Fremskrittspartiet 45 minutter, Høyre 30 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Venstre 10 minutter og medlemmer av regjeringen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Presidenten legger til grunn at saksordførernes mulighet til et ubegrenset antall innlegg kun gjelder i tilknytning til den saken man er ordfører for.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:05:33] (ordfører for sakene nr. 1–9): I fire år har transport- og kommunikasjonskomiteen reist Norge rundt. Vi har besøkt alle landets 19 fylkeskommuner, møtt et hundretalls ordførere og truffet enda flere representanter for næringsliv og organisasjonsliv.

Vi har spist sveler om bord på ferger på Vestlandet – ferger som om få år skal erstattes av bruer og tunneler som binder regionen sammen. Vi har stått på bunnen av Oslofjorden og fått demonstrert det nyeste av laserteknologi for å styre trafikkstrømmen i Bjørvikatunnelen. Vi har vært i førerrommet på Flytoget og fått en forsmak på hvordan det blir å kjøre tog i 250 km/t i norsk landskap. I nord har vi sett hvordan klimaendringer kan gi oss et nytt verdenskart og nye transportruter gjennom Nordøstpassasjen.

Overalt har vi møtt et veldig engasjement. Vi har blitt presentert for innspill og krav, frustrasjoner og forventninger. Vi har gjort oss kjent med samferdselsutfordringene og behovene både i de enkelte regionene og på nasjonalt plan.

Det er denne kunnskapen komiteen har anvendt i sitt arbeid med regjeringens forslag til ny Nasjonal transportplan, og som har resultert i en innstilling på 250 sider til Stortinget.

Jeg vil takke komiteen for et svært godt samarbeid. Tidsfristene har vært korte, og arbeidet har vært intensivt, men vi kom i mål. Selv om denne debatten mest kommer til å fokusere på det vi er uenige om, er vi likevel enige om det viktigste. Vi deler alle den samme utålmodigheten etter å få bygd ut infrastrukturen i landet vårt – raskere, sikrere, enklere og mer effektivt.

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan er et historisk løft. 508 mrd. kr – en økning på 50 pst. – skal gå til raskere og sikrere infrastruktur over hele landet.

Når komiteen har reist rundt og møtt representanter fra næringslivet, er det to forhold man har vært opptatt av. Det første er samferdsel. Derfor opplever jeg at de rød-grønne partiene har bestått eksamen med glans når NHO i sitt hørings svar skriver at regjeringen foreslår en høyere investeringsramme enn det NHO gjorde, og at organisasjonen opplever dette som et viktig gjennomslag for bedre samferdsel for næringslivet.

Målsettingen til de rød-grønne partiene er klar: Vi skal binde Norge sammen. Vi skal bruke 311 mrd. kr på vei-formål de neste ti årene. 1 280 km ny riksvei vil bli åpnet for trafikk, og 780 km vil bli bygd som møtefri vei. Vi skal ruste opp E6 gjennom hele landet, fra Svinesund i sør til Kirkenes i nord. Det betyr bl.a. at den mest rasutsatte strekningen på hele E6, Nordnesfjellet i Kåfjord kommune i Troms, endelig blir sikret.

Det norske veinettet skal utvikles slik at lengre sammenhengende strekninger får god standard. Derfor prioriterer vi også E18, E10, E16 og E134.

Vi vil bygge en fergefri E39 på 20 år. Siden 2005 er reisetiden på denne viktige kyststamveien redusert med 50 minutter. Prosjektene som ligger inne i planen, vil føre til at reisetiden reduseres med ytterligere 1,5 time. Når fergefri E39 er en realitet, vil reisetiden være redusert med mer enn sju timer.

Fylkeskommunene, som er ansvarlig for store deler av veinettet, får også drahjelp til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet – med nesten 20 mrd. kr. De sparte transportutgiftene for næringslivet blir på 78 mrd. kr. Derfor er transportplanen god næringspolitikk. Reisetiden mellom landsdelene blir kuttet kraftig, det er også god velferdspolitik.

Vi vil bygge en ny generasjon jernbane for nye generasjoner med reisende. Vi skal bruke 168 mrd. kr på jernbanen i tiårsperioden. Full intercityutbygging – en gammel visjon – blir endelig realisert. I 2024 skal det være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar. Reisetiden fra Oslo til disse byene blir under 1 time for tusenvis av passasjerer. Halden, Lillehammer og Skien skal ha sine dobbeltspor klare innen 2030. Det gis grønt lys for Bergensbanen, modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og utbygging av kapasiteten på Ofotbanen. Det rød-grønne flertallet har også presisert i merknadene at det ikke er nødvendig med ny KVU for Ringeriksbanen. Jernbaneverket får nå i oppdrag å ferdigstil-

le kunnskapsgrunnlaget, slik at vi kan starte byggingen av Ringeriksbanen tidligst mulig i annen periode.

De store byene vil oppleve en sterk befolkningsvekst i årene som kommer. Derfor gir vi nå byene drahjelp, slik at all vekst i persontrafikken skal kunne tas av kollektivtrafikk, gange og sykkel, i tråd med klimaforliket. For første gang sier en regjering at også staten må ta et delansvar for investering og drift av kollektivtrafikken i de store byene, og legger inn hele 26 mrd. kr til bymiljøavtalene.

Verdens første skipstunnel blir en realitet med denne NTP-en. Stad Skipstunnel vil bidra til bedre både sikkerhet og framkommelighet for alle som ferdes på Stadhavet, og har vært et viktig krav for folk langs hele kysten.

For å flytte mer gods over på sjø gir regjeringen 3 mrd. kr til å utvikle havneinfrastrukturen og nærskipstjenesten. Vi danser på skipsdekkene i glede, var tilbakemeldingen fra de maritime miljøene etter at statsministeren hadde presentert nyheten.

Vi bruker i dag nesten 15 mrd. kr mer i året på vei og bane enn da vi overtok i 2005. Men økte rammer stiller økte krav, derfor er de rød-grønne partiene opptatt av at ressursene skal brukes mest mulig effektivt, og at vi skal ha en moderne sektor. Det bygges i dag for mye i rykk og napp. Planleggingstiden skal halveres, bl.a. gjennom økt bruk av statlig plan, bedre samordning av statlige myndigheters innspill og samordnet behandling av KVU/KS1. Vi vil sikre mer forutsigbar finansiering og gjennomføring, der de største prosjektene har egne organisasjoner, egne stortingsvedtak med samlede forpliktelser og årlige bevilgninger og dato for ferdigstilling. Dette er også blitt særdeles godt mottatt av næringslivet. NHO mener bl.a. at nye ordninger viser at regjeringen igjen har vært lydhør for næringslivets behov.

Men det er ingen selvfølge at denne transportplanen skulle bli så solid som den er. Da de rød-grønne partiene overtok regjeringskontorene i 2005 etter Bondevik II-regjeringen, overtok vi også ansvaret for en samferdselspolitikk som hadde vært underfinansiert og lite prioritert. Det første vi gjorde, var å gjennomføre alle prosjektene og overoppfylle planene som var vedtatt. Det var det ingen regjeringer som hadde gjort før oss. Det andre var å høyne ambisjonsnivået. Nasjonal transportplan 2010–2019 er om lag 100 mrd. kr større enn Bondevik II-regjeringens transportplan. Nå legger vi nye 150 mrd. kr på toppen. Det tredje vi også har gjort på disse åtte årene, er endelig å bruke ressurser på vedlikehold. Det har ført til resultater: Mer enn ni av ti tog er i rute, og vi har asfaltert mer enn en tredjedel av riksveiene siden 2010.

Den rød-grønne regjeringen har gjennomført et takt-skifte i samferdselspolitikken. Vi har økt samferdselsbudsjettet med 64 pst. Bondevik II-regjeringen økte det med 10 pst. Vi har doblet bevilgningen til jernbanen, og tredoblet investeringen. Nær 1 000 km motorvei er åpnet eller under bygging. Vi har bygd broparten av det som er av møtefri vei i Norge. Og kanskje det mest gledelige resultatet: Tallet på drepte og hardt skadde er redusert med 30 pst., til det laveste siden 1950, til tross for at trafikken er mangedoblet. I fjor var det 148 mennesker som ble drept, og for første gang siden man begynte å føre statistikk, var

det ett fylke som sto igjen ved årsslutt uten noen drepte i trafikken, Finnmark.

Vi skal gjøre det igjen. På samme måte som vi har oppfylt de to transportplanene vi har hatt ansvaret for, skal vi, år for år, prosjekt for prosjekt, gjennomføre også denne planen. Vi skal ta Norge videre.

Hva opposisjonen er enige om i samferdselspolitikken, er derimot mer uklart. Høyre er for bompenger, for handlingsregelen, for klimaforlik og for OPS. Fremskrittspartiet er mot bompenger, mot handlingsregelen, mot klimaforlik og mot OPS som finansieringsform. Fremskrittspartiet vil bruke over 400 mrd. kr mer enn Høyre og de øvrige opposisjonspartiene.

«Det blir å lure folk å tro at vi kommer til å havne i nærheten av de summene som Fremskrittspartiet foreslår.»

Dette sa komitéleder Knut Arild Hareide til Dagsavisen i forrige uke.

Videre sa han:

«Å tro på den type summer, er som å tro på julenissen.»

Og la meg tilføye: Det er jo et parti som virkelig har erfaring med mirakler.

Høyres samferdselspolitiske talsmann, Trond Helleland, uttalte til NTB at uenigheten mellom Fremskrittspartiet og de øvrige opposisjonspartiene var en gordisk knute, og at det var vanskelig å se hvordan opposisjonspartiene skulle klare å finne et felles multiplum.

Ærlig talt, det må være mulig å forvente en avklaring om hva slags samferdselspolitikk vi vil få med en blå-blå regjering. Omfanget av opposisjonens samferdselspolitikk, og finansieringen av den, er helt i det blå. Ett eksempel viser tydelig hvor alvorlig situasjonen er: I regjeringens forslag ligger totalt 174 veiprojekter. 92 prosjekter skal finansieres uten bompenger, og 82 prosjekter med bompenger – etter ønske fra lokale politikere. Av de 82 prosjektene som skal delfinansieres med bompenger, er 25 under bygging. Da står vi igjen med 56 nye, store veiprojekter, der Høyre og Fremskrittspartiet er fullstendig på kollisjonskurs om finansieringen – viktige veiprojekter over hele landet, som E6 Manglerudprosjektet, E39 Rogfast og Helgelandspakken på E6. Høyre stiller ikke med statlige bevilgninger i sitt alternativ som kan erstatte bompengandelen i disse prosjektene. Fremskrittspartiet har på ingen måte antydning at de er klare for å kompromisere om bompenger. Vil Høyre og Fremskrittspartiet bli enige om finansieringen av disse veiprojektene, hvis de skulle havne i regjering? Vil disse 56 viktige veiprojektene bli gjennomført med en regjering bestående av Høyre og Fremskrittspartiet? Det har NTP-arbeidet ikke gitt noen avklaringer på.

Partiene er også uenige om bruken av OPS, offentlig-privat samarbeid. I VG kunne vi tidligere i vår lese at representanten Hoksrud slaktet Høyres OPS-politikk, fordi det er en dyr måte å bygge vei på. Dagens Næringsliv er én av mange aviser som har konkludert med at Høyre bruker OPS som tryllemiddel, og at konsekvensen blir at man skyver regningen foran seg og over på neste generasjon. Men da representanten Helleland ble

konfrontert med dette av Klassekampen, svarte han følgende:

«det er tøys å framstille OPS-prosjekt som om framtidens skattebetalar får rekninga, eller at dei vil binde opp kommande regjeringar slik at det går ut over andre prosjekt. Det er først og fremst bilistane som vil få rekninga, i form av bompengar.»

Jeg innledet med å si at det er to forhold næringslivet har vært opptatt av når vi har reist rundt med transportkomiteen. Det første er samferdsel – der har regjeringen levert. Det andre er trygg økonomisk styring. Derfor er ikke Arbeiderpartiet villig til å bryte handlingsregelen og presse kostnadsutviklingen i sektoren i været, noe som ville blitt resultatet med Fremskrittspartiets politikk. Derfor er heller ikke Arbeiderpartiet villig til å bruke Høyres tryllemiddel, som OPS. Jeg er helt enig i det som ble skrevet i Aftenpostens leder i forrige uke:

«Samferdselsløftet må prioriteres innenfor den rammen handlingsregelen for bruk av oljepenger anviser.»

Som finansieringsform er OPS i beste fall et fristende, men risikabelt eksperiment. Det kan lett føre til at høye kapitalkostnader veltes over på framtidige generasjoner, og regjeringer vil bli bundet opp, fordi vi ikke evnet å prioritere blant politikkenes mange gode formål. På kort sikt er det naturligvis forlokkende – bakrusen som kan komme etter hvert, er det ikke.

Veien hit har vært lang. Mange har involvert seg, og engasjementet er stort. Når jeg ser opp på galleriet, er det hyggelig å se at folk har pyntet seg i anledning denne dagen, for det er en festdag. Over hele landet vedtas i dag prosjekter som er viktige, som mange har engasjert seg i, som mange står bak, og som vil utgjøre store forskjeller for både næringsliv og befolkning. Regjeringen viser med forslaget til NTP at vi nå tar Norge videre.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [09:19:25]: Det var fantastisk å høre skrytet over alle pengene man bevilger fra denne regjeringen, men det hjelper ikke bare å bevilge penger, man må faktisk se på resultatene. Og resultatene er at vi blir slått ned i støvlene av vårt naboland Sverige, som ikke har et oljefond på over 4 000 mrd. kr. De bygde seks ganger så mye motorvei i fjor som vi gjorde. De bygde nesten 150 km mer midtdele enn det vi gjorde i Norge i fjor. Og så står man og slår seg på brystet over at man er så flink. Det er ansatt nesten 800 nye byråkrater i Statens vegvesen de to siste årene. Men resultatet er at Norge blir slått sønder og sammen, til tross for at andre land bruker mindre penger enn Norge.

Vi låner også bort penger til lav rente til Tyskland for at Tyskland skal bygge motorveier og andre veier med norske oljepenger – istedenfor å bruke noen av disse pengene i Norge. Da må jeg spørre representanten: Hvorfor kan vi ikke bruke noen av de pengene som vi låner bort til andre land, til å bygge infrastruktur i Norge isteden, til beste for innbyggerne i Norge?

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:20:33]: Det er akkurat det regjeringen har tenkt å gjøre de neste ti årene. Vi skal bruke et halvt statsbudsjett – over 500 mrd. kr – på samferdsel de neste ti årene.

Norge er nå det landet i Norden som bruker mest penger. For noen få dager siden la Trafikverket fram forslag til nasjonal transportplan i Sverige, et forslag som ble møtt med sterk kritikk, fordi det er en transportplan som bare kommer til å videreføre det kaoset som nå eksisterer innenfor den svenske «jærnvägen», og som heller ikke tar tak i de utfordringene man har, bl.a. når det gjelder kollektivtrafikk. Så jeg tror ikke at Sverige er et land man bør se til. Den svenske regjeringen har bl.a. planlagt å femdoble kjøreveisavgiften for jernbanen, noe som kommer til å få ganske dramatiske konsekvenser for overføring av gods fra vei til bane.

Jeg synes at representanten Hoksrud heller burde tatt denne debatten med de partiene på borgerlig side som han har tenkt å samarbeide med, for det er ingen partier som har tenkt å bruke veldig mye mer penger enn det regjeringen har tenkt. Det skiller over 400 mrd. kr mellom Fremskrittspartiet og de øvrige partiene i opposisjonen. Det bør være en mye større utfordring for Hoksrud.

Ingjerd Schou (H) [09:21:48]: Selvsagt skal man lytte nøye til, for alt er som regel ikke helt sant.

Av antallet ansatte i Statens vegvesen har 40 pst. kommet de siste seks årene – i Jernbaneverket 1 000 ansatte. Syv av ti prosjekter er forsinket. Og fortsatt er regjeringen såre fornøyd, til tross for at den etter åtte år – men ikke ennå – vil effektivisere planleggingsprosessene. Den vil komme med en mer forpliktende finansiering – men ikke ennå.

Spørsmålet til representanten Bjørnflaten blir om hun ser at det kan være noen gode ideer å ta med seg fra opposisjonen, om ikke behovet for å effektivisere de statlige etatene er høyst påkrevet, og at man burde ha gjort det i løpet av åtte år. Det man kan lese, er at det meste skal skje – men ikke ennå.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:22:49]: Jeg vil hevde at det ikke er posisjonen som har et ideologisk forhold til f.eks. OPS, men opposisjonen. Opposisjonen, representert ved Høyre, nekter å se at det er sider ved OPS som er høyst kritikkverdige. Vi ser at det er sider ved OPS som det er bra å bygge videre på med tanke på å kunne se bl.a. investering og drift under ett. Derfor er dette noe vi skal prøve ut i tilknytning til nye kontraktsformer – mens Høyre nekter å lytte til sine partikolleger i England og i Sverige som har tatt sterkt avstand fra OPS, og som sier at dette er noe man ikke skal bygge videre på, bl.a. fordi det får så store konsekvenser for økonomien. Det bygger opp økonomien, det gir mindre fleksibilitet, og det er en dyr måte å bygge vei på.

Jeg registrerer at flere og flere også i Norge ser at Høyre prøver å bruke OPS som et tryllemiddel, noe bl.a. både Dagens Næringsliv og Aftenposten har konkludert med på lederplass.

Knut Arild Hareide (KrF) [09:23:57]: Representanten tar opp problem rundt OPS og den ideologiske diskusjonen. Det har òg statsminister Stoltenberg gjort tidlegare frå denne talarstolen:

«Det er jo slik at hvis Norge begynner å lånefinansiere veiprojekter, har vi innrettet oss veldig dumt. Vårt problem er ikke at vi har for lite penger. (...) Vi behøver ikke å kjøpe veier på avbetaling, vi kan bevilge til dem kontant.»

Spørsmålet mitt gjeld: Det er no bompengar – noko som Kristeleg Folkeparti er heilt einig i – på opp mot 96 mrd. kr i denne vegplanen. Både stat og fylke lånefinansierer vegarbeidet. Har ikkje statsministeren forstått sjølv kva han er med på?

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:24:57]: Er det noen jeg har ganske stor tiltro til når det gjelder å ha oversikt over norsk økonomi og konsekvensene for den, er det statsministeren. Jeg tror han også har ganske grundig innsikt i hvordan mekanismene fungerer når det gjelder samferdselssektoren.

Jeg er helt enig med statsministeren. Vi ønsker ikke å bruke OPS fordi vi mener det er en dyr måte å finansiere veier på. Det skyver regningen over på de neste generasjonene, og det binder opp statsbudsjettene.

Det jeg ville bekymre meg for hvis jeg var representanten Hareide – han og jeg har samme syn når det gjelder bruken av bompenger, at det er noe vi skal bruke hvis de lokale ønsker det – er at det eksisterer en uenighet mellom Fremskrittspartiet på den ene siden og Høyre og Kristelig Folkeparti på den andre siden om 56 bompengeprojekter i NTP-en som ikke er realisert. Vi har ennå ikke fått svar på om de blir realisert med en regjering bestående av de borgerlige partiene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bård Hoksrud (FrP) [09:26:21]: Vi skal i dag behandle forslag til Nasjonal transportplan, et dokument som vil få betydning for hvordan infrastrukturen for vei, jernbane, kollektivtransport, sjøtransport og luftfart vil se ut i 2023. Når jeg hører all jubelen fra ordførere og rød-grønne politikere, tør jeg minne om at på tross av at regjeringen i kroner har levert i henhold til handlingsplanen for de fire første årene, er det fortsatt en rekke prosjekter som er forsinket. Det skyldes bl.a. at det mangler penger.

Derfor mener Fremskrittspartiet at Nasjonal transportplan burde vært en forpliktende plan, hvor pengene følger planen og ikke er avhengig av de årlige statsbudsjettene. Det er noe bl.a. Danmark følger.

Fremskrittspartiet har gledet seg å fremsette sitt eget forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023. Som sist gang vi la fram vårt forslag til Nasjonal transportplan, ønsker vi også denne gangen å løfte blikket utover den første tiårsperioden. Vi har derfor en plan som viser hvor mye vi ønsker å bruke fra nyttår og fram til 2043.

Fremskrittspartiet vil bruke mulighetene og bygge landet. Handlingsrommet er her nå. Det store spørsmålet er

om man vil se det – og ikke minst ha vilje til å bruke det.

Fremskrittspartiet vil bygge landet, mens de andre her i salen vil bygge bomber – eller kanskje enda mer presist: Regjeringen inviterer til fest og snorklipping. Bilistene får ikke være med på noen av delene, men de får regningen for både festen, dyr innkreving og høye renter. Dette får bilistene ta ansvaret for, mener tydeligvis alle de andre partiene, unntatt Fremskrittspartiet. Dette betyr over 97 mrd. kr i inntekter fra bompenger de neste ti årene. Det er ikke tvil om at ordtaket «Alle veier fører til Rom» er riktig – i omskrevet versjon: Alle veier fører til bom. Dette ordtaket kommer til å få ny betydning de neste ti årene: Alle som har en bil, kan vente seg en ekstraregning – på toppen av drivstoffavgifter, CO₂-avgifter, engangsgifter, årsavgifter osv. – på over 35 000 kr i bompenger de neste ti årene. Dessverre kaller flertallet i denne salen dette for et spleiselag. Jeg synes det er et utrolig og særdeles dårlig spleiselag – med tanke på at bilistene allerede har betalt inn ca. 55 mrd. kr i årlige avgifter. Jeg lurer på hvorfor norske bilister hvert eneste år finner seg i å bli ranet på denne måten.

I motsetning til Finansdepartementet og regjeringen mener Fremskrittspartiet at det er svært viktig å skille mellom investering og løpende driftsutgifter. 1 kr brukt til investering i vei og jernbane er ikke det samme som 1 kr brukt på driftsutgifter som kommer igjen hvert eneste år. Fremskrittspartiet mener at investering i et skikkelig hovedveinett vil gi store gevinster tilbake til samfunnet. Det har også beregninger fra bl.a. Cambridge Systematics vist. De har dokumentert at 1 kr brukt på vei vil gi 3 kr og 49 øre tilbake. Da har ikke oljefondets avkastning på knappe 3 pst. i snitt de siste ti årene veldig mye å stille opp med. Dette viser til fulle at det er både mulig og fornuftig å satse på og investere i infrastruktur.

Det store spørsmålet er om man har vilje til å gjøre noe med situasjonen vi har rundt omkring i landet – med kø, kork og kaos i de store byene. Veier i distriktene er i ferd med å falle fra hverandre. De er trafikkfarlige og rasutsatte. Det er køer på bussene, togene, trikkene og t-banene.

Fremskrittspartiet har både vilje og handlekraft til å ta tak i dette. Derfor foreslår vi en skikkelig økning i rammene, langt utover regjeringens forslag. Vi foreslår å bruke 45,5 mrd. kr mer i året enn det regjeringen gjør i sitt forslag. Men dette er faktisk helt i tråd med det SSB – Statistisk sentralbyrå – i en rapport fra 2013 sier at er fullt ut mulig og forsvarlig å bruke på å investere hvert år fremover. Dette vil ikke flertallet i denne salen, og nå ber jeg dere som mener dette er uforsvarlig pengebruk, om å høre nøye etter: SSB sier at dette vil ha svært liten betydning når det gjelder både inflasjon og rente, som har vært enkelte økonomers, Finansdepartementets og rød-grønne politikeres mantra og skremselspropaganda. Dere er avslørt av både SSB-rapporten og rapporter fra bl.a. Oslo Economics, Cambridge Systematics m.fl., som dokumenterer at å bruke penger på infrastruktur er både svært fornuftig og riktig og vil være med på å bygge landet, ikke bare for å møte dagens, men ikke minst også morgendagens behov.

I de største byene og byområdene foreslår Fremskrittspartiet

å opprette en storbypakke til de fire største byene på 13 mrd. kr utover regjeringens ramme. Det skal gå til tiltak som styrker kollektivtilbudet både for buss og bane, øke fremkommeligheten for gående og syklende og samtidig sørge for økt regularitet og bedre tilbud som får folk til å velge kollektivtilbudet fremfor bilen. I tillegg til dette foreslår vi en bypakke til de neste 13 største byområdene, som ligger inne i dagens belønningsordning. Vi ønsker å bedre tilbudet uten å krevne restriktive tiltak som rushtidsavgift, færre parkeringsplasser osv., som andre har ønsket å krevne som motytelse for å styrke kollektivtilbudet. I tillegg til dette ønsker vi å styrke kollektivtilbudet også i resten av landet, og vi setter derfor av ytterligere 1 mrd. kr i året til å styrke kollektivtilbudet i hele landet. Også taxinæringen er en viktig del av kollektivtilbudet, og vi vil sikre at det fortsatt skal være et godt taxitilbud også i fremtiden.

Fremskrittspartiet er svært opptatt av trafikksikkerhet og mener at noe av det viktigste vi kan gjøre, er å styrke det arbeidet som gjøres for å forebygge ulykkene, styrke Trygg Trafikk og andre organisasjoner som jobber mot barn og personer som er i risikogruppen, og er overrepresentert på ulykkesstatistikken. Et av de tiltakene som virkelig bidrar til å redusere trafikkulykkene, og spesielt alvorlig når ulykken er ute, er midtdelere. Det er firefelts motorvei med midtdeler. Fremskrittspartiet ønsker derfor å øke innsatsen på dette området og setter av 1 mrd. kr i året til å styrke trafikksikkerhetsarbeidet og igangsette tiltak som reduserer ulykkene, bl.a. som sagt ved å sette opp flere midtdelere og bygge mer ny, møtrefri vei.

Det er også viktig å ha med seg at forfallet på veinettet vårt faktisk er oppe i svimlende 80–100 mrd. kr nå, hvis man tar med både fylkes- og riksveinettet. Så stort forfall betyr også at det er en stor fare for ulykker bare ved å kjøre på dette veinettet. Fremskrittspartiet har derfor foreslått at forfallet på riksveiene skal tas igjen på 10 år, mens vi trenger 15 år på å ta igjen forfallet på fylkesveinettet. Dette er svært avgjørende for å sikre at vi lykkes med å redusere antallet som blir hardt skadd eller drept i trafikken de neste ti årene.

Når det gjelder jernbane og vei, går Fremskrittspartiet nok en gang foran og viser vei. Vi vil derfor med en gang vise til at vi ønsker å etablere to statlige selskaper på henholdsvis vei og jernbane, som skal stå ansvarlig for en massiv utbygging av både vei- og jernbaneområdet. Selskapene skal tilføres egenkapital fra staten, som skal sørge for å stille opp med penger slik at disse selskapene har midler som gjør at de kan foreta en mye raskere, mer effektiv, billigere og bedre utbygging av både vei- og jernbanenettet i Norge. Selskapene får som oppgave å sørge for kontinuerlig og helhetlig utbygging – ikke som i Vestfold, hvor man har brukt 32 år på å bygge ut ca. 8 mil vei, med planlegging og runder hit og dit. Det viser hvor tregt det går med de metodene man har brukt, og derfor må man ta i bruk nye metoder for å gjøre det mer effektivt og mer rasjonelt. Derfor er også Fremskrittspartiet opptatt av å etablere de to selskapene for å få fortgang i utbyggingen.

Fremskrittspartiet har som mål å sørge for at full intercityutbygging helt til Halden, Lillehammer og Skien må være ferdig bygget innen 2025. Med Oslostunnelen og ut-

bygging til Ringerike på veisiden E39 fra Kristiansand løftet opp og fram som et slikt prosjekt, med egen prosjektorganisasjon som skal planlegge hele prosjektet slik at man kan sikre kontinuerlig utbygging, har Fremskrittspartiet en ambisjon om at det er mulig å klare dette på 15 år. Det er ambisiøst, men næringslivet har vist mange ganger at det er viktig med ferdigstillellesdatoer, ikke oppstartsdato. Har man det, klarer man det, men uten at det tar lang, lang tid – som vi har sett i mange infrastrukturprosjekter. Selskapet skal også sørge for å bidra til raskere og helhetlig utbygging både på E18, E16, E134, E8 og veldig mange andre strekninger rundt omkring i hele landet, som er omtalt i vårt forslag til Nasjonal transportplan.

Vi foreslår at de to selskapene de neste ti årene får tilført 157 mrd. kr til å starte opp denne massive vei- og jernbaneutbyggingen. Vi foreslår også at disse selskapene kan finansieres med deler av oljefondet og skilles ut i et eget fond som skal finansiere disse store løftene på samferdselsområdet. Vi er veldig glad for at vi her har fått med oss både Høyre og Kristelig Folkeparti, som er enig med Fremskrittspartiet i at dette er en god måte å bygge ut infrastruktur på.

På sjøtransportområdet foreslår vi en styrking med 5 mrd. kr ekstra de neste ti årene. Blant annet setter vi av 1 mrd. kr utover regjeringens ramme til Stad skipstunnel, for det klarte ikke regjeringen å finne rom for å fullfinansiere i de neste ti årene, og da må Fremskrittspartiet gå foran og vise at det er fullt mulig. Vi er villige til å bruke pengene for å få på plass Stad skipstunnel en gang for alle, etter 18 utredninger er det vel, og mange, mange års diskusjon både i denne salen og andre steder. Samtidig foreslår vi også at det settes av midler til fiskerihavner, dybdeutbedringer, sjømerking og styrking av trafikksentralene, men ikke minst ønsker vi å sette av midler for å styrke oljevernberedskapen. Vi har flere ganger de siste årene sett at den er satt på prøve, både «Full City» og «Godafoss» har vist oss det.

Når jeg nå er i ferd med å gå inn for landing i mitt første innlegg, er det viktig for Fremskrittspartiet at man også får landet diskusjonen rundt en tredje rullebane på Gardermoen og hvor man tenker at den skal ligge, og om man har tenkt å bygge den, slik at kommunen kan se på muligheter for hvordan en kan videreutvikle området rundt flyplassen i fremtiden.

Alt jeg har tatt opp nå, koster selvfølgelig penger, men en rekke rapporter, som alle i denne sal bør være godt kjent med, viser at det å bygge infrastruktur gir store gevinster tilbake til samfunnet, næringslivet og ikke minst til den enkelte innbygger i landet vårt. Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan er en plan som vil sikre trygghet og frihet, og som viser tydelig handlekraft. Jeg vil derfor ta opp alle de forslag som Fremskrittspartiet har fremmet i saken og de som vi er medforlagsstiller til, med unntak av vårt forslag i innstillingen til Dokument 8:113 S, hvor vi har en annen saksordfører som kommer til å redegjøre for den saken.

Så har jeg lyst til å si til representanten Bjørnflaten som sier at 508 mrd. kr er et halvt statsbudsjett: Ja, det høres voldsomt ut, men det er altså 5 pst. over en tiårsperiode.

Eller satt i et annet perspektiv: Hvis vi fortsetter å øke utgiftene på statsbudsjettet på samme måte som vi har gjort de ti siste årene, de ti neste årene, er forskjellen at vi skal bruke 13 500 mrd. kr over statsbudsjettet på utgifter, og av det skal vi bruke 508 mrd. kr. Det er ikke så veldig ambisiøst allikevel, når man setter det i perspektiv, gjennom en tiårsperiode. Jeg skjønner at det høres mye ut når man sier 508 mrd. kr, og at det er et halvt statsbudsjett, men det er altså 5 pst. hvis man ser på hva vi har tenkt å bruke på statsbudsjettet de ti neste årene.

Til sist: Fremskrittspartiet bruker mulighetene og bygger landet!

Presidenten: Presidenten oppfattet det slik at representanten mente å ta opp alle de 66 forslagene som framgår av de forskjellige sakene vi nå har til behandling. Representanten Bård Hoksrud har da tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:39:09]: I Nettavisen 4. juni i år kunne vi lese et intervju med representanten Hoksrud, hvor han garanterte for at det ville bli bompengefritt over hele landet hvis han ble samferdselsminister i en regjering der også Fremskrittspartiet inngikk. Jeg har lyst til å spørre representanten om han fortsatt kan garantere for at med han og Fremskrittspartiet i en eventuell blå-blå regjering, vil det bli bompengefritt over hele landet.

Bård Hoksrud (FrP) [09:39:45]: Jeg synes det er kjempeflott at representanten Bjørnflaten følger nøye med på hva representantene sier. Utgangspunktet for Fremskrittspartiet er at vi er imot bompenger, og vi jobber for å fjerne bompenger, og vi er overbevist om at vi skal klare å overbevise både Høyre og Kristelig Folkeparti om at det er dumt å sløse bort nesten 40 pst. av det bilistene betaler inn i bompenger, i innkrevingskostnader og rentekostnader. Det er det jobben vår å sørge for. Med et godt mandat fra velgerne den 9. september er jeg overbevist om at vi kommer til å få flertall for det.

Men jeg synes jo det er trist at vi har en regjering som, på tross av at vi har et oljefond som er på over 4 000 mrd. kr, synes det er greit å flå bilistene mange steder med både 10 og 15 kr. Jeg har sett eksempler på at enkelte næringsdrivende betaler 100 000 kr i bompenger i året. Det er noe som betyr noe for lommeboka for folk flest og vanlige folk. Og jeg ser at det er et gryende engasjement rundt om i hele landet mot bompenger og mot denne utpressingen som den rød-grønne regjeringen driver med når det gjelder bompenger.

Hallgeir H. Langeland (SV) [09:40:58]: Når me hører på representanten Ketil Solvik-Olsen, kan det verka som at både klimagassproblemet og handlingsregelen er noko Framstegspartiet tar omsyn til. Men det er før ein har høyrte representanten Bård Hoksrud. For når ein har høyrte Hoksrud, plasserer ein Framstegspartiet solid på tribunen når det gjeld regjeringskabal. Det er min påstand.

Ein skal altså kutta bompengeselskap, ein skal kutta

bomringer, og hundrevis av milliardar skal på ein måte ut – 450 sånn ca. Og så skal ein altså ikkje ta omsyn til nokon av dei problemstillingane som eg forstod Framstegspartiet var opptatt av, då eg hørde representanten Solvik-Olsen.

Framstegspartiet har gått for obligatorisk brikke på bilane, sånn at dei kan driva inn bompengar. Då er spørsmålet mitt: Betyr det at ein no ønskjer å komma i regjering og driva med landevegsrøveri?

Bård Hoksrud (FrP) [09:42:02]: Jeg kan love representanten Langeland at Fremskrittspartiet ikke vil drive med landveistrøveri, som Langeland kanskje er i fronten for å gjøre, fordi han synes det er helt greit at bilistene skal flås.

Men jeg har lyst til å utfordre representanten Langeland tilbake. Han er opptatt av jernbane, og jeg lurer på hvordan representanten Langeland kan sitte i en rød-grønn regjering som nå kutter utbygging av full intercity, som var et mål og et løfte fra SV om at skulle være ferdig før 2023, mens man nå har en ambisjon om kanskje 2030. Det må jo være flaut for Langeland å sitte i en sånn regjering når han har vært en av de fremste talspersonene for å fremskynde full intercityutbygging. Men realiteten er at SV sitter i en regjering som ikke er opptatt av å bygge ut jernbane. Det er Fremskrittspartiet. Derfor vil vi bygge ut full intercity innen 2025.

Hallgeir H. Langeland (SV) (fra salen): Det gjeld å ikkje svara på spørsmålet.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [09:42:55]: Som vi har hørt tidligere i dag og sett gjennom en rekke avisoppslag, er det et stort sprik mellom Fremskrittspartiet og Høyre når det gjelder finansiering av samferdselssektoren. Høyres samferdselspolitiske talsmann Trond Helleland har sågar karakterisert det som å løse en gordisk knute. Man er uenige om bompenger, OPS og handlingsregel.

Kan representanten Hoksrud da garantere at det er Fremskrittspartiet som går seirende ut av kampen med de andre på borgerlig side, eller vil Fremskrittspartiet gi seg, slik vi opplevde at man gjorde da man var støtteparti for Bondevik II-regjeringen?

Bård Hoksrud (FrP) [09:43:43]: Jeg er veldig glad for at det er velgerne som den 9. september skal sørge for å sette sammen Stortinget og for hvordan stortingsflertallet kommer til å se ut. Men jeg har i hvert fall registrert at verken Høyre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet eller Venstre har hatt behov for å stå på Løvebakken og demonstrere, for så å gå inn å stemme for det de har stått på Løvebakken og demonstrert imot. Så jeg er overbevist om at vi skal finne gode løsninger, og det i hvert fall alle de fire borgerlige partiene er enige om, er at vi ønsker en mer offensiv samferdselsatsing. Vi er enige om at det må gjøres organisatoriske grep, det må gjøres finansielle grep. Vi er enige om at vi skal ta deler av oljefondet, skille det ut og bruke deler av avkastningen til å investere i infrastruktur. Så jeg er overbevist om at folk kommer til å oppleve en

massiv satsing på infrastrukturutbygging. Så skal vi overbevise de andre partiene om at det bør man gjøre uten å flå bilistene og uten at mye av pengene forsvinner uten at vi får en eneste meter vei.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [09:44:52]: Først vil jeg minne om at Alexander den store løste eller ødela den gordiske knute. Og sagnet sa jo at den som ødela den gordiske knute, skulle bli herre over Asia. Så får vi se om den som løser den gordiske knute i samferdselspolitikken i Norge, blir herre eller dronning over Norge. Det håper vi etter valget.

Fremtidens velferdssamfunn er avhengig av de prioriteringene som gjøres i dag. Infrastruktur er et viktig virkemiddel for å sikre vekst og velferd for fremtidige generasjoner. Høyre har nye ideer og bedre løsninger for hvordan du skal komme raskt fram og sikkert hjem.

Samferdselsutfordringene i Norge handler dels om bevilgninger og dels om et stadig mer akutt behov for modernisering og nye løsninger. Vi har en sektor som er overmoden for modernisering og effektivisering. Planleggingstiden for nye prosjekter bør halveres gjennom flere ulike tiltak.

Helhetlig planlegging av lengre strekninger, bedre beregninger av den reelle verdien av samferdselsprosjektene for hele samfunnet og mindre politisk detaljstyring vil være med på å effektivisere samferdselssektoren og gjøre kvaliteten på beslutningene bedre.

Nye finansierings- og utbyggingsmodeller vil bidra til at vei- og jernbanestrekninger blir bygget raskere og vedlikeholdt bedre. Store utbygginger bør organiseres som egne offentlig eide enheter med selvstendig resultatansvar. En slik organisering av prosjektet Oslo–Ski ville gjort det mulig å redusere gjennomføringstiden for prosjektet med 40 pst. En slik organisering vil kunne være en riktig løsning for flere store vei- og jernbaneprosjekter som f.eks. Ringeriksbanen, som det nå nok en gang ser ut til å være stor vilje til å realisere.

Konkurransetsetting av Gjøvikbanen har resultert i lavere kostnader for det offentlige, et bedre tilbud til de reisende, flere reisende og like gode betingelser for de ansatte. Mer konkurranse på jernbanesporet vil bidra til mer fornøyde reisende, flere passasjerer og mer effektiv drift.

Høyre har høye ambisjoner for samferdselsområdet og vil ta i bruk nye ideer og bedre løsninger for å få fart på utbyggingen.

Høyre foreslår å øke investeringsmidlene til vei og jernbane med 35 mrd. kr sammenlignet med regjeringens forslag, og vi vil at noe av dette skal dekkes inn med effektiviseringstiltak innenfor egne rammer. Jeg ser at samferdselsministeren i dag har funnet ut at det er blitt for mange byråkrater i Vegvesenet, og at hun vil sette i gang et arbeid umiddelbart. Det er kanskje litt sent etter at det er økt med 40 pst., og etter at det er gått åtte år.

Høyre vil ta i bruk nye organiserings- og finansieringsformer i vei- og jernbanebygging der dette er ønsket lokalt – gjerne i samarbeid med private.

Vår visjon er at ingen skal omkomme i trafikken som følge av dårlig veistandard på riksveiene. Derfor vil vi bygge mer motorvei og mer midtrekkverk.

Vi vil etablere et infrastrukturfond på 50 mrd. kr for å starte arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vei- og jernbane, som dessverre er altfor stort.

En mer kraftfull kollektivutbygging er nødvendig for å sikre storbyområdene godt miljø og fleksibel trafikkflyt. Det er spådd at det skal bli en million nye innbyggere i Norge i løpet av de neste 15 årene. Det meste av denne veksten vil komme rundt de store byene, og da er det helt nødvendig med en kraftsatsing – f.eks. en Ringeriksbane og f.eks. baneutbygging – for å møte denne utfordringen innen både bosetting og trafikk.

Jeg er glad for å kunne si at vi i opposisjonen står sammen om en rekke forslag for å nå disse målene. Ved behandlingen av forrige NTP sto de fire opposisjonspartiene sammen om 14 forslag. Denne gangen passerer vi rundt 30 fellesforslag, hvorav mange er viktige struktur-, effektiviserings- og moderniseringsforslag, f.eks. forslag om å om-danne både Jernbaneverket og Statens vegvesen til statlige selskap. Det viktigste er at det bygges – ikke hvem som gjør jobben. Det er statens ansvar å sørge for at befolkningen har et godt nett av veier, jernbane, kaier og flyplasser. Men det er ikke nødvendigvis slik at staten selv bør gjøre jobben. Det finnes mange måter å organisere infrastruktur på. I noen sammenhenger er det fornuftig at staten selv gjør jobben, i andre er det eksterne aktører som er bedre egnet.

I dag er Stortinget involvert på detaljnivå i alle nye utbygginger, noe som fordyrer og forsinker prosjektene. Det er ikke fordi vi bruker lang tid på saksbehandling her i Stortinget – vi har vel brukt en uke eller to på de fleste sakene som regjeringen kom med lenge etter påske – men fordi det skal planlegges. Det skal gjennom departement, veivesen osv. Det fordyrer og forsinker prosjekter. Det er ingen grunn til at Stortinget skal vedta utbygginger av mindre vei- og jernbaneprosjekter. For eksempel må, så vidt jeg vet, investeringer på ned mot 50 mill. kr i Jernbaneverket inntil Stortinget for vedtak. Vi må prioritere mellom ulike varianter av vedlikehold, eller behandle rassikring av stamveinettet. Stortinget bør vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, mens fagpersonene bør få ansvaret for detaljene og gjennomføringen.

Den rød-grønne regjeringen ser ut til å ha prioritert byråkratiet. Sammenliknet med våre naboland har Norge nå dobbelt så mange samferdselsbyråkrater i forhold til folketallet. For eksempel har Statens vegvesen siden 2009 fått over 1 000 flere ansatte. Vi hørte i forrige uke at Jernbaneverket har fått 1 000 nye på åtte år, alle i administrative stillinger. Vegvesenet brukte 2,4 mrd. kr på konsulentkjøp bare i 2012.

Det er selvfølgelig viktig at man har mange nok ansatte med den riktige kompetansen, slik at Vegvesenet og Jernbaneverket kan holde god fremdrift og nødvendig kontroll på investeringer og drift. Samtidig ser vi at antallet vei-byråkrater i Norge er høyest i Norden, også om vi ser på antall ansatte i rene tall, eller fordelt på antall kilometer vei.

I Sverige forvalter vei-byråkratene faktisk mer enn dobbelt så mange kilometer vei per antall ansatte enn sine norske kolleger. Dette viser at det finnes store effektiviseringsmuligheter i forvaltningen av vei og jernbane. Mens det i Norge er rundt 14 000 samferdselsbyråkrater, er de samme tallene i Danmark og Finland noe over 4 000.

Høyre ønsker å overlate ansvaret for hele strekninger til egne prosjektorganisasjoner. Stortinget bør vedta de overordnede retningslinjene med forpliktende rammer for organisering, ferdigstilling av hver strekning, kostnader og finansiering. Så skal det være opp til selskapet selv hvordan de vil gå fram for å løse bestillingen.

Erfaring tilsier at prosjektene vil bli raskere ferdige og rimeligere enn ved ordinær utbygging. En studie har vist at utbyggingstiden for jernbanestrekningen Oslo–Ski kunne blitt gjennomført omtrent 40 pst. raskere, fordi man har muligheten til å se prosjektet mer i sammenheng.

Høyre mener det hadde vært hensiktsmessig å organisere f.eks. hele intercityutbyggingen i et eget overordnet utbyggingsselskap. Høyre mener også at det bør prøves ut organisering av utbygging og drift av egne veistreknninger som egne prosjektselskaper underlagt Vegdirektoratet.

Offentlig–privat samarbeid gir mer for pengene, kortere byggetid og høy kvalitet på infrastrukturen. Derfor ønsker Høyre å sette i gang flere store OPS-prosjekter både på vei og jernbane.

Norge har hatt tre prosjekter med offentlig–privat samarbeid, OPS, på veisektoren. Erfaringene fra disse har vært svært gode. Veiene har, ifølge en evaluering fra TØI og Dovre International, blitt ferdigstilt raskere enn med tradisjonell gjennomføring.

Byggemetoden – og jeg understreker byggemetoden – offentlig–privat samarbeid kan gi flere fordeler: Halvert byggetid, sammenhengende utbygging av lange strekninger, garanterte utbyggingkostnader, ingen budsjettsprekker for staten, kan være rimeligere enn tradisjonell utbygging, byggekvalitet som tilpasses veiens eller jernbanelinjens totale levetid fordi utbyggeren selv er ansvarlig for vedlikeholdet i 25 år, hvis en går inn på en slik kontrakt, garanti for skikkelig vedlikehold så lenge OPS-kontrakten løper, og økt innovasjon i valg av løsninger.

En enkel detalj er at på OPS-strekningen mellom Klett og Bårdshaug i Trøndelag har selskapet skiftet ut hele belysningen med LED-lys for å spare penger, men samtidig gitt bilistene det samme gode lyset. Det er innovasjon.

Høyres øvrige talere vil gå inn på de ulike transportformene. Jeg har forsøkt å dra opp hovedlinjene for vår transportpolitikk de neste årene, hvor vi vil bruke nye ideer og bedre løsninger for å komme raskt fram og sikkert hjem.

Jeg tar opp de forslag hvor Høyre er forslagsstiller eller medforslagsstiller.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:54:16]: Når det gjelder den gordiske knuten, har vi tenkt å holde Høyre ute fra regjeringsskontorene, så det er slett ikke sikkert det blir

noe problem i det hele tatt. Representanten Helleland sa til NTB 10. juni at noe av det aller vanskeligste dersom de skulle komme i posisjon for å forhandle om en regjeringsplattform med Fremskrittspartiet, blir å løse uenigheten om finansieringen av veier. Det var det som ble omtalt av Helleland som den gordiske knuten.

Mitt spørsmål til representanten er – egentlig etter å ha hørt representanten Hoksrud tidligere i dag i debatten: Har Høyre kommet noe nærmere å løse den gordiske knuten?

Trond Helleland (H) [09:55:02]: Som jeg sa: Det trengs en stor kriger eller en stor statskvinne for å løse en gordisk knute. Jeg er helt sikker på at dersom det blir som det ser ut nå, et klart borgerlig flertall, eller ikke-sosialistisk flertall, etter valget, vil dette løse seg. Men jeg innrømmer også, og det skulle bare mangle, at det er ulik holdning til bruken av brukerfinansiering mellom de fire partiene. Men det som representanten Bjørnflaten også sa i sitt innlegg, var at vi var så rykende uenige om OPS. Da vil jeg peke på mitt eget innlegg der jeg sa at OPS er en metode, ikke en finansieringsform. Det er en felles merknad mellom Knut Arild Hareide, Bård Hoksrud og Trond Helleland pluss de øvrige fra våre partier om OPS i innstillingen til Nasjonal transportplan. Det viser at vi faktisk er enige om metode, så må vi finne svaret på hvordan vi løser den gordiske knuten med finansiering. Jeg er sikker på at når vi har vunnet valget og setter oss ned, skal vi klare det greit.

Presidenten: Presidenten finner grunn til å minne om at den gordiske knuten faktisk ble hugget over.

Trond Helleland (H) [09:56:12]: Det har jeg påpekt i mitt innlegg – av Alexander den store.

Arne Sortevik (FrP) [09:56:24]: Det vi også er enige om, er fond. I Fremskrittspartiet gleder vi oss over at både Høyre og Kristelig Folkeparti er enige med Fremskrittspartiet om en ordning med fond, der avkastningen skal brukes til samferdselsformål. Fortsatt er vi riktignok uenige om størrelsen. Poenget er at vi har en solid felles plattform og forståelse av at fond må til for å gi ekstra finansiering til utbygging av samferdsel.

Så var det mer om den gordiske knuten. For nesten nøyaktig fire år siden, 16. juni 2009, sa representanten Øyvind Halleraker fra Høyre til Finansavisen at man vil få en periode med stort overskudd på oljeinntektene og avkastning på oljefondet forsiktig beregnet til 100 mrd. mer årlig om ti år. Akkumulert vil dette forsiktig beregnet gi 500 mrd. kr mer å bruke, og Høyre vil bruke det på høyhastighetstog.

Finnes dette handlingsrommet også i 2013? Og hvordan vil Høyre bruke det?

Trond Helleland (H) [09:57:30]: Det handlingsrommet finnes, og derfor er jeg veldig glad for at representanten Sortevik og jeg er sammen om et forslag der vi sier at en større andel av avkastningen av Statens pensjonsfond utland skal brukes til det Stortinget faktisk vedtok at det skulle brukes til, nemlig infrastruktur. Det er altså et stort handlingsrom for å øke bevilgningene innenfor transport-

sektoren, fordi Stortinget selv har sagt at når vi får så store petroleumsinntekter, må vi investere i framtiden – enten i skattelette for næringslivet, i forskning og utdanning, eller i infrastruktur. Hvis regjeringen Stoltenberg II hadde vært i nærheten av å følge opp det, kan det hende at både jeg og representanten Sortevik hadde vært litt mer fornøyd med tingenes tilstand. Men der har vi et stort handlingsrom, det må vi benytte. Det er jeg sikker på at vi skal bli enige om, og da kan vi også diskutere størrelsen på fondene våre.

Hallgeir H. Langeland (SV) [09:58:41]: Høgre er med på klimaforliket. No kan ein stilla spørsmål om den politikken ein legg fram i NTP, er i samsvar med klimaforliket, men det får ein seia sjølv.

Utgangspunktet mitt er spørsmålet om ein mogeleg samarbeidspartnar, som heilt tydeleg nærmast tar avstand frå klimaforliket i spørsmåla me har behandla om NTP. Er det slik at Høgre står ved lag trass i at Framstegspartiet bryt intensjonen?

Det andre spørsmålet er knytt til det som mange er opp-tatt av, nemleg den moderne metoden, OPS, for å løysa investeringsbehova på jernbanen, men spesielt på 15 prosjekt på veg. Tar den svenske finansministeren, som er frå Høgre sitt søsterparti, feil når han seier at metoden er dum og dyr? Har han misforstått?

Trond Helleland (H) [09:59:49]: Våre svenske kolleger tar som regel ikke feil, og derfor har de også styrt landet lenge.

Men det er ulike innfallsvinkler til hvordan en ønsker å organisere samferdselssektoren. Det vi ser i Norge, er at vi har et stort behov for – et stort etterslep i – å få opp antall kilometer som blir bygd. OPS er etter vår mening en veldig god metode.

Til klimaforliket: Det er jo synd at SV gjorde sitt beste for å forhindre at Fremskrittspartiet fikk lov til å være med i klimaforliket. Fremskrittspartiet leverte også mange gode forslag, men SV gjorde det til sin fanesak å sørge for at de ikke fikk bli med. Da er det litt synd i ettertid å anklage Fremskrittspartiet for å være det partiet som bryter et klimaforlik de ikke fikk være med på. Jeg har opplevd at Fremskrittspartiet har endret seg veldig – jeg satt i transportkomiteen sammen med Langeland for noen år siden også – og jeg mener at partiet har blitt betydelig mer positiv til både kollektivsatsing og jernbanesatsing enn de var for noen år siden.

Så her går det i riktig retning – og med ny regjering går det enda bedre.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:01:19]: Det er kjekt å sjå bunadskledde folk i Stortinget. Når me kjem i bunad, er me jo i feststemning. Ein kan koma frå mange plassar i landet, eigentleg – kanskje er det frå Vik i Sogn, kanskje er det frå Stad skipstunnel, kanskje er det frå Ofotbanen i Narvik. Det kan vera frå mange plassar, for det er mykje å gleda seg over med den NTP-en me legg fram.

Noko av det som eg meiner me må få fram i denne

debatten, er det som Framstegspartiet illustrerer med ansvarlegheita si når det gjeld global oppvarming – og oppvarming av norsk økonomi. Her ønskjer Framstegspartiets transportfraksjon heilt tydeleg å distansera seg frå den ansvarlege linja som partiets nestleiar Solvik-Olsen forsøker å framstilla det som om Framstegspartiet har – som eit parti som er interessert i å gjera noko med klima, og som òg er interessert i å følgja handlingsregelen, som han uttalte til Dagens Næringsliv for ei tid sidan.

Der er ikkje transportfraksjonen til Framstegspartiet. Dei ønskjer å sitja på tribunen og ropa og ha rett, slik ein kan når ein sit på tribunen. Men dersom ein skal vera nede på banen og spela kampen, må ein visa vilje til det. Eg trur den eine tingen som gjer at ein kanskje kan seia at dei viser vilje til det, er at dei går inn for obligatorisk bombrikke. Då legg ein sjølvsagt opp til å vera med på eit landevegsrøveri i regjering. Om me skulle vera så uheldige at det blir ei blå-blå eller ei anna regjering enn den raud-grøne, trur eg veljarane til Framstegspartiet nå berre bør innsjå at når Framstegspartiet har gått for bombrikke, er det ikkje fordi dei synest det er kjekt å køyra rundt med ein dings framme i vindauget, men fordi dei skal bruka den dingsen til noko, nemleg å få bilistane – slik SV og dei raud-grøne gjer, ifølgje deira eigen retorikk.

Me raud-grøne viser gjennom vår handlekraft og gjennomføringskraft at me faktisk gjennomfører dei planane som Stortinget vedtar. Det har me illustrert nå i åtte år. Me har gjennomført dette – me vedtar ein plan og gjennomfører han. Det har ikkje skjedd før. Andre parti som har sete med Nasjonal transportplan, har ikkje klart å følgja han opp, men den raud-grøne regjeringa har altså gjort det.

For oss er det ikkje sånn at marknaden skal styra kor me investerer. Den raud-grøne regjeringa meiner det er viktig å investera i både by og land, fordi me meiner at det skal bu folk i heile Noreg. Men når ein ser på merknadene til Framstegspartiet og delvis Høgre, er det tydeleg at ein skal vera strategisk og investera dei store pengane der det er flest folk. Den raud-grøne regjeringa ønskjer faktisk å sørgja for at det er busetjing over heile landet. Derfor satsar me mykje på vegvedlikehald og på rassikring. Vegvedlikehald er f.eks. kjempeviktig for sånne som meg, som køyrer motorsykkel. Dersom det er dårleg vegvedlikehald, kan det vera dødsfarleg.

Så er det sånn at dette er eit kompromiss mellom tre parti. Det betyr, som Hoksrud òg illustrerte i sitt svar til meg, at det er ein del ting i eit kompromiss som ein ikkje nødvendigvis hadde prioritert dersom ein hadde hatt 50 pst. av stemmene, som SV ikkje hadde – men 6,2 pst. – i desse forhandlingane.

Men det er jo òg nokre store prosjekt, f.eks. Stordals-tunnelen og Haukelitunnelen – som SV ser på som miljø-tunnelar fordi ein slepp å køyra langt ned og langt opp og bruka masse drivstoff – der me nå gjev signal om at dette kan starta tidlegare. Så er det litt gode signal knytte opp mot f.eks. ein veg som er ofte stengt, nemleg vegen over Vikafjellet, der me nå set av 100 mill. kr til å starta planlegging.

Me raud-grøne bruker 508 mrd. kr i denne NTP-en. 220 av dei milliardane er til grøn transport. Det betyr at den

profilen som SV har fått til gjennom forhandlingane og dette kompromisset, er veldig prega av gode satsingar på bl.a. jernbane, bymiljø og sykkel. I det heile aukar NTP-en med 55 pst., og jernbane, bymiljø og sykkel aukar med 76 pst. i denne NTP-en i forhold til den førre.

Det vil bli reduksjonar i klimagassutsleppet, noko som er veldig sentralt for SV – at me ikkje skal investera for mykje, som gjer at me aukar klimagassutsleppa. Me veit jo at byområda er der dei største utfordringane er. Derfor er det ei satsing på bymiljøavtalar, der byane kan konkurrera om å få pengar frå staten til ein meir klimavenleg transportpolitikk, der færre reiser med privatbil og fleire bruker tog, bybane, bussveg, kollektivtransport og sykkel. Det er eit viktig gjennomslag for oss.

Me skal bruka 92 mrd. kr på jernbane dei neste åra. Me skal byggja IC i to etappar – innan 2024 og 2030. Det har ikkje vore veldig mykje bråk om det, sjølv om SV i utgangspunktet hadde ei anna prioritering; me hadde dette høgare opp og ville ha det raskare gjennomført. Det blei gjennomført, og det er det viktigaste.

Så rustar me opp Bergensbanen for 5,2 mrd. kr. Ringriksbanen har nå fått ein profil som gjer at han kan planleggjast, og me kan få ein tidlegare oppstart, kanskje alle-reie i 2018. Det er jo ei gammal, sår sak for SV som blei forhandla fram på starten av 1990-talet. Mens Arbeidarpartiet fekk gjennomført sin vegtunnel, blei aldri SV sin tog-tunnel realisert – men no kjem han. Det er me veldig stolte av i SV.

Så er det òg ein del strekkingar som me går offensivt i gang med å planleggja. Det eine er Sandnes–Egersund. Me opna jo 14. desember i 2009 dobbeltspor Sandnes–Stavanger, og fekk ein formidabel auke i talet på reisande på toga. Nå er det på tide å gå vidare, lenger sør i fylket, ned til Egersund, der det er mykje fjell og mange moglegheiter til å byggja bustader. Får me realisert eit raskt tog til Egersund, som seinare går vidare til Kristiansand og Oslo, er det klart at det gjev moglegheit for å verna meir matjord til matfatet på Nord-Jæren.

Ein annan ting som me fekk til i slutfasen av forhandlingane om NTP, var ein genistrek, dvs. samankoplinga mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Me var sjølvsagt veldig fornøgde med å ha fått moglegheit til å planleggja denne genistreken, som reduserer reisetida frå Rogaland til Oslo med inntil ein time.

Som sagt: Bilkøane veks, og i mange område er ein ikkje villig til å ta det skikkeleg alvorleg. Framstegspartiet gjer det motsett, for det er klart at når ein tar vekk bompengerane – dersom ein får til det – blir det enda meir biltrafikk og enda større køar. Så der er Framstegspartiet partiet for meir bilkø og større tap for næringslivet ved å stå i kø. Men i mitt område, Nord-Jæren, har ordføraren og politikarane begynt å snakka om kva ein må gjera med omsyn til restriksjonar.

Det som det òg er viktig å nemna, er at SV gjerne vil ha samla både kyst og samferdsle i eitt departement. No har me jo statsråden her, så då får vi i alle fall snakka om nærskipstrafikken. Dei grepa som blei tatt for kystsektoren, er kjempeviktige med omsyn til å få meir transport på sjø. Alle politikarar seier at dei vil ha meir transport frå

veg til sjø og bane. Me har jobba med den saka og gjort ein del grep, så det skal ministeren ha honnør for. Men det er mykje meir å gjera akkurat der.

Heilt til slutt: Det er ein ting eg skal vera kritisk til når det gjeld den NPT-en me har – og det skal ein vera ifølgje Mao – og det gjeld finansiering av jernbane. Der er jernbanen diskriminert. Der bør me få til ei løysing som gjer at jernbanen kjem på like fot med dei andre. Det blir no investert 17 mrd. kr på Gardermoen, utan eit politisk vedtak. Når det gjeld jernbanen, må ein gå til Sigbjørn Johnsen kvart år og be om pengar.

Presidenten: Presidenten vil erklære seg helt enig med representanten Langeland i at det er hyggelig at folk pynter seg når de skal til Stortinget.

Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:11:59]: Det er vel ikke akkurat uventet at representanten Langeland snakker varmt om jernbane og godstransport, selv om vi alle vet – og ser – at andelen av godstransport blir lavere for hvert eneste år som går under denne regjeringen. Det er med andre ord veldig langt mellom ord og handling.

Fremskrittspartiet tar i sin NTP SSBs prognoser for investering i vei og bane på alvor. Vi ønsker både å etablere et statlig selskap for å bygge et effektivt jernbanenett, og vi ønsker å bevilge mer til investeringer – vi har det i våre rammer – til sammen nesten 53 mrd. kr mer enn dagens regjering.

Vi ser at dagens regjering, med SV, har utsatt ferdigstillelse av InterCity. Og vi ser at alle andre partier på Stortinget, også regjeringspartiene, nå har lagt lyntoget død. Er representanten Langeland fornøyd med gjennomslaget sitt i egen regjering?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:13:03]: Sidan eg i dag har ny jakke, synest eg at eg ikkje er så gale kledd i dag.

Så til spørsmålet frå representanten Fredriksen. Nei, lyntoget er ikkje lagt død, då tar han feil. Det som står i Nasjonal transportplan, er ikkje så offensivt som SV ønskjer seg for lyntoget, det er helt rett. Men det står 250 km/t pluss – det betyr at ein kan bruka lyntog når ein byggjer ut IC og andre strekningar. Ein kan f.eks. begynna med strekinga frå Sandnes til Egersund og så tenkja vidare. Det stortingsfleirtalet har gjort sidan 2008, er at dei har tenkt at når me byggjer ut, skal me tenkja lenger fram enn fire år – og ein skal ta heile landet i bruk.

Når det gjeld det at Framstegspartiet har 53 mrd. kr meir, er det heilt riktig. Men ein ser kva dei store pengane i Framstegspartiet går til – meir klimagassforureining, meir bilkøyring og fleire motorvegar, og det er ikkje kloden tent med. Men eg gler meg til at representanten Fredriksen og Framstegspartiet – når dei får montert brikke sine i glasruta på bilen – skal køyra rundt og driva inn pengar til forskjellige vegprosjekt. Det blir interessant.

Ingjerd Schou (H) [10:14:24]: I motsetning til representanten Fredriksen synes jeg at representanten Lange-

land var mindre høy og mørk enn han har pleid å være når det gjelder jernbane.

NHO sa i sin kommentar da Nasjonal transportplan ble fremlagt, at det måtte en rød-grønn regjering til for å ta livet av godstrafikken på jernbanen. Follobanen – åtte år etter: fortsatt ikke et spadestikk, og de neste fire årene blir det ett til to krysningsspor, hvis statsbudsjettene tillater det. Regjeringen satser altså ikke på bane, men på byråkrater.

Det representanten Langeland har fått gjennomslag for, er altså det indre intercitytriangel «light» – for til Fredrikstad går ikke toget; det går til Seut, og det er ved bygrensen. Det går ikke inn i byen, det går ikke til stasjonen, det tar ikke de store kostnadene. Det kalles på godt norsk å «fake». Det går ikke til Tønsberg og til jernbanestasjonen, det går også i utkanten. Men man har ordene i behold og kan si Fredrikstad og Tønsberg, men inn går det altså ikke.

Er det slik at SV har spilt falitt i regjeringen når det gjelder å være et jernbaneparti?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:15:32]: Eg trur me skal vera veldig glade for at det ikkje er representanten Schou som er i regjering, men at det faktisk er SV som er i regjering. Det betyr at me får den profilen på klimarelaterte investeringar som skal til. Og eg minner om at då representanten Schou sjølv var i regjering, blei det løyvt 1,3 mrd. kr til investeringar i jernbanen, 250 mill. kr var avsett til IC på Austlandet. Det ville ha tatt over 500 år å byggja IC dersom Høgre hadde fått styrt, med den politikken dei hadde. Så det skal ein vera glad for. At ein er offensiv når ein kjem ut av regjeringskontora, det er sjølv sagt.

Det som eg til slutt peika på i mitt innlegg som ei svakheit ved NTP, er at ein har diskriminert finansieringa av jernbanen. Derfor jobbar SV for å få ei anna finansiering av jernbanen. Me ønskjer oss i prinsippet 25 mrd. kr i året til jernbanen. No har me fått til 10, snautt, og det er jo eit skritt i riktig retning, og for toget sin del er det ein revolusjon i forhold til då Høgre var i regjering.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:16:43]: Eg synest representanten Langeland har funne eit veldig passende antrekk til å markere den satsinga som er på jernbane i dag. Det er jo slik at det er ein ærleg representant me høyrer, og eg delar det han seier om at jernbanen har ei heilt spesiell utfordring med omsyn til finansiering.

Elisabeth Enger, ein ærleg jernbanedirektør, seier:

«Det nivået vi har nå i 2013 er for lavt og vil øke forfallet dette året».

Så seier Elisabeth Enger vidare:

«Så måtte vi erkjenne at vi hadde bedt om for lite. Så har vi noen år bak oss hvor vi gjerne skulle ha gjort mer.»

Det ærlege og store engasjementet til representanten Langeland kjenner vi til på dette området – men er representanten fornøgd etter desse åtte åra, når me ser at forfallet fortset, og at me veldig gjerne skulle ha gjort meir for jernbanen?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:17:46]: Det kjem an på kven ein samanliknar seg med. I forhold til då representanten Hareide var miljøvernminister, er det som SV har fått til med løyvingane til tog, nærmast for ein revolusjon å rekna.

Men det er ikkje nok til tog, så eg er heilt einig med Erling Sæther, som seier at me skulle satsa meir på gods, meir på vedlikehald, meir på større investeringar. Men dette er eit kompromiss, og eg høyrer kva jernbanedirektøren seier. Og med omsyn til den profilen som denne NTP-en har, er det klart ein kunne ha gjort meir. Men som òg representanten Hareide har erfart, er det slik at i kompromiss gjeld det å ta og gje. Då kan ein seia at SV ønskjer seg mykje meir til jernbane – 25 mrd. kr i året har SVs landsstyre vedteke. Me er oppe i 9,2 mrd. kr. Det er veldig mykje i forhold til då representanten Hareide var miljøvernminister.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:19:02]: Regjeringen har lagt fram en solid og framtidsrettet nasjonal transportplan, med 50 pst. økning – en økning på mer enn 150 mrd. kr siden forrige plan, og dette er den tredje offensive transportplanen som denne regjeringen presenterer. De to forrige ble overopplyst.

Det er bygd eller er under bygging nær 1 000 km ny riksvei med de rød-grønne bak rattet. Tryggere veier gjør at færre blir hardt skadd og drept. Vi må tilbake til 1950 for å finne et lavere tall på antall drepte enn i dag. Men vi har ingen å miste, vi skal fortsette trafikksikkerhetsarbeidet.

Langt flere reiser kollektivt, og vi må mange år tilbake for å finne år der flere tog var i rute enn i 2012.

Totalt skal vi bruke 508 mrd. kr de neste ti årene. Av dette går 311 mrd. kr til vei, 168 mrd. kr til jernbane og 19,4 mrd. kr til havner og farleder.

Med Senterpartiet i regjering har vi lagt løpet for å ta hele landet i bruk. Det investeres i veier, jernbane, havner og lufthavner landet rundt. Det er en god regional fordeling, store investeringer i alle landsdeler og mer sammenhengende utbygging. De korridorane som binder landet sammen, prioriteres sterkere, som E6, E10, E16, E18, E39 og E134.

Det er en tung veisatsing i hele landet, men særlig rundt om i regionene som har lang vei til markeder og behov for tettere sammenkobling. Vi krymper avstander, gir bedre trafikksikkerhet og bygger opp under verdiskaping. Det er en sterk satsing på regionforstørring, som gir et større arbeidsmarked. Vi har et sterkt næringsfokus, og bedre veier som knytter regioner og landet sammen, gir muligheter for økt næringsutvikling. Næringslivets transportkostnader blir redusert med vel 78 mrd. kr i løpet av perioden. For distriktsområdene vil transportkostnadene bli redusert med 47 mrd. kr.

I løpet av tiårsperioden får vi en dobling av møtefri vei, og med andre tiltak for trafikksikkerhet muliggjør vi ambisjonen om å halvere antallet skadde og drepte i trafikken. Fylkesveiene får et ytterligere løft – nesten 20 mrd. kr til fylkesveier.

Vi skal bygge mer, smartere og raskere, særskilt prioriterte prosjekter, forutsigbarhet fra vedtak. Planleggingstiden skal ned, innsigelser må på bordet raskt, det skal settes tidsfrister og det blir mer bruk av statlig plan. Det skal bli mer igjen for pengene med mer forutsigbar finansiering. Vi får mer samordning, enklere og mer effektiv bompengerevning og effektivisering av etatene og Avinor.

Jernbanesatsingen har økt stort fra 2005. Dette muliggjør både økt persontrafikk og økt godsmengde på bane. Med InterCity får østlandsregionen økte muligheter til å benytte tog til og fra jobb. Det vil lette presset på veiene, slik at næringstransporten kommer lettere fram.

Jernbanenettet prioriteres også i ande landsdeler. Trønderbanen og Meråkerbanen skal elektrifiseres, og Ofotbanen opprustes for økt malm- og godstrafikk. Konseptvalgutredninger for elektrifisering av de lange godsbanene viser at det er meget viktig å ta disse banene inn i en ny og mer klimavennlig tid. Det investeres stort i Bergensbanen og Ringeriksbanen nærmer seg med store skritt realisering. Jernbanelivet skal også utrede sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Vi vil ha økt satsing på nærskipsfart, mer gods skal fra vei og over på kjøll. Dette gir bedre trafikksikkerhet, et bedre miljø og mindre veislitasje. Bare ett skip i nærskipsfart vil kunne spare veiene for 200 trailere. Nasjonal transportplan prioriterer 3 mrd. kr til havner og annen infrastruktur på kysten. Senterpartiet er godt fornøyd med at det nå settes i gang en godsstrømsanalyse. På denne måten kan vi innhente kunnskap og fakta om hvordan godstransporten kan gjøres mest mulig effektiv i Norge. Vi står overfor en sterk transportvekst, og en del av denne veksten må komme sjøveien.

Senterpartiet er også veldig glad for at Stad skipstunnel nå skal realiseres.

Investeringer på sjøsiden skal både trygge veien til sjøs og styrke vekstkraften til fiskerinæringen og oppdrettsnæringen og bidra til at vi får økte volum med gods på kjøll.

Det skal investeres i luftfart, både på de store lufthavnene og på de små. Det knytter landsdeler og landet sammen. Dette er også med på å styrke næringslivets behov for raskt å kunne reise i og mellom landsdeler.

For Senterpartiet er valgfrihet til bosted meget viktig. Det å legge grunnlaget for verdiskaping langs kysten, inne i landet og i alle landsdeler er en del av dette. Industri, fiskeri, havbruk, matproduksjon, reiseliv, bergverk og petroleum er alle næringer som er lokalisert rundt om i landet. Disse næringene er viktige for Norges økonomi i tillegg til at de skaper lokale arbeidsplasser. Investeringer i gode og tidsmessige samferdselsløsninger er derfor en viktig grunnlagsinvestering for fortsatt økonomisk vekst og sysselsetting. Dette er en god transportplan for næringslivet. NHO og LO har definert regjeringens transportplan som et historisk løft. Samtidig sier NHO at investeringsrammen ligger i overkant av det handlingsrommet som økonomien tåler.

Senterpartiets grønne profil handler om klok forvaltning. Derfor er det viktig at god matjord skal brukes til

matproduksjon, og at vi da reduserer bruken av jord til utbyggingsformål.

Gode veier er god klimapolitikk, og bilen er en del av miljøpolitikken.

Det er vel og bra at vi kan se at opposisjonen på Stortinget kan samles om 30 forslag i samferdselspolitikken i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, som vi kunne lese i fagbladet *Våre veger* i forrige uke. Men så lenge de fire partiene står milevis fra hverandre når det gjelder hvordan dette skal finansieres, vil norsk samferdselsutbygging kunne få seg en real knekk etter valget i høst, for når det gjelder økonomisk ramme, slutter Høyre og Kristelig Folkeparti seg i all hovedsak til regjeringens.

På tross av dette presenterer Fremskrittspartiet en økonomisk ramme som ligger 454 mrd. kr over regjeringen. Høyre og Kristelig Folkeparti har blankt avvist denne satsingen og bedt Fremskrittspartiet om å moderere seg.

Samferdselspolitisk talsperson i Høyre, Trond Helleland, uttalte til Avisenes Nyhetsbyrå 10. juni at finansieringen av veisektoren er den vanskeligste saken å bli enig med Fremskrittspartiet om. Han sier videre at «det er i dag er vanskelig å se hvordan vi skal klare å finne et felles multiplum» i forhandlingene videre.

Opposisjonen skaper usikkerhet. Hva Høyre og Fremskrittspartiet presenterer hver for seg, er uinteressant. Det interessante er hva de klarer å bli enige om. Høyre er for OPS, bompenger og handlingsregelen. Fremskrittspartiet er imot OPS, bompenger og handlingsregelen. I innstillingen til ny Nasjonal transportplan synliggjør Høyre og Fremskrittspartiet at de ikke klarer å enes om finansieringen av nettopp samferdselssektoren.

Når Høyre i all hovedsak legger seg på samme økonomiske ramme som regjeringen, mens Fremskrittspartiet garanterer at ingen nye prosjekter skal bygges med bompenger, skaper de usikkerhet rundt de 56 nye veiprosjektene som er avhengig av delvis bompengefinansiering.

De første 25 mrd. kr Fremskrittspartiet bevilger til samferdselssektoren, skal gå til å slette gammel bompenggjeld. Disse pengene kunne alternativt ha gått til å bygge ny vei.

I ny transportplan legger vi opp til å bruke 98 mrd. kr i bompenger. Det betyr at Fremskrittspartiet trenger å bevilge 123 mrd. kr mer til vei enn regjeringen før de overheadet får bygget mer vei. I ny Nasjonal transportplan vil bompengene ligge om lag på dagens nivå de neste ti årene. Derimot vil de statlige bevilgningene til veiinvesteringer øke kraftig. Bompengenes samlede andel av veiinvesteringene vil derfor falle kraftig de neste ti årene.

Av alle måter man kan finansiere vei- og baneprosjekter på, er OPS den dyreste. Det grunnleggende med OPS-finansiering er at hele investeringen lånefinansieres. Man får dermed rentekostnader på hele beløpet. Det å betale renter på statlige bevilgninger er dyrt, og det betyr at man får mindre vei og bane igjen for hver samferdselskrone. Å kjøpe bil kontant er definitivt billigere enn å lånefinansiere hele kjøpet.

De 17 OPS-prosjektene Høyre foreslår i sin plan, vil få en ekstra rentekostnad på 37 mrd. kr sammenlignet med den måten regjeringen finansierer prosjek-

tene på. Da legger vi til grunn en nedbetalingstid på 23 år.

En tur rundt i landet viser at ja visst bygger vi – og vi viser også i denne planen hvordan vi skal bygge de neste ti årene. Politikk handler ikke om å love mest, men om å gjennomføre det man lover. Det har Senterpartiet og regjeringen bevist i to transportplaner, og det skal vi klare denne gangen også. Vi tar hele landet i bruk og skaper vekstkraft og framtidstro fra sør til nord.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [10:27:59]: Når jeg hører på representanten Sjelmo Nordås, skulle man tro at alt var flott og fint. Men jeg har lyst til å utfordre representanten, for da statsråden la fram Nasjonal transportplan, innrømmet hun at forfallet på veinettet ikke vil bli mindre de første årene fremover.

Så sier representanten Sjelmo Nordås at planen er god for næringslivet. Da synes jeg hun burde ta en telefon til Vrådal hotell i Telemark, hvor utenlandske bussturister ikke lenger vil komme, fordi veiene er så dårlige at de vil ikke bruke det dårlige veinettet. Utenlandske turistbyråer anbefaler folk ikke å kjøre på veiene i Telemark, for det er så dårlig veistandard.

Hvordan kan representanten si at dette er kjempebra og at næringslivet er kjempefornøyd, når man vet at resultatet er at folk ikke vil komme til hotellene fordi det er så dårlig veistandard? Burde man ikke da ta ansvar for det, sørge for å ta igjen dette forfallet, og ikke la forfallet få fortsette å øke – for det er det som er realiteten med den rød-grønne regjeringens forslag til NTP?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:29:01]: Det er en økt satsing på veivedlikehold. Man satser både på det generelle veivedlikeholdet og på større vedlikehold, og man må også se veivedlikeholdet sammen med de investeringene som vi skal gjøre. Det er store investeringer det legges opp til rundt i landet.

Næringslivets Hovedorganisasjon er vært helt tydelig på at det er en god Nasjonal transportplan, som også er god for næringslivet, og den reduserer transportkostnadene. Så jeg synes vi tilfredsstiller i stort det som næringslivet har bedt oss om i denne transportplanen.

Lars Myraune (H) [10:29:46]: Representanten Sjelmo Nordås ga en veldig klar oversikt over pengebruken som er lagt inn i NTP. Hun sa også at hele landet tas i bruk, og hun var veldig glad for at det nå skal bli fart på skipstrafikken langs kysten, og at varestrømsanalysen settes i gang.

Når vi ser på forbruket for Midt-Norge – representanten kommer vel fra litt nord for midten av Norge – brukes 5 pst. av midlene som er lagt inn i NTP, nord for denne delen. Synes representanten Nordås at dette er en riktig distriktspolitikk?

Og når det gjelder varestrømsanalysen som settes i gang: Var det nødvendig å vente i åtte år på å starte med det?

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:30:39]: Det er nok rett at jeg kommer fra Midt-Norge. Den nærmeste byen er Mossjøen, som kan kalle seg byen midt i Norge, så Midt-Norge hører jeg nok til.

Det er ingen tvil om at det i denne nasjonale transportplanen satses enda mer på regionene ute. For min egen regions del og for Nord-Norges del får vi en økt andel i denne nasjonale transportplanen, og det er veldig viktig og rett, siden man skal satse såpass mye på næringsutvikling, petroleumsaktivitet, reiseliv og den type ting vidare. Det er også viktig å få på plass de avklaringene som skal til når det gjelder finansiering og planarbeid, for å kunne være med vidare. Som representanten Myraune vet, har det vært mange omkamper om bompenger, og det har vært kamper knyttet til planprosesser som har gjort at man er forsinket med en del prosjekter. Men nå kommer man i gang med både Helgelandspakke og en rekke andre prosjekter som er viktig også for vår del av regionen.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:31:46]: Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti stod saman om å overføre vegar til fylka. På mange måtar har det gått relativt bra, fylka har med stor iver tatt på seg oppgåva som vegeigarar, og Vegdirektoratet har vore konstruktiv i samband med den nye overføringa, som blei gjennomført i 2010. Men den store utfordringa er forfallet. Det er eit forfall på desse vegane på mellom 45 og 75 mrd. kr, ifølgje ein rapport. Regjeringa fastslår at det er på 55 mrd. kr. Da er spørsmålet mitt, med dei store utfordringane me har på fylkesvegane våre: Kvi- for går da Senterpartiet for å fjerne rentekompensasjonsordninga? Ja, me har fått 10 mrd. kr til i NTP, men ein har klart å fjerne rentekompensasjonsordninga med det forfallet som me har no. Er det ikkje slik at forfallet vil fortsetje å auke med den NTP-en som ligg her i dag?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:32:51]: Man viderefører de prosjektene som ligger inne i rentekompensasjonsordningen, slik at det er ingen som er inne, som blir tatt ut. I tillegg er det vel slik at det er bedre å få pengene direkte i hånda i stedet for å låne for å få realisert ting, og det er jo det regjeringen gjør når en legger inn ekstra bevilgning til fylkesveiene. Nå skulle Senterpartiet gjerne ha sett at denne bevilgningen hadde vært enda større, og det er en sak som det er viktig for oss å jobbe med framover.

Presidenten: Replikskordskiftet er slutt.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:33:34] (leiar i komiteen og ordførar for sak nr. 11): Eg vil starte med å takke saksordføraren, Anne Marit Bjørnflaten, for ein veldig god jobb i den største saka me har hatt i denne perioden, Nasjonal transportplan. Det er eit godt utgangspunkt for å diskutere satsing på infrastruktur dei neste ti åra. Mine to store men er at eg meiner det er eit behov for ei større fornying, og eg meiner òg det er behov for større satsingar enn det regjeringa har lagt fram. Eg synest likevel dette er eit godt

utgangspunkt for å sjå kva det er som vil skje med norsk samferdsel dei neste ti åra – ja faktisk òg litt lenger enn det.

Da eg var liten gut og drog på ferie, drog eg frå Bømlo, der mor mi hadde vakse opp, til Sunnmøre, der far min hadde vakse opp. Da drog me i ein bil, me var sju i bilen – fem i baksetet – ikkje noko sikkerheitsbelte, minst ein på hattehylla, og me tok sju ferjer for å kome fram. Me har eit heilt anna trafikksikkerheitsperspektiv i dag, og for den same strekninga blir det teikna opp planar og visjonar for at det ikkje er sju ferjer på den strekninga mellom Bømlo og Sunnmøre, men faktisk ingen ferjer.

I det visjonsperspektivet vil eg seie at det er likevel eit større behov både for fornying og for større satsingar. Kristeleg Folkeparti foreslår derfor auka satsingar på 27 mrd. kr inn i denne planen. Det er auka løyvingar til jernbanen med 6 mrd. kr i løpet av ein tiårsperiode, og me prioriterer kollektivtiltak og vedlikehald av fylkesvegar med 10 mrd. kr.

Kvifor foreslår me auka løyvingar til jernbanen? Jo, det er som eg tidlegare har sitert ein veldig ærleg jernbane- direktør, Elisabeth Enger, på:

«Det nivået vi har nå i 2013 er for lavt og vil øke forfallet dette året.»

Videre sa Enger:

«Så måtte vi erkjenne at vi hadde bedt om for lite. Så vi har noen år bak oss nå hvor vi gjerne skulle ha gjort mer.»

Den same Enger sa 6. april 2010 at dersom me ikkje fekk til ei betydeleg endring, kunne me stå føre eit saman- brot.

Derfor er det behov for betydelege satsingar på jern- banen. Det er òg Kristeleg Folkeparti si hovudsatsing.

Men eg trekkjer fram fornying. Altfor mange viktige prosjekt blir i dag bygde ut i små bitar av gangen. Dette gir auka kostnader og lengre utbyggingstid. Når eit prosjekt blir vedtatt, må finansieringa vere garantert og avklart. Eit kroneksempel på dette er E18 gjennom Vestfold. Det har tatt 24 år å gjennomføre denne utbygginga. Når me ser at det har tatt 24 år, kan me ikkje skulde på berre ei regjering, da er det fleire regjeringar som må ta ansvar for det. Våre beste fagekspertar seier: Me kunne spart 19 år, me kunne bygd det på fem år, og me kunne redusert kostnadene med 30 pst. Det som da forundrar meg, er at når regjeringa får den dokumentasjonen lagd fram, er svaret til regjeringa: Det er ikkje behov for nokon endringar. Den same måten me organiserer denne sektoren på i dag, skal me òg organisere han på i framtida. Den same måten me byggjer store prosjekt på i dag, skal me òg byggje dei på i framtida. Eg meiner me må lære av dei feila me har gjort, og tenkje nytt.

Derfor er ikkje OPS eller andre prosjekt ideologi for Kristeleg Folkeparti. Nei, me ser gjerne til fleirårig bud- sjettering, til lånefinansiering, offentleg eigde aksjesel- skap eller statsføretak. Det meiner me alle kan vere sentrale element i fornyinga. Kristeleg Folkeparti vil gi samferdselsetatane same moglegheit som private utbygg- jarar til å gjennomføre prosjekt på ein effektiv måte, og det vil me gjere ved å gi Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket ei friare stilling.

Så meiner Kristeleg Folkeparti at det må opprettast eit

eige infrastrukturfond på 50 mrd. kr, der avkastinga blir brukt til investering i veg og bane, nettopp for å sikre langsiktigheit.

Ei av mine bekymringar ved inngangen til Nasjonal transportplan-arbeidet har vore satsingane rundt dei store byane. Det er mykje bra i den nasjonale transportplanen på dette området. Men så veit me òg at knytt til byane vil det alltid vere store utfordringar. Innan 2030 vil det vere to millionar fleire reiser dagleg i dei ni største byområda enn det det er i dag. Det krev omfattande investeringar. Derfor meiner Kristeleg Folkeparti at staten bør ta eit større økonomisk ansvar for utbygging og drift av kollektivtrafikk i storbyområda, bl.a. nye bane- og superbussløysingar. Me opprettar samtidig ein ny budsjettpost med støtte til bybanar og foreslår å løyve 2 mrd. kr til dette totalt i planperioden.

Representanten Bjørnflaten viste til NHO og kva NHO hadde sagt. Det verka nesten som om NHO no var den nye sensoren til denne regjeringa. Da må eg òg vise til kva NHO Logistikk og Transport seier: Dei er

«dypt fortvilet over Nasjonal Transportplan som skal vedtas i Stortinget og deres marginale satsing på jernbane».

Det seier næringspolitisk direktør, Erling Sæther.

«Regjeringa har sagt at de vil legge til rette for dobling av gods på bane, men vi ser at det går i motsatt retning»,

seier den same Sæther. Derfor er det behov for betydeleg satsing på jernbane.

Me ser òg den same utfordringa på fylkesvegane våre. Der er forfallet på mellom 45 og 75 mrd. kr, ifølgje dokumenterte rapportar. Regjeringa anslår det til 55 mrd. kr. Regjeringa kjem med løyvingar, men dei store løyvingane er først i slutten av perioden. Og dei fjernar altså rentekompensasjonsordninga, som har vore så god for fylka.

Kva anna er viktig? Jo, meir gods på sjø. Dette kan bl.a. gjerast med meir effektivisering av hamneterminalane, betre infrastruktur til og frå hamnene og å redusere avgiftene og dei administrative byrdene. Samtidig vil eg gi regjeringa honnør for nærskipsstrategien som er lagd fram, og som det blir jobba med.

Ei anna sak som har vore spesielt viktig for Kristeleg Folkeparti, er Stad skipstunnel. Eg er glad for dei tydelege signala regjeringa gir. Eg håpar me kan kome i gang tidleg med sluttplanarbeidet her, og gjerne med ein oppstart allereie i første delen av planperioden.

Regjeringa seier dei vil redusere planleggingstida. Det behovet har Kristeleg Folkeparti sett lenge. Auka bruk av statleg reguleringsplan, men òg å bruke andre konsulentar til detaljplanlegging og auka samordning av tiltak er nye tiltak som kan bidra til ei forbetring. Det er òg behov for å utarbeide betre trafikkprognosar som bl.a. fangar opp arealbruksverknaden, og der ein unngår underdimensjonering. Veldig mange av dei prosjekta me har vedtatt tidlegare, har me sett har blitt nedbetalte langt tidlegare.

Så er det òg behov for betre nytte-kostnads-berekingar, slik at me får eit riktigare bilde av verkelegheita.

Kristeleg Folkepartis alternative transportprioriteringar er fleire i denne planen. På InterCity ønskjer me ei full utbygging innan 2026, og me ber regjeringa leggje fram planar for dette. Me ønskjer at ny Oslotunnel må bli realisert, og Vestfoldbanen og Sørlandsbanen må koplast saman. Som fleire talarar tidlegare i dag er me opptatt av Ringebanen, og eg er glad for at det er ein samla komité som her er utolmodig. For E39 er det eit 20-årsperspektiv regjeringa legg opp til, men det er berre Rogfast som ligg inne i denne planen. Me meiner òg at prosjekt som Møreaksen og Hordfast bør me kunne sjå å få gjort noko med i løpet av dei neste ti åra.

Barnas transportplan og sykkel vil eg kort avslutte med. Kristeleg Folkeparti foreslår ein auke på 7 mrd. kr i planperioden, nettopp fordi det ikkje er noko som er viktigare innanfor samferdsel enn å gjere noko med trafikkikkerheit. Derfor ønskjer me òg ei belønningssordning for gang- og sykkelveggar og trygge skuleveggar på 250 mill. kr.

Eg tar opp forslaga frå Kristeleg Folkeparti.

Presidenten: Representanten Knut Arild Hareide har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Gorm Kjernli (A) [10:43:57]: Representanten Hareide har sagt mye klokt de siste fire årene. Han karakteriserte NTP nå som «eit godt utgangspunkt», og har tidligere karakterisert samferdselsbudsjettene til regjeringa som slett ikke verst. Han har fridd til LO og sagt at regjeringa han selv var en del av, «gikk for langt i å myke opp arbeidsmiljøloven».

Representanten har karakterisert Fremskrittspartiets alternative transportplan som «å tro på julenissen» – vel og bra, men Siv og Erna vil han gjerne ha! Og han sier at han vil ha mer helhetlig utbygging av samferdselsprosjekter.

Til det siste: I Dagsrevyen den 29. mai i år sa Hareide at vi kan starte bygging av Fornebulanen nå. Senere har han presisert i sosiale medier at vi kan starte på Fornebulandet nå og bygge i Oslo om noen år når reguleringen er klar der. Mener representanten at en slik klattvis utbygging han da skisserer, er en god måte å bygge samferdselsprosjekter på?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:45:00]: Det opposisjonen er veldig einig om i dag, er at me treng større satsingar på infrastruktur i Noreg dei neste ti åra. Det er det full semje om. Både Framstegspartiet, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti seier det. Så seier me òg at me ønskjer ei større fornying av sektoren. Eg trur det er eit godt utgangspunkt for å setje seg ned og sjå inn i kula framover. Eg trur at me skal kunne levere på begge dei delane.

Så til Fornebulanen. Det er eit stort paradoks at me i 2013 diskuterer kva me skal gjere på Fornebu. Det burde me gjort for lang, lang tid sidan. Derfor er eg veldig utolmodig etter å kome i gang. Me veit at Bærum har kome veldig langt i sitt planarbeid. Derfor meiner eg at å kome i gang relativt hurtig med arbeidet frå Fornebu til Lysaker er veldig realistisk. Mens me gjer det, må Oslo kommu-

ne gjere sitt planarbeid, sånn at me kan vere klare til å gå vidare frå Lysaker til Majorstuen.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:46:13]: Fremskrittspartiet har i sitt forslag til NTP forholdt seg til prognosene fra SSB om hva som er ansvarlig ramme for investeringer i vår infrastruktur. Samtidig hevder representanten Hareide og Kristelig Folkeparti at det å bruke SSBs tall er som å tro på julenissen. Fremskrittspartiet tror mer på SSBs prognoser enn på Hareides julenisseprat.

Kristelig Folkeparti tar selv til orde for en økt satsing og bruker effektiviseringspenger som den største økonomiske påplussingen i NTP. Det ramses opp en rekke prosjekter, en smørbrøddliste som er kjempelang og langt over det regjeringen foreslår. Men Kristelig Folkeparti har ikke satt av fem øre til de selskapene som skal stå for økt effektivitet, så langt. Med andre ord: Ingen effektivisering og 10 mrd. kr som monopolpenger. Hvor er pengene som Hareide vil bruke? De er ikke synliggjort i NTP, og nisser som ikke leverer, blir fort gjennomskuet.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:47:24]: Eg har aldri uttalt meg om SSB sine tal. Eg trur at Statistisk sentralbyrå gjer gode analysar. Det eg derimot har sagt, er at skal me gjere ei ansvarlig økonomisk prioritering, trur eg ikkje at dei tala som Framstegspartiet har lagt fram, er realistiske. Dei er ikkje dei same som SSB sine tal. Dette går på korleis me skal få heilskap innanfor dei økonomiske rammene me har, og det går òg på at me bruker mange oljepengar inn i vår økonomi.

Det eg meiner er utfordringa, derimot, som også har kome fram tidlegare i dag, er at av dei oljepengane me bruker, bruker me ikkje nok på langsiktige investeringar. Da me vedtok handlingsregelen, sa me at infrastruktur var ein av dei tinga me skulle bruke nettopp oljepengane på, men me kunne òg bruke dei på enkelte skattelettar og bl.a. utdanning og forskning, som me meiner er framtidige investeringar.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:48:33]: Representanten Hareide snakket varmt om bl.a. bypolitikk, og mye av det kan vi nok sikkert enes om. Men en sak som Senterpartiet og Kristelig Folkeparti har stått sammen om ved veldig mange anledninger, er distriktspolitikken. Vi ser av innstillingen at Fremskrittspartiet mer eller mindre avviker den. Jeg ser at distriktspolitikken er noe som virkelig kan få en blåmandag hvis vi får en blå-blå regjering. Kan Kristelig Folkeparti stå inne for en politikk som ikke ivaretar hele landet?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:49:13]: Nei, det kan me sjølvsagt ikkje. Derfor er òg ei av dei store satsingane me har lagt opp til her, på fylkesvegane. Her er det stort forfall, det er store utfordringar, og eg opplever ikkje at den satsinga som regjeringa har lagt til rette for her, har vore god nok. Ein gjekk ut og sa ein skulle gi 10 mrd. kr meir til fylkesvegane før Nasjonal transportplan blei lagd fram. Det ingen visste da, var at ein fjerna rentekompensasjons-

ordninga. Med det forfallet som er på vegane, meiner Kristelig Folkeparti at det må vere betydelege satsingar bl.a. på fylkesvegane.

Dersom det blir eit skifte, er eg ikkje bekymra for Distrikt-Noreg når det gjeld infrastruktur, fordi det er fire parti som vil gjere meir på infrastruktur enn det den sitjande regjeringa ønskjer. Eg trur òg at den fornyinga me legg opp til, vil bidra til at me får meir igjen for pengane me set inn i infrastruktur.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Borghild Tenden (V) [10:50:37]: Venstre sitter dessverre ikke i transport- og kommunikasjonskomiteen denne perioden, men vi har selvsagt laget vår egen alternative transportplan.

Venstres alternative transportplan bygger på to fundamenter. Det ene er handlingsregelen, som sier at en større andel av avkastningen skal investeres i infrastruktur og samferdsel.

Det andre er klimaforlikets mål om reduksjon i norske utslipp, og at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel eller gange.

I mitt innlegg vil jeg konsentrere meg om tre områder innenfor samferdsel: tog, kollektiv og vei. Venstre øker overføringene til transport i sin transportplan, for å sikre en moderne jernbane og fremtidsrettede kollektivsystemer. Venstre foreslår å øke rammen med 25 mrd. kr i løpet av planperioden. Penger er viktig, men det er ikke alt. Det er også en politisk oppgave å få mer ut av pengene og gi et bedre tilbud til folk og næringsliv. Derfor vil vi modernisere og finne nye løsninger på planlegging, organisering og struktur innen samferdsel.

Når mange prosjekter bygges ut etappevis og delvis, øker også kostnadene. Ofte er det billigere å gjøre nødvendige investeringer på kortere tid, med alternative finansieringsløsninger. Derfor foreslår Venstre ulike prosjektorganisasjoner for vei og jernbane, der det er behov for en samordnet utbygging og en raskere fremdrift.

Venstre begrenser seg til enkeltprosjekter når det gjelder prosjektfinansiering. Det er viktig for å kunne nedbetale kostnadene i ettertid. Det må være mulig med større investeringer også i fremtiden.

Vi ønsker også å redusere planleggingstiden. I dag er den gjennomsnittlige planleggingstiden for samferdselsprosjekter nesten ti år. Venstre mener det må være et mål å halvere tidsbruken for planlegging av samferdselsprosjekter, uten at det går på bekostning av demokratiske prosesser.

Toget må komme i tide, gå når vi trenger det, og ha en reisetid som kan konkurrere med bil på korte strekninger og fly på lengre strekninger. Derfor foreslår Venstre tidenes jernbaneløft i transportplanen. Aldri før har noen satset så mye på jernbane i Norge.

La oss begynne med InterCity: Det er ventet en betydelig befolkningsøkning i østlandsområdet fram mot 2040. Bare i Oslo og Akershus er det ventet 450 000 nye borgere. For å møte trafikkveksten dette vil medføre, er det behov for investeringer i samferdsel. Det er ikke nok

ledig areal til å bygge ut veinettet i byene for å ta imot trafikkveksten. Den må tas med kollektivtrafikk.

Utbygging av dobbeltspor i InterCity-området vil knytte byene på Østlandet tettere sammen og gjøre det lettere å dagpendle mellom dem. Reisetiden vil bli betydelig kortere. Det vil f.eks. ta én time å reise fra Oslo til Hamar, Tønsberg eller Halden. Moderne dobbeltspor til byene i Vestfold, Østfold og på østsiden av Mjøsa vil forstørre hovedstadsregionen og i praksis skape en sammenhengende tomillionersby. Uten utbyggingen av InterCity vil det ikke være mulig å håndtere etterspørselen. Allerede om få år vil det bli flere passasjerer enn det er kapasitet til. Tog vil være det best egnede transportalternativet i fremtiden.

Regjeringen har kun forpliktet seg til dobbeltspor til Fredrikstad, Tønsberg og Hamar innen 2026. Det er ikke å utnytte mulighetene og ta transportutfordringene på Østlandet og mellom Oslo og Trondheim, Oslo og Göteborg, Oslo og København, Oslo og Kristiansand og Oslo og Stavanger på alvor. Vi foreslår at InterCity skal bygges fra Oslo og helt ut til endestasjonene i triangelet. Vi vil følge Jernbaneverkets anbefalte byggetid, slik at triangelet står ferdig i 2025.

InterCity-utbyggingen må være starten på et høyhastighets jernbanenett mellom de store byene og må bygges med mulighet for fart på minimum 250 km/t. Vi vil lage et eget prosjektselskap og foreslår statlig regulering som ris bak speilet, og vi foreslår en fullfinansiert plan, slik at økonomi ikke forsinkes prosjektet, slik vi har sett altfor mange ganger. Dette får velgerne med Venstre og bare med Venstre.

Vi prioriterer andre viktige togstrekninger:

- Ringeriksbanen, som vi ønsker å fremskynde med midler til planlegging og oppstart allerede i første periode
- Gjøvikbanen, som opplevde en revitalisering av samferdselsminister Torild Skogsholm
- Vi setter av midler til dobbeltspor fra Stavanger til Egersund.

Slik kunne jeg fortsatt: Ålgårdbanen, økt satsing på Trønderbanen, dobbeltspor til Voss, Kongsvingerbanen og en rekke andre strekninger, vedlikehold og oppgradering og ikke minst en troverdig plan for fjernstrekningene mellom de store byene.

Venstre var togpartiet i forrige regjering, og Venstre skal bli togpartiet i neste regjering. Det kommer det ikke til å være noen tvil om etter behandlingen av NTP i dag.

For at flest mulig skal kunne reise kollektivt, må kommuner, fylker og stat spille på lag, slik at nye boligområder, butikker og arbeidsplasser plasseres nær kollektivknutepunkter og stasjoner. Staten og regjeringen må bli en medspiller for å løse dette, ikke være en bremsekloss og i enkelte tilfeller en direkte motstander i disse spørsmålene.

Det er stor befolkningsvekst i og rundt de store byene. Det krever store investeringer for å sørge for miljøvennlig transport. Venstre sørger for at store infrastrukturinvesteringer i storbyene skal få 50 pst. statlige bidrag. Venstre

vil gi økonomisk belønning til byer og fylker som når sine miljømål, og gir dem stor frihet til å ta i bruk virkemidler som sikrer at målene nås.

Vi skal ha en holdning til hva vi er for: Fornebu-banen, bybane i Rogaland, Bybanen i Bergen, T-banen i Oslo og en omfattende sykkelsatsing. Alt i alt foreslår Venstre å bruke 15 mrd. kr mer enn regjeringen på kollektivtrafikk – i tillegg til togsatsingen – de kommende årene.

Men de skal få ytterligere drahjelp: Venstre foreslår i sitt alternative statsbudsjett å innføre skattefritak på arbeidsgiverfinansiert månedskort. Det vil gi ytterligere incentiver til at flere skal benytte seg av miljøvennlig transport til byene.

Vi må ha gode veier der vi ikke har tog. Venstre ønsker trygge og sikre veier som fører folk hjem og varene til markedet. Særlig viktig for Venstre er fergefri E39, utbedring av E10 for økt verdiskaping i Lofoten og Vesterålen, og utbedring av E6 nord for Trondheim.

Fergefri E39 er helt avgjørende for økt verdiskaping i vekstfylkene på vestlandskysten. Det må legges til rette for best mulig utnyttelse av midlene og utbyggingen.

Ved forvaltningsreformen i 2010 overtok fylkeskommunene som kjent en betydelig del av veinettet i Norge, slik at fylkeskommunen nå er den største veieieren. En kartlegging som Statens vegvesen har gjort i samråd med fylkeskommunene, viser, som mange har vært inne på her i dag, at de trenger mer penger i fylkene.

Avslutningsvis vil jeg ta opp Venstres forslag i innstillingen og varsle at vi kommer til å stemme for ca. 50 forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet i innstillingen. Det vil ta altfor lang tid å nevne alle, men det skal vi gjøre etter hvert.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Susanne Bratli (A) [10:59:22]: Hva de enkelte opposisjonspartiene mener om finansieringa av samferdselssektoren, er en spennende øvelse å finne ut av. Det som er mer interessant, er vel egentlig hva de eventuelt klarer å bli enige om. Venstres transportplan bidrar vel heller ikke til å oppklare det, all den tid følgende er å lese i deres plan:

«Venstre begrenser seg til enkeltprosjekter når det gjelder prosjektfinansiering. Det er viktig for å kunne nedbetale kostnadene i ettertid. Det må være mulig med større investeringer også i fremtiden.»

På den måten er Venstres transportplan ikke bare et alternativ til regjeringas transportplan, men også et alternativ til de partiene som ikke forholder seg til en seriøs økonomisk ramme for transportpolitikken. Venstres definisjon av en seriøs økonomisk ramme er altså ifølge deres plan de fem OPS-prosjektene som Venstre vil gjennomføre. Dette står i sterk kontrast til Høyre, som har en liste på 17 OPS-prosjekt.

Da er mitt spørsmål til representanten Tenden: Kan Venstre si noe mer om hva de mener vil være konsekvensen av Høyres politikk med 17 OPS-prosjekt?

Borghild Tenden (V) [11:00:29]: Jeg forholder meg til Venstres politikk og Venstres alternative transportplan.

Det er riktig – og jeg er veldig glad for at representanten har fulgt med på innlegget mitt – at vi ikke vil ha flere OPS-prosjekt fremover. På sikt sikkert flere, men vi er veldig opptatt av at vi skal ha en ansvarlig økonomisk politikk. Så er det veldig mye å gå på når det gjelder modernisering, effektivisering og det å bygge raskere. Man kan gjerne også utrede at man finansierer større prosjekt, og raskere.

Bård Hoksrud (FrP) [11:01:31]: Jeg tror det er viktig at representanten fra Venstre faktisk leser alternative transportplaner, for det er Fremskrittspartiet som har den mest offensive jernbanepolitikken av samtlige partier i denne salen. Men jeg har lyst til å utfordre representanten, for man prater om obligasjonslån, og man prater om 25 mrd. kr totalt. Det betyr i realiteten at man ønsker å unngå å snakke om handlingsregelen og ikke ønsker å diskutere hvor mye penger man faktisk skal bruke. Fremskrittspartiet er i hvert fall redelig og ærlig og forteller at vi skal bruke over 50 mrd. kr på jernbane de neste ti årene for å bygge ut full InterCity innen 2025. Kan ikke Venstre heller være ærlig og fortelle at de skal bruke det det koster å bygge ut full InterCity, og da holder ikke 25 mrd. kr eller 16 mrd. kr, som Venstre har satt av i sitt forslag til alternativ NTP. Kan de ikke heller være med, og så får vi fullfinansiert full InterCity innen 2025?

Vi vil i hvert fall være med på det og håper at Venstre også vil det, og så får vi utvide denne rammen for å sørge for å gjennomføre. Og SSB har sagt at det er fullt ut forsvarlig å gjøre det.

Borghild Tenden (V) [11:02:33]: InterCity er veldig viktig for Venstre, og vi vil, som jeg sa fra talerstolen, bygge det innen 2025. Det har Jernbaneverket sagt er mulig.

Så er vi opptatt av handlingsregelen i Venstre. Vi er veldig opptatt av å drive en ansvarlig økonomisk politikk, som jeg også sa i mitt forrige replikk svar.

Vi har også tro på den obligasjonsmodellen vi har lansert. Det betyr at InterCity blir organisert i et eget investeringsprosjekt. Det er faktisk mange som har lyst til å gå inn og bruke penger på et sånt prosjekt, det er faktisk det. Storebrand har vært det, og det er flere livselskap som har sagt at de er interessert i å finansiere det – og så må staten garantere.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:03:40]: Representanten Tenden, tidlegare nestleiar i transportkomiteen, snakka varmt om toget. Det sette eg pris på å høyra, for ein snakka ikkje like varmt om toget då ein sjølv hadde samferdselsministeren. Då sette ein av 250 mill. kr til IC på Austlandet, og det ville tatt ca. 500 år å få bygd det ut med dei summene Venstre hadde då. No er ein ute av regjering, og då har ein meir pengar.

Mitt spørsmål er retta mot OPS. Nokon kallar det for Offentleg Privat Sløsing å halda på med OPS, for det betyr at mange milliardar kroner vil gå frå skattebetalarane til folk som låner ut pengar til desse OPS-prosjekta – altså på

sett og vis ei sløsing med skattebetalarane sine pengar, når ein lèt pengane gå dit i staden for å gå til veg og investeringar. Kva er grunngevinga for at Venstre går for OPS, som er dumt og dyrt?

Borghild Tenden (V) [11:04:47]: Det er litt fattigslig å måtte gå tilbake åtte år i tid og snakke om en statsråd som satt da. Jeg er faktisk veldig stolt av den jobben som Venstres samferdselsminister gjorde, bl.a. ved å tenke nytt, noe som mangler totalt i denne regjeringen. Et eksempel er Gjøvikbanen, som oppnådde en renessanse, med flere av ganger og stivere tider. Dette vil Venstre fortsette med når vi kommer i regjering: å tenke nytt, å modernisere og å effektivisere.

Og så er det sånn at Venstre har gått inn for noen OPS-prosjekter. De tre som har vært, har faktisk vært vellykket. Prosjektene ble bygd på kortere tid, og de som bygde dem, tok ansvar i lang tid etterpå.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Statsråd Marit Arnstad [11:06:01]: I dag vedtar Stortinget et dokument som kommer til å endre Norge. Nasjonal transportplan 2014–2023 kommer til å bidra til å dekke viktige transportbehov over hele landet. En ny transportplan vil muliggjøre et sikrere, raskere og enklere transportsystem. Den vil bidra til et moderne vegnett. Sentrale deler av jernbanen vil få en moderne standard. InterCity vil bli bygd ut, og norsk luftfart vil videreutvikles slik at den opprettholder sin gode posisjon.

Politikk handler ikke om å love mest, eller om å bruke de største ordene, men om å gjennomføre det man lover. I 2005 samlet den rød-grønne opposisjonen seg og foreslo 22 mrd. mer til samferdsel enn det Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre foreslo. Dette ble av Bondevik-regjeringen karakterisert som et overbud.

I budsjettet for 2009 kunne regjeringen vise til at det løftet ble overoppfylt med nesten 6 mrd. kr. Samme år presenterte regjeringen et nytt stort samferdselsløft, og i dag er det løftet et oppfylt løfte, ja til og med overoppfylt med 1,5 mrd. kr.

Med dagens Nasjonal transportplan løftes ambisjonene ytterligere. De økonomiske rammene for transportplanen økes med 50 pst. i forhold til bevilgningene i 2013, og vi tar strukturelle grep som skal sikre at vi får mer igjen for hver samferdselskrone. Transportsystemet vil bli enklere fordi vi vil forenkle planprosesser og sikre en rasjonell gjennomføring. Det vil bli raskere fordi store utbygginger og satsing på drift og vedlikehold vil gi store reisetidsgevinster. Og det vil bli sikrere fordi vi vil fortsette innsatsen på trafikksikkerhet. Her ønsker vi fortsatt å ligge langt framme.

Innstillingen som behandles i dag, viser at det er bred oppslutning om de langsiktige målene for norsk transportpolitikk: framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og universell utforming. Heller ikke når det gjelder de samlede økonomiske rammene, er det vesentlig uenighet. Den største uenigheten når det gjelder finansiering av samferdsel, går ikke mellom regjering og opposisjon, men den går mellom opposisjonspartiene.

Regjeringen er opptatt av at vi skal få mer igjen for pengene i samferdselssektoren. Jeg er glad for at Stortinget i dag slutter seg til en ny og forutsigbar måte å finansiere store samferdselsutbygginger på. En sikker finansiering fra dag én vil bety rasjonell framdrift, raskere ferdigstilling og sparte penger.

Denne transportplanen definerer i langt større grad hvilke transportoppgaver ulike transportformer skal løse. Vi er avhengig av både luftfart, sjøtransport, veg og jernbane i dette landet. Og transportformene må virke sammen. Veg vil være bærebjelken i transportarbeidet i store deler av landet, på samme måte som kollektivtransport vil være den beste måte å håndtere veksten i byområdene på.

Jernbanen må først bygges ut der jernbanen har sitt største potensial. Når planen er gjennomført, vil jernbanen gjøre det langt enklere å pendle over større avstander og på den måten bidra til å redusere pressproblemer i byene. Det er ingen motsetning mellom by og bygd. Den jernbanesatsingen det legges opp til, er viktig for å avlaste byene, men også viktig for videre vekst i distriktene.

Luftfarten vil framover være helt sentral på de lengste reisene. Det Norge vi ser i dag, med bosetting og næringsliv i hele landet, er avhengig av en finmasket lufthavnstruktur. En ny transportplan sikrer det.

Det er meget ambisiøst når Stortinget i dag vedtar at veksten i personreiser i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, med sykkel og gange. Denne målsettingen, og de nye bymiljøavtalene som etter hvert skal forhandles fram mellom de store byene og staten, kommer til å endre byområdene.

Transportplanen legger opp til at veginvesteringene skal økes med 77 pst. fra nivået i 2013. 1 280 km riksveg skal bygges i tiårsperioden. Av det skal 780 km bygges som møtefri vei. Det betyr at antall kilometer møtefri vei vil bli doblet i perioden. Bompengene vil ligge om lag på dagens nivå de neste ti årene. Derimot vil de statlige bevilgningene til veiinvesteringer øke. Bompengenes samlede andel av veiinvesteringene vil altså falle kraftig de neste ti årene.

Jernbaneinvesteringene skal økes med 51 pst. fra nivået i 2013. Vi har ofte i samferdselsdebatten en tendens til å peke på forventningene framover, og så doubler partiene forventningene. Men jeg tror også det er viktig å ta med seg at det har vært en formidabel satsing på jernbane de siste åtte årene. Sammenlignet med i 2005 er den planlagte økningen i jernbaneinvesteringer på hele 380 pst.

Reisetiden på IC-strekningene vil bli kraftig redusert i perioden. Fra Oslo til Skien vil reisetiden bli redusert med 37 minutter, fra Oslo til Lillehammer med 29 minutter og fra Oslo til Halden med 18 minutter.

Like viktig som å bygge nytt, er det å ta vare på det vi har. Det legges opp til å øke det årlige nivået på midler til drift og vedlikehold på veg med nærmere 18 pst. sammenliknet med nivået i 2013. Dermed vil forfallet for første gang i planperioden bli redusert. For jernbanen legges det opp til et nivå på drift og vedlikehold som er nærmere 46 pst. høyere enn i 2013. Det betyr at antall timer som tog vil være forsinket, vil bli kraftig redusert, og antallet innstilte tog vil også bli sterkt redusert.

Trafikksikkerheten er en viktig del av Nasjonal transportplan, og det brede og systematiske arbeidet man har gjennomført de siste årene for å redusere ulykkesrisikoen, skal fortsette. Siden 2005 er ulykkesrisikoen redusert med 30 pst. Det ambisiøse målet i planperioden er å halvere antallet drepte og skadde i vegtrafikken.

Med investeringene i transportplanen vil også næringslivets transportkostnader bli redusert med vel 78 mrd. kr i løpet av tiårsperioden. For distriktene vil transportkostnadene bli redusert med 47 mrd. kr.

NHO og LO har definert regjeringens transportplan som et historisk løft. NHO mener at investeringsrammen som regjeringen legger opp til, ligger i overkant av det handlingsrommet i økonomien skulle tilsi. Regjeringen satser med andre ord det som det er mulig å satse de neste ti årene, uten at det er ødeleggende med hensyn til norsk konkurransekraft for næringslivet.

Regjeringen har høye ambisjoner på samferdselsfeltet, og vi har – så langt – oppfylt dem. Nær 1 000 km ny riksveg er allerede bygget, eller er under bygging. Store deler av InterCity er allerede under utbygging. Punktligheten på jernbanen er betydelig bedret. Ni av ti tog er nå i rute. Klimautslippene fra transportsektoren øker ikke, på tross av kraftig trafikkvekst.

Den transportplanen som vedtas i dag, kommer til å endre Norge. Den kommer til å bidra til et raskere, enklere og sikrere transportsystem, og den kommer til å legge grunnlaget for en framtidsrettet samferdselspolitikk, der behov over hele landet blir ivarettatt.

Alle transportbehov som vi har i Norge, blir ikke dekket gjennom denne tiårsplanen, men den viser – bokstavelig talt – veien til et enklere, sikrere og raskere transportsystem.

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

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:15:10]: Jeg synes man skal være redelig og raus, og jeg skal være raus med samferdselsministeren når det gjelder dette at Nasjonal transportplan er oppfylt i kroner.

Men da synes jeg også statsråden må være redelig og ærlig og fortelle at den ikke er oppfylt med hensyn til prosjekter. Det er mange grunner til at prosjekter er utsatt, men det er også økonomiske grunner til at prosjekter som ligger inne i NTP – i handlingsprogrammet fram til og med i år – ikke er gjennomført i tråd med det som er vedtatt i Stortinget.

Regjeringen skryter av mer sammenhengende prosjekter. Jeg ble veldig glad da jeg så det. Dessverre ble skuffelsen desto større da vi så resultatene. Det er bra, og jeg er kjempeglad for at vi skal få bygd ut E18 i hjemkommunen min – Bamble–Rugtvedt–Dørdal – men de neste ti årene skal man ikke gjøre noe på hver side av den veien man bygger ut. Man skal bygge 17–18 km, og så skal man – hvis den planen regjeringen har vedtatt, blir gjennomført – ikke fortsette på hver side de neste ti årene. Sånn kan man gå

fra landsdel til landsdel, fra prosjekt til prosjekt. Det er ikke den gjennomføringen og helhetlige utbyggingen som statsråden lovet da NTP ble lagt fram.

Statsråd Marit Arnstad [11:16:20]: Det er hyggelig at representanten erkjenner at rammene i Nasjonal transportplan er oppfylt.

Det er svært viktig, for det har ikke skjedd tidligere – ikke før denne regjeringen kom til regjeringbordet.

Jeg er enig i at det kan være ulike årsaker til at enkelte prosjekter kan ha blitt forsinket, bl.a. kan det ha vært på grunn av planavklaringer eller andre ting, men de prosjektene er jo også underveis.

Så er jeg ikke enig med representanten i at det ikke satses på sammenhengende utbygging. Tvert imot mener jeg at denne transportplanen viser en rekke eksempler på at det kommer til å skje i årene framover. La meg nevne to av prosjektene: Ett er allerede under bygging, nemlig fellesprosjektet langs Mjøsa, med bygging av jernbane og vei – E6. Det andre store som snart er på beddingen, og som kommer til å bli viktig, er E6 i Helgeland – også en stor og sammenhengende utbygging.

Arne Sortevik (FrP) [11:17:29]: På komiteens mange reiser, ikke minst på høringsen om NTP, var det ett tema som gikk igjen blant mange: manglende vevedlikehold, spesielt vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene. Særlig fylkeskommunene sier klart ifra om at dette klarer de ikke alene. Regjeringen har tydeligvis skjont at en regning på 75 mrd. kr er tung å ta for fylkeskommunene. Målet for regjeringen er at forfallet reduseres i løpet av tiårsperioden.

Staten gir mer penger, men fjerner ordningen med rentefrie lån. For mange fylker betyr det omtrent null i nettovirkning.

Hvor mange år mener regjeringen at brukerne av fylkesveinettet skal vente på at vedlikeholdsetterslepet blir fjernet, og hvorfor er tildelingen av de nye midlene via rammene til fylkeskommunene bare 25 pst. de første fire årene av tiårsperioden? Mange lurer spesielt på hvorfor man – når behovet er så stort – skal få minst i starten.

Statsråd Marit Arnstad [11:18:34]: Jeg er veldig enig i at drift og vedlikehold er viktige tema knyttet til enhver Nasjonal transportplan som blir lagt fram. Det har det også vært i denne nasjonale transportplanen. På dette området er det – som jeg viste til i mitt innlegg – en stor økning, både på jernbane og på vei.

Så sa jeg i slutten av innlegget mitt at en ikke kommer til å løse alle vedlikeholdsbehovene i løpet av denne tiårsperioden. Men denne planen blir den første der en faktisk har mulighet til å redusere forfallet på veiene – det har en ikke hatt tidligere – og det kommer av den sterke og stødige satsingen på drift og vedlikehold som regjeringen nå har hatt over flere år, på vei og ikke minst på jernbane. Der har vi brukt langt mer enn det som lå i rammene i transportplanen for 2010–2019.

Trond Helleland (H) [11:19:32]: I går hadde jeg den utsøkte glede å få være med på en førpremiere, nemlig å kjøre gjennom den nye tunnelen mellom Sokna og Ørgenvika, som skal åpne neste år. Det er et prosjekt jeg har jobbet med, også i Buskerud, siden midten av 1980-tallet, da statsråden og jeg holdt på i hver vår politiske ungdomsorganisasjon – noe som dessverre er nesten 30 år siden.

Det tar fryktelig lang tid å planlegge en vei eller en jernbanestrekning i Norge, og statsråden selv svarer til Stortinget – og skriver også i NTP – at en bør halvere planleggingstiden.

Hvilke konkrete grep vil statsråden ta – jeg ser at statsråden nå også er opptatt av at byråkratiet har vokst innenfor Vegvesenet og jernbanen, og vil gjøre noe med det, og det er jo flott etter åtte år å få den erkjennelsen – for å halvere en normal plantid fra ti til fem år?

Statsråd Marit Arnstad [11:20:34]: Jeg tror det er en rekke tiltak som kan gjøres for å få mer igjen for hver samferdselskrone en bevilger. Det er jo også et av de viktige temaene i den transportplanen som vi i dag behandler. For å nevne et helt enkelt og konkret tiltak mener jeg at vi i større grad må sette tidsfrister når det gjelder utbygging. Det tror jeg er ett konkret eksempel.

Men så har jeg lyst til å si at det handler også om at en ikke slenger ut at økt antall ansatte er byråkrater, når realiteten er at økt antall ansatte i stor grad er planleggere og ingeniører, som skal ta seg av de økte bevilgningene og gjennomføre de prosjektene som en ønsker å få realisert på raskere tid enn i dag. Så jeg synes nok en litt større presisjon og en litt mindre populistisk linje fra Høyre på akkurat det punktet ville vært tjenlig, og også at en hadde kommet med korrekte opplysninger når det gjelder f.eks. hvilke jernbaneprosjekter som i fremtiden kommer til å bli behandlet i Stortinget. Det er ikke de ned til 50 mill. kr, det er de over 500 mill. kr.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:21:46]: Eg er enig i at det er behov for setje tidsfristar, men det er jo ei stor utfordring at me altså kunne ha spart 30 pst. av kostnadene med ei anna organisering. Me veit at sju av ti prosjekt er forseinka. Me veit at eitt av fem prosjekt som ligg i den NTP-en som er for denne perioden, i første delen, aldri kom på plass. Me veit at det tar ti år å planleggje ein veg. For å konkretisere dette vil eg vise til innfarten på vestsida av Kristiansand. Der foreslår regjeringa 650 mill. kr i mellombelse tiltak på ei strekning der me veit at ein ny trasé er berekna til 1,5 mrd. kr.

Då er mitt spørsmål: Ser ikkje statsråden behov for ei større fornying, og at ein òg må ta strukturelle grep?

Statsråd Marit Arnstad [11:22:50]: I den nasjonale transportplanen vi i dag behandler, har regjeringen gjort to ting. En har for det første foreslått en ambisiøs ramme for bevilgninger og investeringer i årene framover. En har for det andre foreslått en rekke tiltak som kommer til å gjøre at en får mer igjen for de pengene en setter inn i samferdselssektoren.

Jeg tror nesten jeg må si det sånn nå at opposisjonen heller bør konsentrere seg om hvordan de skal hogge over den vanskelige gordiske knuten de har seg imellom når det gjelder hvordan en skal finansiere det som skal skje i samferdselssektoren i årene framover, for de er fundamentalt uenige. Det betyr at regjeringen og regjeringspartiene har lagt fram sitt alternativ, men når det gjelder opposisjonspartiene, vet vi veldig lite om hvilket alternativ de faktisk vil gjennomføre, og hvordan de skal finansiere det alternativet de eventuelt vil ha gjennomført. Fremskrittspartiet vil ikke ha bompenger, og for å si det som det er, Høyre og Kristelig Folkeparti bruker de pengene de har lagt inn i NTP, flere ganger. Dermed kaster de også blå i øynene på folk.

Borghild Tenden (V) [11:24:01]: Venstre er opptatt av å få realisert Ringeriksbanen som en del av InterCity, og vi mener at InterCity kan realiseres innen 2025. Det er iallfall informasjon jeg sitter på.

Så jeg har to spørsmål til statsråden – først: Er statsråden enig i at InterCity kan realiseres innen 2025 dersom man prioriterer det? Og spørsmål to: Foreligger det penger i Jernbaneverket til planlegging av Ringeriksbanen, slik SVs Hallgeir H. Langeland sier i dag på radioen?

Statsråd Marit Arnstad [11:24:36]: Jeg er nødt til å si at regjeringen har gjort en grundig og seriøs vurdering av framdriften på InterCity, og vi er kommet fram til at det mest realistiske er at en har de tre trinnene vi i dag også har lagt fram for Stortinget, nemlig 2024 for den indre delen, 2026 og også 2030.

Jeg ser at både Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker at en skal realisere det innen 2025, men jeg kan ikke se at noen av partiene har lagt inn de ressursene og de pengene som trengs for å få det gjennomført. Tvert imot har de økt rammene bitte lite grann i forhold til regjeringen, og de pengene bruker de flere ganger for å ivareta løfter. Det er å kaste blå i øynene på velgerne.

Så kommer vi jo tilbake til det faktum at det er en gordisk knute som skal kappes over mellom opposisjonspartiene når det gjelder finansiering. Det må bli smertefullt. Jeg vet ikke hvem det blir mest smertefullt for, men velgerne får ikke vite det før valget. Tvert imot gis det et inntrykk fra opposisjonen om at en her kan gjøre både det Fremskrittspartiet vil, det Høyre vil, det Kristelig Folkeparti og det Venstre vil. Det vet vi alle i hop at det lar seg ikke gjøre.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Gorm Kjernli (A) [11:26:07]: Et av Arbeiderpartiets viktigste mål, historisk og for framtiden, er å bygge landet. Derfor har vi levert to nasjonale transportplaner som begge har overgått hva som var forventet. Derfor har vi overoppylt den forrige og den inneværende transportplanen. Derfor skal vi også levere på den transportplanen som vi skal vedta senere i dag – eventuelt i morgen.

Det er ingen selvfølge at regjeringer overoppyller sine egne samferdselsløfter, og det er det noen her i salen som vet litt om. Høyre la listen lavt mellom 2001 og 2005 – og reiv. Vi har lagt listen vesentlig høyere, og så høyere, og så

høyere, og som en Sotomayor kommer vi oss over med god margin. Så har man Fremskrittspartiet, som i denne konkurransen legger listen så høyt at de ikke engang kommer til å nå opp til den. Dødt blir det likevel.

Så skal jeg være den første til å innrømme at vi har store uløste oppgaver. Vi har et behov for både nye og bedre veier. Jernbanen har et stort behov for modernisering og storstilt utbygging. Men vi er i gang. Alt skjer ikke i morgen, til neste år, eller de neste ti årene, men det bygges og vedlikeholdes mer enn på svært lenge. Det tenkes nytt, mer helhetlig, mer sammenhengende, mer forutsigbart og mer effektivt.

Høyre snakker om nye og moderne løsninger, mener OPS og skyver regningen over på framtidens skattebetalere og bilister. Arbeiderpartiet leverer nye og moderne løsninger og tar regningen selv i spleiselag med dagens bilister.

Store utbygginger som vil forandre Norge, står foran oss, og mindre tiltak, som betyr mye for dem det gjelder – næringsliv og folk.

Med den gjeldende transportplanen kom jernbanen fram fra skyggen igjen. Etter å ha vært oversett og forsømt i mange år, er det nå vilje til å satse på toget som transportmiddel igjen. Jernbanen på sitt beste har den egenskapen at den flytter store mengder mennesker og gods på en effektiv, sikker, miljøvennlig og arealeffektiv måte. Norsk jernbane lever ikke opp til sitt beste nå, men det er i ferd med å snu. Togene er mer i rute, og det er færre innstillinger nå enn det var for kun få år siden. Antallet kilometer med nytt dobbeltspor øker, antallet passasjerer går opp, nye moderne togsett ruller inn på sporene hver tredje uke. Det er en ny vår for jernbanen, om få år slår den ut i full blomst.

Arbeiderpartiet er i gang med dobbeltsporutbyggingen i intercitytriangelet. I denne nasjonale transportplanen setter vi årstall for når vi vil være ferdig. I 2026 legger vi opp til dobbeltspor mellom Hamar, Tønsberg og Fredrikstad. Målet er full intercityutbygging i 2030. Det vil si, målet er ikke dobbeltspor, men det er hva dobbeltsporet bidrar med – av redusert reisetid, mer kapasitet, reduserte transportkostnader.

Byene og stedene langs strekningene vokser. Vi trenger en jernbane som kan få folk trygt og effektivt fram, og som legger til rette for et annet bo- og arbeidsmarked som avlaster de mest sentrale områdene. Ikke minst er intercity viktig for godstransporten.

Jeg ser at flere av opposisjonspartiene mener det går for tregt med oss. Men deres alternative transportplaner er ikke i nærheten av å stille opp med det som trengs for å nå sine egne tidfestinger. Høyres tidfesting av InterCity er for øvrig lik vår. Det kommer jeg tilbake til i et senere innlegg.

Jernbanen er spesielt viktig på Østlandet. Men også i andre deler av landet vil det skje store ting for jernbanen: elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, ny tunnel under Ulriken og dobbeltspor Bergen–Arna. Vossebanen skal gis et løft. Alnabruterminalen skal moderniseres og utvikles. Det skal på plass tiltak som gjør det mulig med flere og lengre tog på Ofotbanen. Det legges opp til kapasitetsøkende tiltak som kryssningsspor på en rekke andre banestrekninger. Flere milliarder skal brukes

på det nye felleseuropeiske signalsystemet. Som grunnlag for neste NTP om fire år vil vi ha fortgang i planleggingen av Ringeriksbanen, og vi vil planlegge en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Utredning av dobbeltspor mellom Stavanger og Egersund betyr mye i en del av landet som vokser enormt. Dette er en nasjonal transportplan – også for jernbanen.

Ikke minst legges det opp til vesentlig mer vedlikehold og fornyelse av den banen vi allerede har. Det hjelper fint lite med nye spor når de vi har, ikke blir skikkelig tatt vare på. Dette er kanskje det området som har vært mest forsømt de siste tiårene. Det har skjedd et løft, og det vil løftes videre i årene som kommer.

Og vi må få mer gods på bane. I transportplanen foreslås en rekke tiltak som vil kunne øke godsvolumene på bane med opp til 50 pst. Det har vært utfordringer siden finanskrisen ga det en «dip», og jernbanen har slitt med å være pålitelig. Tiltak som kan øke volumene opp mot 50 pst. er ambisiøst på vegne av gods på bane, men så ambisiøse er vi nødt til å være. Og vi ser sammenhengen mellom bane, vei og sjø.

Ser vi på de oppgavene vi har gitt Jernbaneverket de siste årene – og som vil bli enda flere i årene som kommer – og den økte togtrafikken, er det rart at noen i det hele tatt spør hvorfor det er behov for nye ansatte. Jeg mener det er et sterkt signal om satsing og framtidstro når Jernbaneverket har tatt inn nesten 150 lærlinger de siste årene.

Det tenkes nytt, større og mer helhetlig nå enn før. Høyrefolk på jernbaneseminar fikk i vinter høre fra Jernbaneverket hvordan de har fornyet sektoren de siste årene. NHO applauderte entusiastisk, ikke bare for den NTP-en regjeringen la fram, men for det de fikk høre om fornyelsen i sektoren. Jernbanen går en lys tid i møte med fortsatt rød-grønn regjering.

I forlengelsen av dette er jeg spesielt stolt av de grepene Arbeiderpartiet og regjeringen gjør for å møte transportutfordringene i byområdene, og for å sikre en mer klimavennlig transport. Kollektivtrafikken er et fylkeskommunalt ansvar. Arbeiderpartiets landsmøte sa for to år siden at staten må bidra mer til kollektivløsninger i byene. Det legger transportplanen opp til, med mye midler, men også med en helhetlig tanke bak. I klimaforliket sies at veksten i persontransport i byområdene skal tas ved hjelp av kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal inngås forpliktende avtaler mellom byene/fylkene og staten om hvordan man skal få det til. Staten stiller opp med midler.

Det virker til å være relativt stor enighet om dette på Stortinget, men jeg lar meg bekymre når Høyres nestleder Jan Tore Sanner sier til Budstikka 25. april i år:

«Dessuten stiller vi ikke krav om forhandlinger før pengene tildeles, slik regjeringen legger opp til med sine bypakker.»

Dette vil i så fall være et brudd med klimaforliket, og stikk i strid med hva NHO Transport innstendig ber oss om. De er helt tydelige på at det må inngås avtaler med byområdene, slik at man både nasjonalt og lokalt forplikter seg. Bare penger til kollektivtransport, og ingen for-

ventninger om redusert bilbruk, gir ikke den effekten man ønsker å ha.

Arbeiderpartiet og regjeringen vil bidra med statlige midler til kollektivløsninger; til forneubane, ny ahusbane og T-banetunnel – hvis det er det Oslo og Akershus ønsker – og til bybane i Bergen, Busway i Trondheim og høykvalitets kollektivløsning på Nord-Jæren. Vi legger oss ikke opp i tiltak, men i byområdene må legge opp til en politikk som sørger for at veksten skjer kollektivt, og ikke med bil. Vi ser samtidig at det er kollektivutfordringer, også utenfor de fire store byene, som gjør at staten også bør bidra der.

Det er en ny og framtidsrettet transportplanlegging å inkludere kollektivtrafikk på denne måten. Det vil sørge for mindre kø og kaos, og en mer effektiv og miljøvennlig transport i byområdene.

Transportplanen viser at engasjementet næringsliv og folk landet rundt har vist for bedre transportløsninger, gir resultater.

Det er mange som kan gratulere hverandre med dagen i dag.

Arne Sortevik (FrP) [11:35:43]: Jeg har nå ti minutter. Som saksordfører for sak nr. 10, ber jeg om å få holde et eget innlegg med taletid på 3 minutter i den saken.

Regjeringens NTP-ramme er ca. 500 mrd. kr på ti år. Igjen er det kronerekord, og regjeringen kan si: Aldri har noen regjering brukt så mange penger på samferdsel. Isolert sett er det bra.

Men behovet er ikke definert. Behovet er enormt stort; for investering i vei og jernbane, for mer vedlikehold, for å dekke inn vedlikeholdsetterslep på riksveier og fylkesveier, for mer rassikring, for mer trafiksikring, og for langt mer til kollektivsystem i byene.

Klokkelig snakker regjeringen minst mulig om behovet – forståelig nok derfor også lite om effekten av planen etter de neste ti år i forhold til nettopp behovet.

Effekten er liten, dessverre, fordi behovet for investering og oppgradering av infrastruktur innenfor samferdsel er så omfattende. Rådgivende Ingeniørers Forening har sammenlignet 2023-standard med 2013-standard basert på regjeringens forslag til NTP. Det gir et uttrykk for hva man oppnår etter å ha gjennomført en plan på ti år. Effekten er i hovedsak uendret. På veinettet er resultatet innenfor områdene fremkommelighet, sikkerhet, klima, miljø og universell utforming uendret.

Med regjeringens plan vil det fortsatt ta 50–70 år å skaffe Norge sikre og miljøvennlige veier og et moderne jernbanenett.

Fremskrittspartiet er utålmodig. Fremskrittspartiet mener, som folk flest, at Norge bør bygge bedre veier og ny jernbane langt raskere enn det regjeringen legger opp til. Fremskrittspartiet mener, som folk flest, at Norge som søkkrik oljenasjon bør bruke mulighetene og bygge landet – bygge effektive, sikre og miljøvennlige veier og moderne jernbane med statlig finansiering, penger fra overskuddene som norsk olje og gass gir Norge på årlige statsbudsjetter. Fremskrittspartiet mener, som folk flest, at raskere utbygging av veier og jernbane kan skje uten bom-

pengefinansiering, og uten at fremtidige pensjoner trues og norsk økonomi ødelegges.

Fremskrittspartiets alternative forslag øker ramme-foreslått av regjeringen med 455 mrd. kr. Det betyr 45,5 mrd. kr mer hvert år i perioden. Det er i tråd med vurderinger foretatt av Statistisk sentralbyrå, som bekrefter at dette tåler norsk økonomi svært godt.

Norge er et søkkrikt land. Vi har en økonomisk mulighet de fleste land misunner oss, men samtidig et umoderne vei- og jernbanenett som andre land ikke skjønner at Norge som et søkkrikt land aksepterer. Fremskrittspartiet mener vi må bruke muligheten til å bygge landet. Fremskrittspartiet mener det er bedre å investere fellesskapets penger i veier og jernbane i Norge enn i handlesteder i utlandet.

De to store prosjektene i planen, interciticsatsingen på Østlandet og ferjefri E39 langs Vestlandskysten, vil Fremskrittspartiet finansiere utenfor statsbudsjettet gjennom prosjektorganisering og avklart prosjektfinansiering, slik det ble gjort da Gardermoen og Flytoget ble bygget. InterCity og ferjefri E39 er langt større prosjekter enn dette – og langt viktigere for nasjonen. Derfor må vi igjen velge en slik løsning vi med godt resultat har valgt og brukt før.

Fremskrittspartiet vil bygge for fremtidige generasjoner og tar på den måten generasjonsansvaret på alvor. I stedet for å utsette og forsinke bygging av moderne infrastruktur – slik regjeringen gjør – vil Fremskrittspartiet gjennom hurtigere utbygging og opprustning styrke norsk konkurransekraft for å sikre inntjening og verdiskaping for kommende generasjoner.

Fremskrittspartiet vil at staten skal dekke regningen og avviser mer bompengefinansiering. Det er unødvendig at bilistene skal betale regningen to ganger. I dag innbetaler bilistene årlig 55 mrd. kr i skatt og avgifter knyttet til bil, og bare ca. 18 mrd. kr av den summen brukes til vei. Med store forventede overskudd på statsbudsjettet har Norge råd til å bygge landet uten at – som jeg har sagt før – fremtidige pensjonspenger forsvinner, og uten at landets økonomi settes over styr.

Fremskrittspartiet er enig med regjeringen i at Norge har store utfordringer knyttet til transportsystemene i byene, spesielt de fire største. Fremskrittspartiet mener kollektivtilbudet i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim må styrkes, og vi mener staten har et særlig ansvar for dette, spesielt når det gjelder finansieringsansvar gjennom opplegg som gir avklart og langsiktig finansiering.

Fremskrittspartiet mener at videreføringen av den såkalte belønningsordningen og lanseringen av såkalte bymiljøpakker ikke gir slik avklaring og langsiktighet. Tvert imot virker det uklart hvordan belønningsordningen og bymiljøpakker skal samvirke, og hvordan bymiljøpakkene er tenkt innrettet. Dette kom også frem under transportkomiteens høring om ny Nasjonal transportplan.

Fremskrittspartiet foreslår å endre og presisere begge tiltakene: Vi tar bort piskene og krav om transportbegrensende tiltak for persontransport utført per bil. Vi belønner, støtter og finansierer gode kollektivtiltak samt investeringer i infrastruktur og utstyr som understøtter et bedre kollektivtilbud, og som gir en økning i kollektivandelen.

I tillegg foreslår Fremskrittspartiet nye tiltak. Vi fore-

slår en kollektivpakke på 10 mrd. kr, en bypakke på 5 mrd. kr, og en storbypakke på 13 mrd. kr, der halvparten brukes til kjøp av transport. Dette kommer i tillegg til regjeringens belønningsordning på vel 9 mrd. kr og bymiljøpakken på nesten 17 mrd. kr. Der ligger det altså ca. 26 mrd. kr i planen. I tillegg til dette vil Fremskrittspartiet bruke ytterligere 21,5 mrd. kr til kjøp av kollektivtransport i byområdene – over 2 mrd. kr årlig og videreført i et 30-årsperspektiv. Det gir langsiktig og avklart finansiering, også for kollektivtransport, spesielt i de største byene, og det vil bedre tilbudet kraftig.

Jeg vil spesielt understreke at i endrede og nye ordninger for de fire storbyene vil Fremskrittspartiet ta spesielt hensyn til Bergen, Stavanger og Trondheim. Disse byene, grunnet et begrenset jernbanenett, får en liten del av de årlige bevilgningene over statsbudsjettets kap. 1351, som gjelder statens kjøp av persontransport med tog. Denne årlige budsjettposten er ikke en del av Nasjonal transportplan. Det er egentlig uforståelig med tanke på at den bevilgningen i år utgjør nesten 3 mrd. kr. Av dette går 1,7 mrd. kr til nærtrafikk rundt de fire største byene, og Oslo får nesten 1,4 mrd. kr av denne summen.

Denne skjevheten vil Fremskrittspartiet endre på, ikke ved å kutte i kjøp av togtransport – som regjeringens partiene i innstillingen fortsatt ser ut til å tro – men gjennom fordelingen av Fremskrittspartiets nye storbypakke og gjennom ny innretning på regjeringens kollektivpakker. Jeg viser til Fremskrittspartiets merknader om dette i innstillingen i kapittel 9.3.2.

Fremskrittspartiet er utålmodig. Vi vil ruste opp vei- og jernbanenettet på 30 år – regjeringen vil bruke 50–70 år. Fremskrittspartiet mener at Norge har råd, og at norsk økonomi – slik Statistisk sentralbyrå har bekreftet – tåler den økningen som må til. For hurtigere tempo uten bompenger trengs et sterkt fremskrittsparti i en ny regjering etter valget. For fornyelse i samferdselspolitikken trengs det samme: et sterkt fremskrittsparti i en ny regjering etter valget i 2013.

Ingjerd Schou (H) [11:44:50]: Høyre ser en sektor som er overmoden for modernisering og effektivisering. Folk etterspør en jernbane som kommer til tid, som er forutsigbar, og som har en anstendig kvalitet og kapasitet. Høyre mener altså at tiden er overmoden for både nye ideer og bedre løsninger på dette området.

Planleggingstiden for nye prosjekter bør halveres. Etter åtte år ser det ut som om kanskje også regjeringen kan komme på sporet av dette. En helhetlig planlegging av lengre strekninger, bedre beregninger av den reelle verdien av samferdselsprosjektene for hele samfunnet og mindre politisk detaljstyring vil være med på å effektivisere jernbane og andre kollektivtilbud og gjøre kvaliteten på beslutningene bedre.

Høyre vil ha en jernbane på skinner som skinner. Jernbanen er preget av en monopolkultur, hvor gamle løsninger gir dårlig styring og mangelfull kapasitet. Resultatet av dette er stadige forsinkelser, forsinkede og dyre prosjekter, overfylte tog og en synkende godsandel. Det går altså feil vei.

Bondevik II-regjeringen etterlot seg en jernbane på bedringens vei. Punktligheten økte fra 70 pst. til over 90 pst. i perioden. Bevilgningene økte, omstillingen av Jernbaneverket var underveis, og bransjen forberedte seg på en konkurranseutsetting av vedlikeholdsoppgaver som ville gjøre Jernbaneverket sterkere i bestillerrollen, mer moderne og med et mer tydelig brukerfokus.

Bevilgningene til jernbanetiltak har økt med hele 68 pst., men det har ikke bedret driftsstabiliteten og avviklingen av togtrafikken. Om lag 70 pst. av investeringsprosjektene er ikke igangsatt som planlagt, og 60 pst. er ferdigstilt senere enn planlagt. Flertallet av disse investeringsprosjektene har også blitt betydelig dyrere – fra 35 pst. til 54 pst. – enn det som var opprinnelig anslått. Det blir bare forbokstaven å etterspørre behovet for nytenkning på dette området.

Forfallet er stort, og etterslepet på jernbanen er estimert til hele 200 mrd. kr. Også her trengs det nye ideer og bedre løsninger. Høyre vil ha en fristilt og effektiv jernbaneorganisasjon. Vi ønsker å modernisere Jernbaneverket til et profesjonelt byggherreselskap med toglederfunksjon.

Noe av problemet i dag er at vi har en manglende forutsigbarhet i finansieringen av jernbaneutbygginger. Høyre vil omdanne Jernbaneverket til et eget selskap. Det vil gi dem mulighet for å ta opp lån og selv kunne styre mer av sine prioriteringer innenfor de overordnede retningslinjene. Selskapet skal styre utviklingen og driften av jernbanens infrastruktur, og Stortinget skal forholde seg til og vedta overordnede retningslinjer, men ikke detaljstyre prioriteringene. Høyre mener selskapet skal overta eierskap og administrasjon av stasjonsbygninger og stasjonsområder. Det vil gi mulighet for utvikling. Jernbaneverket vil slik få inntekter som de også kan bruke til investeringer i jernbanenettet, slik Avinor har det med flyplassene. Høyres mål er økt lønnsomhet i togdriften.

Samtidig er det viktig at Jernbaneverket yter effektiv service til alle togoperatører. For at operatørene ikke skal bli skadelidende ved forsinkelser og feil som skyldes Jernbaneverket, er Høyre opptatt av at det trengs en nøyere vurdering av det som ligger i incentivene og incentivstrukturen. Vi mener at kjøreveisavgiften er en av modellene som bør vurderes.

I tillegg mener vi at selve utførelsen av vedlikeholdsoppgavene i størst mulig grad skal utføres av private bedrifter i et marked med fri konkurranse. Jernbaneverket skal selv utføre minst mulig drifts- og vedlikeholdsarbeid, begrenset til de oppgavene som er nødvendige av mangel på et effektivt marked, eller av beredskapshensyn.

Store utbygginger som InterCity, Ringeriksbanen, dobbeltspor Stavanger–Egersund og Ofofbanen bør organiseres som egne utbyggingsprosjekter, for på den måten å ha mulighet for ulike typer finansiering og mulighet til å ta opp lån.

Gjentatte ganger hører vi at tog er forsinket på grunn av kluss med signalanleggene. Høyre mener at det snarest mulig bør legges fram en egen konkret plan for konvertering av signalsystemene på jernbanestrekningene i Norge til den europeiske standarden, ERTMS. Så langt er det som er bebudet på østre linje, utsatt et år.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [11:50:07]: Å binde landet vårt sammen har vært en viktig oppgave til alle tider. Med politikk og teknologi har vi gjennom generasjoner trosset naturkrefter og overvunnet vårt krevende landskap. Det er gjort store løft på samferdselsområdet, men fortsatt står det betydelige utfordringer foran oss. Vi må derfor ta vare på de verdiene som allerede er lagt ned i infrastrukturen for transport. Samtidig er det viktig å investere i ny infrastruktur som bygger opp om verdiskaping og flere arbeidsplasser, og som binder landet enda tettere sammen.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 satses det på tiltak både i byene og i distriktene, slik at hele landet kan ta del i en positiv samfunnsutvikling.

Norge er en hav- og kystnasjon. Havområdene våre er om lag sju ganger større enn Fastlands-Norge, og kystlinjen med vik og fjorder er lengre enn jordens omkrets rundt ekvator. Og de fleste av oss har et forhold til kysten og havet: Havet gir oss mat og energi og er en viktig transportåre. Mange bor og arbeider langs kysten, og enda flere tilbringer fritiden sin der.

Vår styrke og posisjon som hav- og kystnasjon skyldes ikke bare naturgitte forhold, men kan også tilskrives vår vilje og innsats for å bygge ut infrastruktur langs kysten. En slik infrastruktur er viktig for petroleumsaktiviteten, for industriarbeidsplasser, for fiskeriene, for sjømatnæringen og ikke minst for turistnæringen.

La meg også slå fast at sjøtransport er en viktig og velfungerende del av det norske transportsystemet. Mer enn 40 pst. av det totale godstransportarbeidet innenlands utføres av skip, og i utenrikshandelen er sjøtransporten helt dominerende. Det er likevel sånn at mer gods kan og bør fraktes sjøveien, for sjøtransport er forbundet med lave kostnader til infrastruktur, sjøtransport legger begrenset beslag på areal, og sjøtransport kan avhjelpe kø, trengsel og vedlikeholds- og investeringsbehov på veiene. Sjøtransport er videre en sikker transportform som også bidrar til sikrere veitransport ved å fjerne flere tunge kjøretøy fra landeveien.

God infrastruktur er – kombinert med maritime tjenester, som f.eks. los og overvåking av skipstrafikken – viktige sjøsikkerhetstiltak som bidrar til å forhindre skipskollisjoner, grunnstøtinger og uønskede hendelser til sjøs. I tillegg er skip effektive – med lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp.

Derfor er det gode grunner til at regjeringen vil at mest mulig av veksten i de lange godstransportene kommer på bane og sjø, og at vi vil utøve en politikk som legger til rette for at godstransporter overføres fra vei til sjø. Jeg er derfor veldig godt fornøyd med at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 ligger en offensiv satsing på 19,4 mrd. kr rettet mot sjøveien og maritim transport. Det tilsvarer en økning på 55 pst. i forhold til budsjettet for 2013, mens økningen er på 180 pst. om en sammenligner med nivået i 2005. Det vil si at nivået er nesten tre ganger så høyt som det var da den rød-grønne regjeringen tok over i 2005.

For sjøtransportsektoren har regjeringen disse hovedprioriteringene i Nasjonal transportplan 2014–2023:

- tiltak i en egen nærskipfartstrategi

- farledsutbedringer – herunder verdens første skipstunnel
- maritim trafikkovervåking
- drift, vedlikehold og fornyelse av navigasjonshjelpemidler
- havneinfrastruktur i Longyearbyen og utvikling av BarentsWatch
- transportplanlegging og kystforvaltning
- forskning og utredning om godstransport og kombinerte transportløsninger.

Hvert år passerer det en halv million trailere over Svinesund, og vi vet at godstransporten vil øke betydelig i de nærmeste årene. Regjeringen har derfor i Nasjonal transportplan satt av 3 mrd. kr til tiltak for å få mer gods over på sjøveien. For hvert skip som fylles opp, sparer vi veiene – og skjærmer dem som ferdes der – for om lag 200 trailere.

Innenfor rammen av en nærskipfartstrategi vil vi utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipfart, utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner, og vi vil utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon. Og vi vil ikke minst styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger, for som kjent har jo de fleste varene lengre transportbehov enn fra én havn til den neste – man må finne de gode, kombinerte transportløsningene.

De tre første punktene som jeg nevnte her, representerer noe helt nytt. Dette er et nytt virksomhetsområde som vil bidra til å tydeliggjøre og synliggjøre Kystverket som etat for havne- og sjøtransport.

I disse dager arbeides det med å konkretisere tiltakene så langt det er mulig innenfor retningslinjene til regelverket for statsstøtte. Planen er at strategien skal legges fram i august. Når tiltakene vil bli endelig utformet og satt i verk, vil avhenge av behandlingen i ESA.

I tillegg skal vi, i samarbeid med transportører og vareeiere, kartlegge godsstrømmer, logistikktrender og samspillet mellom sentrale aktører i godsmarkedet. Hensikten er å få et best mulig grunnlag for å vurdere potensialet for effektiv overføring av godstransport fra land til sjø.

Oppsummert mener vi at vi har levert en transportplan for kysten som det er grunn til å være svært godt fornøyd med. Det er også tilbakemeldingene vi får fra de ulike aktørene. Samtidig er det helt klart at vi ikke kan stå her i denne salen og vedta mer gods på sjø. Vi er helt avhengig av at næringsaktørene bidrar til å nå målet, og at transportnæringen samtidig finner fram til løsninger som er attraktive for transportkjøperne.

Transportplanen som behandles her i dag, vil bety mye for den maritime sektoren, og den bygger i tillegg opp om miljøpolitikken og næringsutviklingen rundt om i hele landet.

Med den politikken som regjeringen nå har trukket opp i Nasjonal transportplan, blir det lagt til rette for at transportører og vareeiere kan vurdere sjøtransport med nye øyne.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:58:10]: Det er godt å se at kyst- og fiskeriministeren endelig har tatt inn over seg, og i dag forstår, at norske sjøfolk er i stand til å navigere på havet på en god måte og er i stand til å finne fram til Stad-tunnelen. Men problemet med regjeringens forslag er for det første at tunnelen ikke er fullfinansiert, og for det andre at den skal påbegynnes først i 2018 – etter at vi har hatt to stortingsvalg og en ny gjennomgang av NTP.

De fleste miljøer har mottatt dette som meget positivt, at Stad-tunnelen skal bygges, men hvorfor 2018? Det har vært så mange utredninger og planer, og alle snakker om å få ned planleggingstid og byråkrati. Prosjektet kan startes lenge før 2018. Er det ikke byråkratiet som forsinker, så er det tydeligvis politikerne. Hvorfor ikke før, når man først mener at prosjektet er godt?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [11:59:12]: Jeg er veldig glad og stolt over å tilhøre en regjering som faktisk foreslår at Stad skipstunnel skal bygges. Det har mange regjeringer før denne hatt mulighet til!

Jeg var politisk rådgiver i Fiskeri- og kystdepartementet relativt tidlig på 1990-tallet, og allerede da var Stad skipstunnel godt utredet. Og det har vært regjeringer etter den tid. Nå har ikke Fremskrittspartiet noen gang vært i regjering, så jeg skal ikke skylde på Fremskrittspartiet for det.

Men det som dette faktisk også handler om, er at vi nå har vært igjennom en ekstern kvalitetssikring, KS1. Dette er et stort prosjekt, og vi må gjennomgå det løpet. I tillegg er det en stor forskjell på den rød-grønne regjeringen og Fremskrittspartiet: Vi husholderer med pengene, slik at næringslivet som skal benytte seg av denne tunnelen, fortsatt overlever, og vi setter ikke økonomien over styr ved å bruke opp absolutt alle pengene med en gang.

Arne Sortevik (FrP) [12:00:25]: Samtlige partier i salen er enige om det som også statsråden var inne på, nemlig behovet for å flytte godstransport fra land til sjø. Jeg er også helt enig med statsråden i at vi verken kan gi pålegg eller bruke tvangsmidler for å få det til, men vi kan ta vekk noen propper.

Her er en fersk utfordring: Det er nettopp gjort en henvendelse fra fylkeskommunen i Hordaland angående transport med ferjen som går fra Bergen via Stavanger til Danmark. Der er det slik at det er kapasitet til å løfte trailere vekk fra veinettet, vekk fra E39. Transportørene vil, ferjeoperatøren vil, men dette stopper i problemer knyttet til avgift, altså det å kjøre ferje innenlands med hensyn til taxfree-ordninger og momsordninger for ferjeselskapet.

Vil statsråden ta initiativ til å se nærmere på dette sammen med Finansdepartementet, slik at den ferjekapasiteten som finnes, kan utnyttes?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:01:36]: Jeg er litt i tvil om spørsmålet, men det jeg i hvert fall er helt sikker på, er at all den tid det handler om ferger, tilligger det ansvaret en annen transportminister, nemlig samferdselsminister Marit Arnstad. Så når det gjelder avgifter og spørsmål knyttet til fergetransport, tilligger det henne. Representant-

ten Sortevik vil sikkert få anledning til å kunne stille det spørsmålet i løpet av dagen.

Jeg er veldig glad for at vi er enige om målet om å flytte gods fra land til sjø – det har jeg vel heller aldri egentlig vært i tvil om. Spørsmålet er hvordan vi lykkes med å få det til. Det er bakgrunnen for at denne regjeringen har avviklet veldig mange avgifter, på mitt ansvarsområde i sum rundt 125 mill. kr. Da snakker vi om kystavgift, og vi snakker om årsavgiften for havnesikkerhet. Nå nettopp har vi fått Losutvalgets utredning, som vil være et godt bidrag i det videre arbeidet.

Arne Sortevik (FrP) [12:02:43]: Takk for svaret. Dette gjelder ikke innenlandsferjer, så det gjelder ikke samferdselsministeren som har ansvaret for de ferjene. Det gjelder faktisk en utenriksferje som kjører innenriks på vei til utlandet. Der er poenget at ved å ta med trailere som kjører i Norge på E39 mellom Bergen og Stavanger på ferjen, flytter vi trailertransport – altså veitransport – over til sjøtransport. Da dukker det opp et avgiftsproblem når utenlandsferjen tar transportoppdrag innenlands. Det må vi kunne klare å løse, det er det som er proppen. Vi må klare å løse det avgiftsproblemet på en måte som gjør at både ferjeoperatør og de som skal bruke ferjetilbudet, kan leve med det.

For øvrig er svaret med henvisning til samferdselsministeren et godt eksempel på hvorfor vi trenger et transportdepartement, og at det er helt feil å ha ansvar for sjøtransport i et fiskeridepartement. Fremskrittspartiet vil gjerne endre den løsningen, men i første omgang trenger vi hjelp til å fjerne en propp.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:03:53]: Jeg står fortsatt fast ved at selv om man bruker en utenriksferge i innenriksfart, blir det i hvert fall en del av en innenriksferge, og det er ikke mitt ansvarsområde. Men jeg tar iallfall med meg problemstillingen for å drøfte det med rette vedkommende. Det aner meg at det ligger noen «snagger» i det spørsmålet som selvfølgelig ikke blir lagt fram her, men vi tar det iallfall med.

Men igjen tilbake til næringslivet, for det er tross alt først og fremst næringslivet langs kysten, i tillegg til brukerne av veiene, som vil tjene på at vi får til bedre løsninger her. Jeg vil igjen løfte fram det som i hvert fall er litt av hovedutfordringene med Fremskrittspartiets politikk, der det hele tiden er penger til både å fjerne avgifter og å bruke mer penger, noe som gjør at vi risikerer at næringslivet langs kysten får en helt annen hverdag å våkne opp til, med høye kronekurser og et høyere rentenivå.

Lars Myraune (H) [12:05:04]: Statsråden nevnte i sitt innlegg at vi er en hav- og kystnasjon. Ja, det tror jeg vi alle er enige om. Hun la vekt på den økningen innen maritim transport som nå legges inn i denne nasjonale transportplanen.

Nå er det sann at det er 30 forskjellige avgifter som er knyttet opp mot transport på sjøen, og det gjør at det blir forholdsvis kostbart. Men noe annet som er usedvanlig viktig for å kunne få fart på sjøtransporten, er havnene – at

havnene blir såkalt intermodale havner, noe som gjør at man kan få en direkteoverføring til andre transportmidler.

Trondheimsfjorden er egentlig et nøkkelområde for det, ikke minst fordi det etter hvert kommer til mye transport over fra Sverige. Her er det ikke noen løsning. Hva har statsråden, sammen med samferdselsministeren, tenkt å gjøre for å finne en løsning – innenfor tidsrommet – som gjør at en ikke får delte løsninger?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:06:09]: De økonomiske rammebetingelsene for de ulike transportsektorene har blitt gjennomgått, og de ble presentert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Den gjennomgangen viste at sjøtransport slett ikke kom dårlig ut når det gjaldt avgifter. Det som kanskje er spørsmålet, er om man laster båten og bilen riktig, at man får med absolutt alt. Da kommer ikke sjøtransporten dårligere ut.

Vi ser selvfølgelig at det er betydelige forskjeller mellom innenriks og utenriks sjøtransport. Denne regjeringen har redusert brukertransporten på sjø betraktelig. Vi har redusert avgiftene med nærmere 125 mill. kr i perioden 2010–2013. Så har vi nedsatt Losutvalget, og det skal vi få tid til å behandle senere.

Når det gjelder Trondheimsfjorden, er vel jeg også omtrent like utålmodig som spøreren. Jeg har en veldig god dialog med samferdselsministeren, og jeg er helt sikker på at vi skal finne gode løsninger også i Trondheimsfjorden.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:07:16]: Det er grunn til å gratulere statsråden med det vedtaket som regjeringen har fatta om Stad skipstunnel. Det er mottatt med stor glede langs kysten.

Me veit også at det i den inneverande NTP-en ligg ei løyving på 2 mill. kr i siste del av planperioden. No ligg det føre eit forslag om 1 mrd. kr i siste del av den planperioden som kjem no. Dette er altså vår første skipstunnel. Spørsmålet mitt er: Korleis vil statsråden organisere dette på en god måte, sånn at me sikrar at me får den framdrifta som er heilt nødvendig, at me får KS2-rapporten på plass? Me har vel ein kystdirektør med erfaring frå Statens vegvesen, så sånn sett bør dette vere i trygge hender. Men på kva måte kan statsråden gi signal om framdrifta i prosjektet? Og dersom planarbeidet går så fort som det kan gå, kan ein då få oppstart i første del?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:08:18]: Jeg takker for gratulasjonene, og jeg vil bare gjenta at jeg er veldig glad for og stolt av at denne regjeringen foreslår at vi skal bygge Stad skipstunnel. Det er en sak som har levd et langt, langt liv. Det kan vi nå krone med at vi faktisk skal bygge verdens første skipstunnel. Vi skal selvfølgelig gjennomføre de prosessene man må med hensyn til at dette er et stort prosjekt, og vi skal ha en KS-prosess på det.

Jeg må bare gjenta at jeg faktisk tror at den rød-grønne regjeringen og Kristelig Folkeparti er enige om at vi må husholdere klokt med pengebruken. Vi kan ikke gjøre alt samtidig, for da har vi plutselig ikke et næringsliv som kan gjøre seg nytte av denne tunnelen. Vi vet at næringslivet på vestlandskysten, som representanten Hareide kjenner vel-

dig godt, er veldig eksportrettet, og det å sette deres framtid på spill gjennom et sjansespill med en økonomisk politikk som næringslivet på kysten ikke tåler, vil jeg fraråde på det sterkeste.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:09:42]: Aller først: Det er faktisk slik at Fremskrittspartiet forholder seg til de økonomiske rammene som SSB foreslår. Hvis statsråden mener at det er uansvarlig, vil jeg tro at det ikke er Fremskrittspartiet som har et problem, men statsråden.

Effektiv og sikker transport er en forutsetning for markedsøkonomi, for vår konkurranseevne og for bosetting, import og eksport av varer. Derfor er behandlingen av NTP en svært viktig sak, men vi må dessverre erfare at regjeringens forslag til NTP heller ikke denne gang investerer nok i strategisk viktig infrastruktur. Det er viktig at vi tenker helhet og på de varierende behov som samfunnet har. Ikke minst er det viktig å se de ulike næringers behov relatert til Nasjonal transportplan. For når vi vet hva et sentralt, godt og sikkert samferdselstilbud betyr for hele landet, bør ikke dette bli et spørsmål om vi egentlig har råd. Sannheten er vel heller at vi ikke har råd til å la være – ikke bare for bedre trafiksikkerhet, færre drepte og skadde, men også relatert til samfunnets og næringslivets behov.

I så måte ser Fremskrittspartiet at deler av NTP ikke følger opp næringslivets eller industriens behov. Et eksempel på dette er Nordkapp kommune og Statoils ønske om å etablere og investere i en ny oljeterminal – om da ikke regjeringens varslede skatteskjerpelser for olje- og gassnæringen stopper dette prosjektet. Statoil ønsker og vil investere 6 mrd.–7 mrd. kr i et prosjekt som er meget lønnsomt for vår nasjon. Da bør staten og Stortinget bevilge de nødvendige rammene for å utbedre E6 fra Lakselv til Olderfjord og E69 videre til Honningsvåg. Man bør også rassikre og forlenge Skarvberg tunnelen, slik at anleggsarbeidet der kan foregå i trygge omgivelser. Dessverre ser ikke regjeringen denne sammenhengen og disse utfordringene og fortrekker tydeligvis at vi skal oppleve det samme her som under og etter Hammerfest/Snøhvit-utbyggingen, der veien mange år etter oppstart langt fra er ferdig. Vi ser at veien Skaidi–Hammerfest nok en gang blir skjøvet ut i tid.

Jeg ønsket egentlig å skryte litt av komiteens medlemmer fra regjeringspartiene med hensyn til Farledstiltak Leirpollen og Fremskrittspartiets merknad om å prioritere dette i første del av planperioden. Men det som komiteens medlemmer fra regjeringspartiene skriver i sin merknad om Farledstiltak Leirpollen i Austertana, er skrevet på en slik måte at det kan tolkes ulikt. Mener man i første del av planperioden, eller mener man i annen del av planperioden? Hva er tidlig og hva er sent i perioden? Dette er vesentlig for både Elkem Tana, de ansatte og for norsk smelteverksindustri. Et av verdens største kvartsittbrudd ligger i Austertana, og Elkem Tana leverer 80 pst. av behovet til den norske smelteverksindustrien, som har ca. 800 ansatte.

Smelteverksindustrien er flere steder å betrakte som hjørnesteinsbedrifter, både i Mo i Rana, i Bremanger, i

Orkanger og i Hardanger. En nedtrapping i Tana vil føre til at den industrien blir avhengig av import av kvartsitt fra Tyrkia eller Egypt, til en langt dyrere pris enn i dag. Vi spiller hasard med industriarbeidsplasser hvis ikke dette kommer på plass. En annen side er at deler av området er naturområder, slik at det vil ta tid fra planleggingen starter til oppstart og gjennomføring av prosjektet. Jeg ber om en klargjøring fra regjeringspartiene om dette.

Det står mye bra i NTP om luftfart og satsing på flyplassutbygginger. Det er bra at regjeringen vil satse på luftfart, men det er et tankekors at altfor mange av investeringsplanene til regjeringen og Avinor er i siste del av perioden. Dette er skadelig for næringslivet – ikke minst reiselivsnæringen. Reiselivsnæringen har vært i god vekst i Nord-Norge over tid, men kapasitetsbehovet for å utvikle næringen videre er avhengig av turister og ikke minst transport til og fra landsdelen.

Det er kapasitetsproblemer flere steder – i Tromsø, som er en kjempeviktig «hub» for transport av turister videre nord, trenger investeringer. Det samme gjør man i Kirkenes og i Alta, som har stamflyplasser som forsyner resten av Øst- og Vest-Finnmark med turister. Uten utbedringer og fornyelse vil ikke kapasiteten kunne økes, noe som igjen vil bety stagnasjon og for dårlige vekstmuligheter for reiselivsnæringen. Det kan her nevnes at charterfly direkte fra Europa til Kirkenes må redusere passasjerantallet i sine fly vesentlig for å overholde sikkerhetsforskrifter ved landing. Dessverre vil mye av det som kunne blitt en naturlig vekst, lagt på is til en gang langt ut på 2020-tallet. I stedet for å prioritere nødvendige utbygginger og forlengelse av rullebaner, prioriterer heller regjeringen å ta et massivt utbytte av Avinor hvert år, slik at fagre ord er det som blir tilbake – eller skal jeg kalle det for tomt snakk.

Fremskrittspartiet har også fremmet forslag om en konsekvensutredning av kystriksveier i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane. Felles for disse prosjektene er at store deler av veinettet, både i Sogn og Fjordane og i Nord-Norge opprinnelig ble bygd for å frakte fisk og andre verdier direkte til resten av landet, og er derfor tilsvarende dårlig tilpasset turisme, verdiskaping og handel internt i landsdelene. Felles for prosjektene er at de vil stå for en fortetting av ulike kompetansemiljøer, som vil kunne styrke bosetting og utvikling gjennom økt aktivitet og næringsproduksjon. Avstandsurempene, som er store i distriktene, vil bli betydelig redusert.

I løpet av den neste tiårsperioden ønsker dagens regjering å bruke 507 mrd. kr på all samferdsel – veier, bane, havner, farleder, kollektivtrafikk og bysatsing – i Norge. I den samme perioden skal bilistene alene i bilrelaterte avgifter betale inn nærmere 600 mrd. kr. I tillegg kommer bompenger på anslagsvis et sted mellom 130 mrd. kr og 150 mrd. kr i perioden. Bilistene alene vil da måtte betale et sted mellom 200 mrd. kr til 250 mrd. kr mer i ulike avgifter de neste ti årene enn hva regjeringen planlegger å investere i all infrastruktur knyttet til samferdsel.

Representanten Bjørnflaten hevder at det er uenighet blant de såkalt borgerlige om bompenger. Ja, det er helt rett. Både Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har lov til å kjempe for sine syn – så får folket, ved valg,

bestemme kjøttvekt, størrelse på partiene. Fremskrittspartiet vil selvfølgelig kjempe for sitt syn. Men én ting er sikker: Det vil ikke bli noe bedre med de rød-grønne. Få har hatt lengre og grådigere fingre i andres lommebøker enn denne regjeringen.

Fremskrittspartiet ønsker å bruke langt mer på samferdsel enn regjeringen. Vi avsetter midler til å få etablert et statlig selskap for bane og et statlig selskap for vei. Vi ønsker å få på plass et sikkert, effektivt og moderne vei- og banesystem i Norge. I tillegg ønsker vi å ta inn etterslepet på riksveier og fylkesveier på henholdsvis 10 og 15 år.

For hver dag som går, sakter Norge enda litt mer akterut med tanke på konkurransevne og effektivitet. Etterslepene øker på veier, baner og på annen offentlig infrastruktur, som vei, vann, kloakk og bygninger. Fremskrittspartiet tar ansvar for framtidige generasjoner ved å investere i realkapital og infrastruktur i dag. Dette vil gi kommende generasjoner bedre forutsetninger til å møte konkurransen i en stadig mer globalisert verden.

En investering i egen infrastruktur er en langt riktigere måte å forvalte felles ressurser på, ikke minst når det gjelder å spre risikoen. De fleste økonomer er i dag enige med Fremskrittspartiet. Det gir langt større avkastning å investere i egen infrastruktur enn å investere i gågater i London og Paris.

Lars Myraune (H) [12:19:48]: Nasjonal transportplan er et svært viktig dokument – ja, selvfølgelig er det det.

God infrastruktur, rask og sikker framkommelighet for både personell og materiell er en av grunnpilarene for velferd og vekst for framtidige generasjoner. Det dreier seg simpelthen om hvordan vi skal bygge landet for de neste ti årene.

Nå er Norge en kystnasjon, som fiskeriministeren sa, og det støtter jeg fullt ut – og vi skulle gjerne tatt kysten i bruk i langt større grad enn i dag. 5 minutter er ikke mye tid til å snakke fra denne talerstolen, derfor skal jeg konsentrere meg mye om sjøtransporten.

Trafikkøkningen på både vei og bane har de senere årene økt langt utover det prognosen tilsa for noen år tilbake, og spesielt når det gjelder varetransporten, er det nesten skremmende. Vi vet at jernbanen er sprengt. Hva gjør vi så?

Det passerer over en halv million vogntog over Svinesund hvert eneste år, og trafikken øker hver eneste dag. Det har blitt krevende å ta seg fram med personbil, spesielt vinterstid, med mange utenlandske sjåførere som kjører på dårlig materiell. Det er rett og slett et trafiksikkerhetsproblem – det truer vår trafiksikkerhet. Knappt noe tiltak vil være mer effektivt ut fra et trafiksikkerhetssynspunkt enn å redusere trailertrafikken.

Så har vi altså en transportåre som nesten er ubrukt – riksvei nr. 1. Ingen land i Europa har såne muligheter til å ta i bruk sjøveien som det Norge har. Vi har et langt land, og folk bor langs kysten.

Et godsskip kan frakte den samme mengde gods som 200 langtransportbiler langs landeveien – og da snakker vi om et lite skip. Dersom man får en del av denne trafikken

over på sjø, vil det frigi kapasitet på veiene, samtidig som miljøgevinsten vil bli betydelig.

Det har lenge vært tverrpolitisk enighet om å få mer av godstrafikken over på sjøen. Dessverre har utviklingen gått i feil retning de senere årene, for sjøtransporten er i langt større grad mer brukerfinansiert enn det landtransporten er. Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til. Nærskipsfartens konkurranse med landtransporten gjør at forskjellene i gebyr og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for konkurransekraften. Forskjellen mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransporten.

Et steg i riktig retning er at kystavgiften og årsavgiften for havnesikkerhet nå er avvirket, men det er langt fra nok. Høyre mener det trengs en helhetlig, målrettet og kraftig satsing. Derfor er det på tide at staten bidrar som en strategisk partner for å realisere de nasjonale målene om gods langs sjøen.

Selv om regjeringen de siste årene har redusert noe på enkelte avgifter, har sjøtransporten fortsatt store utfordringer relatert til bl.a. havnekostnadene. Derfor trengs det et tydelig politisk grep. Høyre foreslår derfor i denne innstillingen, sammen med Kristelig Folkeparti, at det innføres en tilskuddsordning til havneformål, som skal forvaltes av Kystverket.

Den største enkeltavgiften er losavgiften, som også ministeren var inne på. Den utgjorde 650 mill. kr i 2012 – og har bl.a. gjort at en del av cruise fartøylene ikke har kommet inn til havn i Norge. Losutvalget kom nettopp med sin utredning, og vi ser veldig fram til at det skal komme resultater ut av den.

Men mye skal gjøres for å få fart på sjøtransporten. Derfor foreslår Høyre, sammen med Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, at det startes et offentlig–privat samarbeidsprogram mellom myndigheter og bransje for å styrke konkurransen til sjøtransporten, bl.a. gjennom å kartlegge varestrømmen – som nå delvis er på gang.

Så litt om luftfart. Lufttransporten utgjør en viktig del av transportsystemet i Norge. Geografien og topografien gjør at luftfarten spiller en stadig større rolle i Norge – langt mer enn i mange andre europeiske land. Vi i Høyre er godt fornøyd med den måten Avinor håndterer dette på – i det alt vesentlige – men vi har vært bekymret for en del problemer underveis, som det har vært noen ganger. Vi er også svært opptatt av at de private flyhavnene, som Torp og Rygge, skal få samme konkurransevilkår som de offentlig eide.

Jeg skulle ha sagt mye mer, men jeg vil spesielt komme tilbake til en del ting knyttet til Midt-Norge i et senere innlegg i denne debatten.

Magne Rommetveit (A) [12:25:08]: Når ein har vore ordførar i ein øykommune på Vestlandet i 16 år, har mykje tid og krefter gått med til politisk aktivitet for å styrka samferdsla i heimkommunen og i den nære regionen rundt der ein sjølv bur – og jammen har det òg vore store framsteg innan veg-, sjø- og lufttransport i min heimkommune og i regionen. Eg vel sjølv å tru at eg har vore med å påverka i positiv lei.

Det er kjekt, og det er stas å jobba med samferdsel for seg og for sine, men eg må vedgå at å få vera med på å arbeida fram ein nasjonal transportplan desse tre–fire åra, altså ein samanhengande plan for heile landet – det har vore stas, det.

Den 29. februar i fjor la transportetatane og Avinor fram sitt utkast til NTP. No rett etter påske la regjeringa fram si tilråding, der ein la seg på eit endå høgare satsingsnivå – og i all beskjedenheit: Komiteen har gjennom si handsaming og sine merknadar lagt ein del føringar som gjer planen endå betre.

Me i transport- og kommunikasjonskomiteen har reist rundt i alle fylka våre, og me har i tillegg til sjølvsyn fått innspel gjennom fleire høyringsrundar både her på huset og altså ute i alle landsdelane. Slik sett har dette vore ei fantastisk reise å få vera med på, og i dag skal det altså kuliminerast i debatt og i vedtak om det som skal vera transportsatsinga i landet vårt dei komande ti åra.

Eg vil i det følgjande konsentrera meg om kystsatsinga i denne planen. Her kjem det verkelege eit løft dei komande ti åra med ein auke på 55 pst. i høve til nivået på løyvingane no i 2013.

Med ein godsdel på rundt 90 pst. av utanrikshandelen og 42 pst. av innanlands godstransport spelar sjøtransporten ei svært viktig rolle i landet vårt. Noreg har, som eit av svært få land, også eit komplett maritimt miljø med internasjonalt leiande aktørar innan dei fleste områda. Dette er eit nasjonalt fortrinn som gjer det ekstra viktig at me fører ein offensiv politikk på sjøtransportområdet.

I den framlagde meldinga vert det lagt opp til at det skal brukast 19,4 mrd. kr på sjøtransport i perioden, og det vert sett av 3 mrd. kr for å styrka sjøtransporten ved at ein saman med dei maritime aktørane arbeidar fram ein meir konkretisert nærskipsfartsstrategi. Dette vil gje investeringar i utpeikte hamner, betre samarbeid og oppgåvedeling mellom hamnene, styrking av forskning og utgreiing om godstransport på sjø, og leggja til rette for gode koplingar mellom dei ulike transportformene.

Tryggleik og framkomelege farleier er avgjerande for sjøtransporten. Oppgradering og investering i maritim infrastruktur og sikring av farleier vil saman med ei framtidretta, kostnadseffektiv og brukarvenleg losteneste vera viktige bidrag til ein sikrare sjøtransport.

Det er ikkje alle investeringar i infrastruktur som er synlege, men viss ikkje farleiene vert sikra og farlege grunner vert sprengde vekk, merkast det godt når fartøy går på grunn. Utviklinga går i retning av at stadig fleire skipstypar har større djupne, og fleire av farleiene langs kysten vår vert også nytta av djuptgåande spesialfartøy og til sleping av oljeinstallasjonar. Eit godt døme her er tiltaket for utdjuping av innseglinga til Florø, som gjer det mogleg med innsegling av større riggar til basen i Florø.

I NTP skal det brukast nær 300 mill. kr årleg til fiskerihamner og tilskot til kommunale fiskerihamneanlegg. Dette er ein svært viktig faktor for å sikra god infrastruktur for fiskerinæringa og for maritim transport i distrikta.

Denne planen legg òg opp til at me no skal byggja verdens første tunnel for skip, og det er sett av 1 mrd. kr til Stad skipstunnel. Dette er ei storsatsing som vil bidra til å

styrka og trygga sjøtransporten langs kysten vår generelt, og for alle som ferdast på Stadhavet spesielt.

Komitéfleirtalet føreset at vidare kvalitetssikring av prosjektet, KS2, og planlegging vert utført med sikte på at prosjektet kan startast opp i perioden frå 2018.

Eg kunne nok ha skrytt endå meir av satsinga på sjøtransport, men det kan også vera verdt å sjå kva andre sentrale maritime aktørar melder i sine høyringar.

Norges Rederiforbund har store forventningar til både den maritime strategien og den varsla nærskipsfartsstrategien, og seier at forventningane vert forsterka av regjeringas engasjement over lang tid for ein meir offensiv politikk overfor nærskipsfarten. NHO Sjøfart seier at dei ser ei gledeleg utvikling, med auka merksemd om tiltak som kan styrka maritim transport, og at NTP inneheld positive signal om tiltak for å få meir gods over frå land til sjø.

Eitt av dei største nasjonale grepa i NTP er ambisjonen om å binda kysten saman gjennom ein opprusta og ferjefri E39 frå Stavanger til Trondheim i løpet av 20 år. Fleire viktige og store prosjekt for opprusting mellom ferjestrekningane på E39 ligg inne i regjeringas forslag, og ferjeavløysingsprosjektet Rogfast får oppstart nå i første del av perioden.

Det er gjennomført KVVU og KS1 for Hordfast, Nordfjorden, Storfjorden, Romsdalsfjorden og Halsafjorden. Desse områda har eit svært aktivt og omfattande næringsliv som treng gode transportårer for å halda oppe og vidareutvikla aktivitet, og som treng god tilgang på arbeidskraft. Næringslivet er også avhengig av ulike internasjonale konjunkturar, og eit større pendlaromland vil klart styrka desse regionane.

Mellom Bergen og Stavanger finn me den største bu- og arbeidsregionen utanom Oslo-området, og ei realisering av Hordfast vil innebera ein samanhengande ferjefri veg på heile denne næringstunge og folkerike strekninga. Likeins vil Møreaksen gje store innsparingar i eit aktivt, næringstungt område med eit stort potensial for regionsforstørring. Felles for Hordfast og Møreaksen er høge trafikktalet og utvikling av fleire ferjesamband. Dette vil vera viktige element i totalfinansieringa av prosjekta. Det er svært bra at det nå vert sett av midlar til planlegging, når konseptval for dei ulike fjordkryssingane er vedtekne.

Det er også veldig bra at konkrete prosjekt på E39 er kandidatar til den nye ordninga for prioriterte prosjekt, som vil gje meir føreseieleg finansiering og meir rasjonell gjennomføring. I tillegg vil det kunna gje ei meir effektiv framdrift, dersom statleg regulering vert nytta.

Opposisjonen tek til orde for at Stortinget nå i dag skal vedta konsept for fleire av fjordkryssingane. Sjølv sagt må ikkje regjeringa la det dra ut for lenge med desse avgjerslene, likevel vil eg poengtera at det er viktig med skikkeleg kvalitetssikring på så store prosjekt. Eg vil òg minna om at planen gjeld frå 2014, så litt tid har me på oss.

Planleggingsmessig er det ikkje grunnlag enno for å fastleggja rekkefølge for dei andre fjordkryssingane etter Rogfast. Likevel vil eg peika på at Hordfast, Nordfjorden og Møreaksen må planleggast med sikte på oppstartsavklaring ved neste rullering av planen, og at anleggsstart for desse då kan skje i perioden frå 2018.

Me har i komitéhøyringar fått innspel frå sentralt hald i fleire landsomfattande organisasjonar i retning av at tanken om ferjefri kyststamveg må droppast, og at me får klara oss med desse ferjene. Men for oss som bur ved kysten, vil det å vera imot ferjefri kyststamveg vera som om me skulle bu på loftet og vera imot trapp. Den framlagde NTP for 2014–2023 er ein god plan, og den ferjefrie kyststamvegen er eitt av dei desidert viktigaste elementa i planen.

Akhtar Chaudhry hadde her overtatt presidentplassen.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [12:34:43]: Sørlandet er Norges desidert største eksportør av industrielle produkter og en av Norges aller viktigste næringsklynger. Sørlandet er også et veldig populært reisemål for norske sommerturister fra Oslo-området og resten av landet. Det er viktig med vei. Internasjonale eksperter fra Cambridge Systematics har regnet seg fram til at Norge kan tjene 3 kroner og 49 øre for hver krone som investeres i de norske hovedveiene. Hovedveien E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger er blant de aller viktigste veiene i Norge. Det betyr at samferdselsinvesteringer er svært lønnsomt, sammenlignet med noen av oljefondets alternative investeringer. Ifølge en rapport fra Oslo Economics har regjeringen feilberegnet trafikkveksten på E39 Kristiansand–Stavanger. Analysen viser at den virkelige trafikkveksten tilsier at det selv der er behov for firefelts vei. I tråd med det ekspertene sier, vil Fremskrittspartiet bygge ut hele E18/E39 som sammenhengende motorvei klasse A, med fysiske delelinjer og firefelts vei på E18 fra Oslo-området til Kristiansand og videre til Stavanger.

Innen selve Oslo-området bør det være minimum seksfelts vei, og Fremskrittspartiet ønsker også seksfelts vei Sandnes–Stavanger. Vi ønsker en omfattende utbygging av lange strekninger på veinettet i denne korridoren for å redusere antall ulykker. E18 Rugtvedt–Dørdal bør selvsagt bygges ut med full 23 meters veibredde, slik politiet, brannvesenet, Statens vegvesen og aksjonsgruppen for E18 krever.

Bompenger er helt unødvendig, med tanke på at bilistene bidrar med 55 mrd. kr i bil- og drivstoffavgifter i året. Folk trenger bil, ikke høye avgifter. Fremskrittspartiet går mot bompenger som finansieringsløsning og legger inn 97,5 mrd. kr i NTP for å slette bompenger på samtlige av regjeringens foreslåtte prosjekter. Dette kommer på toppen av vårt forslag i den årlige nysalderingen, knyttet til eksisterende bompengegjeld.

Det er mange som er skeptiske til OPS-løsninger, men fordelene med OPS-løsninger er at når prosjektene fullfinansieres av staten, og når drift og vedlikehold i 25 år også er inkludert, er det entreprenørene som må betale for en eventuell slett jobb i utbyggingsfasen, gjennom økte vedlikeholdskostnader. For staten betyr det at veiprosjekter blir bygd raskere, og at det er i entreprenørens interesse å bygge godt for å holde drifts- og vedlikeholdskostnadene nede.

Aust-Agder har til hele befolkningens glede fått inn

E18-traseen Arendal–Tvedestrand. I etatsforslaget til NTP var det lagt inn 300 mill. kr i planleggingsmidler til prosjektet E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Dette beløpet ble redusert til 150 mill. kr da NTP for 2014–2023 ble lagt fram. Med 150 mill. kr ekstra kunne man framskyndet arbeidet med ny E18 i Aust-Agder, med en klar målsetting om byggestart i 2015. Før vi får sammenhengende firefelts vei, er det viktig å gjøre noe med den krappe E18-avkjørselen Vinterkjær–Risør og påkjøringsrampen i motsatt retning. Dette er et trafikkfarlig punkt, særlig om sommeren når det er mange sommerturister med fullastede biler.

Fremskrittspartiet er også best på sjøtransport. Jeg er derfor veldig glad for at en samlet komité står sammen om en viktig merknad om tilførselsvei fra E18 til Arendal Havn Eydehavn. Dette er en viktig havn som fokuserer på offshoreaktører, og som derved er helt essensiell for næringsklyngen vår.

Ved Arendal lufthavn, Gullknapp, jobber de med å utvide rullebanen, slik at flyplassen kan ta imot fly med inntil 50 seter. Fremskrittspartiet er positiv til planer om å utvide flyplassen ytterligere, som alternativ for charteroperatør og lavprisselskaper. Da bør staten i tilfelle bidra med ny adkomstvei i første del av planperioden.

Befolkningen på Sørlandet hadde store forventninger til NTP, men skuffelsen var stor da planen ble lagt fram, og vi så at flere viktige veiprosjekter hadde uteblitt eller var underfinansierte. Norge trenger en ny regjering etter åtte år med nedprioritering av viktige samferdselsinvesteringer på Sørlandet.

Susanne Bratli (A) [12:39:19]: Så langt i debatten er det sagt mye om mangt i forslaget til Nasjonal transportplan for 2014–2023. Det at forslaget innebærer tidenes samferdselsattsing og et historisk løft for både bane, veg og infrastruktur knyttet til havn og kyst, mener jeg er udiskutabelt. Det at opposisjonspartiene overbyr, er heller ingen overraskelse. Men vi har vist i åtte år at vi holder det vi lover, og oppfyller våre transportplaner, hvilket ikke kan sies om våre ærede motparter i opposisjonen – de har ingen god statistikk å vise til i så henseende. Det er ikke nok å svare fra opposisjonen at vi har så mye mer penger nå. Det økonomiske nivået i deres nasjonale transportplaner var tilpasset den økonomiske virkeligheten som var da de satt i regjering. Likevel klarer de ikke å levere.

Mange av innleggene i debatten så langt har handlet om penger, prosjekter, finansiering, besparelser, måloppnåelse og nye mål. For oss i Arbeiderpartiet er trafikksikkerhet et av de aller viktigste områdene å oppnå målene på – og sette nye, ambisiøse mål knyttet til trafikksikkerhet. Det er bra med ferjefri E39, det er bra med InterCity, det er bra med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Infrastruktur skal selvfølgelig bidra til at regionene forstørres, til at næringslivets transportkostnader reduseres, og til at menneskene – både i storbyene og ellers i landet – kommer seg til og fra jobb og skole. Men det aller viktigste er at det skal skje på en trygg og sikker måte.

Innenfor jernbane, luftfart og sjøtransport er sikkerhetsnivået veldig høyt allerede, men i vegtrafikken har vi

fortsatt en del å gjøre før vi er i mål – selv om vi har utrolig gode resultater å vise til.

Nullvisjonen – visjonen om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken – er en viktig ledestjerne å ha og ligger til grunn for vår tenking innenfor trafikksikkerhet. De rød-grønne partiene og regjeringa har overoppfyllt gjeldende Nasjonal transportplan når det gjelder penger. Det er viktig, men det er enda viktigere at den i år er overoppfyllt når det gjelder trafikksikkerhet. Det er enda færre drepte og hardt skadde på norske veger nå enn det som var etappemålet i gjeldende Nasjonal transportplan. Selv om tallet på 145 drepte i 2012 er 145 for mange, er det det laveste siden 1950. Det er 30 pst. lavere enn i 2005. I tillegg har trafikken økt med 12 pst.

I går kom European Transport Safety Council, ETSC, med sin rapport om trafikksikkerhet i Europa i 2012, «Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target?». Ifølge deres tall er Norge med i Council road safety league og er ved utgangen av 2012 nr. 3 i Europa i trafikksikkerhet når vi ser på antall drepte i forhold til innbyggertallet – kun slått av Malta og Storbritannia. Vi har både Sverige og Danmark bak oss.

Når antall drepte ved utgangen av mai var seks færre enn ved samme tidspunkt i 2012, ser vi at den positive trenden fortsetter. Når vi nå er kommet så langt ned i antall drepte og hardt skadde i trafikken som vi har, er det ambisiøst å sette et etappemål om en halvering av antall drepte og hardt skadde i planperioden sammenlignet med forrige planperiode. Men etappemålet er satt, og jeg opplever heldigvis at det er tverrpolitisk oppslutning om dette målet.

Det som det derimot ikke er tverrpolitisk enighet om, er hvordan vi skal nå målet. Det skal jeg komme tilbake til. Vi skal nemlig videre i riktig retning når det gjelder trafikksikkerhet, og ytterligere redusere antall drepte og hardt skadde. Da kreves det mye av oss som er politikere. Det vil kreve at vi tar modige beslutninger, som ikke nødvendigvis vil oppfattes positivt. Jeg vil vise til at de politikerne som på slutten av 1960-tallet vedtok påbud om bilbelte, som ble innført fra 1971, faktisk var modige politikere. De fattet et vedtak som var meget omdiskutert, som det var stor uenighet om, og som ikke var spesielt populært – men som har vist seg å være et av de viktigste enkeltvedtakene som har positiv effekt på trafikksikkerheten. Det er ingen i dag som mener at det var feil. Jeg mener at vi vil få flere sånne bilbeltesaker som vi skal ta stilling til. Det kan være alkohols, fartssperrer eller andre former for ny teknologi som vil gi oss tryggere trafikk. Spørsmålet er om representantene i denne salen vil være like modige som våre tidligere kolleger var på slutten av 1960-tallet.

Nullvisjonen tar utgangspunkt i et trafikksystem der vegsystemet, kjøretøy og trafikanten må spille på lag, og der alle må gjøre sin del av jobben for at det skal fungere. Vi kan som politikere være med og påvirke samarbeidet – gjennom å bidra til at vi får bedre trafikanter, bedre og sikrere kjøretøy og bedre og sikrere veger. Vi kan også vedta tiltak som kompenserer for at deler av systemet ikke fungerer optimalt, eller for at vi ikke får gjort de tiltakene som vi mener er nødvendige.

Jeg mener at vi uansett ikke kan klare å bygge veger som tar høyde for at trafikantene får oppføre seg som de vil. Vi må kunne forutsette – eller i det minste sette inn tiltak som bidrar til – at trafikantene stort sett holder fartsgrensene, bruker bilbeltet og kjører rusfritt.

Vi her i huset har ansvar for vegene, for å bevilge penger og for å sørge for at de pengene som vi bevilger, blir brukt på en måte som gir mest mulig trafikksikkerhet. Men vi har også ansvar for lovgivning og tiltak som gir oss tryggere og bedre trafikanter – det være seg bedre føreropplæring, trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i skoler og barnehager gjennom rammeplaner og læreplaner og, det som innføres fra høsten av, trafikk som valgfag i ungdomsskolen.

Mange ulykker er knyttet til manglende førerdyktighet, for høy fart eller kjøring i ruspåvirket tilstand. Det betyr at vi må sette inn tiltak som gjør at vi får bedre trafikanter. For oss handler dette om tiltak – fra en går i barnehagen, og helt til en er ferdig utdannet bilfører. Derfor må vi hele tida fokusere på: Er trafikkopplæringa i barnehagene og i skoleverket god nok? I grunnskolen har vi i læreplanene læringsmål når det gjelder trafikk, men når vi læringsmålene? Er føreropplæringa god nok? Det vi kan fastslå, er at vi har verdens beste utdanning av trafikklærere. Vi har valgt å ha trafikklærere som utdannes på høgsolenivå, og legger sterk vekt på pedagogikk og trafikksikkerhetstenking. Ingen andre land i Norden har gått så langt. Men hva med føreropplæringa – har vi en føreropplæring som tar mer hensyn til at den skal være billigst mulig, i stedet for at den skal være best mulig? Har vi en føreropplæring som er lik for alle personlighetstyper, uavhengig av hvordan vi er som mennesker?

Når jeg snakker med fagfolk på trafikklærerutdanninga ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, får jeg følgende tilbakemelding på hva som kan gjøres for å få føreropplæringa bedre: Vi må gjeninnføre det obligatoriske teorikurset, vi må sørge for at det blir mer mengdetrening, og vi må sørge for at vi får til en føreropplæring tilpasset det mennesket en er. Dette er signaler som er viktige å ta med seg når føreropplæringa skal forbedres.

Vi har også ansvaret for fartsgrensepolicyen. Den skal være i samsvar med nullvisjonstenkinga. Derfor er det viktig å signalisere en positiv politisk holdning til det at vi i stadig større grad skal ta i bruk såkalte nullvisjonsfartsgrenser, dvs. 30 km/t der det er mange myke trafikanter, og 70 km/t der det er mye trafikk og ingen midtdelere. Som politikere må vi stå opp og forsvare dette, for det er kroppens tåleevne som er bestemmende for disse fartsgrensene, ikke hvor fort den enkelte av oss har lyst til å kjøre, eller hvor bra standarden på vegen ser ut til å være.

Dersom trafikksikkerhet var viktigst for oss, hadde dette vært en grei diskusjon. Men jeg vet at det kommer i strid med mål om framkommelighet, og at det sannsynligvis ikke vil være populært blant velgerne – men vi vet at det vil virke. Dersom vi hadde satt ned fartsgrensene fra 50 til 30 i tettbebygd strøk og fra 80 til 70 der det ikke er midtrekkverk, og alle hadde fulgt fartsgrensene, ville vi hvert år hatt over 100 færre drepte i trafikken – over 100. Til sammenligning viser beregninger at når vi fullfører byg-

ging av midtrekkverk på alle veger med trafikk over 8 000 biler i døgnet, reduserer vi antall ulykker med drepte og hardt skadde med 35–40. Når det er bygd midtrekkverk på alle veger med trafikk over 6 000 biler i døgnet, får vi en ytterligere reduksjon, med 15 drepte eller hardt skadde i året.

Arbeiderpartiet vil bygge mer midtrekkverk. Vi står bak forslagene i Nasjonal transportplan som legger opp til 400 km to- og trefeltsveg for midtrekkverk. Dette kommer i tillegg til 380 km ny firefelts veg, noe som til sammen gir oss 780 km mer møtefri veg.

Arbeiderpartiet er også enig i at minimumsmålene skal endres – som Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet legger opp til – sånn at kravet til når det skal bygges midtrekkverk, senkes fra 8 000 til 6 000 ÅDT. Men vi vet også at det å bygge midtrekkverk på alle veger med over 6 000 biler i døgnet og med en fartsgrense på mer enn 70 km/t grovt anslått vil koste 300 mrd. kr. Fremskrittspartiet vil bruke 1 mrd. kr mer i året for å bygge midtrekkverk. Det vil med andre ord kunne ta 300 år før det er midtrekkverk på alle norske veger med ÅDT over 6 000.

Ellers kan vi gå til Høyre, som prøver å være høye og mørke når det gjelder samme temaet, og som har en egen trafiksikkerhetsplan. De lover midtrekkverk på alle vege-
ne med ÅDT over 6 000 innen 2024. De står sammen med Kristelig Folkeparti bak et forslag hvor de ber regjeringa forsere bygginga av midtrekkverk, men de legger ikke inn de 300 mrd. kr som skal til for at Høyre skal kunne beholde sin egen trafiksikkerhetsplan.

Representanten Bård Hoksrud fra Fremskrittspartiet sa i sitt innlegg tidligere i dag at Norge blir slått sønder og sammen av Sverige når det gjelder antall kilometer midtdelere og antall kilometer motorveg. Ja vel, men ifølge European Transport Safety Council slår vi Sverige i det som er det aller viktigste, vi slår svenskene i trafiksikkerhet.

Vi trenger et bredt spekter av tiltak for å nå de ambisiøse etappemålene om halvering av antall drepte og hardt skadde i trafikken – knyttet til vegen, trafikanten og kjøretøyet. Vi trenger modige politikere. Her er det tydelige politiske skillelinjer. Det håper jeg velgerne merker seg til høsten. Dette handler faktisk om liv og død.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:49:44]: Jeg må si at foregående innlegg var litt rart, ikke på grunn av tematikken – den er kjempeviktig – men fordi at når dagens regjering bygger tofelts motorvei, trenger en midtrekkverk. Når Fremskrittspartiet vil bygge firefelts motorvei med adskilte kjørefelt, trenger en ikke midtrekkverk. Det er logikken i dette, og jeg håper Arbeiderpartiet forstår at en heller skal bygge bedre veier med kapasitet enn bare å bygge sikringstiltak på dårlige veier.

I denne debatten er jeg veldig glad for at det er en økning i bevilgningene til samferdsel. Der skal regjeringen ha ros. Men samtidig lurer en seg selv når en gir inntrykk av at 508 mrd. kr er en kjempesatsing. Ja, det er fryktelig mye penger, men hvis en drar det ut i den samme tiårsperioden og ser hvor mye skal vi bruke i statsbudsjettet totalt, snakker en om at vi faktisk har 12 000–13 000 mrd. kr til dis-

posisjon. Av det finner denne regjeringen at de skal bruke bare 500 mrd. kr – inklusiv moms, det er altså inklusiv avgifter til statskassen, som de bruker på andre ting i stedet. Den reelle bevilgningen er på godt under 500 mrd. kr.

Måten en prøver å lure velgerne på, fikk vi i forrige innlegg, der en sier at en i penger har overopplyst inneværende transportplan. Ja, i penger har en levert det en skulle. Problemet er bare at systemene er så ineffektive at selv når en bruker alt det en lover av penger, er det fortsatt prosjekt som skulle vært igangsatt, som ennå ikke er påstartet. Det en da skryter av, er at en har brukt alle pengene, men ikke gjort jobben. Hvis jeg hadde sendt mine barn til butikken med hundre kroner for å kjøpe 10 liter melk og de kommer hjem med 2 liter melk og har brukt opp alle pengene, gir jeg dem ikke ros. Da spør jeg hva i alle dager de har brukt pengene på, som de skulle bruke på vei og jernbane. Dere har ikke levert det dere skulle, men har brukt opp pengene.

En burde heller satt seg ned og sett på systemet. Har vi organisert dette på en måte som gjør at vi faktisk får det vi betaler for? Norske bilister gjør ikke det. Da må en slutte å skryte av at en i neste tiårsperiode skal bruke 508 mrd. kr. Det en burde skrytt av, er organiseringen som gjør at vi får mer vei for pengene enn før, og at ambisjonsnivået økes. Når en skal bruke 500 av 13 000 mrd. kr, er ikke det veldig mye å skryte av. Det er egentlig bare «business as usual».

Etterslepet på infrastruktur i Norge er på rundt 800 mrd. kr når du tar med alt. Bare på vei er det 100 mrd. kr. Denne regjeringen er derimot fryktelig opptatt av å skryte av hvor mye penger vi har spart i utlandet. 4 300 mrd. kr har vi spart i utlandet, bl.a. låner Danmark penger til 1 pst. rente fra det norske oljefondet. Men etterslepet på norsk infrastruktur kan vi ikke gjøre noe med – eller forresten, jo, vi kan det, hvis vi låner penger fra utlandet for å sette opp bomstasjoner som skal finansiere veiprojekt. Men disse bomstasjonene låner penger fra utlandet til 3,5 pst. rente, så der vi kunne brukt våre egne penger og gått glipp av 1 pst. inntekt fra Danmark – det er ikke nok til å dekke inflasjonen engang – tvinger dagens regjering oss til å låne andres penger til tre og en halv gang høyere rente. Det er jo fullstendig meningsløst at vi styrer landet på denne måten.

Fremskrittspartiet vil endre på dette. Vi ønsker å framskynde gode veiinvesteringer som gir en samfunnsøkonomisk lønnsomhet for landet. Organisasjonen som heter Cambridge Systematics International var i Norge i fjor. De sa at for hver krone vi investerer i bedre riksvei i dette landet, får vi 3,5 kroner tilbake igjen gjennom økt økonomisk vekst og lavere kostnader for næringslivet. Det er en avkastning – en får tre og en halv gang igjen det en investerer, og så sitter vi i dag og er fornøyde når vi får 1 pst. rente i året fra Danmark. Det er jo helt meningsløst hvis vi tenker generasjonsperspektiv. I tillegg er det helt meningsløst hvis en tenker på konkurransevnen til norsk næringsliv.

Fremskrittspartiet har foreslått det finansminister Sigbjørn Johnsen mente var fornuftig før han ble finansminister, nemlig å opprette et eget veiselskap og et eget jernbaneselskap og tilføre dem egenkapital så de kan gjennomføre investeringer i det tempoet som er fornuftig ut fra markedsforholdene. De slipper å forholde seg til årlige budsjettbevilgninger, som en må i dag. En slipper å sitte og

planlegge én og én liten kilometer, en kan tenke hele strekninger og gjennomføre det i et fornuftig tempo. Sånn har vi organisert strømmettet vårt, gjennom Statnett. Sånn har vi organisert flyplassene våre, gjennom Avinor. Hvorfor i alle dager velger en å se vekk fra at vei og jernbane kan organiseres på samme måte? Hvorfor sitter dagens regjering og sier at vei og jernbane bare er utgifter, ikke investering? Vei og jernbane er i høyeste grad en investering.

Så kommer samferdselsministeren og sier at jo, men de har begynt med prosjektfinansiering. Regjeringens prosjektfinansiering gjør det ikke mulig å framskynde prosjekt hvis forholdene ligger til rette. Det er bare en forutsigbar bevilgning neste år, men det framskynder ingenting og endrer ikke på organiseringen. Det må til.

Tone Merete Sønsterud (A) [12:55:08]: For første gang har vi en regjering som har overoppfylt to nasjonale transportplaner. Det har skjedd mye innen vei, bane og havner siden 2005. Vi har innfridd år etter år, og nå skal vi følge opp år etter år. Samferdsel har vært og er et prioritert område, og vi rød-grønne har bevist at vi er til å stole på. Men hva med opposisjonen, hvor mye kan vi stole på dem?

Hvis det skulle bli en ny regjering med Høyre og Fremskrittspartiet, har Fremskrittspartiet – ved Bård Hoksrud – lovet at alle bomstasjoner skal fjernes, og Høyres trylleformel OPS kaller den samme Hoksrud for «høl i hue». De er altså ikke engang enige om hvordan veitbygging skal finansieres.

Onsdag 24. april sto Høyres daværende samferdselspolitiske talsmann Øyvind Halleraker stolt ved siden av Erna Solberg og presenterte partiets nye transportplan og fortalte oss at 17 veier skal bygges med OPS. Veiene blir realisert raskere, sier Halleraker. Vi tar ut gevinsten med en gang, sier Erna Solberg. Spørsmålet er hvem Høyre mener med «vi»: Landets skattebetalende trafikanter, eller investorene som med OPS ser muligheten for privat berikelse på fellesskapets bekostning? For investorer betyr OPS garanterte inntekter i mange tiår framover, fra verdens sikreste kunde. Ikke rart investorene og deres lobbyister ivrer for offentlig-privat samarbeid.

Med dårlige tider i hele Europa vil sikre inntekter fra verdens rikeste velferdsstat framstå som et meget attraktivt bytte for profesjonelle profittjegere. Et annet element er at OPS-investorene får store private utbytter fra fellesskassen. Det er allerede tatt ut 180 mill. kr i utbytte fra de tre prosjektene med OPS på norske veier som Høyre i dag hyller som meget vellykkede prosjekter. Det kan jo være fordi 120 mill. er hentet ut av Sundt AS, som ifølge Klassekampen er blant de private giverne av milliongaver til Høyres partikasse. Vellykket og vellykket – et prosjekt sprakk med 1,2 mrd. kr, og kontraktørene kranglet lenge i retten om hvem som skulle ta regningen. Hvis jeg ikke er helt feilinformert, endte det også med konkurs.

OPS kom til Europa med Margaret Thatchers parti. Storbritannia har forsøkt systemet som Høyre nå lanserer som en av sine nye ideer, i over 20 år. Mange prosjekt har endt i skandale, og milliardregningene har gått til skattebetalerne. Londons konservative borgermester, Boris Johnson, uttalte i 2010: I andre land kalles dette plyndring, her

heter det OPS. Den britiske riksrevisjonen uttrykker bekymring for at offentlig sektor betaler mer enn den skal til OPS-investorene. De har gjort fellesskapets skoler, veier og sykehus til spekulasjonsobjekter.

Aksjene i et OPS-selskap blir ofte solgt etter få år. Den årlige avkastningen på slike spekulasjoner har i gjennomsnitt vært 29 pst. – langt over normal avkastning. Midlene som sluses over i private lommer, blir ofte unndratt beskatning. Rundt 75 pst. av transaksjonene i finansmarkedet for OPS-prosjekter gjøres nå av store fond plassert i såkalte skatteparadis.

Dette er sugerørskapitalisme. Med hjelp av politikere som selger inn OPS som noe nytt, smart og effektivt, får private banker, finansfond og storentreprenører installert gullforgylte sugerør i fellesskapets kasser. Selvsagt er midlene i den norske fellesskassen attraktive som forretningsmulighet.

Jeg betaler gjerne skatt for å finansiere effektive fellesløsninger som gjør samfunnet bedre for folk flest, men jeg har lite lyst til å betale skatt for å øke fortjenesten til Sundt AS eller utenlandske finansfond.

Høyre vil at staten skal overlate finansieringen av prosjekter i milliardklassen til private firma som betaler langt høyere rente enn staten. Så skal fellesskapet betale hele gjelden på årbetaling, ikke bare den høye renta skal vi bære, men også profitten til de private eierne.

Spørsmålet er hvor mye dyrere det da blir. Ifølge Samferdselsdepartementet blir Sotrasambandet, som har et kostnadsoverslag på 7 mrd. kr, 2,5 mrd. kr dyrere med OPS med en nedbetalingstid på 23 år enn med et ordinært bompengepolegg, på grunn av høyere renteutgifter – 2,5 mrd. kr tapt, og det på kun ett av de 17 veiprojektene der Høyre vil påføre skattebetalerne en ekstra milliardregning.

Det er ikke småpenger som står på spill. Når over 500 mrd. kr skal investeres i veibygging gjennom de kommende tiårene, kan merutgifter for skattebetalerne ved OPS bli på titalls milliarder, om ikke hundretalls.

Noen har sagt at dette kan virke for dumt til å være sant – men er det det? Kanskje handler det om noe så klassisk som privat berikelse på fellesskapets bekostning. Skattemilliardene som renner ut av statens OPS-lommer, forsvinner jo ikke. Noen får pengene. Aldri så galt at det ikke er godt for noen! Og noen har privat berikelse på fellesskapets bekostning som en forretningsidé. Høyre er et parti for dem.

Et annet argument som Høyre bruker, er at man bygger så mye raskere. Det er feil. Fellesprosjektet som nå bygges langs Mjøsa, bygges like raskt som OPS-prosjektet E39 på Sørlandet. For raskest mulige utbygginger trenger man langsiktig, forutsigbar finansiering og prosjektorganisasjoner som overvåker framdriften. Og det er akkurat det som ligger inne i den NTP vi nå behandler, så vi trenger slett ikke OPS for å få dette til.

Jeg har fulgt den offentlige OPS-debatten en stund, og av det jeg har fått med meg, er Høyre stort sett alene om å mene at dette er en god idé. Tidligere sentralbanksjef Svein Gjedrem sa i april 2010 følgende som en del av forklaringen på finanskrisa:

«Mange stater lot sine utgifter løpe i takt med høyere skatteinntekter. Som bankene, la også mange stater utgifter utenom balansen, blant annet gjennom det som her i landet kalles offentlig privat samarbeid.»

Jeg har nevnt problemene i Storbritannia. I Sverige har ikke heller ikke OPS vært noen ubetinget suksess. Jeg viser til utbyggingen av Nya Karolinska Solna, der hele prosjektet blir betegnet som en skandale. Høyres søsterparti i Sverige, Moderaterna, og den svenske finansministeren har sagt klart fra om at de ikke vil bygge mer på krita. Finansministeren mener at OPS fordyrer prosjektene drastisk, og han vil heller bruke pengene på å bygge flere veier og jernbane.

Her hjemme er det lite støtte å hente også i dagspressen. Jeg vil bare gi noen eksempler.

Dagens Næringsliv har på lederplass skrevet at Høyre har fått «OPS på hjernen» og advarer mot for store doser. Dagbladet er mildt sagt skeptiske. Aftenposten skriver, slik Bjørnflaten har vært inne på tidligere:

«som finansieringsform er OPS i beste fall et fristende, men et risikabelt eksperiment. Det kan lett føre til at høye kapitalkostnader veltes over på fremtidige generasjoner og regjeringer som vil bli bundet opp fordi vi ikke evnet å prioritere blant politikkenes mange gode formål. På kort sikt er det naturligvis forlokkende. Bakrusen som kan komme etter hvert, er det ikke.»

Høyre forsøker å framstå som mindre høyrevridd nå enn tidligere, men samtidig har de altså lagt fram et forslag som er en av norgeshistoriens mest omfattende privatiseringsplaner. Leder av Fagforbundet, Jan Davidsen, har tidligere uttalt:

«OPS er bare en ny måte å privatisere på. Det er et tiltak for at private kapitalinteresser skal få melke de offentlige budsjettene.»

Og han fikk – for noen kanskje oppsiktsvekkende – støtte for sitt syn av Trygve Hegnar, som på lederplass i Finansavisen skrev:

«Vi synes, for en gangs skyld, at Davidsen har et poeng.»

Representanten Helleland viste i sitt innlegg til TØI og fortalte at rapporten derfra viser at OPS blir billigere og gir bedre innovasjon. La meg referere noe fra TØI-rapporten:

«En hypotese om at OPS også vil føre til omfattende teknisk innovasjon, er i liten grad bekreftet. Evalueringen har heller ikke funnet at prøveprosjektene har gitt vesentlige besparelser i byggekostnadene. (...) OPS kan innebære at prosjektene blir dyrere for det offentlige enn de ellers ville vært. OPS-selskapene overtar byggekostnadsansvaret, og for dette må det offentlige betale en viss risikopremie. Manglende kontroll over risikoen i prosjektene, kan ha ført til høyere premier enn strengt tatt nødvendig.»

Arbeiderpartiet er også opptatt av å få rask og effektiv utbygging og vil ha det så fort som mulig, men vi vil ikke sende ubetalte regninger til neste generasjon. Vi vil ha mest mulig vei for pengene, men ikke føre en politikk hvor skattebetalerne skal betale en høy rente og overskudd til private investorer og OPS-selskaper.

Erna Solberg (H) [13:04:28]: Jeg må si jeg ble litt forbauset over det forrige innlegget. Ja, hvis private investerer penger eller utfører et oppdrag for det offentlige, tjener de som oftest penger på det. Hvis Arbeiderpartiet er imot det, får de innføre kommunismen, da. Men for hvert enkelt prosjekt som legges ut på anbud i Norge, er det faktisk et firma som tjener penger på det – eller går konk! Det er ikke noen forskjell på det og det som regjeringen driver med. Det er ikke noen forskjell på OPS og det som regjeringen driver med.

Så bare til det retoriske spørsmålet: Hvem tjener på dette? Jo, de som får en ny vei raskere enn de ellers ville fått det. Hele poenget med det vi gjør i dag, er jo å forsøke å løfte investeringene i infrastruktur i Norge fordi vi mener det vil ha en samfunnsøkonomisk effekt. For oss er det viktig at vi bygger ut større regioner og større arbeidsmarkeder, sånn at folk raskere kan pendle, og sånn at både næringsliv og innbyggere rundt omkring i Distrikts-Norge får en mer solid fremtid. De tjener på at vi bygger veiene raskere.

Så er det viktig at vi rundt de store byene sørger for at vi løfter opp kollektivspørsmål, at vi sørger for at folk kan komme raskere på jobb og raskere tilbake, og at det blir lettere å utløse flere boliger, slik at boligprisene blir lavere. En av grunnene til at vi har foreslått store bypakker og gitt en veldig klar og tydelig anvisning på at vi skal bevilge mer i årene som kommer – 50 pst. av investeringene skal brukes på kollektivløsningene i de store byene fremover – er at vi mener det har en samfunnsøkonomisk gevinst. Vi gjør det også på noen områder med modeller som gjør at vi bygger det raskere. Det er byene som tjener på det.

Så er det selvfølgelig sånn at norsk næringsliv – norske bedrifter – får lavere kostnader når vi får ned transportkostnadene ved å bygge raskere. Også de får gevinsten. Det er det som ligger i begrepet «samfunnsøkonomisk lønnsomhet». Når du har samfunnsøkonomisk, positiv lønnsomhet i et prosjekt, gir det effekter for det norske samfunnet. Det gir mer solide jobber, det gir bedre familieliv, og det gir større vekstkraft i norsk økonomi. Derfor skal vi bygge raskere. OPS er én av måtene, men ikke den eneste.

Jeg har lyst til å si at det i denne innstillingen er mange positive trekk ved det man har sett mellom de fire borgerlige partiene, med hensyn til å finne frem til løsninger for å organisere seg frem til en bedre modell for vei- og baneutbygging i årene fremover i Norge. Vi trenger faktisk å bygge veier raskere i vårt samfunn, for skal vi skape trygge, lønnsomme arbeidsplasser i årene fremover, må transportkostnadene ned. I et av verdens dyreste land å produsere i og hvor vi alle har et ønske om at vi skal ha gode lønninger, må vi gå systematisk igjennom hvor vi har høye kostnader. Transport er et av de områdene. Ved å investere mer og få bygget raskere med raskere metoder realiserer vi altså tryggere arbeidsplasser i årene fremover. Det er ikke minst viktig når det gjelder regionutvikling, for det som er spesielt med Norge, er jo at så mye av det lønnsomme næringslivet også ligger i distriktene. Så mye av ryggraden i vårt næringsliv er utenfor de sentrale strøk. I mange andre land er vekstkraften størst rundt de store byene også

i økonomiske bedrifter. I Norge har vi mange vekstkraftige steder. En av grunnene til at vi må prioritere å bygge ut E39 raskt, er ikke nødvendigvis at folk skal kjøre fra Kristiansand til Trondheim, men at enkeltprosjekter på den strekningen vil utløse store samfunnsøkonomiske gevinster fordi det er så store og lønnsomme bedrifts- og næringsmiljøer som ligger der. Det å sikre dem tilgjengelig arbeidskraft uten at folk er nødt til å flytte, fordi de har fått bedre kommunikasjon, er viktig i årene fremover.

Så er det viktig at vi får til bedre fungerende byer. Vi kan alltid lure på hvor mange flere nordmenn det blir på hvor kort tid, men anslagene er uansett at det kommer til å vokse mye rundt de fire største byene. Derfor har vi sagt at vi vil ha et forpliktende, langsiktig samarbeid med disse byene, der utløsning av boligarealer og utvikling av infrastruktur ses i kombinasjon. Vi kan godt klage over at det er 22 innsigelsesinstanser, men vi vet at en av de viktigste innsigelsesgrunnene er at det ikke er laget en kollektivløsning som gjør at nye, store boligområder lar seg realisere.

Med vår modell for å gjøre dette i samarbeid – ikke i konflikt – med byene vil vi faktisk kunne realisere også trygge, gode og levedyktige byer i årene fremover.

Freddy de Ruiten (A) [13:09:46]: Jeg merker meg at representanten Solberg var veldig forbauset over innlegget for hennes. Jeg ble litt forbauset over representanten Solbergs innlegg, hvor hun tar opp alternativer til OPS og sier at det er kommunisme. Det får bare stå der.

Jeg er glad for at NTP forplikter. Denne regjeringen har gjort NTP til noe helt annet enn det NTP har vært før – noe annet enn en ønskeliste, faktisk et forpliktende dokument. Vi leverer, vi følger opp, vi øker jevnt og trutt. Det var vel få som hadde trodd at vi skulle øke med 50 pst. på den NTP-en vi diskuterer i dag, men det gjør vi altså. Spontane reaksjoner fra bl.a. NHO var at dette var et historisk løft. Det slutter selvfølgelig vi i Arbeiderpartiet oss til.

Debatten her i dag har vist oss at det er mange utfordringer, ikke blant oss rød-grønne, men på den andre siden. Det er mange ubesvarte spørsmål som det kanskje kunne vært greit å få svar på, ikke for oss som politiske motstandere, men kanskje for velgerne. De har et behov for å få litt klargjøring – vil jeg anta – før valgkampen.

Blir det fortsatt bompenger – hvis det skulle bli en borgerlig flertallsregjering, jeg håper og tror ikke det, blir det fortsatt bompenger? Det er ett spørsmål. Skal en ta i bruk OPS-finansiering, og hvilke konsekvenser får det? Det er et annet spørsmål. Hvor mye penger skal en bruke på denne sektoren totalt? Det er et spørsmål. Er det Fremskrittspartiets nesten 1 000 mrd. kr, eller er det de andre partienes tall, omtrent på rød-grønt nivå? Skal en drive en ansvarlig økonomisk politikk innenfor handlingsregelens rammer, eller skal en ikke? Har en tenkt å forholde seg til klimaforliket?

Jeg synes velgerne fortjener svar på de spørsmålene. Jeg synes også velgerne fortjener svar på om de andre partiene vil være med på Fremskrittspartiets elleville politikk på området. Jeg synes også det er interessant å høre hva Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti sier om Fremskrittspartiets overbudspolitikk.

«Det blir å lure folk å tro at vi kommer til å havne i

nærheten av de summene som Fremskrittspartiet foreslår.»

Det sier Knut Arild Hareide i Kristelig Folkeparti til Dagsavisen 11. juni. Jeg kunne fortsatt med å ta opp Tendens uttalelser og Hellelands uttalelser, men de er behørig kommentert tidligere i dag.

Så sier Fremskrittspartiet at dette er innenfor ansvarlige økonomiske rammer. Men politikken fungerer ikke slik at man kan ta en sektor hver for seg. Politikken fungerer i et hele. Fremskrittspartiet skal også ha skattekutt på opp til 100 mrd. kr og bruke massevis av penger på andre områder. Politikken henger faktisk ikke sammen, og det setter økonomien på spill.

Et annet interessant moment er Høyres OPS-iver, og da særlig som finansieringsmetode. Her er det veldig interessant at Fremskrittspartiet og representanten Hoksrud kaller bompenger for landeveisrøveri, flåing, utpressing osv. Men hva er da Høyres OPS-løsninger? Hva vil det medføre av ekstra bompenger? Vil ikke det være flåing, landeveisrøveri, utpressing osv. av bilistene? Vil ikke det føre til at bilistene får en enda høyere bompengeregning?

Når det gjelder OPS, er vi faktisk helt enig med representanten Hoksrud som sier at OPS er høl i huet når det gjelder finansieringsmetode for bygging av bl.a. vei, og at det er uansvarlig sløsing med skattebetalernes og fellesskapets midler. Jeg synes det er underlig at et så økonomisk ansvarlig – tilsynelatende – parti som Høyre kan være så uansvarlig når det gjelder bruk av bilistenes, skattebetalernes og fellesskapets midler. Jeg tror faktisk Dagens Næringsliv har rett, Høyre har fått «OPS på hjernen».

Jan Tore Sanner (H) [13:15:02]: Jeg merker meg at det åpenbart er en frustrasjon i Arbeiderpartiet når man bruker hele sin taletid på å angripe Høyre fremfor å snakke om egen politikk. Eller kanskje man heller skulle stille seg spørsmålet: Hva kommer det av at Arbeiderpartiets troverdighet i samferdselspolitikken faller, mens Høyres troverdighet – og tillit – øker?

Jeg tror en viktig grunn til at Høyre har høy troverdighet i samferdselspolitikken knytter seg til at vi ønsker å investere mer av vår oljerikdom i god infrastruktur – både vei og kollektivtransport. Og jeg tror at det knytter seg til at Høyre har en pragmatisk holdning og en åpning for å tenke nytt der de rød-grønne fremstår som ganske dogmatiske forsvarere av fortiden.

Norge er i en helt unik situasjon med sine store oljerikdommer – det forplikter. Det forplikter på den måten at vi må sørge for at oljerikdommene ikke bare kommer dagens generasjon til gode, men også kommende generasjoner til gode. Derfor er det viktig at det er bred politisk enighet om både handlingsregelen og Statens pensjonsfond utland.

Utfordringen i dette Stortinget er at de rød-grønne partiene i løpet av de siste årene har beveget seg bort fra en annen sentral enighet, nemlig at oljepengene vi bruker inn i norsk økonomi, skulle investeres i infrastruktur, kunnskap, forskning og vekstfremmende skattelettelser. Det er viktig, for det er lett å bruke oljepengene til å unngå nødvendig, men smertefull omstilling. Det er enkelt å bruke oljepengene til å smøre budsjetter og gjerne bevilge litt ekstra

på de fleste områdene. Men hvis vi skal sørge for at vi har et vekstkraftig og konkurransedyktig næringsliv som kan finansiere velferden i tiår fremover, er det helt avgjørende hvordan vi bruker pengene. Derfor har Høyre høyere ambisjoner, og vi er opptatt av at vi skal investere mer i infrastruktur, både i vei og i kollektivtransport.

Så må jeg si at jeg er overrasket over hvor dogmatisk særlig Arbeiderpartiet er i et forsvar for gamlemåten å bygge veier på, og at man viser så liten åpenhet overfor nye løsninger. OPS er ikke noe sesam, sesam. OPS har både fordeler og ulemper. Men vi mener OPS er en praktisk løsning på et faktisk problem. Det er en måte å forsikre skattebetalerne mot regningen for store overskridelser som vi har sett på prosjekter som er bygget på gamlemåten, og det er en god metode for å se planlegging, utbygging og drift i vedlikehold.

Jeg hører at man trekker frem Sotrasambandet, men det som kommer ut av regnemaskinen, avhenger av hva man putter inn. Hvis man ikke ser på vedlikeholdskostnaden, hvis man ikke ser på verdien av å bygge ut veiene raskere, hvis man ikke ser på forventede kostnadsoverskridelser på offentlige prosjekter, får man ut regnestykker slik som det er presentert av de rød-grønne.

Vi mener at offentlig–privat samarbeid er én viktig utbyggingsmetode, og jeg er glad for at alle de fire borgerlige partiene i perspektivmeldingen slår fast at OPS er en god utbyggingsmetode for å se planlegging, bygging og drift i vedlikehold, og få bygget veiene raskere.

Så er det viktig at vi klarer å se infrastruktur, boligutbygging og næringsutvikling i sammenheng. I altfor mange år har man fra kommunene pekt oppover, og fra stat og fylke har man pekt nedover. For fylke og stat har ansvar for infrastruktur, mens kommunene har ansvar for boligbygging. Jeg er glad for at de borgerlige partiene nå vil vise gjennomføringskraft ved utbygging av Fornebuveien. Det er et viktig prosjekt. Når det skal bygges en by på størrelse med Lillehammer ute på Fornebu, er det helt nødvendig å få infrastrukturen på plass.

Jeg er glad for at Høyre og de andre borgerlige partiene nå løfter frem E18 Vestkorridoren, hvor vi ser prosjektet i sammenheng, og hvor man ikke bygger klattvis og delt, slik som man har gjort i fortid, som innebærer at prosjektene blir både dyrere og vanskeligere å gjennomføre.

Vi har sentrale utfordringer foran oss. Det er behov for høyere investeringer, men også nytenkning for å få løst de store oppgavene.

Arne Sortevik (FrP) [13:20:27] (ordfører for sak nr. 10): Sak nr. 10 har egen saksordfører – han står her.

Saken gjelder Dokument 8:113 S. I denne debatten behandler vi Innst. 397 S om forslaget om nødvendig rassikring av E16 mellom Bergen og Voss. Det er et representantforslag fra en rekke representanter i Fremskrittspartiet.

Alle partier med unntak av Fremskrittspartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan.

E16 mellom Bergen og Voss var stengt i tolv dager etter ras ved Stanghelletunnelen i april i år. Den 13. mai, knapt en måned etter, gikk det et nytt ras, denne gangen mellom Bolstadøyri og Evanger – nær et område som ble rassikret

for ca. to år siden. Gjennom de senere år har det vært en rekke ras, men heldigvis uten skader eller tap av liv. Usikkerheten for brukerne er likevel stor, og kostnadskonsekvensene av stengt vei er også store.

Tall fremskaffet av NRK Hordaland viser at det i perioden fra 2003 til mai 2013 er gått 201 ras på E16 mellom Bergen og Voss – 201 ras! Fremskrittspartiet mener at veien synes å fremstå som en vei der risiko for ras er kraftig undervurdert.

I tillegg er E16 mellom Bergen og Voss en trafikkfarlig vei. I en rapport omtalt i Bergens Tidende i april i år, slår Statens vegvesen selv fast at standarden på veien mellom Arna og Voss er «et hav bak dagens krav». Veien har stor trafikk i forhold til kapasiteten den opprinnelig var bygget for. Vegvesenet sier bl.a. at det er få strekninger som er egnet for forbikjøring mellom Arna og Voss, og at veien dessverre er svinget og med skarpe kurver. Dette har gitt som resultat et høyt antall dødsulykker og en rekke alvorlige trafikkulykker.

Vi har merket oss Statens vegvesens klare konklusjon:

«Trafikksikkerheten og alle rasene gjør at vi sannsynligvis må legge veien i helt nye traseer.»

Inntil ny vei er bygget mellom Bergen og Voss, er det nødvendig med omfattende rassikring og trafikksikring på denne veistrekningen. Så langt som mulig bør dette arbeidet samordnes.

Vi har merket oss samferdselsministerens kommentarer til forslaget gitt i brev av 23. mai i år, og vi mener at det svaret underbygger behovet for vedtak som sikrer tilførsel av midler til nødvendig rassikring alt fra 2013, samt i ordinært budsjett for 2014 og i handlingsplanens første del, 2014–2017.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i Innst. 397 S. Fremskrittspartiet har selv fulgt opp dette forslaget om ekstramidler til rassikring på veier i forbindelse med revurdert budsjett, som behandles kommende fredag.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Tor-Arne Strøm (A) [13:23:48]: Dette er en stor dag, og nok et historisk løft innen samferdselssektoren, som den rød-grønne regjeringen har stått for.

Jeg synes at representanten Anne Marit Bjørnflaten beskrev den politiske situasjonen på en glimrende måte, og ikke minst den uenigheten som eksisterer om bl.a. pengebruken mellom Høyre og Fremskrittspartiet. Og med Kristelig Folkeparti og Venstre i en eventuell ny regjering vil kaoset bli fullbrakt. Det vil etter min oppfatning kunne sette en del av samferdselsprosjektene i fritt spill. Jeg bare advarer på det sterkeste.

Samferdsel er viktig for næringslivet, turisme og ikke minst for bosettingene. Det å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner er særdeles viktig for utvikling i bl.a. distriktene.

I dag er det en stor dag for framtidig utvikling og verdiskaping på Helgeland. Et samlet storting stiller seg bak at det for første gang i norsk historie, etter det jeg kjenner til, på snart 40 år, skal bygges en ny regional lufthavn – jeg

gjentar: ny regional lufthavn i Mo i Rana på Helgeland. Et bedre og framtidsrettet flytilbud vil komme hele regionen til gode. Derfor har hjørnesteinsbedriftene i åtte kommuner på Helgeland over seks år samarbeidet og brukt hele 25 mill. kr på planarbeidet i et kjempebra gjennomført prosjekt med faglig rådgivning fra Avinor.

Fylkestinget i Nordland støtter også saken tverrpolitisk. Nå handler det om framdrift, det å komme fra plan til bygging. Næringslivet er utålmodig. De vil ta ut potensialet for verdiskapning innen både oppdrett, fiskeri, metall og leverandørindustrien til olje- og gassoperatører. Da må infrastrukturen på plass. Det handler også om turisme og bo-setting. Det handler om å legge til rette for å bygge bl.a. framtidens Helgeland.

Jeg er også veldig fornøyd med det som står skrevet i NTP-en om Nordlandsbanen totalt sett, og spesielt den oppmerksomheten som industrien og Rana Gruber har fått, som den tyngste brukeren av Nordlandsbanen. Bedriften er en betydelig transportør av malm på Nordlandsbanen, fra gruven ved Ørtfjellmoen på Storforshei og til oppredningsverket i Vika i Mo i Rana, en distanse på ca. 35 km. Det skal investeres – kjøpes inn store malmvogner – og det er nødvendig.

I tillegg skal det også gjøres store investeringer på veisiden på Helgeland og ellers i Nordland fylke. Det ser jeg fram til. Det er en stor opprustning som skjer på transportsiden på Helgeland, i Nordland og i resten av landet. Det kan denne regjeringen stå oppreist på.

Oskar J. Grimstad (FrP) [13:27:03]: Kystveg E39-prosjektet er svært viktig, og vil bli en viktig forbindelsesveg langs kysten av Vestlandet gjennom ferjefri-prosjektet, som det er brei einigheit om.

Det må jobbast målretta for å realisere dette viktige prosjektet. Då regjeringa fremma forslaget om ferjefritt E39, møtte det vellæte kysten rundt, men det stilna raskt av då ambisjonsnivået viste at det skulle ein bruke 20 år på, og at finansieringa var eit såkalla spleiselag. På mine besøk rundt om i dei fremste maritime bedriftene langs kysten blei 20 år karakterisert som altfor lang tid. Dette burde ein kunne klare på halve tida, var deira konklusjon.

I Møre og Romsdal viser ferjeavløysingsprosjekt store samfunnsgevinstar gjennom ein utvida arbeids- og buregion. Eiksundsambandet er eit godt døme på dette. Prosjektet blei nedbetalt på rekordtid, det bind saman kommunane på Søre Sunnmøre, og styrker det viktige maritime «clusteret» der. Då er det svært skuffande at dagens NTP ikkje gir klare signal på vegen vidare nordover mot Ålesund gjennom ferjeavløysingsprosjektet Hafast. Når vi no har vegen frå Stryn mot Sunnmøre gjennom Kvivsvegen, vidare gjennom Eiksundsambandet, burde denne planen vise eit engasjert næringsliv at vegen vidare går gjennom Hafast mot Ålesund, og gjennom dette syr saman det viktige maritime «clusteret» på Sunnmøre og på Nordvestlandet – ikkje minst for å sørge for framleis prosjektplanlegging av det avgjerande, viktige nærings-, samferdsels- og utviklingsprosjektet Hafast.

Så nokre ord om vedlikehaldsetterslepet, som i Møre og Romsdal er på mellom 5 og 6 mrd. kr, og er eit gigan-

tisk problem når det gjeld trafikksikkerheit og vidareutvikling av vegnettet. Med dagens forslag til vedlikehald klarer ein ikkje å stoppe dette forfallet, så når denne NTP-en blir presentert som tidenes satsing, kjem det i eit underleg lys når realiteten er at forfallet akselerer. «Tidenes satsing» er å dytte kostnadene over på brukarane og kalle det spleiselag – eit spleiselag der den statlege delen blir mindre og mindre år for år, og er ingenting anna enn eit statleg landevegsrøveri.

Alle dei tre store byane i fylket, Ålesund, Molde og Kristiansund, har behov for nye innfartsveggar til sentrum. Gjett korleis desse er tenkt finansierte? Når vi no veit at regjeringskonstellasjonen tok ut fellesmerkna den om innfartsvegen til Ålesund, står dette fram som ein straff – straff fordi ein ikkje tar meir eller mindre heile rekninga gjennom landevegsrøveri.

Framstegspartiets satsing på samferdsel og infrastruktur, som dei andre partia karakteriserer som urealistisk, viser at vi har parti på både sosialistisk og borgarleg side som ikkje har tru på verken seg sjølv eller næringslivet. Kvifor skulle ikkje vi klare dette, når nordiske naboar og europeiske land kan klare det? Det er fordi desse partia har bygd opp eit byråkrati som fører til at ein blir handlingslamma allereie i planleggingsfasen, og stoppar all framdrift. Men Framstegspartiet viser – bokstaveleg talt – veg igjen.

Øyvind Halleraker (H) [13:30:23]: Høyres samferdselsfraksjon har lagt fram Høyres politikk på en utmerket måte.

Jeg har lyst til å ta utgangspunkt i et annet dokument som vi behandlet her i salen for noen dager siden. Det var meldingen fra regjeringen som heter «Ta heile Noreg i bruk», populært kalt distrikts- og regionalmeldingen. Alle som hadde ordet i den saken, pekte på samferdsel som kanskje det viktigste virkemidlet, og vi fra Høyre pekte på hvordan infrastrukturtiltak og investering i vei og bane bidrar til mobilitet, vekst og utvikling – regionalt, lokalt og nasjonalt.

Et eksempel: Den 30. april i år ble Trekantsambandet på E39 nedbetalt, tre år før tiden. Bommene er fjernet. Det har bidratt til en fantastisk vekst og utvikling i regionen Sunnhordland og Haugaland, og det vil bare fortsette nå når bompengene er opphørt og trafikken på E39 er fri. Det neste store prosjektet på E39 er Hordfast, ferjefri forbindelse mellom Sunnhordland og Bergen.

Tilbake til regionalpolitikken. Dette prosjektet er beskrevet som Norges mest lønnsomme prosjekt. Statens vegvesen og deres analytikere, også eksternt, har beregnet 21 mrd. kr neddiskontert samfunnsnytte i dette prosjektet. Victor Norman går enda lenger. Han baserer seg på en klynge- og arbeidspendlingsteori og beskriver en enda gunstigere lønnsomhet – faktisk pluss 10 mrd. kr per år på ferjefri strekning på hele strekningen Stavanger–Bergen. Dette er virkelig distrikts- og regionalpolitikk som monner.

Så er det et faktum som ikke har kommet så godt fram i debatten så langt, nemlig at i innstillingen ser jeg at Høyre og Fremskrittspartiet har gått inn for en traséløsning i

Hordfast-prosjektet, denne nye ferjefrie løsningen mellom Sunnhordland og Bergen. Det er veldig gledelig, for jo raskere man får utløst denne samfunnsnytt og realisert dette prosjektet, jo raskere får hele samfunnet nytte av det, ikke bare denne regionen, ikke bare Vestlandet, men faktisk hele landet. Da hadde det vært veldig gledelig om vi i løpet av denne debatten – eller kanskje ganske snart – kunne få vite hva regjeringen mener om hvordan denne veien skal videreføres.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [13:33:25]: Det er en stor dag i dag, for moren min blir nemlig 75 år. Og ikke nok med det: Vegtrafikkloven blir 48. Og vi skal vedta en historisk nasjonal transportplan. Vi skal bruke 508 mrd. kr de neste ti åra. Det er mye penger.

De fleste av oss er veldig opptatt av viktige prosjekter i vårt eget distrikt når NTP skal diskuteres. Sånn skal det være. Men det er også viktig å ta med seg at årsaken til at vi bruker så mange penger på samferdsel, er at vi ønsker å bedre framkommeligheten og gjøre avstandene mellom de ulike delene av landet vårt stuttere. Det blir utvilsomt raskere å reise til Hønefoss for folk på Gran når den nye E16 over Olimbshøgda står ferdig. Men det blir ikke bare stuttere; det blir også mye sikrere for dem som ferdes på og langs vegen.

Trafikksikkerhet er viktig, men det er også matjorda. Jeg er glad for at jordvernet i framtidige prosjekter blir styrket med denne regjeringa. Samtidig registrerer jeg at mange av prosjektene vi vedtar i dag, vil ta matjord, men det er prosjekter som er vedtatt lokalt for mange, mange år siden, og før denne regjeringa fikk lagt sterkere jordvernforinger.

Jeg skal innrømme at jeg har vært blant dem som har hatt store forventninger til denne NTP-en. Mine forventninger er nesten innfridd. I Oppland vil E6 bli bygd kontinuerlig videre hvis det fortsatt blir rød-grønn regjering. Vi bygger rv. 4 over Hadeland, og vi bygger E16 gjennom Valdres – og vi får mer til fylkesveger.

Så kunne jeg sjølsagt ønsket meg enda mer til Gjøvikbanen, men jeg er glad for at de rød-grønne i komiteen sier at Gjøvikbanen skal gjennomgås «i det igangsatte KVVU-arbeidet for kollektiv transportkapasitet i Oslo-området som grunnlag for neste NTP». Det må bety at utredning om framtidig trasé, eventuelt dobbeltspor, krysningsspor og andre tiltak, allerede skal igangsettes når arbeidet med ny NTP begynner, og det er jo rett over jul.

Den rød-grønne regjeringa viser at vi følger opp NTP ved å bevilge de pengene vi har lovet. Det er derimot bortimot umulig å se hva slags samferdselspolitikk vi får med en blå-blå-grønn-gul regjering. Fremskrittspartiet lever i sin egen verden og bruker penger over en lav sko. De sier at de skal kvitte seg med bompenger, men kan ikke garantere at det ikke blir bompenger med dem i regjering. Høyre skal i gang med OPS-prosjekter og vil sende regninga videre til neste generasjon. Så langt i debatten er det bare én ting som er helt klart om det skulle bli en annen regjering, og det er at det er fullstendig uklart hvilke prosjekter som vil bli bygd til hvilken tid og med hvilken finansiering, med en blå regjering som vi ikke vet hvem som skal delta i.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [13:36:19]: Det har vært interessant å følge debatten, og det har vært mye skremsel med tanke på det som kan komme – og uvissheten rundt det. Da tenker jeg ofte at angrep er det beste forsvar. Men én ting er å være villig til å bruke mer penger; en annen ting er å bruke pengene smartere og klare å bygge raskere.

Jeg representerer en landsdel som har sett det som de rød-grønne skremmer med. Jeg har sett det i praksis, og jeg er ikke skremt i det hele tatt, tvert imot.

E18 Grimstad–Kristiansand ble bygd raskere. Det var mer effektivt, det var billigere, og det er en vei som vi kan være stolt av. Vedlikeholdet er betalt eller er inkludert i kontraktene for lang tid framover, og vi er trygge på at det vil være en god vei. Men denne veien er den siste veien Sørlandet har fått, og slik sett har det ikke vært noen store prosjekter siden Bondevik. Det er egentlig et sug etter å få en Bondevik-regjering, en sentrum-høyre-regjering, tilbake.

I regjeringens opplegg, som blir vedtatt i dag, skyver en de store prosjektene videre framover. Når det gjelder E18 Tvedestrand–Arendal, som er et av de viktigste prosjektene for mitt fylke, blir det stilt spørsmål ved om en kan starte så tidlig som en ønsker. Sannsynligvis blir det i 2016, kanskje i 2017, bl.a. fordi regjeringen vil kutte 150 mill. kr sammenlignet med det etatene foreslår. Når det gjelder rv. 9 og dessverre også E39, er det lite som er forpliktende. Men regjeringspartiene og fraksjonen i komiteen skal ha skryt for å ha løftet opp og inn utredningen når det gjelder sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Det er viktig at det prosjektet blir nevnt og løftet inn. Forhåpentligvis er det noe som også en ny regjering skal klare å følge godt opp.

Men i Kristelig Folkepartis alternativ er vi tydelige på hvilke prioritering vi ønsker. Det som er gledelig, er at for vår landsdel står opposisjonen samlet om prioriteringene. Det betyr at får vi en ny regjering, vil også Kristelig Folkepartis ønsker blir vedtatt.

Vi løfter opp E18, Tvedestrand–Arendal og vil klart si fra at den skal bygges i 2015. Vi er også tydelige på at vi vil bruke det samme gode virkemidlet som funket godt mellom Grimstad og Kristiansand, også der, nemlig OPS.

Men vi tenker lenger, for vi trenger å ha visjoner for det som er nært, og som vi skal bygge nå, og også for neste prosjekt. Derfor sier vi at vi ønsker firefelts vei og nye veier fra Oslo til Lindesnes innen 2023. Det er en viktig merknad som hele opposisjonen står sammen om, og som vil bety mye for min landsdel. Vi sier også at vi ønsker gul stripe til Hovden på rv. 9, noe som betyr mye for distriktet og for næringsutviklingen.

Nå har jeg ikke så mye tid, men jeg vil bare nevne at vi løfter opp fylkesveiene der regjeringen har fjernet rentekompensasjonsordningen. Nå har vi løftet den inn igjen, og vi ønsker 10 mrd. kr ekstra til fylkesveiene. Det betyr også mye for distriktene.

Knut Storberget (A) [13:39:34]: Jeg er enig med representanten Tingelstad Wøien i at dette er en stor dag – mange har bursdag. Min datter er 14 år i dag. Hun er absolutt under ombygging, men jeg tror – med all re-

spekt – at hun er opptatt av litt andre trasévalg enn det vi er for tida, i hvert fall i denne debatten.

Det er ingen tvil om at det løftet som man behandler i Stortinget i dag, er et vitalt løft for de fleste av oss, så vi kan jo hilse hjem på mange slags måter. Jeg ser det i mitt eget fylke, Hedmark, hvor vi er i ferd med å få virkelig rask gjennomføring av E6 og togtrasé langs Mjøsa. Vi får god vei til Kongsvinger, og vi har en breddeutvidelse og standardforbedring på rv. 3. Vi har i det hele tatt store visjoner for hvordan vi skal forsterke viktige deler av landet vårt. Rv. 3 og rv. 25 som nå ligger inne i denne planen, blir hilst med glede. Jeg mener at mange av de prosjektene som regjeringen har drevet med de siste årene, har vist til fulle at man satser. Man bruker mye oljepenger på samferdsel, og man klarer nå å få raskere framdrift i prosjektene. Det er veldig bra.

Derfor blir jeg betenkt når jeg hører opposisjonen i dagens debatt. Samtidig som man etterlyser gjennomføringskraft – særlig fra Høyres side – ser vi en opposisjon som spriker på helt vesentlige punkter med hensyn til hvordan samferdselssektoren skal drives videre i framtida, når det gjelder spørsmålet om finansiering, OPS. Jeg hørte representanten Sønsteruds gode innlegg om OPS i stad, og det er med noe undring jeg hører Høyres leder beskrive at alternativet for dem som måtte være imot OPS, er kommunisme.

Det er noen av oss som mener – og det har vi absolutt sett – at det finnes en mellomting mellom kommunisme og OPS, og den er det vel verdt å satse på. Dessuten går de forslagene som nå ligger inne, på å bruke mer av overskuddet i olje- og petroleumssektoren, noe alle strengt tatt er enige om når man ser de enorme ressursene som skal brukes. Vi skal bruke mer av samfunnets ressurser, og noe vil måtte komme fra overskuddet fra oljefondet.

Det interessante i den diskusjonen er diskrepansen eller forskjellen på Høyre og Fremskrittspartiet. Ønsker man å gjøre dette innenfor handlingsregelen, betyr det at man må prioritere, og at man må prioritere på andre områder av samfunnets viktige virksomhet, eller man kan velge den enkle vei hvor man sier som Fremskrittspartiet: bare bruke mer utover handlingsregelen. Det vil i veldig stor grad kunne innebære at man setter andre størrelser i fare, det være seg rente, kjøpekraft eller muligheter for å selge varer til utlandet. Men dette er alt i alt en stor dag, og regjeringa har gjort en god jobb.

Bendiks H. Arnesen (A) [13:43:01]: Gratulerer med dagen – kanskje i dobbelt forstand til saksordfører Anne Marit Bjørnflaten, som har bursdag i dag.

Samferdselstilbudene er helt nødvendig for næringsaktivitet og bosetting i hele vårt langstrakte land. Jeg synes det er god grunn til å glede seg over en Nasjonal transportplan som er historisk høy, og som viser at regjeringen vil ta hele landet i bruk. Dette burde også opposisjonen kunne glede seg over.

Jeg merker meg at det foregår en debatt om at penge til samferdsel burde brukes der det bor mye folk, og i mindre grad i distriktene. Men vi kan ikke bare telle hoder og se bort fra verdiskaping og avstander. Jeg er tilfreds med

at det satses mye på de store veiene, men jeg vil så sterkt jeg kan også sette fokus på tilførselsveiene. Derfor vil jeg også hilse velkommen de ekstra midlene til vedlikehold av fylkesveinettet.

Troms har i lange tider blitt hengende etter i de totale veibevilgningene, og fylket har i tillegg et skrikende behov for utbedring av sitt omfattende fylkesveinett.

Jeg er også opptatt av at livskraftige øysamfunn skal kunne satse på næringsutvikling og bosetting. Da er det nødvendig med tidsmessige fergetilbud og at det kan etableres fastlandsforbindelser der dette er mulig. Bjarkøyforbindelsen og Langsundforbindelsen i Troms er gode eksempler på forbindelser som for lengst burde ha fått sine fastlandsforbindelser. I slike tilfeller må det være feil å bruke offentlige midler på kortsiktig vedlikehold, når det riktige utvilsomt er tidsmessige fastlandsforbindelser. Dette er utvilsomt satsing med en langt større effekt og varighet, som aktuelle fylker må stimuleres til å få på plass.

Dette er heller ikke løsninger som skal svekke det totale vedlikeholdet i fylkene, men som skal sikre framtidig verdiskaping og bosetting i livskraftige øysamfunn.

Jeg vil også berømme satsingen i Nasjonal transportplan på sjøverts trafikk. Dersom vi skal kunne nå målene om å få mer gods over fra vei til sjø, må infrastrukturen være på plass med havner og farleder og med nødvendige tilførselsveier. I denne sammenheng er jeg også glad for at det nasjonale prosjektet Stad skipstunnel er kommet med i NTP. Skal mer av transporten gå sjøveien, må både avsendere og mottakere være sikre på at varene får en forsvarlig behandling på turen.

Siri A. Meling (H) [13:46:03]: Norge fremstår som et annerledesland sammenlignet med mange av våre europeiske naboer. I motsetning til dem som sliter med finanskriser og stor arbeidsledighet, har vi i Norge både et høyt aktivitetsnivå og en høy sysselsetting. Dette betyr bl.a. at tilgangen til kvalifisert arbeidskraft er en flaskehals for mange byer og regioner. For å tilfredsstille dette behovet er infrastruktur en grunnleggende forutsetning. Veier, jernbane og andre fremkomstmidler er avgjørende for å åpne store bo- og arbeidsmarkedsregioner, og dette danner grunnlaget for å ta ut det vekstpotensialet og mulighetsbildet som Norge og norsk næringsliv har.

Jeg er glad for at en enstemmig transportkomité anerkjenner at strekningen på E39 mellom Kristiansand og Stavanger knytter store bo- og arbeidsmarkeder til hverandre, og at en bedring av fremkommeligheten her vil kunne bety mye for en del kommuner i Vest-Agder som sliter med lave score på de nasjonale leveårsstatistikkerne, samtidig som Kristiansand- og Stavanger-regionen har store behov for mer arbeidskraft og kompetanse.

Jeg er ikke like tilfreds med at regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ikke støtter Høyre og Kristelig Folkeparti i at det skal være en smal firefelts vei med midtdeler fra Stavanger til Kristiansand, og at den første delen fra Søgne til Lyngdal også må bygges i denne kvaliteten.

Det er grunn til å understreke at Statens vegvesen har undervurdert trafikkutviklingen på E39 Kristiansand–

Stavanger, og at trafikkveksten tilsier at den nye E39 mellom Mandal og Ålgård vil kunne være underdimensjonert etter få år dersom denne ikke bygges som firefelts vei. Dette understøttes av analysene fra Oslo Economics i september 2012, hvor de la frem en rapport om treffsikkerheten til trafikkprognosene.

Det er mye trafikk og mye tungtransport mellom Stavanger og Kristiansand. Ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv er det viktig at vi bygger fire felt, og at vi får midt-deler på hele denne strekningen. Jeg er glad for at i alle fall Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at det er noen flaskehalsar som må utbedres så snart som mulig, nemlig Vikesåbakkene og Runarskaret.

Stavanger-regionen har store utfordringer som vekst-region, og satsingen på dobbeltspor mellom Stavanger og Egersund, altså Jærbanen, er et viktig grep for å utvide et effektivt bo- og arbeidsmarked samt håndtere den store befolkningsveksten som fylket opplever. Det er positivt at flertallet i komiteen mener at det er betimelig at planarbeidet med utbygging Sandnes–Egersund kan iverksettes slik NTP legger opp til. Det faktum at regjeringen nå vil utrede og kvalitetssikre prosjektet dobbeltspor frem til Egersund, er positive signaler og oppfattes som det første, viktige skrittet mot realisering. Høyres ambisjon er at det skal bygges dobbeltspor til Egersund. I tillegg er jeg glad for at i alle fall opposisjonspartiene har en felles merknad om at den rasutsatte flaskehalsen gjennom Drangsdalen på Sørlandsbanen bør utredes så snart som mulig.

Steinar Gullvåg (A) [13:49:21]: I vår sto Høyre-folk på jernbanestasjonene i Vestfold og delte ut løpesedler, der de reiste krav om – og lovet – at Høyre skulle bygge ut hele InterCity-triangelen innen 2024. Senere har Høyre kommet på andre tanker, og Høyre-folket er blitt litt spakere i målet. Utbyggingsmålet er justert til det realiserbare, og Høyre har i likhet med regjeringspartiene funnet ut at det neppe er mulig å fullføre dobbeltsporutbyggingen til Lillehammer, Halden og Skien før i 2030.

Nå går Høyre-folk rundt og forteller velgerne at Høyres jernbaneambisjoner er mer forpliktende enn regjeringens, altså veipartiet Høyre, som ikke har en krone mer å avse til jernbanen enn regjeringspartiene, forsøker nå å innbille velgerne at de plutselig har fått sterke følelser for jernbanen, og dette er altså et parti som har vært i stand til å skyve sine jernbaneforpliktelser med sju år i løpet av noen vårmåneder.

Jeg husker godt da vi toget gjennom Vestfold i valgkampen 2005 og lovet 1 mrd. kr mer til henholdsvis vei og bane. Vi lovet at vi i tiårsperioden fram til 2015 skulle bruke 5 mrd. kr på Vestfoldbanen. Høyresiden karakteriserte dette som overbud. Vi bruker 12–13 mrd. kr i perioden.

I valgkampen 2009 toget vi også gjennom Vestfold og lovet da 10 mrd. kr mer til vei og bane hvert år. Vi har holdt det vi lovet, og det vises i Vestfold, et fylke som minner mest om en sammenhengende byggeplass. Vi øyner slutten på utbyggingen av E18 gjennom fylket, og det er satt fart i jernbaneutbyggingen. Men det tar tid og koster penger å bygge jernbane. De neste store oppgavene på Vest-

foldbanen er dobbeltsporet gjennom Horten, som dessverre har utviklet seg til å bli et kontroversielt prosjekt, og den ensporede strekningen fra Drammen til Kobbervikdalen, som er en betydelig flaskehals i dag. De får sin løsning i den kommende planperioden, forutsatt gode planprosesser og rettidige vedtak.

Vestfold er i den heldige stilling at vi har fått penger til å bygge hver meter jernbane som er planlagt. Ja, jeg vil mene at vår fordel nettopp har vært utbyggingsklare planer og prosjekter. Derfor er tempoet i planleggingen og framtidig plankapasitet avgjørende for fortsettelsen. Min frykt er at lokal uenighet, uklarhet og beslutningsvegring vil forsinke planprosessene. Vi har lang erfaring med det i vårt fylke. Derfor har Vestfold Arbeiderparti bedt om statlig plan for strekningen Nykirke–Barkåker, Horten, og for hele strekningen mellom Tønsberg og Larvik, for å hindre at lokal uenighet forsinke anleggene, og for å sikre sammenhengende planlegging av jernbanen gjennom hele fylket.

Henning Skumsvoll (FrP) [13:52:41]: Nasjonal transportplan 2014–2023 er et styringsdokument for infrastruktur på samferdselssektoren. Svakheten med NTP er at prosjektene bare er opplistet. NTP har ingen midler for å gjennomføre prosjektene. Dersom rammen i denne NTP-en blir fulgt opp slik regjeringen ønsker, vil fullførelsen av hovedveiene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim ta anslagsvis 60–70 år. Uenighet om finansieringen er stor. Det er bare Fremskrittspartiet som er mot bruk av bomstasjoner, og begrunner dette med at bilistene allerede betaler årlig opp mot 60 mrd. kr i forskjellige skatter og avgifter. Regjeringen sverger til bompenger som en vesentlig del av investeringskostnadene.

Fremskrittspartiet ønsker å bruke 455 mrd. kr mer i NTP-perioden enn regjeringen. Tallet kommer fra Statistisk sentralbyrås rapport Pressvirkninger i norsk økonomi av økte samferdselsinvesteringer. Denne rapporten viser at det er rom for å investere hele 45,5 mrd. kr mer per år uten at den norske økonomien settes i fare. Rapporten fra SSB avvises mer eller mindre av alle andre politiske partier. Tall fra SSB blir ofte brukt av statsminister Stoltenberg som sannhetsvitne. SSBs påstand om at økonomien tåler 45,5 mrd. kr mer i årlige investeringer i infrastruktur, blir imidlertid ikke tatt seriøst opp.

Fremskrittspartiet er enig med Høyre om at OPS innen infrastrukturbygging er bra for bygging og vedlikehold av prosjekter, og det skal gjøres av utførende entreprenør. Uenigheten oppstår når Høyre også vil at entreprenøren skal skaffe utbyggingsmidler. Høyre ønsker å bygge infrastruktur og ta regningene på avbetaling over 25 år. Høyres modell overlater til fremtidige generasjoner å betale for gildet. Dette er en svært så usikker måte å finansiere store utbygginger på. Verdien av oljefondet kan i perioden avbetalingene skal skje, minke til det halve. Fremskrittspartiet vil betale for prosjektene når de bygges. Når det i dag lånes midler til Danmark til 1 pst. rente, må den sammen renten også kunne brukes for norske prosjekter.

Tidligere konsernøkonom i DNB, Nils Terje Furunes, svarte en gang på spørsmål om det var fornuftig å la en-

treprenørene skaffe midler til OPS-prosjekter. Svaret var selvsagt nei. Furunes la til at bare fattige land uten penger på bok måtte låne til utbygging. Det er derfor underlig at Høyre holder på dette. I TV3-programmet Luksusfellen advares det sterkt mot å kjøpe på avbetaling for enkeltpersoner. Det prinsippet gjelder selvfølgelig også for staten. Finansiering etter OPS-modellen kan derfor bli svært dyrt.

Torstein Rudihagen (A) [13:55:59]: Det raud-grøne fleirtalet frå 2005 har utvikla velferdsstaten på ei rekkje område, men eg meiner at den snuoperasjonen med satsing på samferdsel som vi har gjort, er noko av det aller viktigaste. Samferdsel var så nedprioritert at vi dreg med oss eit stort etterslep, men no ser vi asfaltmaskiner og anleggsarbeid på veg og bane overalt.

Det er ei formidabel satsing, og meir skal det bli. Det viser nettopp transportplanen vi no diskuterer for dei neste ti åra. Det er nesten patetisk når Høgre og andre av opposisjonspartia no jamrar seg for at det ikkje skjer nok, og lovar så mykje meir om dei vinn valet. Vi har høyrte det same før, men da dei sat i regjering, klarte dei ikkje eingong å gjennomføre sin eigen lite ambisiøse transportplan. Ja, planen var nærmast ikkje verd papiret han var skriven på. No skal dei altså byggje så mykje meir og låne pengar av private, det som blir kalla offentlig-privat samarbeid, OPS, pengar som staten og bilistar må betale attende med høge renter. Dette er fattigmansfinansiering, som er mykje dyrare for staten enn om staten, som har nok pengar, løyver det som trengst. Vi har hausta erfaring med tre slike OPS-prosjekt, så vi veit korleis det bind opp budsjetta i fleire tiår framover.

Høgre kastar blå i auga på folk. Attpåtil skal dei samarbeide med Framstegspartiet, som skal bruke mange titals milliardar på å fjerne bommar i landet. Høgre lovar likevel at handlingsregelen og dei økonomiske rammene skal holdast. Skal Framstegspartiet få viljen sin, blir det ikkje att pengar til mykje anna enn fjerning av bommar. Så Høgre sin retorikk heng ikkje på greip.

For eit par veker sidan var det opning av fyrste byggesteg på E6 mellom Ringebu sør og Otta. Vegprosjektet har vore planlagt i 40 år, men det var fyrst no, i denne regjeringsperioden, at vi fekk gjennomslag for dette. Dette er eksempel på den handlingskrafta og gjennomføringsevna vi har med det raud-grøne fleirtalet. Andre må gjerne rope og prøve å ta æra for det som blir gjort, kritisere og love, men det held ikkje. Høgre har hatt moglegheit, men fekk ikkje gjort noko. Det klare faktum er at aldri har vi i mitt fylke, Oppland, kome så godt ut som i gjeldande transportplan. Vi kan berre sjå kva som skjer, og skal skje, på f.eks. E6, rv. 4 og på jernbane. Eg skal ikkje rekne opp alle prosjekta, men dette får stå som vitne på utsegnami om at vi aldri har fått så stort gjennomslag som no i Oppland.

Så vil eg understreke kor viktig det er at Stortinget no føreset at intercityutbygginga, inkludert utbygging heilt mot Lillehammer, skal stå ferdig i 2030. Det er ein del slike presiseringar som klart og tydeleg kjem fram av innstillinga innanfor den gjeldande ramma for transportplanen.

Kåre Simensen (A) [13:59:18]: Man kan ikke la være å legge merke til hvordan Fremskrittspartiet i debatten i dag forsøker å kommunisere at utbyggingen av infrastruktur er et spleiselag hvor vi alle solidarisk skal bidra. Men ser vi hvordan Fremskrittspartiet argumenterer på andre politikkområder, som f.eks. kultur, skal alt brukerfinansieres, koste hva det koste vil. Derfor fjerner de også milliardbeløp fra kulturbudsjettet.

Men når vi snakker om vei, avviker de plutselig fra dette prinsippet. Da skal staten betale alt, brukerne minst mulig, og staten er vi alle. De betyr at de som minst av alle bruker veiene, f.eks. de som bor på sykehjem, og som betaler sin skatt til fellesskapet, skal i solidaritet med bilieierne bidra til spleiselaget. Dette klinger ikke bra i mine ører, men jeg registrerer at Fremskrittspartiet synes det er helt ok at hun gamlemor via sin skatteseddell må betale sin skjerv for at bilistene skal slippe unna.

Jeg tok ordet verken for å snakke om intercitytog eller dobbeltspor, men derimot om de mange viktige og gode tiltak for min landsdel og mitt hjemfylke som ligger i dagens transportplan. For oss er veier og tunneler, havner og farleder og flyplasser svært viktige infrastrukturiltak. NTP-en vi i dag vedtar, har tatt dette til seg. Mange gode prosjekter står nå foran en realisering og også en ferdigstilling.

Fremskrittspartiets Bård Hoksrud forsøker i debatten å gjøre et poeng av at veiutbyggingen i Norge skjer stykkevis og delt. Det er feil. E6 vest for Alta er et eksempel på en vei som har hatt og fortsatt har en kontinuitet i utbyggingen.

Helhetlig tenkning har vært stikkord under debatten. Derfor er jeg som finnmarking og altaværing veldig fornøyd med merknaden som ber om at det snarlig settes i gang et utredningsarbeid om hvordan fjellmasser i forbindelse med utbygging av E6 kan brukes til fyllmasse til en eventuell utvidelse av Alta lufthavn. Vi snakker om besparelser på tresifret millionbeløp om dette blir realisert. Det første skrittet mot en slik realisering gjøres gjennom de vedtak Stortinget i dag gjør.

Mange små og store kystsamfunn er avhengig av gode havner og farleder. Derfor jubles det i Finnmark for at det avsettes store midler for å gjøre våre havner og farleder bedre i stand til å møte framtidige utfordringer.

Så har vi alle sammen forståelse for at noen blir skuffet når ikke deres vei-, flyplass- eller tunnelprosjekt er en del av de prosjektene som realiseres i første delen av NTP-perioden. Men om det er en trøst: Prosjektene vil bli realisert.

I mellomtiden vil det være stor aktivitet langs våre veier og tunneler som har fått sin finansiering – til forargelse for dem som må vente en halvtime ekstra fordi salven nettopp er avfyrt, men samtidig til glede for dem for at vi nærmer oss den dagen da snoren skal klippes. Tilbake får vi en tryggere og sikrere vei, bedre havner og farleder og tidsmessige flyplasser, og det til glede for oss alle.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Bente Thorsen (FrP) [14:02:39]: Jeg registrerer at regjeringspartiene er svært så selv gode i sin framstilling av

NTP-en. Behovet for veiutbygging er mye større enn ambisjonene, og derfor mener Fremskrittspartiet at det må satses mye mer, og at det går for sent med utbyggingen.

Det er også et paradoks at det her i Norge ikke skiller mellom penger brukt til drift og penger brukt til investering. Det politiske flertallet evner altså ikke å se forskjell på investering i varige verdier som vil gjøre næringslivet mer effektivt og konkurransedyktig og trygge bilistenes hverdag. Fremskrittspartiet vil skille drift og investeringer gjennom statlige infrastrukturselskaper etter Avinor- og Statnett-modellen.

E134 over Haukeli knytter sammen områder med stor befolkningstetthet og et konkurranseutsatt næringsliv som er avhengig av å ha god framkommelighet hele året. Veien er også den korteste, raskeste og sikreste øst–vest-forbindelsen og videre til kontinentet.

Den klattvise utbyggingen på E134 som det legges opp til, vil fordyre og forsinke utbyggingen. Fremskrittspartiet vil ha motorvei på E134 fra Oslo til Bergen. Dette vil komme alle brukerne av veien til gode.

Fremskrittspartiet har i alternativt budsjett og NTP ivare tatt finansiering til bygging av E134 og nye tunneler over Haukelifjell med statlig fullfinansiering, fordi bilistene har betalt for utbygging gjennom bil- og drivstoffavgifter.

Alle partier med unntak av Fremskrittspartiet har prioritert noen få statlige kroner til å starte arbeidet på E134 i andre del av planperioden. Samtidig viser de til mulighetene for å kunne framskynde byggestart gjennom lokalpolitiske vedtak om bompenger. Dette viser enda en gang at lokalpolitikerne tvinges til å ta initiativ til å be Stortinget om å få innføre bompenger, noe som gjør at bilistene tvinges til å betale for veiutbygging to ganger.

Jeg vil minne om at 40 pst. av bompengene går til innkrevingselskapene og til betaling av renter. Det er lite effektivt, og det blir jammen ikke mye vei av det heller. Det er tydeligvis dyrt å være rik i dette landet.

Regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti har støttet Rommetveits ønske om å få en vurdering av å forlenge E134 med en arm fra Jøsandal i Odda og til Bergen. De vil altså med åpne øyne få vurdert å knytte europaveinet til en arm som med dagens standard er uegnet for tungtrafikk, og som i tillegg krever ferjekryssing over Hardangerfjorden. Om det er Rommetveits tanke å svekke betydningen av og trenere utbyggingen av E134, får representanten svare for selv.

Irene Johansen (A) [14:05:55]: Den transportplanen vi behandler i dag, er den tredje nasjonale transportplanen jeg er med på å behandle eller gjennomføre. Fra 2005 og til i dag har det vært en enorm utvikling i forhold til fokus på og prioritering av samferdselsområdet. Regjeringen Stoltenberg har satt samferdsel på dagsordenen. Fra å ha pluss på Bondevik-regjeringens NTP-forslag med 20 mrd. kr sammen med Fremskrittspartiet i 2005 har den rød-grønne regjeringen i gjeldende NTP økt rammene med 100 mrd. kr mer og i forslaget til ny NTP økt rammene med 150 mrd. kr mer over ti år, en økning på 50 pst. fra forrige plan. Innenfor disse rammene er det midler til små

og store investerings- og vedlikeholdsprosjekter over hele landet.

Jeg er spesielt fornøyd med oppprioriteringen av jernbanen. Fra svært lav prioritering under Bondevik-regjeringen både til investeringer og spesielt vedlikehold og stykkevis og delt utbygging med mange små prosjekter og liten forutsigbarhet i bevilgningene, har regjeringen på disse åtte årene både økt rammene og gitt forutsigbarhet i bevilgningene og fått utbygging og vedlikehold i gang.

Arbeiderpartiet vil ha gjennomført enklere planprosesser, flere større utbyggingsprosjekter og en prosjektf finansiering av jernbaneinvesteringene som gir en helhetlig, forutsigbar og sammenhengende utbygging. Jeg er derfor veldig fornøyd med at regjeringen nå har fått på plass en forutsigbar finansieringsmodell som gir muligheter for nettopp dette. Mens Høyre tviholder på OPS som løsningsmodell, tross massiv erfaring fra Norge og andre land for at denne modellen er dyrere og derfor ikke å anbefale, har regjeringen gjennom de to transportplanene som er gjennomført, prøvd ut ulike modeller og basert på denne erfaringen kommet fram til en god modell.

I tillegg har transportetatene fått et krav på seg til å effektivisere slik at plantiden blir halvert i forhold til i dag, mindre samferdselsprosjekter skal kunne settes i gang uten Stortingets vedtak for å skape raskere framdrift, og vi vil i større grad la staten ta styring over planene for å få framdrift i utbyggingene, slik vi gjorde med Gardermobanen.

Et aktuelt prosjekt å gjennomføre på denne måten er utbyggingen av Østfoldbanen. Jeg er glad for at regjeringen prioriterer utbygging av intercitytriangelet innenfor denne planperioden og også sier at de vil fullføre utbyggingen til Skien, Halden og Lillehammer i neste planperiode. Det betyr mye for folks hverdag.

For Østfold er det viktig å få bygd ut dobbeltspor sammenhengende på begge sider av grensen mot Sverige. Den økende godstransporten med varer til og fra Europa skjer i dag for en stor del på E6 fra Göteborg havn og fra Sørøst-Europa. Innenfor en tiårsperiode vil kapasiteten på E6 ifølge Vegvesenet være sprengt. Dette ser vi som ferdes på veiene i Østfold, allerede. En felles transportplanlegging mellom Sverige og Norge er derfor helt nødvendig. Det har vi i Arbeiderpartiet i Østfold tatt initiativ til både gjennom samarbeid mellom fylkene og LO og gjennom et initiativ sammen med svenske sosialdemokrater i Riksdagen. Vi ser fram til å følge opp dette også i neste periode.

Regjeringen har gjennomført dagens NTP. Nå vil vi også gjennomføre den neste med nye ideer og bedre løsninger, basert på erfaring og ansvarlighet.

Lillian Hansen (A) [14:09:13]: Det er en stor dag for alle som er opptatt av gode transportløsninger i Norge, og jeg legger merke til at det er mange i denne salen som har pyntet seg ekstra til denne debatten. Og det er all grunn til å feire og å pynte seg.

Sjømatnæringen er en viktig næring for Norge. For en uke siden vedtok Stortinget sjømatmeldingen, med det ambisiøse målet at Norge skal bli verdens fremste sjømatnasjon. For å nå dette målet er det viktig å satse på god infrastruktur, som havner og farleder.

Jeg er veldig fornøyd med at regjeringen i NTP har stort fokus på videreutvikling av statlige fiskerihavner for å sikre god infrastruktur, både for fiskerinæringen og for maritim transport i distriktene.

De fleste fiskerihavnene er opprinnelig bygd for å ivareta lokalt behov for trygge liggeplasser for fiskebåtene. Men også mottaksanlegg og videre transport av fisk og fiskeprodukter har vært viktige momenter for utbygging av disse havnene. Derfor er det viktig og riktig at det fortsatt legges betydelig vekt på distriktspolitiske målsettinger ved fordeling av midlene. Tiltak i fiskerihavnene er helt avgjørende for om fiskeflåten kan benytte havna og dermed også helt avgjørende for om fiskeriaktiviteten og lokalsamfunnene kan opprettholdes. Mange havner er faktisk en helt avgjørende faktor for bosetting og regional utvikling.

Framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen innen både fiskeflåten og fiskeindustrien. Utviklingen innen fiskerinæringen har ført til større og færre båter og en mer havgående flåte. Det har regjeringen nå tatt høyde for i sitt forslag.

Jeg synes det er bra at regjeringen sier så tydelig ifra, i forslaget til NTP, om at prosjekter av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innenfor fiskerinæringen, skal prioriteres.

Jeg kommer fra et fylke med stor fiskeriaktivitet, og jeg er glad for at denne regjeringen vil satse stort på farledstiltak i Nordland og generelt langs hele kysten i årene som kommer, og at det i tillegg skal satses betydelig på utbygging av fiskerihavner.

Det er foreslått betydelige beløp for å sikre innseilingen til knutepunkt som Bodø, Rana og Sandnessjøen. I tillegg er det foreslått en rekke andre tiltak på dette området.

Når det gjelder fiskerihavner, kommer – jeg må få lov å si det – Nordland godt ut. Jeg vil her nevne fiskerihavner som Andøy, Laukvik, Napp og Røst. Alle disse havnene er viktige fiskerihavner, og dette vil legge til rette for at fiskerinæringen vil få bedre kår – nettopp i tråd med regjeringens mål om at vi skal bli verdens fremste sjømatnasjon. Det sier meg også at regjeringens politikk henger sammen. Det er en helhetlig politikk vi er vitne til her i dag.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [14:12:22]: Veiklatning av E18-utbyggingen gjennom Indre Østfold har fordyret denne veistrekingen med 20–30 pst. Det er Concept-programmet i NTNU, som evaluerer store statlige investeringer, som forteller oss dette. Concept-programmet på NTNU er ikke noe hvem som helst.

Strekningen Vinterbro–Ørje er ikke den lengste strekningen, men vi har ni ulike parseller som bygges ut klattvis.

I 1989 ble det første kommunestyrevedtaket om forsering av utbygging av E18 i Indre Østfold fattet. I 1989 gikk jeg på ungdomsskolen. Det er 24 år siden. Vi vet at det gjennomsnittlig tar ni år å planlegge og bygge ut en vei. Her må vi gange med tre. Vi må få til en bedre samordning av statlige etater. Vi må ha mer planleggingsmidler. Vi må få til et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng, og vi må få på plass nye finansieringsmuligheter og al-

ternative organisasjonsformer, slik at investeringstakten på både vei og bane kan økes.

Da er jeg over på bane: Kristelig Folkeparti har gjort en viktig prioritering: Vi prioriterer jernbane i denne NTP-en. Vi vil ha et bedre togtilbud og en opprustning av jernbanenettet. Vi vil ha full utbygging av InterCity så raskt som mulig.

Østfold har hatt ett klart budskap til oss ni østfoldinger, som representerer befolkningen i Østfold i dette huset, og til regjeringen: De vil ha InterCity bygd ut til Halden i 2025. De vil ikke ha det til det lille, kjente stedet Seut i 2023, for så at det kommer til Fredrikstad, så til Sarpsborg og så til slutt til Halden. Vårt budskap og oppdrag inn i denne NTP-en var at dette komme til Halden i 2025.

Vi vet at Jernbaneverkets utregninger når det gjelder optimal kostnad og framdrift er at det tar 13 år å bygge InterCity fullt ut: 2013 pluss 13 år. Da skriver vi 2026. Derfor har Kristelig Folkeparti i dag lagt på bordet et forslag hvor vi ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en ny sak om en helhetlig utbygging av InterCity til Halden, Skien og Lillehammer innen 2026.

Sylvi Graham (H) [14:15:35]: Myndighetene har i mange år – bl.a. gjennom rikspolitiske retningslinjer – styrt boligbyggingen mer og mer i retning av områder i kommunene med god kollektivdekning. Follo-kommunene i Akershus er lojale mot de nasjonale føringene og har i disse årene lagt til rette for en stadig mer fortettet boligbygging – ikke minst i Ski kommune og Oppegård kommune.

Det har etter hvert blitt – og det vil framover bli – svært mange mennesker samlet rundt kollektive transportårer, som ikke lenger kan ta seg av trafikken på en god måte. Befolkningsveksten i Oslo-regionen er sterk, og utviklingsprognosene er høye. En raskt voksende befolkning vil gi stadig mer både persontransport og godstransport.

Godstog støyer langt mer enn persontog, og det planlegges for stadig lengre og tyngre tog. Det arbeides også for å få stadig mer av transporten over fra vei til bane. Og her er vi bokstavelig talt på vei – for ikke å si på skinner – i retning av et skikkelig konfliktområde.

Planene for den nye Follobanen, som skal gå lange strekninger i tunnel fra Ski og inn til Oslo, har ikke skissert hvordan godstrafikken der skal løses. Det foreligger ingen strategi for hvordan godstogene kan betjene Oslo og Alnabu, på vei fra Göteborg. Alternativet for gods blir da den gamle Østfoldbanen. Men det foreligger statistikk og prognoser for godstrafikken. I 2011 gikk snaut ni millioner tonn gods med bil og bane mellom Göteborg og Oslo. Denne varestrømmen er beregnet til å mer enn dobles – til 19 millioner tonn – innen 2014. Jernbaneverkets godsstrategi for å ta flere markedsandeler fra biltransporten er ambisiøs. Den gjeldende godsstrategien går ut på å doble togkapasiteten fra 2011 til 2020 og tredoble den innen 2040. Det blir mange godstog. Høyre ønsker gods over på bane, men for oss er det ikke akseptabelt at Østfoldbanen mellom Oslo og Ski skal være hovedtrasé for godstrafikk.

Gods på jernbane er positivt og helt nødvendig, men det er viktig med helhet i politikken, og at det legges til rette

for både gode bomiljøer og klimavennlig godstransport på samme tid.

Den gamle Østfoldbanen, fra Ski og inn til Oslo, går nettopp gjennom disse tett bebygde områdene, som staten ønsker at kommunene skal fortette ytterligere. Da ser vi konfliktområdet: Støy er et problem for folkehelsen og er i konflikt med folkehelselovgivningen. Støyutsiktene vi ser i dokumentene for 2040 er ikke forenlige med statlige krav om fortetting langs jernbanen, og dermed er befolkningen langs indre del av Østfoldbanen påført en konflikt, i en situasjon hvor de forventes å bidra til å være en del av løsningen for fortetting i hovedstadsregionen.

Støy gir helseplager, og samfunnet kan ikke planlegge for økt risiko for slikt.

Jeg peker på sakens merknader fra Høyre og Kristelig Folkeparti, om at det må legges til rette for at godset kan fraktes på den nye Follobanen.

Presidenten: Presidenten kan ikke registrere at representanten Per Olaf Lundteigen er til stede, og da går vi videre til Ingrid Heggø, som er neste taler.

Ingrid Heggø (A) [14:19:02]: Nasjonal transportplan inneber eit historisk løft for norsk samferdsel og nye verkemiddel for effektivisering og finansiering, slik at vi får ein meir heilskapleg og føreseieleg utbygging av veg og bane og dermed meir rasjonell drift.

NTP-en er tydeleg raud-grøn: Vi er samde om nivået på satsinga, prioriteringa og finansieringa. Innan samferdselsatsinga er Framstegspartiet og Høgre milevis ifrå kvarandre når det gjeld finansiering av samferdsel gjennom bruk av bompengar og oljepengar. Framstegspartiet seier kategorisk nei til bompengar, mens Høgre er for.

Til saman står faktisk 56 nye vegprosjekt, på sentrale vegar som E39, E16, E6 og E18, i stor uvisse, som følgje av opposisjonen sin usemje om bompengar.

Arbeidarpartiet er særdeles glad for presiseringa i NTP om at innseglinga til Florø skal bli utbetra, og at ein sikrar naudsynt djupne slik at også store riggar kan koma inn til Florø.

Vestlandet er ein av landets mest kraftfulle regionar med rundt halvparten av all tradisjonell eksport. Regjeringa sin ambisjon om å binda Vestlandet saman gjennom ein opprusta og ferjefri E39 innan 20 år er godt nytt for både næringslivet og befolkninga.

Utbetring med sikte på gul midtstripe gjennom heile fylket er godt i gang. Det er viktig at det kom ei presisering som understrekar viktigheita av snarleg opprusting av E39, og at planleggingsarbeidet for strekninga Vadheim–Langeland–Moskog, med omlegging av E39 kring Førde sentrum, og arbeidet med Førdepakken held fram.

Det er denne raud-grøne regjeringa som har arbeidd Vikafjellstunnelen inn i NTP. Eg vil minna om at han ikkje låg inne i framlegget frå etatane. I tillegg vil eg syna til komitémerknaden frå dei raud-grøne, og då ikkje berre til den delen som seier at tunnelen er viktig å få realisert i andre periode, men også det som står i innleiinga:

«(...) en prioritering av et prosjekt i andre del av

planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.»

Dette inneber at vi raud-grøne også her er konkrete, i motsetnad til dei ulne lovnadane frå høgrepertia.

Det er gledeleg å kunna stå her og seia at ei raud-grøn stemme vil sikra Stad skipstunnel. Ei raud-grøn stemme vil sikra ferjefri E39, med gul midtstripe gjennom fylket. Ei raud-grøn stemme vil sikra at Vikafjellstunnelen vil verta ein realitet.

Vi raud-grøne vil ikkje bruka hausten til å krangla om kva prosjekt som skal inn i NTP, vi har bestemt oss. Vi vil ikkje bruka tida til å krangla om korleis samferdslesatsinga skal finansierast, vi har bestemt oss.

Vi er klare til å handla og til å oppfylle NTP-lovnadane også denne gongen, slik vi også har levert på NTP i den førre perioden.

Eirik Sivertsen (A) [14:22:18]: Nordland fylke er et langt og smalt fylke, med en lang kystlinje. Fylket har også to andre kjennetegn som er særlig relevant for de samferdselsinvesteringene vi diskuterer her i dag. Det ene er at folk bor relativt jevnt fordelt utover hele fylket. Det andre er at vi har et veldig eksportrettet næringsliv. I 2012 var eksportverdien av tradisjonelle varer på over 19 mrd. kr ifølge Indeks Nordland. I tillegg til tradisjonell eksport kommer en indirekte eksport på om lag 10 mrd. kr i form av råstoff som går ut via fiskeindustrien og havbruksslakterier i andre deler av landet, eksport av teknologiske tjenester, kommunikasjonstjenester, reiseliv, shipping, en gryende eksport av petroleumstjenester og krafteksport.

Det sier seg selv at en god infrastruktur som sikrer en rask framføring av gods, god kommunikasjon for næringslivet og sikre løsninger for folk er avgjørende viktig i Nordland. Derfor er forslaget til ny nasjonal transportplan både riktig og viktig for mitt fylke. I kystfylket Nordland er det en lang rekke prosjekter med havner og farleder som styrker mulighetene for sjøverts transport. Det tas grep for å videreutvikle flyplassene, slik at det kan bli bedre flyforbindelser i og ut av fylket.

Nordlandsbanen er en viktig åre for godstransport i Nord-Norge. Kapasiteten er sprengt, derfor er det avgjørende at fjernstyringen på strekningen Mosjøen–Bodø ferdigstilles, slik som det legges opp til i planen. Det vil øke kapasiteten på banen. Gjennom de foreslåtte bevilgningene på nesten 4 mrd. kr til Trønderbanen starter også elektrifiseringen av Nordlandsbanen. Jeg imøteser med glede den varslede utredningen av konsekvensene av elektrifisering av resten av Nordlandsbanen.

Det foreligger også en rekke initiativ til nye grensekryssende jernbaneforbindelser fra Sverige, Finland og Russland til isfrie norske havner. Det er bl.a. tatt et initiativ i det nordlige partnerskapet for en felles Barents transportplan. Regjeringen må ta en aktiv rolle med hensyn til å følge opp dette initiativet som en del av nordområdesatsingen, og ikke bare overlate initiativene til våre nordiske naboer og Barents-naboer.

Bodø lufthavn er Norges sjetteste største lufthavn målt i antall passasjerer og et avgjørende knutepunkt for det regionale rutenettet i Nordland. Bodø har også et omfat-

tende miljø innenfor luftfart, sikkerhet og beredskap, med en rekke nasjonale og regionale funksjoner. Flere av disse miljøene betinger en robust flyplassløsning som legger til rette for å videreføre eksisterende funksjoner og utvikle nye. Derfor er jeg tilfreds med at regjeringen i framlegget tar ansvar for å sikre utviklingen og å få på plass en prosess for en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

I overgangen fra at Bodø lufthavn skal være en militær hovedflystasjon til å bli en ren sivil lufthavn, er det avgjørende for den videre utviklingen av en av hovedstedene i nord at man får til en sømløs overgang, og at man får tilgang på arealer så fort som mulig, og der er jeg sikker på at regjeringen vil bidra til et godt samarbeid med kommunen.

Lars Egeland (SV) [14:25:30]: Politisk gjennomslag tar ofte tid. Det var i 1989 dobbeltspor på Vestfoldbanen for første gang var en viktig valgkampsak for Vestfold SV. Jernbanen har jo vært sviktet av regjering etter regjering. Stoltenberg I-regjeringa foreslo i 2001 1 mrd. til investering i jernbane samt en NTP-plan om årlige bevilgninger på 1,67 mrd. kr. Men allerede i statsbudsjettet for 2002 kuttet de i forhold til NTP og foreslo bare 1,3 mrd. Med et sånt tempo ville det tatt 130 år å få bygd ferdig intercitytriangellet. Bondevik II-regjeringa, som hadde samferdselsminister fra Venstre, foreslo 1,4 mrd. til jernbane i sitt budsjett for 2005. Det reduserte de i budsjettforslaget året etter. De forlenget dermed byggetida for InterCity med ytterligere et par hundre år. Hadde Stortinget vedtatt SVs forslag til bevilgninger til Vestfoldbanen da NTP-en ble behandlet i 2004, hadde vi hatt dobbeltspor til Tønsberg nå.

Da den rød-grønne regjeringa kom, ble det fart på bevilgningene til jernbane, men fortsatt ingen utbygging i Vestfold. SV i Vestfold lot ikke vår regjering dø i synden, for vi ville slett ikke ha en regjering som gjorde det tidligere regjeringer hadde gjort, sviktet Vestfoldbanen. Så fikk vi gjennomslag for bygging av dobbeltsporet Barkåker–Tønsberg, og da løsnet det, da kom traseen Sande–Nykirke, som bygges nå, med lyntogfart, og Eidangertraseen.

Jernbanebevilgningene har blitt firedoblet siden Høyre var i regjering. To tredjedeler av dette brukes i Vestfold. Det er vi fornøyd med. De neste ti åra skal det brukes ytterligere 30 mrd. Og det er ikke sånn at vi begrenser oss til et indre intercitytriangel. Planleggingen av trasé mellom Tønsberg og Larvik må starte nå, sånn at arbeidet kan gjøres ferdig når traseen til Nykirke er ferdig. Vi har bare tida og veien til denne planlegginga, derfor har SV i Vestfold, sammen med Arbeiderpartiet, tatt til orde for statlig regulering for å sikre rask framdrift.

SVs begrunnelse for å bygge ut jernbanen er at vi trenger mer effektiv og miljøvennlig samferdsel, og da må vi ikke bare bygge ut jernbane, vi må sørge for å få trafikk fra vei til jernbane. Denne transportplanen innebærer en vridning i den retninga.

SV foreslo i 2004 også 4 mrd. til ny grenlandsbane og sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. I denne NTP-en er det endelig blitt enighet om å få utarbeidet en konseptvalgutredning for Grenlandsbanen. Det skal skje i første del av perioden – dvs. at utredningen vil være

ferdig når Eidangertraseen er ferdig. Da kan det åpnes for lyntog mellom Oslo og Stavanger – Sørvestbanen via Vestfold – som vil kunne betjene halve Norges befolkning og ha et stort potensial for å erstatte flytrafikk.

Rett før Høyres landsmøte delte Høyre i Vestfold ut en løpeseddel på jernbanestasjonene hvor de lovt dobbeltspor innen ti år. Det løftet gjorde de ingenting for å holde.

Åge Starheim (FrP) [14:28:50]: Den 9. september vert ein stor dag for Stad skipstunnel. Og kvifor nemner eg 9. september? Jo, det er fordi veljarane i landet då kjem til å syte for at vi får ei ny regjering som kjem til å syte for at vi får eit oppstartstidspunkt for skipstunnelen sannsynlegvis i 2014 – i motsetning til noverande regjering, som har sett av berre 1 mrd. kr til dette prosjektet og vil starte opp i 2018. Det vil seie at det ikkje er fullfinansiert i denne planperioden, og det vil i alle fall ikkje verte ferdig før etter 2020.

Dette er eit prosjekt som ein har arbeidd med sidan tidleg på 1980-talet, og det har vore ein heil del tulleutgreiningar. Den siste var om det var mogleg å treffe tunnelopninga, og eg venta berre på at det skulle kome ei ny, som gjekk på om det var mogleg å kome ut av tunnelopninga når ein var komen inn. Det er på tide at vi får sett sluttstrek for sånne tulleutgreiningar og får sett i gang bygging av dette viktige prosjektet, som vil ha enorm betydning for heile Vestlandet.

Eg vil nemne det som skjer på Vikafjellet – med ein vegtunnel som er særskild viktig for heile regionen. Vegtunnelen har enorm betydning for næringslivet i distriktet. Framstegspartiet vil vere med på å forsere oppstarten av dette prosjektet. Eg registrerer at Framstegspartiet er det einaste partiet som også nemner sidetunnelen til Arnafjorden, og som peiker på dei store samfunnskostnadane med nødvendig rassikring på fv. 92. Å byggje denne sidetunnelen kan bidra til å spare mange pengar til bygging av rassikring, for det er då unødvendig.

Eg har lyst til å seie nokre ord om fylkesvegane. Regjeringas forslag til kommuneproposisjon og NTP resulterer i at i Sogn og Fjordane må fylkespolitikarane kutte endå meir på vegvedlikehaldet samanlikna med fjoråret – sjølv om det også var altfor dårleg.

Investeringar til nye vegprosjekt er det ikkje ei einaste krone til i Sogn og Fjordane dei neste ti åra. Dette kan vi ikkje leve med. Fylkesordføraren i Sogn og Fjordane – frå Arbeidarpartiet – var svært kritisk til regjeringas fordelingsnøkkel når det gjaldt vegmidlar til fylkesvegar, der Sogn og Fjordane kjem særskild dårleg ut.

Eg er overraska over at Senterpartiet, som har hatt samferdsleministeren i åtte år, har klart å lage eit så urettferdig fordelingssystem for Distrikts-Noreg som det vi no har – ikkje minst ut frå kvar verdiskapinga skjer.

Svein Gjelseth (A) [14:32:07]: Eg trur Åge Starheim vert skuffa 9. september.

Dei som kjenner veljarane og grasrota på kysten, veit at samferdsle og kommunikasjonar er ei av dei sakene som engasjerer aller, aller mest. Derfor er eg veldig glad for den

satsinga vi no ser på ein ferjefri E39, ein E6 med armar til Måløy, Ålesund og Kristiansund, og ikkje minst farleiene og hamnene – ei historisk satsing, som vi har all grunn til å vere stolte av.

Ein gledeleg dag er det også for regjeringa og transport- og kommunikasjonskomiteen si prioritering av Stad skipstunnel. Som ein ser av merknadsskrivinga er det nesten slik at ein kan ane ein aldri så liten kappestrid om kor viktig denne tunnelen er – veldig bra!

Stad skipstunnel er i eit farleiprojekt i særklasse. Prosjektet ber i seg element av miljøgevinst, arbeidsmarknadsbygging, kollektivtransport, og tilrettelegging av gods frå veg til sjø. Det er ein stor gevinst for nærskipsflåten, for næringsliv og for reiseliv – ein verdsattraksjon som vil setje Noreg på verdskartet.

Dei siste kost–nytte-berekningane frå SINTEF viser positiv samfunnsnytte. Dette lovar godt, og eg trur dette prosjektet, til liks med mange andre etterlengta, viktige samferdsleprosjekt, vil gjere berekningane av samfunnsnytta til skamme.

Stad skipstunnel er verken komplisert eller ekstremt dyr. Han er kort, berre 1 700 meter. Ifølgje Kystverket er det heller inga stor utfordring å byggje tunnelen. Prisen er om lag som for to avanserte offshorefartøy, eller mindre enn 30 pst. av prisen for Bjørvikatunnelen. Tunnelen vil fjerne kryssinga av det farlegaste havstykket på norskekysten.

Auka sikkerheit, større føreseielegheit og redusert ventetid er viktig for både brønnbåtar, containerskip, fraktebåtar, fiskebåtar, turistskip, hurtigrute og fritidsbåtar. Stad skipstunnel vil lime denne delen av Vestlandet saman, slik at vi får ein av dei mest verdiskapande bu- og arbeidsmarknadsregionane på kysten.

Ei samanhengande hurtigbåtrute på kysten vil vere Vestlandet sitt lyntogprosjekt.

Heilt til slutt: Ein stor takk til alle som har bidrege til at dette viktige nasjonale og internasjonale prosjektet er på plass i Nasjonal transportplan, og til at vidare kvalitetssikring – KS2 – og planlegging kan verte utført slik at ein kan gå i gang med prosjektet i 2018, eller tidlegare, om det lèt seg gjere.

Arve Kambe (H) [14:35:11]: Det er kjekt å registrere: Det som har preget denne debatten til nå, er at de neste regjeringspartiene både har mer penger til vei, og i sum også bedre ideer og nye løsninger. Så jeg er – i likhet med Gjelseth, men med et annet utgangspunkt – ganske optimistisk når det gjelder hva som kommer etter september.

Jeg er ganske fornøyd med jobben som er gjort tverrpolitisk i Stortinget med hensyn til å løfte opp E134, som er en av de seks nasjonale transportkorridorene. Mange kommuner, fylkeskommuner og næringssselskaper har gjennom svært mange år jobbet for å nå målsettingene som nå realiseres gjennom NTP. Men de har i høyeste grad ventet på denne realiseringen. Det gjelder først og fremst ny E134 gjennom Kongsberg, og det gjelder i særdeleshet ny tunnel Århus–Gvammen – som er den som vi som kjører Haukeliveien, trenger raskest, og mest. For mange storting er Stordalstunnelen en flau historie, og den blir fort-

satt ikke realisert av dette storting med hensyn til byggestart.

Det viktigste prosjektet for hele E134 over Haukeli er to nye tunneler i utkanten av Røldal, mellom Hordaland og Telemark. Flertallet i komiteen sier at den veien er så viktig at til tross for at regjeringspartiene ikke har maktet å få den fram i første halvdel av Nasjonal transportplan-perioden, er det et lokalt ønske om å få starte forskuttering av bompenger – ha parallellinnekveving av bompenger – sånn at en likevel får startet bygging av den i 2015, som målet er. Det meste ligger klart lokalt. Derfor er det veldig bra at komiteen er såpass fornøyd med det arbeidet som gjøres, at det skal relativt lite til før det neste stortinget kan akseptere dette.

Veien over Haukeli står for en tredjedel av den totale øst–vest-trafikken og for nesten 40 pst. av næringstrafikken. Det er ganske næringstunge byer og regioner der, og vi må ta hensyn til den veksten som vil komme på denne strekningen etter Rogfast når det blir kortere for alt næringsliv fra Stavanger å kjøre over Haukeli enn via Kristiansand. Man får effekten av Jondalstunnelen, Folgefonntunnelen og Hardangerbrua – på nordsiden.

Så er jeg, og Høyre, veldig glad for den utvidelsen vi nå får til Drøbak. Det er en naturlig utvidelse fra Drammen til Drøbak – i naturlig tilknytning til E6, og for godstrafikken videre til Sverige.

Jeg er mer bekymret for «stuntet» – for å kalle det det – med en arm av en europavei til Bergen. Derfor har Høyre sagt at den merknaden er vi ikke er med på – den står i strid med det andre som gjelder europaveier.

Laila Gustavsen (A) [14:38:26]: Mellom Kongsberg og Drammen ligger Sølvveien, Norges første kjørevei, anlagt rett etter sølvfunnet i 1623. Det er en god illustrasjon på behovet for vei. Sølvvet måtte ut fra Kongsberg, arbeidsinnvandrerne måtte inn. Derfor la kong Christian IV den første offentlige norske veien akkurat der.

I dag er det en gledens dag. Endelig vedtas utbyggingen av E134, Damåsen–Saggrenda gjennom Kongsberg. Jeg har selv hatt unger på Wennersborg skole – barneskolen i sentrum – der tuntrafikken dunderer forbi, der det er en fartsgrense på 40 km, og der fartsdumper gir den best mulige trafiksikkerhet på en strekning det faktisk er umulig å få trafiksikkerhet på.

Endelig får Kongsberg Teknologipark en skikkelig avkjøring. En industri som omsetter for ca. 40 mrd. kr i året, det meste for eksport, har selvfølgelig stort behov for en ny sølvvei. Også i dag kommer arbeidsinnvandrerne inn, pendlerne inn, mens høyteknologi i verdensklasse fraktes ut. Om noen år er køen over.

Ny vei er helt nødvendig for at Kongsberg skal fortsette å vokse, men er selvfølgelig også viktig for hele veiforbindelsen E134 øst–vest.

I siste seksårsperiode kommer et ekstra tunnellop på E134, Strømsåstunnelen, og flere prosjekter blir fullført langs veien. E134 blir den mest attraktive veien øst–vest. Derfor er det veldig viktig, som komiteen skriver, at det etter hvert skiltes fra avkjøringen ved Fron på E6, under

Oslofjordtunnelen, videre langs rv. 23 og over fjellet mot Haugesund og Bergen.

En god NTP for Buskerud ble enda bedre da Arbeiderpartiet fikk gjennomslag for å klargjøre at det ikke trengtes en ny KVVU for Ringeriksbanen, men en utredning av dobbeltspor og høyhastighet. Når vi i tillegg fikk til en løsning for E16 Bjørum–Skaret med bompengeselskap som gis anledning til å låne, og statlig andel i første NTP-periode, var det grunn for velforeningen på Sollihøgda til å sprette champagnen.

De har i 20 år levd med dunderende trafikk forbi sin dør. Ringerikssamfunnet har veldig stort behov for ny infrastruktur. Ringerike er kanskje det området på Østlandet med størst potensial for vekst. Men da trengs det ny infrastruktur, både vei og bane.

Eggemoen–Olum startes opp. Når Ringeriksbanen står klar, vil reisetiden fra Hønefoss være under halvtimen. En kan da pendle fra Flå i Hallingdal på en time inn til Oslo – eller andre veien. Hva dette kommer til å bety for Ringerikes og Hallingdals framtidige attraktivitet, trenger en ikke være klarsynt for å kunne spå om. Spiller Ringerike kortene sine godt, kan de virkelig blomstre. Som tidligere ringeriking vet jeg hvilken perle Ringerike er. I dag sier jeg gratulerer med dagen til alle som gjennom mange år har slåss for E16 og for Ringeriksbanen.

Så er det veldig mange prosjekter jeg kunne sagt noe om, som er viktige for Buskerud: rv. 23, rv.7, både over Hardangervidda og Sokna–Ørgenvika, men det tillater ikke tiden.

Thor Lillehovde (A) [14:41:37]: Vi har tidenes beste, mest omfangsrike og mest framtidsrettede transportplan til behandling i dag. De fleste er fornøyd, men som vanlig synes Fremskrittspartiet at dette er pinglete. I Hedmark har vi et begrep: «Det er umulig å kappflyge med kalva». Slik er det også i forholdet mellom NTP og Fremskrittspartiet. Uansett hvor god en sak er, vil Fremskrittspartiet bestandig kunne fordoble innsatsen. Men seriøsiteten ved slike forslag øker ikke proporsjonalt med størrelsen på overbudet. Det finnes jo knapt den veistump eller det baneprosjekt som ikke ligger inne i deres alternativ. Dette er overbudspolitikken uten prioritering.

På min vei til og fra Oslo benyttes E6 eller intercitytog fra Brumunddal til Oslo. Det er en sann fryd å se den anleggsaktiviteten som utøves langs veien her. Mer enn 350 anleggsmaskiner er i sving fra Minnesund og nordover, og her arbeides det lange skift og svært effektivt. Gjennom en parallell utbygging av vei og bane utnytter entreprenørene på en svært effektiv måte maskiner, fjellmasser og masseforflytninger. Det er verdt å merke seg at dette gjøres uten OPS-kontrakter. Effektiviteten ved bruk av OPS-kontrakter ville ikke blitt bedre, men prosjektene ville nok her, i likhet med tilsvarende kontrakter i Sverige og England, blitt 25 pst. dyrere, og den enkelte kontraktør ville kunne tatt ut store årlige utbytter.

Innlandet har levd i oljeskyggen i mange år, noe vi også vil gjøre i årene som kommer, men vi får litt mer solskinn når E6 og dobbeltsporet jernbane er på plass. Firefelts E6 har vært næringslivets viktigste næringspolitiske

ønsketiltak gjennom mange år. Moelven Industrier sammen med politikere fra Mjøsområdet og fra innlandsfylkene har vært pådrivere for en sammenhengende utbygging fra Kolomoen til Moelv.

Det var skuffelse i næringslivet og blant politikere lokalt da NTP ble fremlagt og det lå an til å bli et opphold i utbygginga da E6 nådde Brumunddal. Men gleden var desto større da regjeringspartiene og transportkomiteen tok tak og sa ja til sammenhengende utbygging til Moelv. Dette viser at påvirkning er mulig, og at demokratiet fungerer.

En fantastisk transportplan ble enda bedre da dette kom på plass. Med håp om limtrebru over Mjøsa blir det i tillegg til et transportløft også et utstillingsvindu for den tetteknologi som ble utviklet til OL i 1994.

Bjørn Lødemel (H) [14:44:58]: Nasjonal transportplan er eit viktig dokument for planlegging og bygging av samferdsleinfrastruktur. Eg er svært glad for at Høgre gjennom handsaming av NTP legg til rette for tidenes største samferdslesatsing, og at Høgre har viktige komitémerknader for mange prosjekt frå Sogn og Fjordane.

Eit av dei viktigaste samferdsleprosjekta på Vestlandet er ferjefri E39. I NTP slår Høgre fast at ferjefri E39 frå Kristiansand til Trondheim må prioriterast høgt som eit nasjonalt prosjekt, og at ein må ha ambisjonar om å bygge ferjefri E39 innan 20 år.

For E39 gjennom Sogn og Fjordane er det lagt til rette for ei utbetring på fleire strekningar første fireårsperiode. I siste perioden skal det prioriterast fleire delstrekningar mellom Vadheim og Kvikvsvegen i Hornindal.

E39 gjennom Førde sentrum skapar store utfordringar for vidare vekst og utvikling i Førde og i heile denne regionen. Det er danna eit aksjeselskap for å gjennomføre planlegging og bygging av ny veg på E39 mellom Langeland og Moskog og tilgrensande vegnett i Førde sentrum, den såkalla Førdepakka. Høgre er positiv til dette arbeidet og meiner at også staten må bidra med planleggingsmidlar i spleiselaget.

Høgre slår fast at indre linje er den beste og mest framtidsette traseen for E39 mellom Skei og Volda, og at dette alternativet skal leggjast til grunn for det vidare planarbeidet. Det betyr at planlegginga kan ta til, og at det kan leggjast til rette for anleggsstart for kryssing av Nordfjorden i perioden frå 2018.

Kystvegen mellom Bergen og Ålesund er eit godt døme på at viktige vegprosjekt ikkje kjem i løyvingssposisjon etter at fylkeskommunen fekk ansvaret for desse vegane. Det føregår eit viktig arbeid med å planleggje ein ny vegforbindelse mellom Måløy og Florø, den såkalla 45-minuttsregionen. Høgre har lenge sett verdien av å få til eit nytt vegsamband på denne strekninga. Derfor har Høgre tidlegare føreslått å bruke 200 mill. kr i statlege næringsutviklingsmidlar i eit spleiselag for å framskunde dette prosjektet, og eg er svært glad for at Høgre ønskjer å vidareføre dette.

Eit anna viktig prosjekt på vestlandskysten er Stad skipstunnel. Den vil leggje til rette for tryggare og meir føreseieleg sjøtransport langs eit særleg kritisk punkt ved

kysten. I NTP er det lagt inn ei økonomisk ramme på 1 mrd. kr til Stad skipstunnel, og Høyre vil vurdere å framskude byggjearbeid på Stad skipstunnel gjennom å bygge den som eit OPS-prosjekt.

Dagens vinterregularitet over Vikafjellet gjev store utfordringar både for næringsliv og innbyggjarane. Høyre ønskjer å leggje til rette for oppstart av Vikafjellstunnelen i første del av planperioden, og då er det avgjerande at planleggingsarbeidet blir ferdig, slik at dette kan gjennomførast.

Ein er også i sluttfasen av arbeidet med KVU for rv. 15 på Strynefjellet. Her er det viktig at det blir lagt til rette for ei løysing som også sikrar heilårssamband til Geiranger, som er ein svært viktig nasjonal turistdestinasjon.

Alt i alt er dette svært god samferdsleprosjekt som Høyre vil jobbe vidare med etter 9. september.

Gunvor Eldegard (A) [14:48:11]: Nasjonal transportplan er ei massiv satsing på transport i heile landet. Regjeringa vår har levert ifølgje dei ambisiøse planane me har lova tidlegare – no skal me ta Noreg vidare med 508 mrd. kr i Nasjonal transportplan. Det er ein viktig dag for mange, og det er veldig kjekt å sjå når folk kjem både frå aust og vest her i dag for å feira planane.

Om eg hadde sett meg på den nye Follobanen, ville det ha teke meg 11 minutt å koma frå Oslo til Ski. Det kjem til å verta ein ny kvardag for alle som bur i Follo og skal på jobb i Oslo, eller som bur i Oslo og skal på jobb i Follo. Det er ei glede at vedtaket i dag gjev full oppstart frå 2014. Men det er faktisk òg veldig nødvendig. Folketalet i Oslo og Akershus kjem faktisk til å auka med nærmare 300 000 dei neste 30 åra, og då må me ha infrastrukturen på plass. Me kan ikkje ta unna den veksten med auke i biltrafikken.

Det er ei glede når me kan lesa i Østlandets Blad at rekordmange tek toget. Talet på passasjerar på lokaltoget har auka med 7 pst. og på intercitytoga med 11 pst.

Follobanen er starten på full intercityutbygging til Fredrikstad og Halden. Det er porten til Europa. Ein kan få gods frå veg til bane, og bana gjev naudsynt kapasitet og redusert reisetid. Difor er Follobanen det viktigaste jernbane-prosjektet i Nasjonal transportplan.

Regjeringa vil no etablere ei ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt. Dei prosjekta skal sikrast ei føreseieleg finansiering og rasjonell gjennomføring.

Follobanen har allereie ein eigen post på statsbudsjettet og bør heilt klart verta eit prioritert prosjekt. Da kan me starta med bygginga av Norges lengste jernbanetunnel. Og han kan byggast utan stopp – med tunellboremaskin.

I morgon vedtek kommunestyret i Ski reguleringsplanen for tverrslagstunellane – det er kanskje litt teknisk, men det må til. Da har Ski kommune regulert sin del av planen før sommarferien. Det er berre å setja i gang og arbeida.

Når eg ser på merknaden frå Høyre og Kristeleg Folkeparti, må eg seia at eg vert litt forundra, og eg lurar på kva i alle dagar som er målet deira. Med dei erfaringane eg hadde som ordførar i Ski under Bondevik II-regjeringa, der me ikkje eingong fekk nokre skarve millionar til å begynna å planleggja denne banen, er eg ganske usikker på kva dei

ønskjer. Derfor er det tryggaste for Follobane-prosjektet ei fortsett raud-grøn regjering.

Torgeir Dahl (H) [14:51:25]: NTP 2014–2023 er på mange måter et viktig og nødvendig steg i riktig retning i norsk samferdselspolitikk. Vi ser et stadig større vedlikeholdsetterslep på veiene våre. Spesielt de tidligere riksveiene som ble overført til fylkeskommunene i 2010, har påført fylkene et økonomisk ansvar som de åpenbart ikke er i stand til å håndtere. Vedlikeholdsetterslepet innenfor fylkesveiene er alene estimert til mellom 45 og 75 mrd. kr og truer fylkeskommunenes øvrige tjenestevirksomhet, f.eks. innenfor videregående skole.

For å stoppe forfallet viderefører og styrker Høyre rentekompensasjonsordningen, som regjeringens partiene avviker. Samtidig oppretter vi et fond på 50 mrd. kr, hvor avkastningen skal øremerkes vedlikehold av veier og jernbane.

Høyre tar offensive grep. Vi ser det er behov for en ny, offensiv politikk med nye løsninger.

Overordnet ser vi det er behov for å legge til rette for at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland må tas i bruk for investeringer i veier, jernbane og andre samferdselsinfrastrukturprosjekter. Midlene skal benyttes til samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer, som gir Norge framtidig konkurransekraft og velferd over hele landet. Samtidig åpner vi opp for mer realistiske kriterier på beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Store utbygginger bør organiseres som egne offentlige eide prosjekter med selvstendig resultatansvar. Dette skal gi mer helhetlig og effektiv planlegging og raskere realisering av viktige samferdselsprosjekter. Høyre ønsker å prosjektfinansiere hele strekninger for å skape helhetlige løft innenfor samferdselssektoren. Lånebetingelsene må reflektere statens kredittverdighet og innlånsrenter i markedet.

Det må bli slutt på klattvise, urasjonelle og dyre samferdselsprosjekter som kun flytter flaskehalsene noen få kilometer ad gangen.

Hentet fra mitt hjemfylke, Møre og Romsdal, kan jeg nevne følgende eksempler på en slik tenkning i merknadsform:

«E136 Ålesund–Oppland grense bør bygges ut som et helhetlig prosjekt.»

Og videre er Høyre

«glade for at flere enkeltprosjekter er prioritert, men viser til at Høyres ambisjon er en helhetlig utbygging av hele strekningen, ikke bare å flytte flaskehalsene.»

Tilsvarende sier vi om E39 Møreaksen, fergefritt samband mellom Ålesund og Molde:

«ifølge KS1-vurderingen av Møreaksen har dette prosjektet en netto nytteverdi på 2,6 mrd. kroner. (...) Statens vegvesen har fått utført beregninger fra Victor Normann som har dokumentert at prosjektet gir en årlig nytteverdi for bo- og arbeidsmarkedet på 835 mill. kroner, og at Torger Reve har dokumentert en årlig nytteverdi for næringsutvikling på 768 mill. kroner.»

Dette er årlige nytteverdier.

Og heldigvis er ikke disse eksemplene bare uforplikt-

tende merknader. Begge disse prosjektene er fremmet som fellesforslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Dag Ole Teigen (A) [14:54:45]: At Norge og Sverige deler den lengste felles grensen i Europa, er en god illustrasjon på hvor langstrakt Norge er. En annen illustrasjon kan være at Norge fikk beholde E6 i det nye europaveisystemet fra 1985, fordi omskifting ville blitt for kostbart på en så lang vei.

Hvordan påvirker Norges geografi økonomien? Mye blir dyrere. Mens andre europeiske land klarer seg godt med få meter vei per innbygger, må Norge bygge mange meter for å bygge landet sammen. Dessuten trenger vi mange broer og lange tunneler, som Nordhordlandsbrua, Trekantsambandet og Lærdalstunnelen. Lange avstander gjør at veibygging krever mye arbeidskraft og mye penger.

Derfor legger Nasjonal transportplan opp til en massiv satsing på vei, bane og kystformål. De økonomiske rammene økes med 50 pst. – rundt 150 mrd. kr. I løpet av et tiår skal vi bruke mer enn 500 mrd. kr på transportformål. Trafikksikkerheten forbedres, reisetidene reduseres, og vedlikeholdet forsterkes. De lengste europaveiene blir prioritert, med mål om effektive korridorer som bygger landet tettere sammen, og fører oss nærmere hverandre.

Regjeringen vil bygge dobbeltspor i intercitytriangellet på Østlandet, fergefri E39 på Vestlandet og skipstunnel ved Stad. Stad skipstunnel er et prosjekt som skaper enorm entusiasme, og som har lang historie. Stadstunnelen ble drøftet også da min bestefar Dankert Teigen var varaordfører i Vanylven på 1970-tallet. Nå kan den bli realitet. Tunnelen er en satsing på kysten – som vil bedre sikkerheten og forbindelsene forbi det værharde havstykket.

Etter åtte år i Oslo, og utallige netter på Bergensbanen, er jeg glad for at dobbeltsporet mellom Bergen og Arna ferdigstilles, at Ringeriksbanen kommer, og at togtilbudet på Vossebanen forbedres.

I Hordaland er vi også opptatt av en rekke veiinvesteringer: på E16, E39 og E134, og på rv. 7, rv. 13 og rv. 555. La meg nevne ett prosjekt spesielt: Sotra og Øygarden, en region med over 30 000 innbyggere, er tilknyttet Bergen med en tofelts bro – en sårbar tilknytning for en region med rask befolkningsvekst og næringsutvikling. Det er mye trafikk, høy trafikkvekst og lange køer. Nå prioriterer regjeringen oppstart i utbygging av nytt Sotra-samband, som vil gi bedre framkommelighet og bedre forhold for kollektivtrafikk, syklist og gående. Det er en milepæl for min region.

Nasjonal transportplan er et ambisiøst dokument for trafikksikkerhet, jernbane, miljø, kollektivtrafikk, veiinvesteringer og vedlikehold. Regjeringen overoppfylte transportplanen som ble lagt fram av forrige regjering. Bevilgningene er kraftig økt og er i rute med å følge opp videre. Det gir troverdighet. Vi tar Norge videre.

Olov Grøtting (Sp) [14:57:57]: Selv om en skal være forsiktig med å bruke ord som historisk, kan jeg ikke la være i dag. Denne planen betyr en historisk satsing på samferdsel i hele Norge.

Hedmark er et viktig samferdselsfylke med flere nasjo-

nale transportkorridorer, nord-sør og øst-vest, både med vei og jernbane. Det betyr mye for mange – ikke bare for folk i Hedmark.

I Hedmark har vi tidligere ikke vært bortskjemt med midler fra nasjonale transportplaner. Dette rettet seg først da Senterpartiet og den rød-grønne regjeringen kom til makten for åtte år siden.

Jeg vil berømme den rød-grønne regjeringen for å tørre å ta noen valg. Det er et ambisiøst, men nødvendig mål å møte veksten i byområdene med kollektivtransport, sykkel og gange.

Og intercityutbyggingen er helt avgjørende for å møte pressproblematikken i Oslo-området. Den vil gi folk mulighet til å pendle over lange avstander, som statsråd Marit Arnstad sa tidligere i dag. Intercityutbyggingen er rett og slett en kjempemulighet for Hedmark, når vi i 2024 får halvtimesfrekvenser og mindre enn en times reisetid fra Hamar til Oslo.

Samtidig får vi firefelts vei til Hamar, helt opp til Brumunddal og til Kongsvinger, og det blir slik standard på nesten hele strekningen til Elverum.

For dem som fortsatt er bekymret for utbyggingen nordover til Brumunddal, har flertallet i transportkomiteen i sin merknad tydeliggjort at etatene nå kan starte eller fortsette planleggingen av prosjekter som kommer i siste halvdel av planperioden.

Så må jeg selvfølgelig også nevne et prosjekt som jeg brenner spesielt for. Det er elektrifisering av Røros- og Solørbanen. Jernbaneløpene skal nå utrede konsekvensene for elektrifisering av denne banestrekningen. Det ser jeg fram til, for det er et så godt samfunnsøkonomisk prosjekt at det er nødt til å bli realisert. Da får vi også mer gods over på bane i hele landet, og ikke minst kan vi da sende godset utenom flaskehalsen Alnabru. Det vil spare samfunnet for betydelige summer, og det er dessuten et miljøprosjekt, men dette skal vi komme tilbake til senere.

Til slutt vil jeg framheve viktigheten av at vi nå får muligheten for forutsigbar finansiering av større prosjekter innenfor dagens budsjettssystem. Det er veldig mye bedre enn å bygge på krita med en altfor dyr OPS-løsning – som Høyre er så fan av.

Senterpartiet og den rød-grønne regjeringen har gitt et samferdselsløft til hele landet og til Hedmark. Det er bevilget totalt 30 mrd. kr til Hedmark-prosjekter i NTP-perioden. Noe slikt har vi ikke vært i nærheten av tidligere, og vi kommer i hvert fall ikke til å komme i nærheten om det skulle bli en mørkeblå regjering som legger fram neste Nasjonal transportplan; en mørkeblå regjering som både vil og ikke vil ha bompenger, og som både vil og ikke vil ha OPS.

Svein Flåtten (H) [15:01:24]: Svært mange av de rød-grønne innleggene i dag har dreiet seg om hvor dårlig samferdselsatsingen var under den forrige borgerlige regjeringen. Ja da, beløpene var atskillig lavere, men de rød-grønne politikerne må huske på at de har hatt flere hundre milliarder ekstra til disposisjon enn det man hadde tidligere. Det betyr også at de avkreves et resultat med hensyn til hvordan pengene har blitt brukt, og hvilken gjennomfø-

ringsevne man har hatt. Det er der debatten om OPS – om andre løsninger å bygge på – kommer fra. Det er grunnen til at denne debatten har kommet opp.

Jeg hører at man i enkelte innlegg omtaler offentlig–privat samarbeid som om det bare skulle dreie seg om renter, eller om det faktisk at det finnes entreprenører som tjener penger på at veiene bygges. Ja, det håper jeg at det alltid vil være. Det vil finnes entreprenører som tjener mye penger. Noen tjener mindre penger. Men selve ideen med å bygge ved hjelp av OPS går ikke bare på rentebiten. Det går på en helhetlig gjennomføring. Det går på en garanti mot budsjettsprekker. Det går på vedlikeholdet, og ikke minst går det på at veien blir tidligere ferdig. Det er jo det som er helt sentralt. Man kan hente eksempler fra både England og Sverige og hvor som helst. La oss heller gå til Sørlandet og se på E18 Grimstad–Kristiansand og hvor fort den ble ferdig. Slik kan det gjøres. Det sparer bilistene for problemer, og det er samfunnsøkonomisk godt.

Jeg skal bruke det siste minuttet til å snakke litt om intercitysatsingen i Vestfold. Høyres formuleringer om at vi skal bygge den ferdig, helhetlig, så raskt som mulig og senest innen 2030, er en sterk forpliktelse for partiet. Så ser jeg at vi nærmest får en konkurranse om hvem som har de beste formuleringene, og jeg har hørt representanter fra Vestfold her i dag snakke om at man har noe man kaller en planhorisont for ferdigstilling. Jeg vet ikke hva planhorisonter for ferdigstilling er. Jeg vet bare at det å bygge noe innen en eller annen frist, det å bygge det så raskt som mulig – f.eks. med noen andre løsninger, med noen alternativer – og at man har et åpent sinn, er viktig.

Jeg har også hørt lokale representanter fra Vestfold snakke om at man ikke skal bry seg om de lokale politikerne, den lokale beslutningsretten, når det gjelder traseer. Det er jeg mer skeptisk til. Høyre er et parti som mener at politikken skal komme nedenfra, og at statlig overstyring er noe man skal være varsom med.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [15:04:42]: Man kan si at dette er en ganske forutsigbar debatt. Det er åpenbart at de respektive partiene har én løsning, og det er den løsningen de selv står for. Alt det andre er mer eller mindre dumt. Fremskrittspartiets politikk blir betegnet som uforsvarlig fordi vi bruker mer penger enn de andre, og fordi vi er imot bompenger – det er jo helt umulig hvis vi skal samarbeide på borgerlig side. Da er altså løsningen at staten tar regningen og bruker befolkningen til å finansiere det. Det er ganske greit hvis vi kan finansiere dine utgifter ved å la andre betale for dem. Det er jo flott. Det er den sosialistiske tilnærmingen her i dag.

Det er noen paradokser i dette. Hvis det er sånn at man er så bekymret for Fremskrittspartiets pengebruk, for at folk skal få frigjort egne midler fordi de f.eks. betaler mindre i bompenger, hvorfor er det så problematisk? For vår del synes vi det er helt greit at folk får beholde pengene sine selv, og vi tror ikke at staten nødvendigvis er den beste til å løse alle problemene. Vi har ganske stor tillit til at folk og familiene selv vet sitt eget beste.

I tillegg, hvis man ser på historien, er det jo et faktum at man i denne sal fjernet gjelden til Gardermobanen. Da

var det ikke noe problem. 7, eller var det 9, mrd. kr – borte vekk – med et knips var det finansiert. Jeg oppfattet ikke at det rammet norsk økonomi eller noe annet, men det er åpenbart at når Fremskrittspartiet legger fram forslag om økte bevilgninger, vil det ramme samfunnet i stor skala. Bare tiden vil vise hvem som har rett, og det er kanskje derfor det heter politikk.

La meg så si to ting om noe som jeg er opptatt av. Jeg har gleden av å kjøre fra Oslo og hjem noen ganger – en to, tre ganger i året – og det er like fascinerende hver gang. Spesielt når jeg forlater Nord-Trøndelag og kommer til Nordland. Det er et mareritt. Å kjøre fra Nordlands grense og inn til Mosjøen er som å kjøre karusell på Hugos tivoli eller noe sånt – for dem som har prøvd det. Og å kjøre fra Mosjøen til Korgen – i det samme området – er et annet mareritt. Derfor tror jeg at løsningen er å framskynde byggingen av E6 – selvfølgelig uten bompenger.

I tillegg har jeg med stor interesse lest et intervju med Nordland Senterpartis representant her i salen, som er fornøyd med sin egen merknad om ferdigstilling av E6 i nordre del av Saltfjellet ned til Borkamo. Det er en avstand på ca. 20 km. Det er 20 år siden – omtrent på dagen – at man ble ferdig med resten av E6 i Saltdalen. I 20 år har man ventet på dette, og så uttaler altså representanten fra Senterpartiet i dette intervjuet at man må se dette i sammenheng med utbygging av tunnelen på riksvei 77 gjennom Tjernfjellet.

Hvis det er sånn at Stortinget må gi slike ordre til dem som jobber i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, da blir jeg bekymret. Jeg forutsetter at dette er intelligente, oppegående folk som ser det naturlige i å sammenkoble to slike prosjekt. Hvis de ikke ser det, bør de finne seg noe annet å gjøre. Jeg regner med at Stortinget ikke skal drive med detaljstyring verken av utbyggere eller andre, men stille rammemessige betingelser.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [15:08:02]: Jeg må si at det var litt spesielt å oppleve å bli angrepet for å være dogmatisk i forhold til OPS av representanten Sanner i stad. Jeg er nesten fristet til å si at på seg selv kjenner man andre.

Han kan i hvert fall ikke ha fulgt debatten i dag spesielt godt, for da ville han ha fått med seg at både undertegnede og flere andre fra Arbeiderpartiet og de rød-grønne partiene peker på at det er positive sider ved OPS, positive sider som vi nå tar i bruk – som muligheten til å se investeringer, drift og vedlikehold under ett. Men dette kan man altså gjøre uten samtidig å benytte seg av OPS som et finansieringsinstrument.

Det er veldig spesielt at Høyre nå nesten står alene igjen når de vil bruke OPS som et finansieringsinstrument, uansett advarsler, enten det nå er fra partikolleger i England og Sverige – som viser til konsekvenser dette har, bl.a. ved at det binder opp budsjettene, og at det blir mye dyrere å bygge vei – eller det er erfaringer og advarsler som man får her i Norge, bl.a. på lederplass i de store avisene.

Men det som kanskje bekymrer meg mest, eller som jeg stiller flest spørsmål ved, er at Høyre gjennom sitt forslag til NTP egentlig skjuler de reelle kostnadene ved sitt forslag. Bare de 17 OPS-prosjektene vil koste over

100 mrd. kr. Vi vet ikke den endelige prislappen. Vi vet heller ikke hva prislappen er på de øvrige prosjektene som Høyre foreslår. Vi vet heller ikke hvilke konsekvenser dette eventuelt vil få for handlingsregelen.

Også Venstre og Kristelig Folkeparti seiler under falsk flagg når de sier at de vil bygge ut intercity innen 2025, men bare har lagt inn en tidel av hva det koster.

Til Jan Arild Ellingsen – jeg tror han nettopp gikk ut: Man kan si mye om Fremskrittspartiet, men det skal de ha, at de i hvert fall legger de pengene på bordet som de mener deres løfter vil koste. Og så er de relativt ærlige og åpne om hvilke konsekvenser det har for norsk økonomisk politikk.

Til slutt: Man skal lytte når Høyre sier at de vil slanke Jernbaneverket, for de vet hva de snakker om. Bondevik II-regjeringen brukte betydelige beløp på å bli kvitt sentral kompetanse – de ga sluttpakke bl.a. til folk med verdifull signalkompetanse. Dette er en kompetanse som vi har måttet bruke mye ressurser på å bygge opp igjen, og som har kostet oss dyrebar tid i det prekre arbeidet med å gjenoppbygge en jernbane. Jeg tenker at vi har ikke råd til et sånt eksperiment en gang til. Det har kostet oss for mye, det har kostet oss for mye tid, konsekvensene har vært for store – endelig er vi i ferd med å få norsk jernbane på beina igjen etter åtte år med rød-grønn regjering.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [15:11:27]: I juni for åtte år sidan stod ein stolt statsråd frå Venstre og forsvarte ein nasjonal transportplan som innebar 200 mrd. kr til samferdsel dei neste ti åra. Arbeidarpartiet, SV, Senterpartiet og Framstegspartiet danna fleirtal for 22 mrd. kr meir. Høgre og Kristeleg Folkeparti kalla desse 22 milliardane for luftpengar.

Etter fire år med raud-grønt styre var fyrste etappe av planen oppfylt og målet om 100 nye milliardar på plass. Den neste fireårsplanen vart meir enn oppfylt den òg. Ei lang rekkje prosjekt på veg og bane er ferdigstilte, sette i gang eller under planlegging. Det er stort å ha levd tett på desse prosessane.

Og så vedtek vi i dag ein plan med 508 statlege milliardar. Det er så bra! Det ligg så mykje auka tryggleik, betre framkomelegheit, reduserte reisetider og reduserte kostnader både i ferdigstilte prosjekt og i dei prosjekta som nå står føre oss.

Høgre og Framstegspartiet har i dag formidla det motsette av tryggleik. Det blir forsterka i innstillinga – dei er jo slett ikkje einige. I noko så avgjerande som finansiering er Høgre og Framstegspartiet totalt ueinige. Det er litt av eit sjansespel for den som vil styrkja samferdsle i dette landet, å sleppa desse to partia til etter valet! Regjeringspartia har avklart kor mange pengar som skal brukast og på kva måte. Vi veit kva vi vil. Høgre vil ha OPS – Framstegspartiet slett ikkje. Høgre vil fylgja handlingsregelen – Framstegspartiet slett ikkje. Høgre går for bompengar – Framstegspartiet lover å avvikla alle bompengeprojekt. Om Kristeleg Folkeparti og Venstre skulle vera aktuelle i dette selskapet, gjer ikkje det teikninga enklare; dei brukar jo pengane fleire gonger. Bård Hoksrud har varsla at vedtaka i dag kan bli ståande i kort tid. Det er lett å skjøna, men det er jo bokstaveleg talt i det blå kva som måtte koma i staden.

Vi raud-grøne har vist – gjennom åtte år – at vi har levert. Vi legg nå grunnlag for ein ambisiøs plan for dei kommande ti åra. Vi er klare til å levera frå fyrste dag etter valet. Vi har vist at vi har gjennomføringskraft. Eg må seia det er gjort mange gjennomgangar i desse åra, men det er altså òg gjennomføringskraft!

Svein Harberg (H) [15:14:39]: Jeg må si det er ganske spennende å høre Senterpartiet stå på talerstolen og snakke om at uenigheten på borgerlig side må gjøre det umulig å få til regjeringssamarbeid. Jeg trodde det var SV og Senterpartiet som satt i regjering? Og har de kunnet finne ut av det, så skal vi nå sannelig kunne finne ut av det på borgerlig side. Det er stor enighet om det aller, aller meste.

Det har vært artig å sitte og høre på denne debatten, for når du hører debatten, skulle du tro det gjaldt evaluering av hva som har skjedd i opptil flere tiår tilbake. Men dette er altså en plan for framtiden, og det er klart at det da er historisk satsing. Dette var forrige taler inne på, og min kollega fra Aust-Agder, Freddy de Ruiter, mente at dette var et historisk løft som ingen hadde forventet. Det er slik at ingen jeg har snakket med om denne framleggelsen, hadde forventet noe lavere enn den satsingen som ligger der nå. Og det er jo fordi vi har historisk store oppgaver å gå løs på, og da trengs det historisk satsing, og det er et historisk økonomisk grunnlag for å gjøre det. Det er bra.

Vi har alle våre saker som vi kjemper for, og jeg må nok dessverre si at for Sørlandet er det ikke noe historisk løft i denne meldingen. Ja, det er godt at vi har fått inn visse deler av E39, som går vestover, og jeg er veldig glad for at opposisjonspartiene er tydelige på både framdrift og standard på veien mellom Kristiansand og Stavanger, for dette er en særdeles viktig vei, ikke minst med tanke på at det er en havn i Kristiansand som tar inn mye trafikk.

På Sørlandet – sikkert på grunn av vår maritime bakgrunn – snakker vi mye om ankeret. Den ene armen går da vestover, E39, til Stavanger, og så er det selve festet og festearmen som går opp Setesdalen – der en så fryktelig gjerne skulle hatt gul midtstripe hele veien – og den andre armen går østover, E18, mot Østlandet. I denne meldingen, som det skrytes høyt av, er altså planleggingsmidlene for E18 halvert. Selve grunnlaget for å komme i gang med byggingen er halvert. Det er underlig, og det er skuffende.

Jeg er veldig glad for at jeg kan presisere hva som er Høyres grep, som er litt annerledes enn noen framstiller det her. Høyres grep er å få frigjort flere ressurser som er på sektoren, til bygging av vei og bane. Høyres viktige grep er å bruke disse pengene på en slik måte at vi får mer vei på plass raskere. Det bilistene vil ha, er en sikker og god vei, som er god økonomi. Det har vi virkelig opplevd med veien som ble bygd mellom Kristiansand og Grimstad.

Elisabeth Aspaker (H) [15:17:52]: Nasjonal transportplan er på mange måter nøkkelen til å realisere viktige visjoner i nordområdene. Med NTP presenterer Høyre nye ideer og bedre løsninger som vil legge grunnlaget for gode, fremtidsrettede kommunikasjonsløsninger i hele landet. Investeringer i vei, havn, bane og flyplasser er investeringer i fremtidig verdiskaping, bosetting

og velferd, mindre byråkrati og mer penger til vei og bane.

Etter å ha lyttet til dagens debatt kan man få inntrykk av at den rød-grønne regjeringen sitter med fasiten i samferdselspolitikken. Det gjør den ikke – heller ikke i Troms, der samferdselsutfordringene er større enn noen gang, og der denne regjeringens overføring av riksveiene til fylkene har plassert Troms på den lite hyggelige norgestoppen i vei-vedlikeholdsetterslep. Dette skaper nå stadig større problemer for næringslivet, og for folk flest, som bruker disse veiene i det daglige.

Det ligger ingen svar i NTP-en som tyder på at regjeringen vil ta ansvar for å bringe standarden på fylkesveiene i Troms opp på et akseptabelt nivå i overskuelig fremtid. Utviklingen i Troms med dagens regjering har tvert imot gjort at viktige fylkesveiprojekter, som Langsundforbindelsen og Bjarkøyforbindelsen, er satt på vent. Høyre vil tilbakeføre fylkesveiene til staten for å sikre mer effektiv planlegging, og Høyre vil bevilge mer penger til vei og veivedlikehold og videreføre den rentekompensasjonsordningen som har vært så viktig for fylkeskommunene, men som regjeringen nå har fjernet med et pennestøk.

Høyre vil bygge bedre veier og veier for fremtiden. Derfor satser Høyre på regionpakke Tromsø. Veipakken ble mottatt med stor entusiasme av alle andre enn rød-grønne politikere. Den er et columbi egg som både vil gi mer effektive, sentrumsnære veiløsninger og like viktig – bygging av siste del av E8 inn mot Tromsø, som kan kombineres med realisering av den viktige Ullsfjordforbindelsen mot nordfylket. Slik knyttes Nord-Troms nærmere Tromsø og vil skape en effektiv bo- og arbeidsregion og store, nye utviklingsmuligheter for næringslivet. Regionpakke Tromsø skal realiseres som et OPS-prosjekt med passeringsavgifter for tunnelene som skal bygges, og fergeavløsningsmidler.

E6 er hovedpulsåren i det nordnorske transportnettet. Gjenstående flaskehalsen må fjernes, og fremkommeligheten må sikres også i vinterhalvåret gjennom Troms og over Kvænangsfjellet. Fullføring av E8 inn mot Tromsø og E10 fra Evenes mot Lofoten er andre nøkkelstrekninger for å gi Nord-Norge et fremtidsrettet veinett.

Til slutt: For Høyre inkluderer fremtidens samferdselsløsning i nord også et godt flytilbud, moderne flyplasser, gode havner og videreføring av statlig kjøp av tjenester hos Hurtigruten.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:21:05]: Det har vært en flott dag, og rammene rundt med bunadskledde folk som også har invitert ut til flott musikk, har vært staselige. Det er også en god dag for oss som representerer ulike fylker rundt om, og jeg har lyst til å knytte noen ord til hvor glade vi i Senterpartiet er for det som skjer – og skal skje – i Nordland.

I Nordland prioriteres E6 sterkt. Vi klarer å legge fram Helgelandspakken, der man skal se drift, vedlikehold og investering i samme løsning, uten OPS. Så det går godt an. Dette handler mer om at vi får til gode løsninger. Det er en pakke fra fylkesgrensen mot Nord-Trøndelag og til Saltfjellet. Det er kjempeviktig. E6 Saltdal med kobling til

Tjernfjellet kommer på plass. Oppstart av E6 ved Kråkmofjellet skal på plass, det blir vei rundt Ballangen, og vi skal videreføre det arbeidet som foregår på Hålogalandsbrua, som er et stort og nyskapende prosjekt for hele fylket.

Arbeidet med rv. 80 inn til Bodø fortsetter. E10 fra Lofoten og Vesterålen til Ofoten foreslås som et prioritert prosjekt. Det er utrolig viktig. Ofotbanen opprustes, Nordlandsbanen får fjernstyring fra Mosjøen til Bodø. Vi ser også at det er viktig å styrke Nordlandsbanen når det gjelder malmtransport, med tanke på Rana Grubers engasjement.

Saltenpendelen prioriteres videre. Det er bevilget penger til ny stasjon på Tverlandet, og vi får en konseptvalgutredning for elektrifisering av Nordlandsbanen. Det er kjempeviktig.

Havner, farleder og innseilinger skal opprustes for 1,5 mrd. kr i Nordland – innseilingen til Bodø, Rana og Sandnessjøen i tillegg til mange farledstiltak. Fem fiskerihavner – Napp, Hovden, Røst, Andenes og Laukvik – er prioritert. Vi har også fått lagt inn en merknad om Ballstad i Vestvågøy med tanke på prosessen videre fram mot rullering, noe som kan gi muligheter for forsterking og utvikling også av den havnen.

Lufthavnene på Stokka og Stokmarknes skal forlenges i 2014. Det skal bygges ny lufthavn på Hauan i Mo i Rana, og etter hvert også i Lofoten. Prosesser med hensyn til opprusting og overtakelse av lufthavnen i Bodø er det også lagt inn merknader om.

Nordland er kommet meget godt ut i Nasjonal transportplan, og øker sin andel av investeringene. Jeg vil likevel peke på ett prosjekt som jeg er opptatt av at skal realiseres fram mot neste rullering, og det er tunnelene på E6 nordover mot Hamarøy.

Som sagt: Jeg er svært tilfreds med nordlandsprofilen. Min uro er at hvis det kommer en blå-blå regjering til makten, som er så uenig om finansiering, kan det skape usikkerhet om gjennomføring av de viktige prosjektene som jeg nå har omtalt.

Anders B. Werp (H) [15:24:20]: Som veldig mange før meg kommer også jeg til å bruke mitt eget hjemfylke som utgangspunkt, og det er Buskerud.

Det er mange veiprojekter som er omtalt både i NTP fra regjeringen og i komiteens merknader. Selv har jeg fulgt med på en spesiell veistrekning i denne prosessen, fordi jeg synes den kan være en god temperaturmåler når det gjelder regjeringens ambisjonsnivå. Det er strekningen rv. 35 fra Hokksund til Åmot. Den er ca. to mil lang. Det er en stamvei med nasjonal betydning og en viktig brikke i den såkalte ring 4 rundt Oslo, og ikke minst er det en veistrekning med stor lokal betydning, fordi den er sterkt trafikkert, ulykkesbelastet og belastende også på andre måter i de berørte lokalsamfunn og kommuner.

Hva sier så regjeringen i sin NTP om rv. 35 Hokksund–Åmot? Ingenting – ikke ett ord! Så der var det ikke veldig mye ambisjonsnivå å spore. Så venter jeg da i spenning på komitémerknaene og hva regjeringen sier der. Da viser de rød-grønne til at det er behov for planlegging av den nevnte strekningen – behov for planlegging.

Da er det ikke rart at jeg minnes Nils Kjærs ord om mellomveien «mellem næsten noget og absolut intet». Det er regeringens ambisjonsnivå for en viktig strekning i mitt hjemfylke.

Desto større er gleden når jeg leser at Høyre sammen med Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti skriver at det her må settes av midler i første halvdel av planperioden, og at vi må starte byggingen av en smal firefelts vei i andre halvdel av planperioden. Det viser et ambisjonsnivå, det viser gjennomføringskraft, og sammen med de andre gode og nye ideene og bedre løsningene i Høyres merknader er jeg optimistisk når det gjelder høstens valg, hvor vi kan møte velgerne med et offensivt samferdselsbudskap, også om en veistrekning som nesten ikke i det hele tatt er nevnt av regjeringen.

Erlend Wiborg (FrP) [15:27:17]: Flere rød-grønne representanter har i dag snakket om at Stortinget nå skal fatte et historisk samferdselsløft, og det er ikke måte på hvor mye ny asfalt, jernbaneskiner og kollektivtransport vi kommer til å få. Jeg tror at noe av utfordringen er at dette er løfter som innbyggerne har hørt gang på gang, gjerne også når det som nå nærmer seg valg. Utfordringen er at innbyggerne ikke ser resultatene, men hører de fagre løftene.

Jeg kan ta et eksempel fra mitt eget hjemfylke når vi snakker om intercitytriangelet. Gjennom år etter år – faktisk tiår etter tiår – har man snakket om behovet for å bygge dobbeltspor helt ned til Halden. Men til tross for disse løftene ser vi at det under dagens regjering knapt har blitt bygget en millimeter med jernbane gjennom Østfold, og da hjelper det veldig lite med nye løfter.

Jeg tror noe av utfordringen er at vi ikke har en handlekraftig nok regjering, som evner og vil bevilge de pengene som trengs, de pengene vi faktisk har. Statistisk sentralbyrås rapport fra 24. april i år, Pressvirkninger i norsk økonomi av økte samferdselsinvesteringer, viser at vi kan bruke nesten 50 mrd. kr ekstra i året på samferdselsinvesteringer uten at økonomien settes over styr. Når vi har dette handlingsrommet, er det underlig at dagens regjering heller velger å videreføre en usosial og byråkratisk bompengeløsning, spesielt når vi vet at oppmot 40 pst. av de innkrevde pengene går bort i innkrevingskostnader og renteutgifter.

Det å investere i samferdsel er ikke sløsing, men det er en fornuftig investering som kommer nåværende og framtidige generasjoner og næringsliv til gode.

Ingalill Olsen (A) [15:29:35]: En stor del av riksveiene er blitt overført til fylkeskommunene. Alle fylkespolitikere var ikke like begeistret for det, og vi må være så ærlige og si at ikke alle veiene var i topp stand. Det var med andre ord en gave fra staten som ikke alle var like glad for. I 2014 settes det av en halv milliard kroner til fylkeskommunene til veier og veivedlikehold. Det er et bidrag som fylkeskommunene kommer til å bruke godt.

Det har skjedd noe annet interessant. Fylkeskommunene som tok imot dette – til dels motvillig – har vist seg å være gode veieiere. Det er høy aktivitet, det brukes mye mer enn det staten bidrar med, og jeg drister meg til å si at

det brukes der det trengs mest. Fylkespolitikerne er nærmere og kan prioritere riktigere. Selv om det var skeptiske sjeler da dette ble vedtatt, har det vist seg at det var en fornuftig avgjørelse å overlate dette feltet til fylkeskommunene.

Havner og farleder er ofte usynlige, med desto viktigere byggverk. Norge er en kystnasjon og må holde sine havner i orden og sine farleder trygge og dype nok. Den rød-grønne regjeringen skal ha ros for at den ikke bare satser på de synlige byggverk, men også dem som ligger under vann. Som ordfører var en av mine største politiske seire å få mudret Havøysund havn. Det vises ikke, men det er heller ingen båter som står fast, og fiskeindustrien kan ta inn adskillig større båter enn før.

Også i denne planperioden kommer det midler til havner i Finnmark – til Mehamn, Båtsfjord, Breivikbotn og Kamøyvær i første periode, til sammen 205 mill. kr. I siste periode skal det bygges i Sørvær, Skarsvåg, Kiberg, Gamvik, Gjesvær og på Svartnes for innpå 100 mill. kr.

Det er i tillegg også en stor og nødvendig satsing på E6 vest for Alta. Denne strekningen er vinneren i NTP for Finnmark, og det blir bra. Det blir en trafikkikker og moderne vei. Det vi har sett hittil av det som er ferdig av veien, er svært bra. I tillegg skal masser som utvinnes fra denne veistrekningen, brukes til utvidelse av rullebanen på Alta flyplass, jfr. merknad fra komiteen. Slik kan man langtidsplanlegge, få prosjekt til å henge sammen og tenke infrastruktur som en helhet.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Alf Egil Holmelid (SV) [15:32:28]: På fredag skal eg vere med og feire 75-årsjubileumet for Sørlandsbanen. Da er det veldig hyggeleg å ha med seg innstillinga frå transportkomiteen til dette jubileumsarrangementet, for vi har i merknadene fått gjennomslag for at det skal gjennomførast ei konseptvalutgreiing, KVVU, for samankopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen i første del av planperioden. Når vi har fått gjennomslag for ei KVVU i første del av planperioden, kan vi ved neste revidering av transportplanen få endeleg gjennomslag for og endeleg plan for gjennomføring av den såkalla «genistrekken» som samankoplar dei to jernbanestrekningane.

Dette vil i første omgang føre til ein time kortare reisetid frå Sørlandet til Oslo. Etter kvart vil vi få redusert køyretid på Vestfoldbanen, slik at vi kjem ned i tre timars køyretid frå Kristiansand til Oslo. Da blir det ikkje behov for å ta fly frå Kristiansand til Oslo. Da er det praktisk talt like raskt å reise med tog som med fly, og det er mykje meir hensiktsmessig å kome frå sentrum til sentrum. Dette vil gi eit skikkeleg løft for ein behageleg, effektiv og miljøvennleg transport mellom Sørlandet og Oslo.

Eg har også lyst til å nemne ein annan ting i NTP som er viktig for miljøvennleg transport, og det er innføringa av dei heilskaplege bymiljøavtalane. Noko av clouet med dei heilskaplege bymiljøavtalane er at dei skal ha ein tidshorisont på 10 til 20 år. Det betyr at vi no kan planleggje kollektivtransporten med like lang horisont som ein i lang tid

har planlagt vegutbygging. Det er noko av det som gjer at vi kan få ei effektiv samferdselsplanlegging. Det har vore ein tendens til at ein har planlagt veg på lang sikt og kollektivtransport på kort sikt. Da har ein ikkje klart å få fram dei økonomiske gevinstane som ligg i ei langsiktig satsing på kollektivtransport, og halde det opp mot det ein kan spare på investeringar i å satse offensivt på kollektivløysingar.

Eg vil lese til slutt noko som skremmer meg. Det er ein merknad frå Framstegspartiet i innstillinga der det står:

«Disse medlemmer er uenige i regjeringens tredje hovedmålsetting om å «begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger» osv.

Det viser kva slags transport vi får viss vi får regjeringskifte.

Presidenten: Presidenten ber representantane forhalde seg til den tilmålte taletida.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [15:35:48]: Vi opplever her at ikke alle – men nær sagt alle – medlemmer av Stortinget og regjeringen har ett formål, og det er et ønske om å spre størst mulig frykt for morgendagen om at en annen regjering skal være et stort sjansespill. Man framhever dommedagsprofetier og hvor grusomt det måtte komme til å bli, på grunn av at man er uenig om bompengepolitikken. Ja, vi er uenig om bompengepolitikken. Men det må også være slik at det ikke er Stortinget – men folket i valg – som bestemmer hvordan Stortinget skal være sammensatt etter 9. september.

Representanten Freddy de Ruiten sier at Fremskrittspartiet ikke har en politikk som henger sammen. Men det er faktisk slik at hvert eneste år sender vi vårt budsjettalternativ til kontroll hos Statistisk sentralbyrå. Svaret som kommer tilbake, sier at det ville blitt litt mindre arbeidsløshet og litt lavere rente og inflasjon med Fremskrittspartiets budsjettforslag. Hvis det er uansvarlig, så vet jeg ikke hva man skal kalle veldig mye annet.

Han refererer også til bruken av bompenger. Bruk av bompenger er veldig dyrt. Da Stortinget gikk inn for Alta vest, bestemte Stortinget at det skal være en bompengefinansiering på 160 mill. kr. Men for å kreve inn de pengene med de kostnadene det innebærer, blir totalpakken på 350 mill. kr. Det koster altså 190 mill. kr å kreve inn 160 mill. kr. Det er ikke rart vi har en klimadebatt i Norge slik vi fryer for kråkene i dette landet.

Jeg må si: Hva er alternativet til en ny regjering? Vi vet alle sammen at vi ikke har hatt noe annet enn kaos. Det er kaos i sykehus- og helsepolitikken. Det er for lite investeringer og dårlige strukturer i samferdselspolitikken. Vi så i går at SV blir støttespiller for Arbeiderpartiet i forsvarssaker, akkurat som om noen der har ønsket et sterkt forsvar. Vi ser det er kaos om Lofoten og Vesterålen. Det er kaos i innvandrings- og integreringspolitikken, og da har jeg ikke tatt med at vi har en kontroll- og konstitusjonskomité som aldri har hatt mer å gjøre enn nå i hele perioden. Hadde det ikke vært for at regjeringen sitter med et avklart flertall, vet vi alle sammen at det hadde vært langt flere enn én statsråd som måtte ha gått av.

Gjermund Hagesæter (FrP) [15:39:05]: Framstegspartiet er veldig opptatt av infrastruktur og veg. Derfor løyver vi meir til veg og infrastruktur enn noko anna parti. Vi ønskjer å investere 45,5 mrd. kr meir per år enn det fleirtalet ønskjer og vil. Det gjer vi på grunn av at det er kjempelønsamt å investere i vegar, og det er spesielt lønsamt på Vestlandet. Kvifor er det spesielt lønsamt på Vestlandet? Jau, det er der verdiskapinga skjer. Det største eksportfylket vi har, er Hordaland.

Det er klart at dersom ein som jobbar innan oljenæringa, kjem ein halv time eller ein time for seint på jobb, eller at varer og produkt blir tilsvarande forseinka, kan det ha store samfunnsøkonomiske kostnader, som sjølvsagt er langt større enn dersom ein byråkrat i Oslo blir ståande i kø og kjem for seint på jobb.

Det er mange gode prosjekt som Framstegspartiet har prioritert i sitt alternativ til Nasjonal transportplan. Tverrsambandet, som vil binde saman Nordhordland med Askøy og Øygarden, er eit godt prosjekt. Det vil gi god samfunnsøkonomisk avkastning. Det gjeld sjølvsagt også fergefri E39, med investering i tunnelar, som Nyborgtunnelen. Fergefri E39 vil vere kjempelønnsamt. Utreknningar viser at berre mellom Stavanger og Bergen vil den gi ein samfunnsvinst på 10 mrd. kr per år. Dette er det ikkje Framstegspartiet som har rekna ut – det er det professor Victor Norman som har gjort. Han har tidlegare vore statsråd for Høgre. Han viser at det å investere ca. 30 mrd. kr vil gi ei avkastning på 10 mrd. kr. Dei aller fleste skjønner at om ein f.eks. investerer 3 mill. kr. i noko som vil gi 1 mill. kr i avkastning kvart einaste år i all framtid, er det eit godt prosjekt. Då bør ein også skjønne at det å investere 30 mrd. kr i noko som gir ei avkastning på 10 mrd. kr i året kvart år framover, også er eit godt prosjekt.

Ein føresetnad legg han for det, og det er at det må vere bompengefritt. Det er berre utan bompengar ein kan sikre ein vel fungerande arbeidsmarknad og lågare transportkostnader for bedriftene – vi sikrar trygge arbeidsplassar. Framstegspartiet har, saman med Høgre, tatt stilling til traséval i Hordaland, midtre line, med flytebru over Bjørnefjorden. Framstegspartiet ønskjer å byggje med kortare byggetid enn 20 år. Vi vil ha prosjektorganisering og prosjektfinansiering. Dette er eit svært lønnsamt prosjekt vi ikkje kan vente med.

Karin Andersen (SV) [15:42:19]: Først har jeg lyst til å si at Fremskrittspartiet skulle sende sine regnestykker til Høyre og se om de ble enige seg imellom. Det hadde vært litt mer interessant enn å høre om regnestykker fra SSB. Problemet her er jo at man ikke er enig om noen verdens ting. Regjeringspartiene derimot har blitt enige om den største samferdselssatsingen noen sinne. Etter at SV kom i regjering, har vi økt bevilgningene med 65 pst. siden Høyre styrte landet. Vi har nesten firedoblet jernbaneinvesteringene, og vi er i gang med svært mange prosjekter.

Vi har til og med fått til en dobling av satsingen på sykkelveger, som er så viktig for veldig mange bymiljøer. Jeg kan snakke for meg sjøl. For oss gamle som er damer, som har barnebarn og gjerne vil at de skal sykle til skolen, er det kjempesjakk og kjempesjakk. Det er viktig for klimaet

og ikke minst for folkehelse. Det er viktig for å lage gode bymiljøer og gode områder der vi litt tilårskomne damer tør å bruke sykkelen, og der vi også tør å slippe ut unger og barnebarn. Dette er det uhyre viktig at vi får i gang.

Jeg har vært med så lenge i politikken at jeg husker da både Høyre og Fremskrittspartiet tok til orde for at jernbanen ikke var framtidens transportløsning. Tvert imot ble SV latterliggjort fordi vi ville satse på jernbanen. Nå skjønner alle at det er viktig. Det gjør meg litt glad, for det viser at SV har gjennomslag for veldig mange av sine tanker, og at vi er mer framtidsrettet enn mange av de partiene som ville legge ned jernbanen for mange år siden.

Satsingen på jernbane og kollektivtrafikk i og mellom byene er viktig. Og så er det nødvendig med veier i distriktene. Det er en prioritering SV står for. Når det gjelder jernbane, er persontrafikken kjempeviktig, men jeg vil slå et slag for godstransporten. Nå har det kommet noen nye føringer jeg er veldig glad for, og det er at man snakker om nasjonale strategier for gods på bane. Det må til, for skal man transportere gods, er det lange avstander vi snakker om. Da er det ikke en punktinvestering her eller der som gjelder. Noen av de prosjektene man har sagt at man skal konsekvensutrede – og det betyr som kjent at man ønsker å åpne noe – er Rørosbanen og Solørbanen. Det kan bety at man får to spor mellom det sentrale Østlandet og Midt-Norge, slik at man kan kjøre gods i begge retninger raskt. I den sammenheng er også satsingen på Kongsvingerbanen og eventuell godsterminal på Kongsvinger veldig viktig. Det er et trafikknutepunkt jeg skulle ønske større deler av resten av landet så og interesserte seg for, fordi det ikke bare er viktig for gods, men også for en såkalt avlastningsstrategi for hvor det er flott og fint å bo, som ikke er det sentrale Oslo, men som er nær, og som kan tilby billigere boliger.

Lars Myraune (H) [15:45:36]: I dag er det mange som har stått på denne talerstolen og hilst hjem, som det heter. La meg også få lov til å nevne noe som gjelder satsing eller ikke satsing i Midt-Norge, nærmere bestemt i Nord-Trøndelag, som vi to som er derfra i komiteen, har jobbet litt for.

E6 gjennom trøndelagsfylkene er en svært viktig ferdsselsåre. Den binder landsdelene Nord-Norge og Sør-Norge sammen. Den er til dels utsatt, til dels svingete og til dels sterkt belastet med trafikk. Det har kommet med en del i Nasjonal transportplan om at det nå skal satses på E6 nord for Grong og videre til Nordland. Det er vi naturligvis svært glad for – der er det mye som skal gjøres. Det er viktig for trafikken som knytter de landsdelene sammen.

Tiltak for E6 Stjørdal–Steinkjer ligger inne i siste periode av planen. Det er vi ikke helt fornøyd med. Derfor er jeg veldig glad for at vi har fått med oss regjeringens partiene på at den strekningen må planlegges og starte i første periode. Det er fordi det betinger at man må ha en tunnel gjennom Forbordfjellet for å gjøre noe med den strekningen. Den er rasutsatt, og hvis den blir stengt, er det ingen omkjøringsveier. Så vi er svært glad for at vi har fått en merknad fra flertallet i komiteen om at man er med på det.

Når det gjelder Stjørdal–Trondheim er årsdøgntrafik-

ken allerede så stor at dette betinger firefelts vei. Vi er glad for at regjeringen har lagt inn nye tunneler i siste periode – det vil si vi er glad for at den har lagt det inn, men ikke for at det ligger i siste periode. Vi har derfor en merknad sammen med Kristelig Folkeparti om at det må forseres og inn i første periode.

Så til det som opptar meg enda mer, og det er elektrifisering av jernbanen i Norge. Det er tidligere lagt vekt på Østerdalstraseen og naturligvis Nordlandsbanen som burde vært elektrifisert. Men det som har aller høyest prioritet, er Meråkerbanen og Trønderbanen. Den binder en god arbeidsregion sammen. Banen er stengt i dag, materiell er på vei til å bli utrangert. Derfor er det svært viktig at det gjøres. Vi er så glad for at det er blitt med i planen. Statsråden har proklamert at det kommer i første periode. Det som bekymrer oss, er at det ligger for lite midler inne til dette. Derfor er vi glad for at hele komiteen støtter oss i at dette må planlegges og bli startet opp i første periode. Det er vi svært glad for.

Dessuten er det veldig viktig at vi får med oss E14, som er forbindelsen til Sverige. Der fraktes det veldig mye gods i dag, og det er flott at den kommer med.

Robert Eriksson (FrP) [15:48:50]: La meg aller først få skryte av regjeringen og samferdselsministeren på ett område: Det er at man nå prioriterer Trønderbanen og Meråkerbanen når det gjelder elektrifisering. Samtidig registrerer jeg at den første gang var en stor valgkampsak i Trøndelag da jeg selv stilte i valget til fylkestinget i 1995. At det skulle ta nesten 20 år før man klarte å innfri dette, er ikke så mye å skryte av. Men at man nå har fått det inn, er positivt og etterlengtet, og det er vi glad for.

Så får skrytet opphøre. Jeg vil konsentrere meg om det som bl.a. sto i Nationen i dag. Statsråden viste til en merknad fra Høyre og Fremskrittspartiet og sa at vi ikke har noen distriktspolitikk. Hun viste til merknaden vår, der det står at «markedet og folks frie valg skal styre bosettingsmønsteret i fremtiden».

Ja, jeg er stolt over å tilhøre et parti som sier at folks frie valg får avgjøre hvor de vil bo. Hva er alternativet, det motsatte? Jo, det er å tvangsflytte folk. Det har Senterpartiet – statsrådets parti – forsøkt gjennom boplikten i så mange år uten å lykkes, at jeg tror de kanskje har tenkt å gå bort fra den strategien.

Det viktigste for distriktspolitikken er å ha en moderne, fremtidsrettet og god infrastruktur – veinett – som binder land, fylker og regioner sammen. Der innfrir ikke dagens regjering.

Ta mitt eget fylke, Nord-Trøndelag: Jeg registrerer at man slår seg på brystet og sier at man skal prioritere E6. Kvithamar–Åsen skal igangsettes i løpet av perioden. Stjørdal–Trondheim skal igangsettes med firefelts vei løpet av planperioden. Det er bare sistnevnte strekning som foreslås som firefelts. Det vil si – i mitt hode – at man er fornøyd om man begynner med dette i 2020. At det skulle ta nærmere 50 år før vi får en god, moderne og fremtidsrettet E6 mellom Trondheim og Stjørdal, synes jeg ikke er god distriktspolitikk. Det fører til økte kostnader for næringslivet, og det setter ar-

beidsplasser – i det fylket vi begge kjenner så godt – i fare.

I tillegg registrerer jeg at mye av denne finansieringen skal skje gjennom bompengefinansiering. Man sender regningen, nærmere 6 mrd. kr, til den nordtrønderske bilbrukeren og det nordtrønderske næringslivet.

Om statsråden tar kontakt med en av de store transportbedriftene i Nord-Trøndelag, Leiv Sand, som allerede betaler 100 000 kr i måneden i bompenger for å frakte varer og tjenester rundt omkring i Trøndelag, tror jeg hun fort får beskjed om at det er ikke noe stort rop fra hans side om å få mer bompenger. Kostnadene er høye nok, arbeidsplassene er allerede truet. Jeg skulle ønske at statsråden så det inn i en distriktspolitisk sammenheng. Jeg er glad for at Fremskrittspartiet gjør det, og tar vare på distriktene på en god måte gjennom samferdselspolitikken.

Magne Rommetveit (A) [15:52:07]: Bergen og dei tilgrensande nabokommunane vil i dei komande ti åra oppleve ein investeringsboom på samferdselsområdet:

- E39 Vågsbotn–Hylkje, 110 mill. kr
- E39 Nyborg–Klauvaneset, 3,6 mrd. kr
- E39 Svegatjørn–Rådal, 6 mrd. kr
- rv. 555 Sotrasambandet, 7 mrd. kr
- det nyleg vedtekne Bergensprogrammet, med m.a. bybane til Flesland, 9,420 mrd. kr
- dobbeltspor på jernbanen frå Bergen til Arna, 3,2 mrd. kr
- farleistiltak inn mot Bergen hamn, 250 mill. kr
- ny terminal ved Bergen lufthamn, Flesland, 3,6 mrd. kr

I sum vert dette i overkant av 33 mrd. kr til samferdsel i Bergen, og mellom Bergen og dei næraste nabokommunane. Sjølv om det visstnok er vorte sånn at det løner seg politisk å snakka meir om menneske enn om milliardar, vil eg likevel påstå at desse – godt i overkant av 33 mrd. kr – vil koma godt med for å gjera det lettare å vera menneske i åra som kjem for dei som bur i og rundt Bergen.

Men ikkje nok med det: I tillegg kjem moglegheita for å henta ut store statlege midlar til m.a. vidare bybaneutbygging mot Åsane, gjennom dei «helhetlige bymiljøavtalene». Eg vil også tru at Bergens-området vil henta ut mykje gjennom regjeringa sin sykkelstrategi.

Så får me ei konseptvalutgreiing for endeleg å koma fram til logistikknutepunkt for gods i Bergens-området, der også spørsmålet om samlokalisering av hamn og jernbaneterminal vert vurdert.

Ringeriksbanen ligg ikkje i mitt heimfylke, Hordaland, men du kor glade me er for både midlane som ligg inne i NTP-en, og dei avklaringar me har fått gjennom komitéinnstillinga om at det ikkje trengst ny KVVU, at statleg regulering skal vurderast, og presiseringa av at prosjektet vert planlagt slik at det kan startast opp så tidleg som mogleg i den siste seksårsperioden.

E16 mellom Bergen og Voss og mellom Voss og Sogn og Fjordane grense får ekstra rasmidlar og framskunding av plan for nye trasear.

E134 får eit løft med bygging av Stordalstunnelen, som kjem no i samleproposisjonen, og ikkje minst med at det vert opna for at me kan få ei framskunding av tunnelane

over Haukelifjell. I tillegg kjem alt det som andre har vore inne på når det gjeld E134 i Telemark og i Buskerud.

Fiskerihamn i Austevoll og Bømlo, og det at Stord lufthamn får 12 mill. kr i årleg driftsstøtte, er heller ikkje med på å gjera denne planen noko dårlegare.

Gunnar Gundersen (H) [15:55:12]: OPS gir både fordeler og ulemper, men det gir først og fremst noen løsninger på de mange utfordringene vi har. Det er aktuelt for noen strekninger, sentrale strekninger, og bør brukes der gevinsten er størst.

Men først vil jeg gjerne si at i Hedmark ser man nå konturene av en god samferdselsstruktur, det skal innrømmes. Dersom man nå i disse flomtider ser at elektrifiseringen av Røros- og Solørbanen faktisk åpner dobbeltspor til Trondheim – her er jeg enig med min medrepresentant, Karin Andersen, for en gangs skyld – og også gir en avlastning via Kongsvinger og får større fokus på mulighetene mot Sverige, er dette bra. Men det går for tregt.

Jeg har sittet og hørt på både representanten Storberget og representanten Lillehovde snakke om E6. E6 gjennom Ringsaker og nordover, og det flertallet skriver om der, er vel først og fremst et resultat av opposisjonens press. Jeg begynner etter hvert å lure på hvor mange prosjekter som skal startes opp helt i starten på neste planperiode. Her synes jeg regjeringen driver et forventningsspill som ikke står tilbake for noe av det de angriper opposisjonen for.

Det var imidlertid representanten Sønsteruds dogmatiske innlegg som inspirerte mest. Det illustrerte ganske godt hvorfor Arbeiderpartiets utstillingsvindu, Hedmark, ikke utvikler seg som landet for øvrig – ikke unner man noen å tjene penger, og man ønsker ikke å gjøre noe nytt. Da blir det ikke mye utvikling. Det var stort sett en nedrakking på alle nye ideer som kan gjøre at man kan løse utfordringene raskere.

Hvilke utfordringer er det vi står overfor? OPS er ingen religion, men det skal løse noen utfordringer. Det gir en løsning med tanke på sammenhengene – ikke en klattvis utbygging. Spør man folk flest der ute, skjønner de ikke hvorfor det blir stående igjen noen korte strekninger mellom to nybygde. Det gir en vesentlig raskere utbygging. Ifølge TØI i Dagens Næringsliv er det nærmest en halvert utbyggingstid. Det er jo bemerkelsesverdig at man fortsatt bruker OPS-prosjektene under Bondevik II-regjeringen som en «benchmarking» for statlige prosjekter i dag. Det bør jo faktisk ha vært en produktivitetsvekst i perioden. Det gir en kontroll med kostnadsoverskridelser og en risikoavlastning som kan være veldig bra. Og ikke minst: Det gir en løsning på det staten liker minst, og det er vedlikehold.

Det undrer meg at man ikke er villig til å se at OPS – brukt målbevisst, inn mot en del av disse utfordringene og på de strekningene der det haster mest – er en meget god løsning. Derfor bør det komme en ny regjering etter 9. september.

Statsråd Marit Arnstad [15:58:26]: Debatten har vart en stund, og det viser at samferdsel er et tema som engasjerer – det er bra. Det engasjerer fordi det angår folks hverdag over hele landet.

Det er viktig at man kan levere ambisiøse, men samtidig realistiske og gjennomførbare planer. Med den planen regjeringen har lagt fram i dag, som Stortinget behandler nå, vil mange viktige transportbehov bli dekket de neste årene.

Jeg tenkte jeg skulle kommentere et par punkt i debatten så langt. Det ene gjelder OPS.

Jeg tror det er viktig å skille mellom OPS som byggemetode og som finansiering. Jeg har som senterpartist ingen ideologisk motstand mot OPS – jeg synes bare at vi ikke skal bygge vegen noe dyrere enn det vi behøver. Jeg tror at veldig mange av de fornuftige sidene ved OPS som byggemetode er det fullt mulig å adoptere i det offentliges regi. Det gjelder risikovertagelse, da kan man gå på kontraktsstrategiene, det gjelder gjennomføring og fullfinansiering, da kan man gå på forutsigbarhet, det gjelder drift og vedlikehold, og det gjelder farten man bygger i. Men det som ikke er klokt, er å bygge veg dyrere enn det man trenger å gjøre gjennom en OPS-finansiering. Det er ikke klokt å utsette betalingen i 25 år, slik at du skyver det foran deg til framtidige regjeringer. Da framstår OPS som en enkel løsning med å prøve å love mer enn det en egentlig har penger til. Det er også det jeg opplever at Høyres svar her i dag er.

Regjeringen ønsker å betale mens vi bygger, men det å gå igjennom metodene og organiseringen som OPS medfører, er ikke noe problem. Det kan en godt gjøre, for det er jo ikke staten som bygger, det er private som bygger for staten i dag, private entreprenører. Det er fullt mulig å gjennomføre en del av det i offentlig regi.

Gjennomføringsevne er viktig framover – raskere planlegging, forutsigbar finansiering, tidsfrister og samordning av innsigelser. Flere av de tingene har en vært inne på i debatten i dag, og det er viktige ting, men det aller viktigste for å få en bedre gjennomføringsevne, er at en har et avklart finansieringsgrunnlag. Og det er spørsmålet: Hvordan står det til med gjennomføringskraften hvis en er fundamentalt uenig om finansieringen i samferdselssektoren? Litt av problematikken hos opposisjonspartiene her i dag, er at de ikke klarer å bli enige om hvordan de skal finansiere vegen, og at de ikke er villige til å klargjøre det for velgerne før valget.

Det handler rett og slett ikke om å love mest, men om å holde det en lover, og om å være enig om hvordan en finansierer denne sektoren i årene framover – det er helt fundamentalt for gjennomføringsevnen.

Freddy de Ruyter (A) [16:01:43]: Jeg lurer på hvorfor flere representanter fra Fremskrittspartiet er oppe og kritiserer regjeringen for bompenger. Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti er jo for bompenger. Det blir ekstra spesielt fordi særlig Høyre også er for OPS, og med OPS hvor det er bompengandelen, blir det mer bompenger. Det blir altså mer å betale for bilistene. Så den kritikken er uforståelig.

Det er tydelig at velgerne ikke skal få noen avklaringer før valget – det er strategien. Velgerne skal ikke få noen avklaringer om bompenger. Det er vel bare opp til velgerne – det er det som blir sagt her i dag, det er opp til velgerne å bestemme, ja vel. En skal ikke få noen avklaringer

om OPS og den øvrige finansieringen heller. Det vi kan slå fast, er at det er mange ubesvarte spørsmål, men det er ett hovedusikkerhetsmoment, og det er et femtitalts veiprosjekter som vi ikke vet om blir finansiert, hvis så galt skulle skje at en får et nytt flertall til høsten. La oss håpe, i hvert fall for denne sektoren og andre sektorers del, at ikke det skjer.

Et annet spørsmål som jeg har lyst til å utfordre på, er: Hvorfor får vi ikke noe svar fra Høyre på hvorfor det er lurt å kjøpe nå, og betale senere? For det er jo det OPS er. Og hvorfor får vi ikke noe svar på hva den egentlige sluttregningen er?

Representanten Gundersen sier at OPS er ingen religion. Jo, for Høyre er det blitt en religion.

Så kjapt til det lokale, til Aust-Agder og litt til Vest-Agder: E39. Jeg er glad for at vi har hatt en runde der, og at det er en ny runde om rekkefølge og prioriteringer på E39. Vi erkjenner at E39 må ha en betydelig opprustning de neste årene – da tar jeg inn Kristiansand–Stavanger.

Vi er glad for at rv. 9 er godt i rute. Vi merker oss at det er ønske om noen kroner til, men det får tiden vise. Jeg er sikker på at det lar seg løse, det ligger en god del midler inne, også i første periode.

Tvedestrand–Arendal – det er dagens regjering som har fått prosjektet inn i NTP, etter at det var ute. Det er dagens regjering som har tatt belastningene med å dele bommen mellom Grimstad og Lillesand, for å sikre planlegging og ekstra planleggingsmidler. Jeg har vanskelig for å se at forskjellen ved å flytte 3 pst. av totalrammen fra siste til første periode skal bety oppstart over ett år tidligere, sånn som Høyre hevder her i salen. Jeg er langt mer bekymret for at Tvedestrand–Arendal kan bli skrinlagt som et resultat av uenighet om bompenger mellom Fremskrittspartiet og Høyre.

Gorm Kjærli (A) [16:05:01]: Når vi kommer såpass langt ut i debatten, er det også sånn at opposisjonen må tåle å bli målt på sine alternative transportplaner, som de har brukt god tid på å selge ut.

Komitéleder Hareide mener det er altfor smått på jernbanen og legger fram et alternativ fra Kristelig Folkeparti. Innen 2026 vil han ha dobbeltspor i InterCity på plass, påstår han. Løsningen er å gi 6 mrd. kr mer enn regjeringen de neste ti årene, til 2024 – dvs. at representanten og Kristelig Folkeparti vil stille opp med la meg si 60 mrd. kr de to siste årene. Han kan jo spørre jernbanedirektøren hvor mye hun trenger for å få det på plass. Alle skjønner at dette ikke henger på greip. Det står ikke til troende. Det er lovnader som Kristelig Folkeparti aldri vil innfri, med den politikken de legger opp til. Arbeiderpartiet og regjeringen lover ikke mer enn vi kan holde, og har penger til. Vi har en ambisiøs plan, og den skal vi levere på.

Så til Høyre – de er ikke noe bedre. En fugl hvisket meg i øret at dersom det mot formodning skulle bli regjeringsskifte til høsten, er den innstillingen vi nå behandler, grei å ta vare på. Det er mange lovnader og påpekninger av behovet for framskyndinger av små og store tiltak som Høyre ikke er i nærheten av å levere på innenfor sine økte rammer – på 6–7 pst. utover regjeringens forslag. Det er

mye ord, men de skal slippe å bite dem i seg, for vi har planer om å gjennomføre vår plan de neste fire årene. Så nei, Høyre kan ikke løse alt partiet vil løse, eller finne rom til alt det sier det skal de neste fire årene, ved bare å gjenta «nye idéer», «bedre løsninger» og «behov for fornyelse» – den gevinsten har de jo allerede lagt inn som en saldering i sin alternative transportplan.

Så til OPS: Høyre foreslår 17 prosjekter. Selv om OPS i Høyres retorikk nå har gått fra halleluja over til å bli en av metodene, er partiet fortsatt overbevist om fortrefeligheten. Hvis OPS er så fortrefelig, hvorfor er ikke utbyggingen av InterCity en del av OPS-prosjektene? Er det ikke blant de 17 viktigste prosjektene? Er Ringeriksbanen, som er det eneste OPS-prosjektet innen jernbaneutbygging, viktigere? Det kan kanskje representanten Schou svare på.

Så er man kritisk til byråkrater, samtidig som man klager over at ting tar for lang tid – prosjekter er visstnok forsinket. Tenk da om ikke Vegvesenet og Jernbaneverket hadde ansatt folk for å ta seg av de økte oppgavene. Da hadde det vært ramaskrik fra Høyre.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik er ordfører for sak nr. 10 og kan få ordet i inntil 3 minutt viss innlegget dreier seg om sak nr. 10. Elles har representanten hatt ordet to ganger tidligere, og dersom innlegget ikke dreier seg om sak nr. 10, vil presidenten tillate ein kort merknad på inntil 1 minutt.

Arne Sortevik (FrP) [16:08:33]: Saken dreier seg om E16, om det som er materielle innholdet i saken om E16, Innst. 397 S. Grunnlaget for saken er rasstengt E16, men også fremvisning av et omfattende behov for rassikring av norske veier.

Grunnlaget for saken er behovet for trafikksikring av E16 Bergen–Voss, en av landets mest ulykkesbelastede strekninger, men også fremvisning av behov for mer midler til trafikksikring av norske veier generelt, og europaveier spesielt. Fremskrittspartiet har i sitt alternative forslag til NTP lagt inn mer penger til rassikring, 6 mrd. kr mer til riksveiene og 6 mrd. kr mer til fylkesveinettet. Og vi har lagt inn en omfattende trafikksikringspakke på 10. mrd. kr totalt. Jeg minner om at E16 er en europavei. Europaveiene er Norges hovedveinett. Når hovedveinettet stenges, slik vi har opplevd med stengt E16, stenger hovedforbindelsen. Omkjøringen – der det i det hele tatt er mulig – blir lang og dårlig. Det fikk vi på Vestlandet og i Hordaland til fulle oppleve da E16 altså var stengt i en periode på tolv dager i april i år. Stengt vei, usikker vei og dårlig vei er dårlige vilkår for næringsliv – for alle veibrukerne.

Fra begge statsrådene i salen og fra en rekke representanter fra regjeringspartiene er det i dag kommet advarsler om de økonomiske konsekvensene av mer satsing på rassikring – både av riksveier og av fylkesveinettet. Dette er advarsler vi tilbakeviser. Det er på ingen måte godtgjort at Fremskrittspartiets økte rammer, bl.a. til rassikring og trafikksikring av hele veinettet, også E16, vil ødelegge norsk økonomi. Tvert imot er rammen trygt forankret i SSBs beregninger. Effekten for næringslivet blir en kraftig forbedring. Effekten er altså den stikk motsatte av det de to stats-

rådene har advart mot her i salen. Det blir bedre vilkår for næringslivet. Det blir reduserte avstandskostnader og reduserte driftskostnader. Det blir sikrere og mer pålitelig transport når vi får veier uten ras. Ikke minst må vi sørge for at E16 mellom Bergen og Voss er en av de veiene som vil bli sikret – og som blir sikrere når Fremskrittspartiet øker satsingen på rassikring og trafikksikring.

Saksordføreren for NTP har etterlyst hvorvidt det finnes en ikke-sosialistisk samferdselspolitikk. Den finnes. Om ikke frykten for regjeringsskifte skygger for hørsel og syn, er det tydelig at det er fornyelse mellom de borgerlige partiene når det gjelder planlegging, organisering og gjennomføring.

Tone Merete Sønsterud (A) [16:12:02]: I forslaget til Nasjonal transportplan gis det full gass framover. For Arbeiderpartiet er det viktig å ta hele landet i bruk – skape flere arbeidsplasser over hele kongeriket. Samferdsel er selvfølgelig en av nøklene til det.

Jernbane er et viktig satsingsområde. Intercity med dobbeltspor til Hamar innen utgangen av 2024 er viktig for fylket mitt. Det samme er Kongsvingerbanen, som har fått et betydelig løft de siste årene. Her er det viktig med bygging av nye – eller forlengelse av eksisterende – krysningsspor. Det vil bety en reisetid fra Kongsvinger til Oslo på under 1 time. 30 pst. av den tømmertransporten som i dag går på vei, kan nå overføres til bane.

I framtiden må godshåndteringen på Østlandet løses. Det er begrenset hvor mye Alnabru og Oslo Havn kan vokse. Områdene langs Kongsvingerbanen kan være aktuelle for en godsterminal eller avlastningsterminal på sikt. Der er det store nok arealer og, ikke minst, billige tomter.

Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen er nevnt. Jeg vil også nevne E6 langs Mjøsa og videre utbygging av veier gjennom Østerdalen, i Solør, mellom Elverum og Hamar og ikke minst den sammenhengende utbyggingen av gjenstående strekninger av E16 mellom Kongsvinger og Kløfta. Det er selvfølgelig viktig for videre vekst og utvikling i Hedmark og innlandet. Det er også viktig for Osloområdet – for å avhjelpe den befolkningsveksten som er varslet.

Til OPS-debatten. Høyre liker tydeligvis dårlig at jeg snakker om erfaringer fra Storbritannia – om hvordan erfaringene med OPS-finansiering viser hvordan private selskaper spekulerer i å tjene seg rike, på fellesskapets bekostning. De mente jeg var ufin – det får så være – men å kalle meg kommunist var vel kanskje å ta i. Jeg vil understreke at verken jeg eller Arbeiderpartiet er imot at private tjener penger, selvfølgelig er vi ikke det. Når Gundersen klarer å si at Sønsterud ikke unner noen å tjene penger, og at det derfor skjer svært lite i Hedmark, er det – med respekt å melde – tull.

Videre: Gundersen kan umulig ha fulgt med i timen når det gjelder Hedmark. Der skjer det for tiden ganske mye bra. Jeg kan ikke komme inn på alt nå, men jeg anbefaler Gundersen å følge litt mer med.

Til hvor raskt man kan bygge vei: Høyre gjentar og gjentar – nå sist ved representanten Flåtten – at det ikke finnes noe prosjekt som er bygd så fort som OPS-prosjek-

tet på Sørlandet. Jeg gjentar: Fellesprosjektet langs Mjøsa bygges like raskt.

Jeg understreker: Vi er for mer helhetlige utbygginger, for forutsigbar finansiering og raskere utbygging. Det er akkurat dette som ligger i den NTP-en som vi nå behandler.

Til debatten om kostnadene ved OPS og igjen til Trygve Hegnar, som har påpekt at «ingen låner billigere enn staten, fordi ingen er en sikrere betaler».

Og videre:

«Men med OPS tar private finansselskaper og entreprenører over hele prosjektet. De låner pengene. De bygger ut.

Og sitter på en gullkantet kontrakt der fellesskapet plikter å betale leie over en periode som kan være fra 25 til 60 år.»

Til slutt: Den planen vi nå behandler, er god. Den setter ikke norsk økonomi over styr, noe som ville ha gått ut over andre viktige samfunnsoppgaver. Planen vi vedtar i dag, vil gi full fart framover for norsk samferdsel.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [16:15:28]: Det er mange som beskylder oss i Trøndelag for å være trege. Men er det ett område der vi ikke er trege, men derimot utålmodige, er det veiområdet. Er det én ting vi ikke trenger i Trøndelag, er det utsettelse, forsinkelser og beslutningsvegring.

E6 er ikke bare det viktigste samferdselsprosjektet i Trøndelag, det er landets hovedpulsåre fra nord til sør. Kommunene langs E6 sør for Trondheim har blitt enige om trasé og bompengerekrav. Nå er det vår oppgave å belønne den konstruktive enigheten med en rask utbygging av den viktige og trafikksikre veistrekningen. Det er derfor skuffende at regjeringspartiene skyver realiseringen av prosjektet ut i tid.

Jeg er glad for at Høyre har et annet ambisjonsnivå enn regjeringen. Bygging av E6 mellom Trondheim og Ulsberg må sikres prioritet og fremdrift, slik at den svært ulykkesbelastede veistrekningen på hovedåren mellom Trondheim og Oslo blir oppgradert.

Vi må også være villige til å ta i bruk nye ideer og bedre løsninger. Derfor har Høyre pekt på OPS som en egnet metode for rask og sammenhengende veiutbygging med god kvalitet. I Trøndelag har vi veldig gode erfaringer med OPS-prosjekter, særlig på E39 mellom Øysand og Thamshamn.

Enda verre er det når det er snakk om lokalisering av jernbaneterminal og godsknutepunkt i Trondheimsområdet. Dagens terminal har begrenset kapasitet og tillater ikke en miljøvennlig overgang fra vei til bane. Tvert imot må vi regne med at en stadig større del av godstransporten til og fra Trøndelag må gå på et veinett som skriker etter oppgradering. For Trondheim kommune betyr denne forsinkelsen at byutviklingen på Brattøra blir satt på vent i ubestemt tid. Høyre viser til at transportnæringen har pekt på at en lokalisering av en jernbaneterminal sør for Trondheim er den nest beste løsningen, både transportøkonomisk og miljømessig. De involverte kommunene er også positive til en slik løsning. Mens de rød-grønne partiene i fylkestinget vil ha en godsterminal øst for Trondheim,

er det stor skepsis til en terminal i de aktuelle kommunene.

Som vi sier i Høyre: Hvis du vil komme raskt hjem og sikkert frem, må vi ta i bruk nye ideer og bedre løsninger. Det leverer Høyre i samferdselspolitikken.

Martin Kolberg (A) [16:18:51]: Jeg har fulgt denne debatten. Det er selvfølgelig allerede sagt at dette er en veldig stor og viktig dag for norsk samferdsel. Det er ikke å ta i for mye å si at det er den største på veldig mange tiår.

Jeg har også lyst til å uttrykke veldig tydelig at det tjener samferdselsminister Arnstad til ære at hun har klart å legge fram en så omfattende plan, og som det i realiteten er veldig stor tilslutning til. Det er ikke noen partier i Stortinget som egentlig går løs på grunnvollene i denne samferdselsplanen. Det tjener Arnstad til ære.

Det går i denne diskusjonen et tydelig politisk skille i spørsmålet om realiseringen. Jeg for min del hørte nå et siste eksempel på dette. Det var representanten Gundersen, fra Hedmark, som var oppe her og sa at OPS ikke er en religion for Høyre. Nei, det er selvsagt riktig, for det er ideologi for Høyre. Jeg hører noen – også av våre folk – som sier at de ikke får svar på hvorfor høyrepartiene, spesielt Høyre, vil bygge norsk samferdsel ved hjelp av OPS-modellen. De svarer ikke helt, men jeg skal formulere svaret for dem, fordi det er ideologi. Svaret er at Høyre på alle samfunnsområder – også på dette området – vil vri den økonomiske utviklingen i landet over på privat hånd. De vil at private – gjennom markedsmekanismen – skal styre utviklingen også på dette området. Religion er det ikke, men ideologi er det. Det er det som er bakgrunnen for Høyres ønske om å bruke OPS som sitt redskap.

Til sist et stort hurra for Ringeriksbanen. Om en times tid skal jeg – sikkert sammen med andre her – spise bløtkake. Det gleder jeg meg til. Jeg skal bare bruke de siste sekundene til å si at når det gjelder Ringeriksbanen og det vedtaket som gjøres nå, er det et vedtak om at Ringeriksbanen skal realiseres. Nå skal den bygges. Det er ikke et endelig vedtak, men det er et vedtak som forplikter regjeringen til å planlegge Ringeriksbanen med tanke på effektiv gjennomføring.

Erling Sande (Sp) [16:22:01]: Den raud-grøne regjeringa har gjennomført ei rekordsatsing på samferdsel. Det er fleire frå opposisjonen si side som antyd at det er feil – ja, eg lurar på om ein av representantane meinte det var stakkarsleg å sjå seg åtte år tilbake i tid. Det må vere lov å vise at den raud-grøne regjeringa har følgd opp NTP ikkje berre ein, men to gonger, krone for krone. Det må vere lov å seie at det er ein forskjell på regjeringar som lovar, og regjeringar som følgjer opp, krone for krone. Det må vere lov å seie at erfaring tel. Kven her i denne sal ville bygd seg eit hus utan å vere trygg på at entreprenøren sette av nok midlar til å fullføre huset? Det må bety noko å ha levert.

Det blir forsøkt frå opposisjonen si side å bagatellisere spørsmålet om ueinigheita kring bompengar. Nei, det er ingen bagatell. Gjennom heile sommaren skal representanten Hoksrud stå på ein stand her nede i gata og seie stem på Framstegspartiet, så blir vi kvitt bompengane. Så

skal veljarane gå tre steg lenger nedover gata, og der møter dei Helleland. Representanten Helleland kjem til å seie at er det ein ting dei kan vere sikre på, er det at bompengane kjem til å bestå, for elles kjem vi ikkje til å klare å bygge dei vegane vi har lovt veljarane. Vel, eg meiner ikkje at dette er ein bagatell. Det er ikkje mogleg for den veljareren å kome forbi dei to buene og vere sikker på kva han får dersom ein skulle hamne i ein situasjon med ei blå-blå regjering.

Nye vegar, bruar og tunnelar opnar nye bu- og arbeidsmarknader, det skapar stor verdiskaping og økt sysselsetting. Det er veldig bra at distrikts- og regionalmeldinga òg peikar på kva dette aspektet betyr for vegbygginga. Gjennomgangstrafikken er ein stor del av trafikken på ein veg, men ikkje minst er i veldig mange tilfelle den lokale trafikken, den trafikken som er alt frå kollektivtrafikk til bu- og arbeidspending, minst like stor. Derfor er det svært viktig at regjeringa òg vektlegg det prinsippet når ein skal bygge vegar og velje trasear osv., osv.

La meg til slutt få nemne Stad skipstunnel. Det er jo særleg gledeleg for alle dei av oss som har jobba med det prosjektet å sjå at det no er løfta endå eit stort og viktig steg nærare ei realisering. Det betyr at vi i fellesskap er eit steg nærare å nå målet om at meir transport skal over frå vegane våre og til kjøl, noko som er ei målsetjing eg har forstått at vi står samla om.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:25:10]: Regjeringas nasjonale transportplan inneberer sterk prioritering av vei, bane og havner. Vi reduserer avstandskostnadene, og det er et svært bra resultat som regjeringa, ved Senterpartiets samferdselsminister, legger fram her i dag.

Som et rikt land betaler Norge samferdselsinvesteringene samme år som vi får regninga, enkelt sagt. Om det bygges en vei i 2013 til 1 mrd. kr, en vei som skal betales over statsbudsjettet, betales alle pengene som veien koster, i 2013. En rik stat betaler kontant. En trenger ikke å utsette betalingen i framtidige avdrag med renter. Det er riktig, det gir oversiktligheit over statens utgifter, og alle beløp er innenfor handlingsregelen. Imidlertid er dette meget krevende når en skal prioritere samferdselsinvesteringer etter kontantprinsippet opp mot velferdsforbedringer, som vi vet vil være løpende utgifter hvert år framover. Derfor er det ekstra bra det som her skjer, hvor en klarer å prioritere investeringer så høyt opp.

Samtidig er det viktig at regjeringa viser endringsvilje. Regjeringa har i kapittel 6.2 i NTP beskrevet sitt ambisjonsnivå: forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring. En ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt, hvor det er framdriften i prosjektene som bestemmer bevilgningene til de prioriterte prosjekt, viser fornyelse i organisering av investeringene. Men fornyelsen holder fast ved kontantprinsippet: ikke la kommende storting betale gamle investeringer, ha politisk styring av statens vei-/baneinvesteringer på samme måte som i fylkesting, fordi infrastrukturen er viktig for folk – og punkt tre: god prosjektledelse fra vegvesen og jernbaneverk og tilrettelegging for konkurranse blant store og små entreprenører.

Sokna-Ørgenvika er et eksempel på denne nye model-

len. En dyktig entreprenør, Hæhre, har hovedprosjektet, og det er dyktige anleggsledere fra staten. Det går på skinner, det er foran sin tid.

Høyres hovedtalsperson, representanten Helleland, sier mye om mindre politisk innblanding, ny utbygging og finansieringsmodeller – OPS og det hele – og kommer til punktet om hvordan en skal løse den gordiske knute. Det skal de klare greit. Det ligger i forslagene nr. 62 og 63, hvor Høyre nå har gitt sin tilslutning til Fremskrittspartiets og Kristelig Folkepartis tidligere løsning, nemlig å omdanne Jernbaneverket og Statens vegvesen til egne økonomisk-juridiske selskap som kan låne penger, dermed omgår en handlingsregelen. Det er glitrende, men en helt feilaktig løsning. Rike stater betaler kontant og ønsker politisk prioritering av disse nøkkelinvesteringene.

Solveig Horne (FrP) [16:28:21]: Etter å ha sittet og hørt på deler av denne debatten og den rørende bekymringen de rød-grønne politikerne i denne salen har for hvordan Fremskrittspartiet og Høyre skal klare å finansiere veier, skulle jeg virkelig ønske de hadde brukt den samme bekymringen på de store utfordringene vi har innen samferdselssektoren.

Sjelden har vi hørt så mange lovord over en plan som de vi har hørt over NTP-en i dag, et dokument som skal gå over ti år, som ikke har noen forpliktelser bak seg, men som er totalt avhengig av bevilgninger fra år til år.

Så lenge jeg har vært politiker, både kommune- og fylkespolitikker, har jeg hørt om sårt tiltrengte samferdselsprosjekt som det tar altfor lang tid å få ferdigstilt. Det skrytes på inn- og utpust i denne sal i dag over den historiske satsingen på samferdsel, men ingen nevner at det faktisk er den enkelte innbygger som må betale det til syvende og sist. Ja, det er en historisk satsing og et historisk løft, men det er faktisk på bompengområdet. Det er det som er virkeligheten med dagens NTP. Vi trenger politisk vilje og handlekraft for å få plass til de utfordringene vi har på samferdselssiden.

Statsråd Arnstad sa at vi ikke må bygge veier dyrere enn vi trenger – men det er jo akkurat det denne regjeringen gjør. Vi låner ut billig til utlandet sånn at de skal få bygge veier, vi bygger veier med nedbetaling, vi bygger stykkevis og delt – det er heller ikke lønnsomt. Vi må tenke nytt, og det er det kun Fremskrittspartiet som tør å gjøre. Vi har alltid ligget ti år før de andre partiene. Det gjør vi her også, og det skal bli en glede å se om vi om noen år kan si velkommen etter.

I Rogaland har vi mange viktige prosjekter som må realiseres. Vi er glad for at E39 Rogfast ligger på plass. Det er en vei som er lønnsom å bygge, og da bør den bygges uten bompenger.

Transportkorridor vest er det nesten ingen som har nevnt. Den er viktig for å få på plass de andre veiene i Rogaland. Vi trenger firefelts vei helt til Ålgård og til Kristiansand. Vi trenger dobbeltspor på jernbanen, og vi har ikke tid til å vente.

Samferdsel er det samme som å satse på verdiskaping. Fremskrittspartiet er bekymret over utviklingen vi har i dag. Vi må tenke nytt. Vi må få på plass et infrastruktur-

selskap etter samme modell som Statnett og Avinor. Fremskrittspartiet har ambisjoner, og vi har vilje. Stadig flere ser nå at den rette veien å gå er å få på plass et slikt selskap.

Jeg vil si til Martin Kolberg: Ja, det er ideologi, men det er også politisk vilje. Fremskrittspartiet har de ambisjonene. Jeg er stolt over å kunne være med og representere et parti som tar disse utfordringene på alvor, og som viser politisk vilje til å satse på samferdsel.

Heidi Greni (Sp) [16:31:41]: Med Senterpartiet i regjering har samferdsel blitt et topp prioritert politikkområde for regjeringen. Med Senterpartiet som en del av den rød-grønne regjeringen har ikke bare ambisjonene blitt høyere, vi har også fulgt opp de nasjonale transportplanene med bevilgninger. Det har ikke bestandig vært tilfelle under tidligere regjeringer.

I Trondheims-området venter vi en betydelig befolkningsvekst. Fram mot 2040 er det ventet at befolkningen skal øke med over 30 pst. til 340 000 innbyggere.

Trondheimspakken, Miljøpakken i Trondheim, har vært og vil fortsette å være et helt sentralt verktøy for å sikre en positiv utvikling med hensyn til byutvikling, reduserte CO₂-utslipp og bedre framkommelighet for alle trafikantgrupper. I Miljøpakken er det prioritert å videreføre utbygging av hovednettet for å avlaste veinettet i de sentrale byområder. Det er stor enighet om intensjonene i bypakken. Det eneste det har vært uenighet om, er byrdefordelingen mellom Trondheim og omkringliggende kommuner. Derfor er jeg glad for at man slår fast i proposisjonen at når det nye bompengeprognoen har vært i drift i et år, skal det gjennomføres en evaluering for å vurdere om bompengerevisjonen og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet.

Jeg vil påstå at fortsatt realisering av Miljøpakken – og alt annet i denne transportplanen – er avhengig av fortsatt rød-grønn regjering. Dagens opposisjonspartier har vidt forskjellige løsninger på samferdselsutfordringene. Ikke er de enige om finansieringsmodell, og ikke er de enige om veien videre.

Senterpartiet legger stor vekt på utviklingen av E6 som en av de viktigste transportårene i landet. Det er flere store og viktige prosjekter under bygging, og mange vil starte opp i løpet av planperioden. Senterpartiet er glad for at det vil bety at reisetiden på E6 Trondheim–Oslo vil bli vesentlig redusert, og trafikksikkerheten bedres.

Senterpartiet mener at det er positivt at de berørte kommuner og fylkeskommuner har en felles enighet om utbyggingen av strekningen E6 og rv. 3 i Sør-Trøndelag sør for Trondheim – med egenfinansiering. Det er særdeles positivt at strekningen E6 Trondheim–Oppland grense, samt rv. 3, ses under ett, som et helhetlig prosjekt.

Luftfart er også en viktig del av helheten. Forutsigbar drift av kortbaneflyplassene er umåtelig viktig, også i Sør-Trøndelag.

Oppbyggingen av Ørland som Norges kampflybase vil øke behovet for sivil rutetrafikk, spesielt mellom Oslo og Ørland. Derfor er det gledelig at Samferdselsdepartementet nå tar sikte på å inngå en driftsavtale med Ørland kommune innenfor en ramme på 3 mill. kr i året.

Når det gjelder eierskapsmeldingen om Avinors virksomhet, vil jeg spesielt vise til samfunnsoppdraget. Kortbanenettet er en viktig del av infrastrukturen i landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene, skal videreføres. Den rød-grønne regjeringen vil opprettholde det regionale flyplassnettet – med mindre det skulle være tilslutning lokalt om å gjøre noe annet.

Geir-Ketil Hansen (SV) [16:35:15]: Nasjonal transportplan som behandles i dag, betyr et stort samferdselsløft for Nord-Norge. Landsdelens andel av riksveinvesteringene øker fra 10 til 16 pst. En av de store flaskehalsene er transportkorridoren nord for Narvik, som nå får en løsning. Hålogalandsbrua skal ferdigstilles i første del av perioden. Det blir satt av penger til å starte oppgraderingen av E10 og rv. 85 mellom Evenes og Sortland. Når dette er ferdig, vil den samlede reisetiden mellom Narvik, Lofoten og Vesterålen reduseres med én time. Det vil ha svært store regionale ringvirkninger. De største mengdene av varetransport og fisketransport i landsdelen går her i dag.

Oppgraderingen av kapasiteten på Ofotbanen er også svært viktig – 1,6 mrd. kr til flere kryssningsspor til en av landets mest trafikkerte jernbanestrekninger.

Det er i planen også annonsert at i forbindelse med revideringen skal det foreligge ferdige planer om dobbeltspor på Ofotbanen. Det er helt nødvendig. I dag trafikkeres banen av fire godsselskap som ber om betydelig økt kapasitet.

Jeg ser at Høyre og Fremskrittspartiet foreslår privatisering av Ofotbanen – en konkurranseutsetting av driften. Det er ikke overraskende, men det er et meningsløst forslag. Om det blir gjennomført, vil høyst sannsynlig driften bli overført til LKAB og den svenske stat.

Jeg er også glad for en klar og tydelig annonsering av bygging av ny stamruteflyplass på Helgeland. Det er viktig i denne sammenhengen at statsråden bidrar til at den annonserte konsekvensutredningen i regionen blir gjennomført raskt, slik at byggingen kan påbegynnes så snart som mulig.

Det er også gledelig og viktig at det er kommet klare merknader om at man forventer en forsterkning av Nordlandsbanen mellom Mo i Rana og Dunderland, slik at denne banestrekningen kan tåle større malmvogner – et spennende initiativ for å elektrifisere Nordlandsbanen, en jernbanetrasé for malmtransport i tilknytning til Rana Gruver.

Nasjonal transportplan vil bety et svært stort løft for transport og samferdsel i landet, ikke minst i den nordnorske landsdelen.

Svein Harberg (H) [16:37:35]: Jeg må si det har vært fascinerende å se hvordan det som Kjernli omtalte som en nærmest ubetydelig økt satsing og en av arbeidsmetodene for å få mer infrastruktur på plass, får så mye oppmerksomhet, spesielt siden flere – også statsråden – har vært inne på at det å bruke metoden OPS er det forbundet veldig mye godt med. Det bør man ta med seg videre.

Lundteigen sier at det er ingen av de rike som låner

penger – nei, de betaler kontant. Ja, hvis investeringsbehov og betalingssevne er lik, så er det klart man gjør det. Men når oppgavene er større, ser man etter andre måter å gjøre det på. Det er fornuftig. Det gjør vi i alle mulige andre sammenhenger.

Så er det denne investerings- og finansieringsbiten ved OPS. Jeg kommer på Ibsen, som tillegger en av sine figurer i Peer Gynt et utsagn:

«Hvor utgangspunktet er galest, blir tidt resultatet originalest.»

Med så mange forutsetninger som de rød-grønne tydeligvis har lagt inn i regnestykkene, må det bli galt.

Jeg lurer på om de rød-grønne kan svare på følgende – med utgangspunkt i f.eks. veien vi har bygd på Sørlandet: Hvor mye har samfunnet tjent på at den veien kom på plass tidligere? Vi har mange regnestykker på det lokalt, men hva er da lagt inn i en sånn pakke? Hva hadde det utfordrende sulfidholdige fjellet, som ble langt mer omfattende å behandle enn det som var tenkt, kostet ekstra? De betydelige telehivene som ble utbedret omgående – hva hadde det kostet ekstra, eller hadde det blitt reparert? Stengingen av en sånn vei påvirker hva man skal betale operatøren. Ulykker på veien gjør det samme. Hvor mye sparer man i reduserte ulykker ved at man kommer kjøpt i gang? Hvor mye av kapitalen til denne veien skal lånes? Jeg oppfatter at de rød-grønne sier at alt skal lånes. Ja, da er det klart at regnestykkene blir sånn. Det har vi på ingen måte sagt – avskrivningstid, vedlikeholdskostnader – her er det mye som er galt. Derfor blir også resultatet galt.

Så må jeg også en liten tur tilbake til E18 i Aust-Agder, der disse planleggingsmidlene forsvant. Jeg oppfattet at representanten de Ruitter ikke kunne forstå at de manglende planleggingsmidlene skulle være så veldig avgjørende for oppstarten. Ja, hvis ikke planleggingsmidlene er avgjørende – spesielt når de blir halvert i forhold til det fagetaten har sagt – skjønner jeg at han har problemer med å forstå. Jeg forstår at det forsinker prosjektet, og jeg er veldig glad for at Høyre og de andre i opposisjon derfor har sagt at de planleggingsmidlene må på plass.

Trine Skei Grande (V) [16:40:49]: Samferdselssystemene våre er som blodløpet i en kropp. Du må ha blodløp helt ut i de ytterste lemmer for å kunne få nytte av hele kroppen og kunne bruke den. Vi må ha noen hovedårer som gjør at vi får brukt sjøl de minste mest mulig effektivt.

Min bekymring når det gjelder regjeringas plan, er at den er et planlagt, massivt hjerteinfarkt. Og hjertet i en sånn kommunikasjon ligger rett nede i gata her og heter Oslo sentralbanestasjon. Oslo vil være hjertet for kommunikasjonen i Norge. Det å ikke begynne å planlegge bygginga av en ny Oslostunnel mener jeg er et planlagt, massivt hjerteinfarkt.

Regjeringa har sagt at den skal utrede trafikkforholdene i Oslo. Det mener jeg er en bortkastet byråkratjobb. Man skulle ha gått rett på og begynt å planlegge tunnelen. Tunnelen er sjølve nøkkelen til å få alle de store transportsystemene i framtida til å fungere. Den er nøkkelen for å få alle disse lemmene til å fungere helt optimalt. Det handler om at du skal ha et hjerte som pulserer, som har energi, og

som har trykk nok til å klare å serve hele landet. Det regjeringa her gjør, er å sette en masse byråkrater til å vurdere de samlede trafikkforholdene i sentrum, mens de burde ha brukt dem til å planlegge en av de viktigste nøklene for å få de store transportsystemene til å fungere, nemlig en ny Oslostunnel.

Jeg kunne hatt mange innvendinger, men på 3 minutter rekker jeg to, og den andre innvendinga mi til regjeringas transportplan er at det strengt tatt ikke er en plan. Det er en oppsummering av en hel mengde enkelttiltak som tydeligvis er forhandlet hardt mellom tre partier. Det er ingen som har satt seg ned og tenkt ut hvilke samferdselssystemer vi trenger for å takle klimautfordringene, for å takle befolkningsveksten i deler av landet og for å takle de utfordringene vi har når det gjelder næringslivets behov for å frakte tingene sine. – Hvilke utfordringer har landet som nasjon? Nei, man har sittet og forhandlet om enkeltprosjekter seg imellom – gjerne i telefonkonferanser og sikkert i sene nattetimer – hvis vi skal tro andre medlemmer og statsråden. Men det er ingen plan for samferdsel. Det er ingen plan for å takle de store utfordringene vi står overfor, verken for å få næringslivet til å vokse over hele landet, for å takle de store klimautfordringene eller for å gjøre trafikken sikker for folk.

Det er mine to store innvendinger mot den planen som ligger der. Og det er de to tingene Venstre svarer på i vår alternative NTP som vi har lagt fram i dag.

Knut Arild Hareide (KrF) [16:44:07]: Det har vore heilt tydeleg at dei raud-grøne sin strategi i dag er å få fram usikkerheit knytt til eit mogleg skifte etter 9. september.

Sjølvsagt er det fire forskjellige parti som har ulike prioriteringar, men det eg kan konstatere etter nærare åtte timars debatt, er at eg ikkje har høyrte om eit einaste prosjekt, som ligg i dei raud-grøne sin plan, som det er knytt usikkerheit til etter 9. september. Ingen konkrete prosjekt er nemnde som det er usikkerheit til.

Ja, utbygginga av InterCity kjem. Med eit nytt fleirtal kan det vere at full InterCity kjem litt tidlegare. Det trur eg det norske folket kan leve godt med.

E39 – ja, med eit nytt fleirtal kan det vere at den kjem kjappare. Det trur eg òg ein kan leve godt med. Sånn kunne eg ha gått igjennom sak for sak.

Det me kan summere opp med, er at eit nytt fleirtal er einig om ei større satsing og ei fornying av sektoren.

Så er det interessant å høyre statsråden om OPS. Eg synest jo Marit Arnstad gjer ein mykje betre jobb enn sjefen sjølv, Jens Stoltenberg, når ho snakkar om dette. For ho er truverdig når ho seier at denne byggemetoden er betre, både når det gjeld drift, vedlikehald, risiko og andre forhold. Men det blir ikkje truverdig når statsminister Stoltenberg går til åtak på denne modellen med å seie at ein ikkje må lånefinansiere, og at ein ikkje må kjøpe på avbetaling når det er nettopp det regjeringa gjer gjennom sine bompengeprojekt.

Eg er meir avslappa til bompengar enn ein del andre her i salen. Men det er eit paradoks for meg at dei partia som er mest opptatt av og glade i marknaden, er minst glade i han på dette området. Bompengar er jo å bruke mark-

naden på ein grei måte, sjølv om ingen av oss er glade i bompenger.

Så ber representanten Gorm Kjærnli meg om å ta ein prat med jernbanedirektøren om InterCity. Det har eg gjort. Det jernbanedirektøren har sagt og Jernbaneverket seier, er at det optimale er å byggje full InterCity på 13 år. Det er det me ber regjeringa å kome tilbake med ein plan om, og det vil me følgje opp.

Til slutt vil eg seie at bymiljøavtalane er svært positive. Me ser ei positiv utvikling i mange byar, og eg trur nett-opp det som har skjedd på det området, har vore ein av grunnane til det.

Trond Helleland (H) [16:47:27]: Det fine med å ha iPad tilgjengelig i salen er at en kan gå tilbake og sjekke litt i gamle innstillinger. Hvis en ser i den siste innstillingen, der de rød-grønne var i opposisjon, var det ett forslag det var enighet om blant de tre partiene. Nå er det altså 27 forslag som de fire – i alle fall tre av dem og mest sannsynlig også Venstre om de aller fleste – vil slutte opp om. Så forlanges det fra de rød-grønne i salen at her skal vi avlevere en samarbeidserklæring, der alt er spikret. Jeg hørte Audun Lysbakken i går snakke om at han skulle inn og forhandle Soria Moria III. Jeg tror han skal få slippe det, men han hadde klare krav, der han var uenig med dagens partnere i regjeringen.

I oktober var det en klok mann – tror jeg det var mange som syntes her i salen – som sa følgende: Det er dårlig folkeskikk å skulle forhandle på forhånd. Man forhandler etter et valg, avhengig av det tyngdepunktet man har, sa Arbeiderpartiets partisekretær Raymond Johansen. Så unnskyld meg, det å forlange at det skal være en full enighet på alle områder før et valg, tror jeg ikke engang de rød-grønne selv tror på. Ellers hadde det jo blitt en ganske kjedelig valgkamp.

Men det det er enighet om her – blant opposisjonen – er at vi faktisk har et ambisjonsnivå som er høyere enn dagens regjering. Alle partier ønsker å øke bevilgningene. Høyre ønsker å bruke en annen metode, nemlig OPS. Der har vi støtte av Kristelig Folkeparti, og vi har også fellesmerknader med Fremskrittspartiet om at OPS som metode kan være interessant.

Så er det ulike oppfatninger av om en skal si ja eller nei til bompenger. Der vil da Raymond Johansens utsagn om styrken etter valget kunne komme inn og være med og bidra til en avklaring av det.

Jeg må si det er interessant å høre de ulike innleggene på rød-grønn side. Jeg synes samferdselsministeren, som tross alt har størst makt på dette området, hadde et veldig balansert innlegg om OPS. Hun påpekte de fordelene OPS som metode hadde, i motsetning til Jens Stoltenberg, som hver gang han blir møtt med ønske om prosjektfinansiering eller prosjektorganisering – enten det er OPS eller andre ting – svarer som han gjorde i en spørretime i Stortinget her for noen år siden: Vi har prosjektfinansiering, vi finansierer alle prosjektene. Det er altså den tankegangen som er rådende i Arbeiderpartiet, og som dessverre har fått prege regjeringen for lenge. Liv Signe Navarsete, Magnhild Meltveit Kleppa og Marit Arnstad har alle tatt til

orde for prosjektorganisering og prosjektfinansiering. De har ikke fått gjennomslag. De har fått noe usle småprosjekt som kalles prioriterte prosjekter i denne Nasjonal transportplan. Jeg skulle ønske i denne saken – og det er sjelden jeg ønsker det – at Senterpartiet i hvert fall ved de tre nevnte ministrene hadde fått større gjennomslag.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:50:49]: Slik taler Høyres hovedtalsmann om Senterpartiet. Det gleder oss. Det kom nok fra hjertet.

Det var representanten Skei Grande som snakket om klima, og det er utrolig viktig. For Senterpartiet som ønsker å legge til rette for at ungdom skal kunne få en valgfrihet i hvor en vil bo og virke, er det utrolig vesentlig å redusere avstandskostnadene. Det er sjølsagt viktig å ha bensingjerrige biler, miljøvennlige biler, men det aller viktigste er å legge til rette for at en ikke trenger å reise på arbeid. Når vi nå har den teknologien vi har med Internett og bredbåndsteknologi, har vi en utrolig mulighet til å redusere arbeidsreisene dersom vi fikk en tilbudsstyrt utbygging av fiber til alle hus i Norge. Det omfattes ikke av denne meldinga, men det er en prioritert oppgave framover. På samme måte som vi fikk telefon fram til alle hus, må vi få fiber fram til alle hus. Da kan en utføre sitt arbeid fra der en bor. Det er den virkelig gunstige klimaløsninga.

Ellers vil jeg si at i den NTP-en som vi nå drøfter, har det vært et grundig arbeid i fylkene, og det har vært en lydhør regjering for de rød-grønne fylkespartiene. En har fulgt opp fylkenes prioriteringer der hvor planlegging er kommet langt nok. Fylkene prioriterer, de rød-grønne partiene følger opp det som fylkene prioriterer. For Buskeruds vedkommende er jeg særdeles godt fornøyd. Oslofjordforbindelsen, rv. 35 Åmot, rv. 7 over Hardangervidda og E16 Sandvika–Hønefoss – alle disse veiprojektene er fulgt opp, og det skal være videre trykk på dem for å få planleggingsprosessen videre.

Jeg ser at vi blir angrepet av representantene fra Høyre med tanke på rv. 35. Da vil jeg bare si: Hvis Høyre kanskje bistår sin Høyre-ordfører i Øvre Eiker og får framdrift i planlegginga, går det kanskje noe lettere. Det skal ikke stå på de rød-grønne partiene.

Så til Ringeriksbanen: Ringeriksbanen, forkortelse av Bergensbanen, er en utrolig sentral sak, og det er svært gledelig at regjeringa sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti har sagt at det ikke er nødvendig med ny konseptvalg-utredning. En må ha høy framdrift, men da må vi være klar over: Den banen skal gå gjennom noen av de viktigste kulturlandskapsområdene vi har i Norge – med matjord, med en rekke historiske områder og med fugler og dyr. Da må en tenke videre for å dempe konfliktene. Samarbeid mellom holeværingar og hallinger, mellom stat og kommune, er avgjørende. Det gir raskere framdrift, og da er miljøtunnel, slik at jordbruk og kulturlandskap ikke ødelegges, et av nøkkelvirkemidlene framover.

Bård Hoksrud (FrP) [16:54:14]: Da vi la fram vår alternative Nasjonal transportplan, handlet det om et løfte om å gjenreise et forfallent Samferdsels-Norge. Når man sitter i denne salen i dag, kan det høres ut som alt er fan-

tastisk flott der ute. Jeg tror mange av dem som kjører på veiene våre, og spesielt på fylkesveinettet vårt, ikke opplever den store gleden som jeg opplever at enkelte fra regjeringspartiene her er opptatt av.

Så er det noen som har vært opptatt av samarbeid og det å være enig på borgerlig side. Til det har jeg lyst til å si at ja, jeg har opplevd at Høyre mente at det var noen gordiske knuter, og knuter er til for å løses. Det blir veldig bra når man løser dem opp.

Så var det noen fra Kristelig Folkeparti som pratet om julenissen. Jeg vet i hvert fall at julenissen er en snill kar som sørger for at man får gode ting. Det er noe av det som ligger i Fremskrittspartiets alternative forslag til Nasjonal transportplan.

Så må jeg si at jeg er litt skuffet, når jeg ser at de partiene som vi skal samarbeide med, sier at vi skal ha en massiv satsing og se på nye og bedre måter å gjøre ting på, og så er det omtrent bitte litt mer enn det regjeringen legger opp til. Men jeg er overbevist, for jeg leser merknadene deres og ser at de vil ha gjort mye mer.

Fremskrittspartiets alternative NTP er et bevis på at det finnes penger, og at det er muligheter for å bygge Norge og for å bruke de mulighetene som er der. Det er der vi viser vei. Jeg er overbevist om at når vi kommer så langt, skal vi få til gode løsninger på det.

Det må jo være et paradoks når noen sier at vi ikke kan klare å få det til uten bompenger, for Sverige har ikke et oljefond på 4 000 mrd. kr, men de bygger virkelig vei i et helt annet tempo – både motorvei og midtdele – enn det vi gjør i Norge.

Så må jeg innom to prosjekter. Det ene er E6 Kolomoen–Brumunddal. At man ikke skal starte opp på en av Norges mest ulykkesutsatte strekninger før etter den første fireårsperioden, er skammelig. Jeg synes det er trist at det er folk i denne sal som jubler for at man skal vente i fire år for å komme i gang med å bygge veien på en av de mest ulykkesutsatte strekningene. Vi synes det er altfor passivt.

Så har jeg lyst til å vise til forslag nr. 44, og så håper jeg at de vi skal samarbeide med etter 9. september, også tar til fornuften og støtter forslag nr. 44 i dag om skikkelig utbygd firefelts motorvei på E18 gjennom Bamble – med 23 meter og ikke 20 meter som regjeringen legger opp til. Alle nødetater, kommunen, alle er oppfattet av å få en firefelts motorvei med 23 meters veibredde. Jeg skulle gjerne håpe at regjeringen også tok til fornuften og sørget for en skikkelig firefelts vei. Dessverre ser det ut til at de ikke er opptatt av å tenke fremtidsrettet, men å tenke nåtidsrettet. Fremskrittspartiet og en ny regjering vil være opptatt av å tenke fremtidsrettet og bygge for fremtiden, ikke for fortiden.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [16:57:31]: Det har vært en litt forunderlig debatt å lytte til. Jeg lurer litt på om de rød-grønne representantene her selv vet hvilken politikk de er med på å føre. Ingen låner penger billigere enn staten, sier rød-grønne politikere og bruker det som en unnskyldning for at vi skal ha bompengefinansiering. Men det er jo ikke staten som låner penger når en setter opp bompengepro-

sje. Det er offentlige bompengeselskap som låner penger av Kommunalbanken eller andre banker. Gjennomsnittrenten, det som veiprosjektene betaler, er ikke statsrente. Det er 3,51 pst. rente, har den rød-grønne samferdselsministeren sagt. Jeg kunne gått til Statens pensjonskasse og lånt penger til 2,2 pst. rente i dag. Men bompengeprojektene i Norge betaler altså 50 pst. mer enn det. Det er altså ikke den billigste måten å finansiere det på. De rød-grønne partiene velger her å organisere veibyggning på en kostbar måte, ikke på en billig måte. Jeg håper de noterer det, slik at de rød-grønne politikerne forstår hva de er med på.

Kommunalbanken har selv laget en presentasjon, og på slide 9 og 10 har de en liste med de største bompengeprojektene de har vært med og finansiert. Når representanten Lundteigen sier at en rik stat betaler veien kontant, er ikke det riktig. De store veiprosjektene er lånefinansiert av Kommunalbanken, men hvorfor Kommunalbankens penger? Ikke fra staten og ikke fra oljefondet – man har ikke lov til å låne penger fra oljefondet, det har regjeringen bestemt – Kommunalbanken får 95 pst. av sin kapital fra utlandet. Vi låner ut oljepengene våre til våre naboland, og så låner vi andre penger tilbake fra våre naboland som Kommunalbanken låner videre til norske bompengeprojekt. Vi betaler ikke våre veier kontant, vi lånefinansierer dem, og så øker vi kostnadsnivået og skattenivået for våre bilister, som må betale ned lånet direkte til bompengeselskapet, ikke via skatteseddelen. Dette er å skyve regningen foran seg.

Rød-grønne politikere i denne sal snakker om at OPS er en styggedom. OPS er en fornuftig måte å organisere og planlegge på, men det er en dårlig måte å finansiere på. Men bompengene til de rød-grønne partiene er akkurat like dårlige, for da låner man også penger som nedbetales over tid. Er det så fryktelig vanskelig å forstå? Samtlige rød-grønne politikere som tar ordet her, later som at verden ikke er sånn. Kanskje er det på tide å ta et lite oppgjør internt i partiene deres, og få ting på plass?

«Hvorfor OPS?», spurte representanten Kolberg. – Jo, det er nettopp fordi en skal lure handlingsregelen. Hvorfor bompengesystemet? Av samme grunn – fordi en ikke vil bevilge egne penger fra oljefondet direkte til veiutbygging i Norge, og derfor låner en andres penger til å gjøre det samme. Men en lurer seg selv. Det er en dårlig investering – det er dårlig bruk av skattebetalernes penger, og det er dårlig bruk av bilistenes penger. Derfor er Fremskrittspartiets løsning, med et eget investeringselskap, bedre.

Ingjerd Schou (H) [17:00:50]: Jeg tror at dagens regjering med Senterpartiet må avklare hva de har tenkt å love velgerne når det gjelder OPS – for gjennomslag hos statsministeren får de ikke. Det samme gjelder vel også SV, som gjerne vil ha satsinger på tog, men som heller ikke har fått gjennomslag.

Etter å ha lyttet til debatten, har jeg lyst til å kommentere, og si: Ja, England har brukt OPS altfor mye. Norge bruker null – og deri ligger også svaret. Med en kontrollert og planmessig bruk av offentlig–privat samarbeid er det fullt mulig å gjøre dette. Jeg tror også at Arbeiderpartiet må avklare tydelig om det er slik at man er imot at private som

etablerer bedrifter, tjener penger, skaper arbeidsplasser og sikrer velferden, at man mener at de ikke lenger skal gjøre det.

Høyre er opptatt av togbygging og intercitytriangelet – ikke til Halden, men til Kornsjø ved svenskegrensen. For de som ikke er kjent i geografien: Det er noen mil fra Halden til svenskegrensen, og det vil bli neste «missing link» hvis ikke regjeringen tar inn over seg at det er dit intercitytriangelet skal gå. Men ambisjonene er bare det såkalte indre intercity «light» – til Seut. Da setter man Fredrikstad kommune i en kjempeskvis, fordi det mangler avklaring for mange eiendommer og dets like, fordi man ikke tar skrittet fullt ut og bygger intercity helhetlig gjennom Fredrikstad, ordner opp med stasjon og får dette som et prosjekt i et eget selskap med en tilsvarende finansiering.

Jeg hørte på representanten Eldegard, som var veldig fornøyd med at også Follobanen nå hadde fått sin egen linje på statsbudsjettet. Det har den hatt i åtte år. Hva har det gitt? Ikke et spadestik – før kanskje i 2014. Kostnadene var ved oppstart 9 mrd. kr, men er nå estimert til 23 mrd. kr. Det er den måten regjeringen ønsker å prioritere finansieringen på – de synes det er bra finansiering.

Dagens regjering prioriterer heller ikke mer til samferdsel enn Bondevik II. Det er fortsatt omtrent samme andel av statsbudsjettet, og dagens regjering har også 300 mrd. kr mer til rådighet enn det Bondevik II hadde. Derfor blir sammenligningen fra posisjonen ganske useriøs. Det som er viktig, er jo hva man får til av resultater, og så langt er det en overbyråkratisering. Sju av ti prosjekter er forsinket, og de er dyrere.

Så til noen enkeltprosjekter. Det er overraskende for meg at regjeringen ikke benytter anledningen i denne transportplanen til å si at Moss Lufthavn Rygge skal ha de samme konkurransevilkårene som andre flyplasser. Men sjansen kommer igjen til høsten.

Når det gjelder det å bygge dyrt og vanskelig, har jeg lyst til å henlede oppmerksomheten på E18, som fikk sitt første vedtak lokalt i 1989 – Forsert utbygging av E18 med bompengefinansiering. Det er altså de milliardene fra den starten og til nå som man har sløst med, og det er det regjeringen ønsker å fortsette med.

Øyvind Korsberg hadde her tatt over presidentplassen.

Dagrun Eriksen (KrF) [17:04:06]: Det finnes vedtak her i Stortinget som denne regjeringen ikke har oppfylt.

La meg ta dere med tilbake i tid. I 2006 hadde sørlendingene sovevogntilbud. Det forsvant. I 2008 fikk vi et vedtak om at det skulle komme på plass igjen. Det var min kjære, tidligere kollega Rolf Terje Klungland som fikk dette gjennom i et budsjett. Dette sovevogntilbudet har vært viktig for Sørlandets befolkning. Rolf Terje Klungland og undertegnede har gjentatte ganger etterlyst dette tilbudet.

NSB ønsker fortsatt med et lite skilt sørlendingene velkommen om bord i sovevognene. Problemet er bare at de må vente til klokken er halv to før de kan gå om bord. Det

gjør ikke noe for et b-menneske som meg, men ikke alle sørlendinger er det.

Tre statsråder har sittet og styrt siden dette vedtaket. Det er statsråd Meltveit Kleppa, statsråd Navarsete, og nå har vi en ny statsråd, som har en siste sjanse til å kunne klare å få dette til. Jeg hadde tenkt at det var en glemte sak. Men så toppet det seg for sindige sørlendinger da forslaget om å ta vekk sovevognene i Rogaland kom. Da våknet de rød-grønne. Dette forslaget, som ville ført til to timers frekvens på Sørlandsbanen, ble sporenstreks stoppet, for det var så viktig å få lov til å sove seg til Oslo. Dette alternativet ville vært bra for sørlendingene – også for de blant oss som ikke er b-mennesker.

La meg slå fast: Vi unner rogalendingene å sove seg gjennom den vakreste landsdelen, på vei inn til Oslo til viktige møter. De må for all del ikke tenke på oss sørlendinger, som står på perrongen midt på natten og fryser. Det står:

«Vi skal ikke sova bort sumarnatta».

Jeg føyer til: Du skal stå på perrongen og vente på et tog og et vedtak som Stortinget har fattet, men som regjeringen ikke har fulgt opp. God natt!

Presidenten: Det er fremdeles en stund til det blir natt, så neste taler er representanten Anne Marit Bjørnflaten.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [17:06:42]: Representanten Aspaker hevdet tidligere at det ville bli mer penger til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet i Troms hvis Høyre fikk styre. Troms er som kjent et av de fylkene som har det største vedlikeholdsetterslepet. Men det er fullstendig feil, i hvert fall hvis vi skal tro merknadene til Høyre i komiteen.

De rød-grønne partiene skriver at fordelingen av ekstrapotten må ta utgangspunkt i det faktiske forfallet i hvert fylke, mens Høyre sier det motsatte: Fordelingen av midler til fylkesveier skal ikke skje utelukkende på bakgrunn av det beregnede forfallet i hvert fylke – med andre ord: ingen garanti for at ekstrapotten fordeles til de fylkene som har det største behovet.

Jeg kunne også sagt mye om Aspakers omtale av Høyres Tromsøpakke, men det er en diskusjon som jeg tenker at vi fortsatt kan ta i avisspaltene.

Representanten Hareide sa at et nytt flertall er enige om en rekke tiltak. Det er det ingen som tviler på. Men denne debatten har ikke brakt noen avklaringer om finansiering. Kanskje vil InterCity realiseres tidligere, men da kan ikke Venstre og Kristelig Folkeparti bare legge inn en tiendedel av hva det faktisk koster. Kanskje vil E39 realiseres med en blå-blå regjering, men da må faktisk opposisjonspartiene bli enige om om man skal bygge ved hjelp av bompengefinansiering, eller ikke. Fortsatt vet vi altså ikke skjebnen til de 56 bompengeprojektene som skal startes opp i neste periode, og denne debatten har vist at avstanden er like stor mellom partiene på borgerlig side. Denne debatten har ikke brakt oss ett skritt nærmere det som er viktigst å få et svar på i forkant av valget, nemlig: Hvordan ser opposisjonen for seg at man skal finansiere samferdsel?

Representanten Helleland sa at vi ikke kan forvente at opposisjonen skal være enige om alt. Det gjør vi heller

ikke – vi forventer ikke det. Vi forventer at de skal gi oss et svar på det vesentligste. Derfor vet vi heller ikke noe om det reelle ambisjonsnivået til opposisjonen, før vi har fått svar på hvordan opposisjonen ser for seg at man skal finansiere samferdsel.

Helleland uttalte seg også ganske hånlig om ordningen med utpekte prosjekter. Da tror jeg med respekt å melde at han ikke helt kan ha forstått hva det handler om. På komiteens høring var Byggenæringens Landsforening langt mer positiv. De sa at hvis det regjeringen foreslo, ble gjennomført, ville det være julaften og 17. mai på en gang – en ganske god attest fra nettopp dem som er de viktigste aktørene, og som vet hva dette dreier seg om. For det gir sektoren det de har bedt om. Utpekte prosjekter gir forutsigbarhet, det gir rasjonell utbygging, og det gir en form for flerårig budsjettering. Det gir ikke trylleløsninger som setter økonomien i fare.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at å omtale andres innlegg som hånlig, ikke er et godt parlamentarisk uttrykk i denne sal.

Statsråd Marit Arnstad [17:10:03]: Dette har vært en sprekt debatt, og det er sjølsagt ikke så underlig at det fins ulike synspunkter på ganske mange ting innenfor dette området. Jeg tar likevel ordet på slutten av debatten, fordi jeg vil kommentere et par–tre ting som har vært adressert til meg.

Det ene gjelder representanten Schou, som igjen gjentar sin påstand om at sju av ti prosjekter er forsinket. Den påstanden blir ikke riktigere av å bli gjentatt. Den baserer seg på en misvisende statistikk, som ikke er dekkende for gjennomføringen av den eksisterende NTP. Jeg er helt enig i at det er mye som kan gjøres for å få mer igjen for hver samferdselskrone, og det er et viktig tema i den NTP-en som i dag behandles og blir vedtatt.

Det er også riktig at det er flere ansatte i Statens vegvesen og i Jernbaneverket. Det er flere hender i arbeid. Men nei, det er ikke byråkrati, det reflekterer rett og slett at det har vært en sterk økning i oppgavene og en sterk økning i investeringene. Det trengs folk både til å planlegge og til å være med å bygge ut. Det trengs rett og slett ingeniører og planleggere.

Så er det slik at jeg skilte mellom OPS som organisering, altså byggemetode, og finansiering – det er helt riktig. Jeg syns det er grunn til å skille litt i de to debattene. Jeg syns ofte de blandes i hop, og det er litt uheldig. Men det gode med det som jeg sier om OPS som byggemetode, eller som organisering, er at en trenger ikke å finansiere det som OPS for å gjennomføre en del av de fornuftige tingene. En kan gjennomføre dem i dagens system, via de offentlige prosjektene som i dag bygges ut. En trenger ikke gå via OPS-finansiering. Det er fullt mulig å bygge ut både raskt og sammenhengende og også la samme aktør få ansvaret for drift og vedlikehold over en lengre periode. Det er det fullt mulig å gjennomføre innenfor dagens regime. Det er også en av de tingene vi kommer til å gjøre mer av i årene framover.

Det er ikke riktig at det ikke er skapt noen usikker-

het om opposisjonens uenighet om finansiering i dag – det er det. Det er skapt usikkerhet om alle de 56 prosjektene som er bompengefinansiert, og som ennå ikke er vedtatt av Stortinget, men som ligger i dagens plan. Det er skapt konkret usikkerhet omkring. Hva kommer opposisjonspartiene til å gjøre med de 56 prosjektene dersom de skulle komme til makten? Det er egentlig litt uinteressant hva Fremskrittspartiet og Høyre mener hver for seg. Det eneste interessante er hva de har tenkt å bli enige om sammen, og hva slags finansiering de skal bli enige om, når de er så fundamentalt uenige. Den gordiske knuten blir ikke løst opp; den må nok hogges over. Og det kommer til å bli svært smertefullt, er min spådom.

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

Freddy de Ruiten (A) [17:13:11]: Ett av de prosjektene som statsråden her nevnte, er Tvedestrand–Arendal, og det er det uheldigvis skapt usikkerhet om – hvis så galt skulle skje at vi får et regjeringsskifte.

Bare en liten kommentar til representanten Harberg: Det å flytte på 3 pst. av totalbeløpet fra andre til første periode kan jeg ikke se fører til noen særlig raske oppstart – maksimalt en måned raskere oppstart for Tvedestrand–Arendal. Det kan neppe sies å være noen stor revolusjon. Men da må først Høyre og Fremskrittspartiet bli enige, og det tror jeg nok blir en større utfordring.

Så har jeg en bekjennelse å komme med. Jeg sa tidligere i dag at Høyres syn på OPS nærmest var religion. Jeg slutter meg til representanten Kolbergs korrigering, at dette ikke har noe med religion å gjøre; dette er ideologi. Så Høyres OPS-holdninger har med ideologi å gjøre.

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

Per Olaf Lundteigen (Sp) [17:14:22]: Representanten Solvik-Olsen og jeg er enige om at en rik stat betaler kontant. Vi er altså enige om kontantprinsippet. Dermed avviser vi OPS-finansiering. Vi er uenige om bompenger. Når Senterpartiet har et pragmatisk syn på det, er det fordi en gjennom bompenger kan styre og dempe biltrafikken, en kan ha rushtidsavgift, det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Når det er slik at staten låner fra private, er argumentasjonen for det at en derigjennom kan trekke inn privat kjøpekraft. Det er det eneste argumentet for at offentlige bompengeselskaper finansieres privat.

Det som imidlertid er problemet, er: Hvordan kan Fremskrittspartiet gå inn for å omgjøre Vegvesenet til en egen økonomisk-juridisk enhet? Jo, det er utelukkende fordi den enheten kan låne penger. En vrir seg utenom handlingsregelen. Det er poenget. En investerer mye i dag. Regningen betales av de kommende storting. Det er ikke klokt.

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

Mye tyder på at debatten er i ferd med å gå mot slutten.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:15:32]: Det som er lagt fram, er en solid transportplan som ser hele landet, med differensierte løsninger som ivaretar de ulike regionenes behov. Det er en plan som tar næringslivets behov på alvor.

I løpet av dagen har vi ikke fått noe svar på hvordan de blå-blå skal løse uenighetene om finansiering. Er det Fremskrittspartiets løsning eller Høyres løsning som blir resultatet? Med det mener jeg at det er mange prosjekter som kan stå i alvorlig fare. Når vi i tillegg vet at disse to partiene har gitt løfter om skatteuttak i milliardkronersklassen, tror jeg prioriteringene blir veldig krevende på blå-blå side.

Nei, politikk handler ikke om å love mest, men om å gjennomføre det en lover. Det har den rød-grønne regjeringen gjort i to transportplaner, og det skal den fortsette med å gjøre.

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

Magne Rommetveit (A) [17:16:36]: Eg vil roa representantane Arve Kambe og Bente Thorsen, som begge er frå haugesundsområdet. Dei har uttalt frå denne talarstolen at dei var redde for at me ville ta E134 vekk frå Haugesund, for me har føreslått å utgreia ein arm frå Odda mot Bergen. Det er slett ikkje det me har tenkt å gjera; me har tenkt å styrkja E134. Me har òg føreslått at vegen skal forlengjast til Drøbak og koplust på E6.

Representanten Kambe sa at dette var eit «stunt» frå oss, og representanten Thorsen var veldig redd. Me skal ikkje ta E134 frå Haugesund; me skal styrkja E134.

Representanten Bente Thorsen, som i utdanningssaker snakkar så mykje for Y-vegen, synest eg bør sjå at får me ei deling i Odda, Bergen og Haugesund, har ein verkeleg fått Y-vegen.

Presidenten: Taletiden er omme.

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

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [17:17:48]: Det er litt artig å høre at representanten Lundteigen er totalt uenig om en Avinor-modell i forhold til et selskap.

Men det er ikke så rart at man ikke kommer fram til gode politiske løsninger i Troms, for det man er mest opp-tatt av der, er faktisk representanter som prater hverandre ned. Og den som kanskje prater andre mest ned, er faktisk representanten Bjørnflaten, for hvor mange ganger har vi ikke hørt her ordførere og politisk ledelse i Tromsø bli skjelt ut. Jeg tror faktisk man skal respektere dem som folket har valgt ved valg.

Bompenger er dyrt. Den beste måten er å kontantfinansiere – og gjerne gjennom selskaper som blir finansiert med et statlig fond. Bompenger fordyrer – og regningen sendes til bilistene – med minst 35 pst. mer enn det prosjektet koster. Det er en dårlig måte å investere på.

Presidenten: Representanten Knut Arild Hareide har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt – dersom det ikke dreier seg om sak nr. 11, som representanten Hareide er saksordfører for. Da har han 3 minutter.

Knut Arild Hareide (KrF) [17:19:10]: Eg skal halde eit kort innlegg på 1 minutt, sjølv om eg er saksordfører for ymse saker under Samferdselsdepartementet – og det burde jo ha ein brei definisjon – men det er fyrst og fremst Nasjonal transportplan eg skal seie noko om.

Ketil Solvik-Olsen og eg er uenige om bompengar, men eg er fullt ut einig i hans analyse rundt den dobbeltkommunikasjonen som dei raud-grøne har stått for i dag, knytt til bompengefinansiering og OPS-finansiering.

Så har det vore spørsmål om tillit og usikkerheit. Ja, vi kan sjå på kva veljarane seier. Sju av ti veljarar har tru på at eit skifte vil gi ein betre samferdselspolitikk etter valet den 9. september.

Til slutt eit lite hjartesuskk: Det har vore snakk om mange nyttilsette byråkratar, dyktige fagfolk, planleggjarar innanfor samferdselsetatane. Eg meiner det heller er grunn til å sjå på talet på informasjonsrådgivarar i departementet, som gjorde at me fekk NTP-en over ein månad forseinka til Stortinget fordi ein skulle selje ut gode saker. Det er betre å sjå på dei framfor dyktige fagfolk.

Hallgeir H. Langeland (SV) [17:20:40]: Eg trur representanten Hareide, som den ærlege personen han er, er inne på temaet som opposisjonen spelar på: eit skifte. Så prøver han å dekkja over alle dei motsetnadene som er, for å la det vera dette, eit skifte, som er saka.

Ketil Solvik-Olsen snakkar konsekvent om den raud-grøne regjeringa når han snakkar om bompengar. Han veit veldig godt at bompengar er Høgre med på, Venstre er med på det og Kristeleg Folkeparti er med på det, men han lèt vera å nemna det bevisst for å unngå å koma i den konflikten som er i salen knytt til finansiering.

Eg synest det er litt uærleg at han ikkje vil innrømme at han har eit problem, når Framstegspartiet faktisk skal ut med 95 mrd. kr meir enn dei andre partia, bompengar inkludert. Då må det nødvendigvis vera nokre konfliktar som ligg der og ulmar, men som han ikkje vil snakka om og teier stille om, og at han berre køyrer på det temaet som ein trur er lur. Så er spørsmålet om han kan lura seg sjølv på den måten? Kan det vera sånn at veljarane faktisk oppdager at det er veldig stor forskjell på Bård Hoksrud, Trond Helleland og Knut Arild Hareide når det gjeld spørsmålet om korleis ein skal finansiera samferdsel?

Dersom ein går til dei store vegprosjekta som skal finansierast med bompengar, vil dei ikkje bli finansierte. Det gjer for så vidt ikkje meg noko, men det betyr at Hoksrud og Framstegspartiet kjem til å blokkera for dette. Sol-

vik-Olsen kjem til å blokkera for dei store vegprosjekta, bl.a. i sitt eige fylke, fordi han ikkje har finansiering. Det er realitetane, men dei vil han ikkje snakka om.

Eg ser for meg at me må bli tydelegare på kva me skal gjera saman. Då er det eit spørsmål til Framstegspartiet, som eg gjentar, og som Hoksrud ikkje svarar på. Hoksrud og Framstegspartiet har i Stortinget vore med på einstemmig å vedta at ein skal ha bompengebrikke i vindauga på bilane – snart på alle, først dei over 3,5 tonn. Så skal han altså ikkje krevja bompengar, men han skal ha bompengebrikkar. No må Framstegspartiet snart seia at dei gjerne vil laga ei ny regjering, men då må dei òg driva med realpolitikk – ikkje berre sitja på tribunen og seia at dei har pengar til alt. Då vil ein ikkje ha pengar til alt. Men det vil dei tydelegvis ikkje gjera, og det er då det begynner å bli interessant. Eg håpar Ketil Solvik-Olsen tar opp dette med korleis han skal nærma seg Høgre og dei andre, i sitt 1-minutts innlegg.

Presidenten: Representanten Ketil Solvik-Olsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [17:23:57]: Jeg synes det er sjarmerende å høre rød-grønne politikere bekymre seg for samarbeidet på borgerlig side. Vi avventer velgernes dom i september, og så skal vi forhandle.

Derimot kunne vi konstatere at så sent som i går sto det rød-grønne politikere ute på plenen her og demonstrerte mot dagens regjering. Det bør bekymre representanten Langeland mer.

Jeg tror representanten Lundteigen trenger litt mer voksenopplæring, for representanten Lundteigen ga inntrykk av at vi i dag har bompengeselskaper som låner fra det private markedet i Norge, og dermed drar inn kjøpekraft som en bruker til å bygge vei i Norge, og dermed er inflasjonspresset uendret.

Faktum er at disse bompengeselskapene låner penger fra Kommunalbanken, som igjen låner sine penger fra utlandet – 95 pst. Det betyr at i byggeperioden har vi utenlandsk kapital som bygger Norge, og så betaler vi de lånene tilbake via Kommunalbanken. Men det betyr at det er utenlandske kapitalister som sitter og skummer fløten når vi bygger vei i Norge. Dermed er inflasjonspresset i Norge uendret sammenlignet med å bruke oljepenger.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [17:25:17]: Jeg skal ikke bruke 3 minutter. Jeg synes det var interessant å høre diskusjonen om hvem som skal vinne av Høyre eller Fremskrittspartiet i regjering. Det er da opp til velgerne å avgjøre. Jeg tror også de fleste i denne salen har lært seg at demokratiet fungerer på den måten. Hvis man ønsker finansiering uten bompenger, og man mener at samferdsel er en viktig sak, så stemmer man på Fremskrittspartiet.

Så vil jeg minne om disse avgiftene som man betaler inn, som kanskje ikke folk har snakket om i dag i det hele tatt. Det betales inn bilrelaterte avgifter langt over det som brukes på vei, i tillegg til bompenger og i tillegg til alle andre avgifter.

Så var det interessant å høre på Lundteigen, at grunnen til at han ville ha bompenger, er at han kunne sikre seg å få rushtidsavgift. Det synes jeg var en veldig mager trøst for dem som eventuelt får bompengeprosjekter slengt etter seg.

Så til representanten Bjørnflaten, som spør hvordan skal det gå med Høyre og Fremskrittspartiet når ikke de kan sikre 56 nye bompengeprosjekter. Ja, stakkars folk om de ikke kan få disse 56 bompengeprojektene. Stakkars dem – heldigvis har de de rød-grønne til å sikre at de får 56 nye bompengeprosjekter. De kan garantere det. Jeg antar at Bjørnflaten blir glad for det når de går ut i valgkampen og garanterer 56 nye bompengeprosjekter. Hipp hurra! Da sier jeg som representanten Kolberg: jeg blir så glad at snart skal jeg spise bløtkake. Og ingen kan bli så glad som Kolberg – det vet jo alle.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–11.

Sak nr. 12 [17:26:53]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold (Innst. 349 S (2012–2013), jf. Prop. 123 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid,

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

– Det anses vedtatt.

Bård Hoksrud (FrP) [17:27:49] (ordfører for saken): Dette er en viktig dag. Hvis representanten Kolberg vil ut og spise kake for Ringeriksbanen, tror jeg mange i Vestfold vil spise kake for at man nå endelig får på plass siste utbyggingstrinnet av E18 gjennom Vestfold. Det første prosjektet på E18 gjennom Vestfold var ferdig i 2001, og det siste er nå sannsynligvis ferdig i 2017.

Jeg tror alle i Vestfold er veldig glad for det, og de er veldig glad for at proposisjonen nå kommer før sommeren. Men jeg vet at det er mange som er glad med en stor bismak, og det er når vi ser hva dette koster bilistene som skal kjøre på E18 gjennom Vestfold. Det er ikke billig. Dette prosjektet er en del av et litt større prosjekt – det er flere strekninger. Det er beregnet en kostnad på ca. 85 kr per person hver vei fra Porsgrunn til Tønsberg, hvis man skal kjøre denne strekningen.

Det er en 6,7 km lang strekning. Men det er en bru som gjør det litt trøblete. Det er ferskvann der som gjør at en ikke bare kan bygge brua og være ferdig

med det, men man må ta hensyn til miljøet og området rundt.

Noe av grunnen til at dette utbyggingsprosjektet blir noe dyrere, er at det har vært en diskusjon mellom lokale myndigheter og Statens vegvesen om hvilken løsning man skulle velge. Men jeg tror alle nå er veldig godt forlikte og enige om at det er en god og fornuftig løsning man nå har lagt opp til forbi Larvik. Det har vist seg at det har vært vanskeligere grunnforhold enn det man hadde forutsett da man holdt på med planleggingen. Derfor er også proposisjonen noe forsinket i forhold til det som var tiltenkt.

Hele komiteen er som sagt enig i proposisjonen, og innstillingen er klar og tydelig på at man ønsker utbygging av prosjektet. Den store uenigheten står som vanlig om man skal ha fullfinansiering eller om det fortsatt skal være sånn at bilistene skal ta store deler av regningen. I utgangspunktet, da man startet opp utbyggingen av E18 gjennom Vestfold, var det et spleiselag mellom bilistene og staten. Det spleiselaget er ikke lenger noe spleiselag, det er bilistene som betaler størsteparten av regningen.

Innstillingen fra komiteen går på at man går for prosjektet. I tillegg er det to forslag, ett forslag fra Fremskrittspartiet, der man går for prosjektet, men ønsker statlig fullfinansiering, og ett forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti, som går på at regjeringen bes medvirke til at det innen høsten 2014 foretas en ny vurdering av bompengetakstene for E18 på hele strekningen Gulli–Langangen basert på bompengeselskapets oppnådde rentebetingelser, økt innkrevningstid til 20 år og anledning til å fravike kravet om lik kilometersats for hele strekningen for å kunne redusere trafikklekkasjer på de mest utsatte stedene. For det er ikke tvil om at det kommer til å bli mye avvisning av trafikk og at mye trafikk kommer til å gå på lokalveiene og fylkesveinettet i Vestfold, fordi det blir såpass dyrt at mange heller velger å bruke noe lengre tid og kjøre på noe dårligere vei. Derfor er det også stor usikkerhet rundt finansieringen av prosjektet totalt sett når det gjelder hvor lang tid man trenger.

Da har jeg redegjort for hva de forskjellige partiene mener. Utgangspunktet, som sagt, for Fremskrittspartiet er at vi er veldig for prosjektet, det skulle vært her for lenge siden. Rådgivende Ingeniørers Forening har gjort en beregning som viste at hele utbyggingen av Vestfold kunne vært gjort på fem år, og vi har altså brukt 16 år på å bygge ut dette prosjektet. Så det er på tide, og det burde vært ferdig for lenge siden, men vi er glad for at proposisjonen endelig kom, og ønsker statlig fullfinansiering av dette prosjektet.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Steinar Gullvåg (A) [17:22:23]: Dette er en gledens dag for Vestfold. Utbyggingen av strekningen Bommestad–Sky er siste fase i E18-utbyggingen i Vestfold. Når veien står ferdig i 2017, har vi sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Telemark. Den nye veien gir økt trafiksikkerhet, bedre trafikkmiljø og trafikkflyt, og i sum vil E18-utbyggingen gi betydelig redusert kjøretid og re-

duserte transportkostnader for næringslivet. Sammen med jernbaneutbyggingen, som også er i full gang, vil en ny og tidsmessig infrastruktur bedre forutsetningene for bo- og næringsutvikling på hele vestsida av Oslofjorden. Det trengs i et fylke der vi sannsynligvis blir 100 000 flere mennesker i åra fram mot 2030.

Men veien har sin pris – 4,2 mrd. kr, og bilistene skal betale det meste av kostnadene. Statens andel er nå 28,5 pst., og når veien står ferdig med sine sju bomstasjoner, fra Telemark til Gulli ved Tønsberg, vil det koste henholdsvis 88 kr og 176 kr å passere bomstasjonene med et lett og et tungt kjøretøy. Og selv om vi i dag betaler 90 kr for å kjøre strekningen Nøtterøy–Oslo, vel vitende om at det finnes bompengeprojekter i vest og nord med høyere takster, har jeg stor forståelse for at de som er nødt til å bruke E18 i søndre Vestfold daglig, synes det kan bli dyrt. Jeg verdsetter derfor de forsøk som er gjort fra fylkeskommunens side for å redusere bomtakstene. Spesielt gjelder dette inngåelsen av låneavtaler med gunstige rentevilkår, som vil bidra til å redusere framtidige finansieringskostnader. Da har jeg mindre sans for en forlengelse av bompengeperioden fra 15 til 20 år, som nok kan bidra til noe reduserte bomsatser i utgangspunktet, men som bare vil påføre bilistene ytterligere kostnader. Jeg gadd vite om bilistene i nordre Vestfold, der bomstasjonene fjernes i høst, ville ha foretrukket fem år til med bompengedekning i bytte mot marginalt lavere bomsatser.

Jeg noterer meg at regjeringspartiene og opposisjonen, selvsagt med unntak av Fremskrittspartiet, som heller vil være uten vei enn å bidra til en bompengefinansiert vei, i litt ulike vendinger peker på at det skal gjøres en ny vurdering av takstnivået på litt ulike tidspunkt. Det er ganske viktig, fordi takstene i høy grad avhenger av tiltak for å bedre trafikkmiljøet og trafiksikkerheten på sideveiene. Slik spiller stortingsflertallet i realiteten ballen tilbake til fylkeskommunen. Beregninger jeg har fått del i, viser nemlig at bomsatsene kan reduseres med inntil 20 kr dersom trafikklekkasjen fjernes helt. Med utgangspunkt i Klinestad og Fokserød, der anslagsvis 10 000 biler i døgnet vil bruke sideveiene når bomstasjonen har kommet på plass, viser beregningene at satsene vil kunne reduseres med 2 kr per 1 000 biler som i stedet velger å kjøre E18. Men tiltak på sideveinettet er hovedsakelig Vestfold fylkeskommunes ansvar, og jeg mener faktisk at avbøtende tiltak på sideveinettet og virkningene av dem burde ha ligget til grunn for Stortingets behandling av denne proposisjonen.

I forlengelsen av dagens vedtak i Stortinget bør fylkeskommunen etter min oppfatning klargjøre hvilke tiltak det er aktuelt å sette i verk for å redusere trafikklekkasjen fra nye E18 til sideveiene for å redusere ulempene for beboerne langs sideveiene, og for å redusere trafikklekkasjen. Dette har også et klart sikkerhetsmessig aspekt. Det hjelper lite å bygge en ny og trafiksikker vei med god kapasitet dersom bompenger fører til at en stor del av trafikken ledes inn på et veinett som slett ikke er dimensjonert for dette.

Det er vanligvis ikke min oppgave å rettlede fylkespolitikere i Vestfold i denne eller andre saker, og jeg skjønner selvfølgelig at det kan være vanskelig å velge mellom upo-

pulære tiltak som å stenge sideveier, redusere framkommeligheten på sideveiene ved hjelp av fysiske tiltak, eller sette opp bommer på de viktigste sideveiene etter mønster fra E18 i Sande. Men like fullt er det nødvendig å gjøre slike vurderinger og fatte slike vedtak.

Svein Flåtten (H) [17:27:34]: La meg også understreke at det selvsagt er en gledens dag når man får gjennom proposisjoner om utbygging og finansiering, men det er nok enda mer glede når veien til slutt blir åpnet. Og store deler av E18 gjennom Vestfold blir åpnet neste høst, om ett år, i 2014. Det som da skjer, er at bilistene møter svært høye bomavgifter. Derfor har fylkestinget i Vestfold vært ganske klare på at de har ønsket å prøve å løse dette på en måte som kan medføre lavere kostnader for bilistene. Hovedbegrunnelsen er selvsagt først og fremst faren for trafikklekkasjer. Vestfold er ganske spesielt innrettet, særlig de midtre delene, med veldig mange småveier, med veldig mange muligheter for å kjøre utenom, og denne trafikklekkasjen vil selvfølgelig bli adskillig lavere hvis man får til ordninger som gjør at det blir lavere avgifter.

Nå har jeg sett i innstillingen at de rød-grønne partiene – jeg skal ikke si at de mener at dette skyldes de lokale politikerne selv – mener at man i utgangspunktet visste at det skulle bli enda dyrere. Det er for så vidt riktig, men i utgangspunktet visste man også helt fra starten at staten skulle betale nær 40 pst. Den andelen, som representanten Gullvåg presist har informert Stortinget om, blir liggende langt under 30 pst. Dette er grunnen til at et samlet fylkesting i Vestfold – og jeg understreker samlet, fordi det gjaldt alle partier – har bedt regjeringen om tiltak for å få ned disse kostnadene for bompengepasseringen. Det som har vært noe av ideen rundt dette, er først og fremst finansieringskostnadene, selvfølgelig, men også innkrevningstiden. Så kan man gjerne, som representanten Gullvåg, filosofere over hva folk helst vil ha: Vil de ha en lengre og litt mindre pine, eller vil de ha en kortere og litt mer brutal pine? Jeg tror ikke det er det det er snakk om. Det er snakk om hvordan dette fungerer, ikke minst for næringslivet, som selvsagt har en fordel av å få utgiftene fordelt over tid. Akkurat det samme har de som reiser frem og tilbake på jobb, som har lange jobbreiser. Det er omtrent akkurat det samme som når du finansierer huset ditt over litt tid, og du har en økonomi som kanskje gjør at det kunne være greit å få fem års lengre avdragstid. Det blir dyrere, ja, men det får livet til å fungere på en annen måte. I tillegg er det også sånn at trafikken øker i Vestfold, slik at prognosene for hva man får inn, er gode.

Som sagt: Høsten 2014 vil de første antennepunktene bli satt opp. Høyre og Kristelig Folkeparti foreslår i denne innstillingen at man gjør en ny vurdering av bompengetakstene. Vi foreslår også at man går inn på helt spesifikke kriterier, nemlig rentebetingelser, innkrevningstid til 20 år og muligheten til å fravike kravet om lik kilometersats for å kunne redusere trafikklekkasjer. Dette vil bety, uten at jeg har finregnet på det, ikke noen marginal nedgang, som representanten Gullvåg er inne på, men en nedgang i passeringavgifter som virkelig betyr noe for dem som skal passere her.

Jeg har også lyst til å replisere til foregående taler når han sier at han ikke vet om han skal rettlede fylkespolitikkerne eller ei: Jeg tror at Vestfold fylkeskommune, og for så vidt andre lokale myndigheter også, kanskje vil ha seg frabedt å bli rettleidet veldig mye av Stortinget og av enkeltpersoner om noe som er deres ansvar. De har felles tatt ansvar for å prøve å få til andre ordninger. Det synes jeg er en aktverdig handling. Det bør de ha ros for å ha gjort. Istedenfor å konstruere opp hvordan man skal stenge trafikken mest mulig for å tvinge folk, bør man ha en gulrot i form av rimeligere passering.

Jeg tar opp det forslaget Kristelig Folkeparti og Høyre fremmer i innstillingen.

Presidenten: Representanten Svein Flåtten har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Marit Arnstad [17:42:53]: Det er veldig positivt at Stortinget i dag gjør vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky. Denne 7 km lange strekningen i Larvik er den siste utbyggings-etappen på E18 gjennom Vestfold, og det er planlagt anleggsstart til høsten og åpning for trafikk i 2017. Prosjektet kommer til å gi store gevinster i form av bedre trafikk-sikkerhet, jevnere trafikkflyt og en forbedring av miljøet langs vegen.

Det skal ikke legges skjul på at det har vært uenighet om valg av løsninger på strekningen Bommestad–Sky. Etter at Miljøverndepartementet stadfestet kommunedelplan i 2010, er det etter lokale ønsker lagt opp til en lengre tunnel enn først antatt mellom Bommestad og Farriseidet, og det er også valgt en dyrere løsning med skråstagsbru ved Farriseidet. Sammen med enkelte andre krav og løsninger har dette gitt store kostnadsøkninger, og det har på den bakgrunn vært varslet økte bompengetakster.

Det har hele tiden vært forutsatt at den statlige rammen skulle stå fast dersom det ble valgt en dyrere løsning på strekningen enn det som var antatt. Det er nedfelt både i St.prp. nr. 60 for 2008–2009 og også i Prp. 56 S for 2010–2011. Det statlige bidraget for den samlede utbyggingen av Gulli–Langåker og Bommestad–Sky–Langåker er omtrent 2,3 mrd. kr, og det er om lag som forutsatt i den opprinnelige finansieringsplanen i St.prp. nr. 60.

Det har vært en del lokal motstand mot det ventede takstnivået på strekningen, men lokale myndigheter har tidligere akseptert en takst på 106 kr i 2011-nivå. Men på bakgrunn av sterke lokale ønsker har også Samferdselsdepartementet akseptert en lavere beregningsteknisk renteforutsetning i denne saken enn det som er vanlig ellers i bompengeproposisjoner. Det har gitt en vesentlig reduksjon i takstnivået, som i forbindelse med proposisjonen nå er beregnet til 88 kr i 2013-nivå for en vanlig bil.

Det er et omfattende parallellvegnett langs E18 i Vestfold, og høye bompengetakster kan medføre at trafikk avvises, eller at en tar andre veger. Det kan gi et nyttetap for samfunnet, og departementet vil derfor ta initiativ til en gjennomgang av bompengetakstene når Bommestad–Sky er åpnet. Da vil de endelige kostnadene for prosjektet og trafikkgrunnlaget være godt kjent. Dermed vil det også

kunne være betydelig større sikkerhet rundt forhold som påvirker bompengeselskapets økonomi.

For øvrig vil Statens vegvesen fortløpende følge opp denne situasjonen og også vurdere andre tiltak for å redusere trafikkavvisning.

Når Bommestad–Sky står ferdig om fire år, vil det være sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Telemark. Fullføring av E18-utbyggingen gjennom Vestfold kommer til å gi redusert kjøretid, bedre forutsigbarhet og reduserte transportkostnader og kan bidra også til regionforstørring. Det er også slik at trafikksikkerhetsgevinstene vil være betydelige. For store deler av E18 gjennom Vestfold forventes det nå en reduksjon i antall drepte og skadde på om lag 70 pst., med størst reduksjon for de største ulykkene.

Dette er en hovednerve for transport i Vestfold, men også mellom Østlandet og Grenland og Sørlandet. Med fullføringen av utbyggingen kommer det til å bli tilrettelagt for at en betydelig del av trafikken både i fylket Vestfold og også gjennom Vestfold kan gå på firefelts veg med høy standard. Det er svært positivt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Svein Flåtten (H) [17:46:45]: Jeg synes jeg aner en annen tone fra statsråden når det gjelder lavere bompengesatser, enn det jeg har oppfattet tidligere, ikke minst av korrespondanse mellom henne og fylkesordføreren i Vestfold. Kan jeg nå forstå statsråden dit hen at det som står i merknadene her, og som tidligere også har vært statsrådens – skal vi si – credo, nemlig at de lokale myndighetene selv har visst hvor dyrt det ville bli, og at det nå blir billigere, for så vidt ligger der, men at hun er enig i at man må forsøke alle tiltak for å få ned bompengesatsen fordi trafikklekkasjen til dette parallellveinettet er så alvorlig, som hun selv er inne på?

Statsråd Marit Arnstad [17:47:42]: Jeg synes generelt i denne typen saker, ikke bare i Vestfold, men også andre steder, at dersom lokale myndigheter ønsker løsninger som blir dyrere enn forutsatt, er det ikke gitt at staten uten videre skal ta den ekstraregningen. Det er bakgrunnen for at vi også har sagt at den statlige rammen ligger fast. Det betyr at det da har kommet opp en diskusjon om takstene når det gjelder bompenger.

Vi har på bakgrunn av lokale ønsker vært villig til å være med på en lavere beregningsteknisk renteforutsetning, som har fått taksten ned. Vi er villig til også å se videre på muligheten for å kunne redusere takstene, men det mener vi ikke kan skje før Bommestad–Sky er åpnet. Da først vil man ha godt nok grunnlag for å ha oversikt over trafikkgrunnlaget og også oversikt over de endelige kostnadene ved prosjektet.

Presidenten: Ønsker representanten Flåtten en ny replikk?

Svein Flåtten (H) [17:48:34]: Ja, siden jeg står her allikevel, president.

Kan jeg da tolke statsråden dit hen at hun mener at det kan være en god idé også å se på en annen nedbetalingstid,

for det er jo det som virkelig får ned kostnadene her, fremfor f.eks. å kritisere fylkeskommunen for at de ikke stenger igjen hele parallellveinettet, slik som representanten Gullvåg nettopp ga uttrykk for?

Statsråd Marit Arnstad [17:49:10]: Vi har i denne saken bidratt når det gjelder spørsmålet om den beregningstekniske renteforutsetningen. Jeg tror det har vært det viktigste virkemidlet. Jeg tror det er mer aktuelt enn å gå fra en periode på 15 år til 20 år. Det er mulig at det blir bedre for næringslivet hvis man får fordelt dette over 20 år. På den andre siden er det godt å bli ferdig med et bompengeprojekt. 15 år er normaltiden man skal ha på nedbetalingen av et bompengeprojekt. Det gjelder også i utgangspunktet for dette prosjektet. Men som sagt vil vi når prosjektet åpner, kunne komme tilbake og ha en grundigere gjennomgang av muligheten for også å gå igjennom bompengetakstene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [17:50:03]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda til NSB AS (Innst. 433 S (2012–2013), jf. Meld. St. 31 (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg med svar fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [17:50:50] (ordfører for saken): Det går bra med NSB for tida. Så bra at det er fullt på toget og trengt om plassane mange stader i landet.

Komiteen er òg i det store og heile positiv til NSB i meldinga og oppfattar på ulikt vis situasjonen som mykje betre enn tidlegare, da ein verkeleg har slitt med forseinkingar. Men framleis er det sjølv sagt forseinkingar. Sjølv reiste denne representanten optimistisk mot Halden på fredag ettermiddag, og plutselig stoppa toget heilt opp, og det blei ståande ein time. Me blei rett nok godt informerte om kva dei prøvde å få til, men likevel stod toget bom still. Til slutt sa togleiaren at toget hadde «tatt kvelden». Da var det ikkje noko anna å gjera enn å forsøka å dra oss til ein stasjon, for å få eit nytt togsett eller ta eit anna tog.

NSB kjem til å ha sett ut 66 nye Flirt-tog i løpet av 2015, og ein samla komité er veldig opptatt av at det blir lagt til rette for nye investeringar frå NSB si side, slik at dei kan

kjøpa enda fleire tog og dermed få kvaliteten for både dei reisande og standarden på togmateriellet opp på eit heilt anna nivå. Det gjev grunnlag for betre kundebehandling.

Slike investeringar ein har gjort no, gjeld ikkje berre for Austlandet. Me må òg sjå for oss at ein òg må få nye togsett – gjerne litt mindre, som bl.a. Rommetveit har snakka mykje om – til Vossabanen i 2016, Trønderbanen i 2017 og etter kvart til Jærbanen. Det klart at viss ein får noko nytt, trekk det til seg kundar.

Toget er viktig for klimaarbeidet som regjeringa held på med. Jo fleire bilar me får vekk frå vegane og meir bruk av toget, dess mindre forureining og klimagassutslepp får me. Klarar me òg å få fleire til å ta tog på langdistansereiser i staden for å fly, betyr det òg mykje for å redusera klimagassutsleppa. Derfor er nokon av oss veldig ivrige etter å få raske langdistansetog.

Det har vore eit prisverdig samarbeid mellom Ruter og NSB knytt opp mot Sørkorridoren når det gjeld å samarbeida om kollektivtilbodet i regionen. Slikt samarbeid bør det vera meir av. Den modellen ein har utvikla her, gjer at fleire blir gjeve moglegheita til å reisa kollektivt og flytta seg til andre byar. Det har mangla incentiv for å få til det, men no viser Ruter og NSB veg. Dette meiner ein samla komité.

Ein samla komité ønskjer òg at ein ser på om billetteringsystemet kan betrast, slik Ruter og NSB har fått til. Det må ikkje vera slik at ein ikkje kan bruka kollektivkortet for buss på toget eller motsett.

Sidan det var så mykje fryd og gammen, må me sjå om det er noko me er ueinige om, og det er det. Nokon parti – dvs. opposisjonen – vil eigentleg importera det fjerde jernbanedirektivet direkte. Det er ikkje heilt avklart kva det fjerde jernbanedirektivet blir til slutt, men det blir sannsynlegvis ei liberalisering, i form av at ein må driva med meir anbod og privatisering. Dei raud-grøne er veldig tydelege på at dei ønskjer å styra jernbanepolitikken sin sjølv og ikkje bli styrte av EU sin politikk. Når ein ser korleis EU fungerer i Sør-Europa, kan ein kanskje lura litt på kvifor andre ivrar slik for å få marknadsbaserte løysingar til Noreg.

Heilt til slutt: Ein samla komité er einig med saksordføraren og dei raud-grøne om at Sveits er eit føregangsland. Dei viser veg for andre. Sveits har statsbanedrift på persontransporten. Likevel vil høgresida importera anbod og privatisering, sjølv om ein kan sjå at toget faktisk går på tida i Sveits, og folk er fornøgde.

Gorm Kjernli (A) [17:56:13]: Nå har vi diskutert samferdselens infrastruktur i 8,5 time og behandler nå eiermeldingen til NSB. Det handler mer om det som skjer oppå skinnene og oppå infrastrukturen.

Jeg slutter meg helt og fullt til det som saksordføreren sa. NSB-konsernet spiller en viktig rolle i norsk samferdsel, og regjeringen og Arbeiderpartiet anser det eierskapet vi har i NSB som en del av transportpolitikken. På den måten har NSB også et samfunnsoppdrag, i motsetning til andre transportører, hvor staten ikke har et eierskap. Det gir oss muligheter til å styre og signalisere når vi ser at det er utfordringer, men samtidig er

det klart at NSB er et ansvarlig og selvstendig selskap.

Det var en gledelig passasjervekst på jernbanen i fjor. Og med den nye grunnrutemodellen, hvis første fase ble implementert i desember i fjor, ligger alt til rette for en enda høyere passasjervekst i år og i årene som kommer.

Representanten Langeland var inne på dette med konkurranse og det fjerde jernbanedirektivet. De politiske skillelinjene handler ikke nødvendigvis om hva vi mener om ting som kommer fra Brussel en eller annen gang i framtiden. Realiteten er at det her er en tydelig politisk skillelinje mellom dagens regjeringspartier og dagens opposisjonspartier. Vi ønsker ikke å utsette persontransporten på jernbanen for konkurranse. Vi mener at det ikke er hensiktsmessig. Det er mange grunner til det. Norge er et lite jernbaneland, sammenliknet med andre land i Europa.

Hvis jeg skal trekke fram to ting jeg mener er viktig, er det muligheten vi har i dag til fleksibilitet og til å tenke helhetlig i transporttilbudet. Det er en mulighet vi vil miste hvis vi splitter opp togtilbudet vårt i ulike anbud.

Ett eksempel: Med innføringen av en ny grunnrutemodell, så man at man fikk problemer med stappfulle tog, bl.a. på Kongsvingerbanen. Folk svimte av, og det var ikke en heldig situasjon. Da hadde NSB muligheten til å flytte materiell fra en annen banestrekning til Kongsvingerbanen, for å avhjelpe situasjonen der og gi et bedre tilbud. Den fleksibiliteten man har i dag, ved at NSB kjører persontog, mister man, dersom man splitter dette opp i ulike strekninger, selv om det skulle bli NSB Gjøvikbanen AS, NSB Kongsvingerbanen AS eller NSB «you name it». Man mister den fleksibiliteten, dersom man splitter det opp. Derfor er det en fordel at vi ser dette i sammenheng.

Jeg er nødt til å gå en tur innom Fremskrittspartiet også, for på ett punkt har de endret standpunkt i det siste og tilnærmet seg Høyre. Det er ikke så veldig lenge siden undertegnede og representanten Hoksrud barket sammen i Dagsnytt Atten om utbyttepolitikken overfor NSB. Nå er det en enstemmig komité som stiller seg bak den utbyttepolitikken som det legges opp til. Vi tror den vil gi rom for de investeringer som NSB skal gjøre i årene som kommer. Jeg vil allikevel understreke at dersom det virkelig skulle være behov for redusert utbytte i NSB på grunn av investeringer i nytt materiell, må det gjøres en konkret vurdering lignende den man gjorde overfor Avinor for noen år siden, hvor man valgte å ikke ta ut utbytte da Avinor hadde en vanskelig situasjon og hadde behov for disse pengene selv. En lignende type vurdering må også kunne gjøres overfor NSB, for utbyttepolitikken er ikke skrevet i stein.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [18:01:13]: Det er godt at utbyttepolitikken ikke er skrevet i stein, men at den er skrevet med blekk, og det er faktisk også komiteens innstilling. Fremskrittspartiet har registrert at utbyttepolitikken til regjeringen ligger fast, men det er altså ikke sånn at vi støtter den, for vi har faktisk foreslått å kutte utbyttet til NSB. Så der er det en feil i innstillingen; vi har tydeligvis ikke fått

det godt nok med. Men det er veldig viktig å presisere her fra talerstolen at vi er skeptisk til å ta utbytte fra NSB med bakgrunn i de enorme kjøpene som de nå står overfor, bl.a. i forbindelse med utskifting av togmateriellet sitt.

Jeg synes det er viktig å presisere at vi mener at NSB gjør en veldig god jobb. De har vært flinke. De har hatt store utfordringer de siste årene, men det er definitivt ikke bare NSBs feil, det handler også om den infrastrukturen NSB har måttet leve med og kjøre på. Jeg har lyst til å si at NSB har vist seg som en organisasjon som er omstillingsdyktig og flink, og som klarer å ta grep og gjøre endringer til det beste for kundene sine, og at man nå er på god vei til å hente inn mye av det negative fokuset som har vært på selskapet – som er det som kunden møter; han tenker ikke over at det er noen andre som har ansvaret for at infrastrukturen som NSB kjører på, må være i stand.

Så har jeg lyst til å si til representanten Langeland som viser til Sveits og jernbanen i Sveits, at det er definitivt sånn at Sveits har gjort veldig mye bra på jernbane, men de har også gjort mye bra på vei. De har bygd masse vei; de har gjort mye på vei. Vi er enig i at det er veldig bra det som skjer i Sveits på jernbane, men vi er definitivt ikke enig i det som Langeland ønsker, at man skal få bilistene med avgifter som man da skal bruke på å finansiere jernbaneutbyggingen. Det er vi definitivt ikke enig i. Men så er det også viktig å ha med seg at Sveits har et helt annet utgangspunkt med hensyn til det avgiftsnivået man totalt sett har på bil – og veibaserte fremkomstmidler – enn det vi f.eks. har i Norge.

NSB er nå i full gang med å skifte ut mange togsett, og vil fortsette å skifte ut mange togsett. Det tror vi er veldig bra og veldig positivt, for etter at det var noen oppstartsproblemer med noen seter og litt forskjellig, ser det nå ut som om man er blitt enig med pendlerne og andre som bruker toget mye, og har funnet gode løsninger på ting som har vært problematiske.

Så er det også interessant at den rød-grønne regjeringen bare sier at de er imot det fjerde jernbanedirektivet. Vi har sagt at vi i utgangspunktet i hvert fall ikke er negative til det. Vi ønsker konkurranse og synes det er positivt og bra, derfor vil vi ikke avvise at vi kommer til å støtte det når det eventuelt kommer. Det kan jo bli spennende å se hva som faktisk ligger der, men jeg registrerer at Langeland er imot det før han har sett hva som ligger i det.

Så til forslagene fra Fremskrittspartiet, som jeg ønsker å ta opp. Vi mener at det er fornuftig å vurdere et statlig nedslag av NSB, hvor man også får inn andre på eiersiden. Jeg tror det vil være bra for selskapet. Vi ønsker i utgangspunktet konkurranse på jernbanenettet. Det betyr altså at NSB må konkurrere med andre. Og NSB har vist dette på en veldig god måte når det gjaldt NSB Anbud, som vant anbudet om å kjøre på Gjøvikbanen med 40 pst. bedre tilbud, til omtrent den samme prisen som man hadde tidligere. Det viser at NSB er et selskap som både klarer å omstille seg, klarer å være i tet og klarer å levere gode tjenester. Også når de blir konkurranseutsatt, klarer de å levere, og blir foretrukket til å levere tjenestene.

Så til det som går på utskilling av NSB Buss. Vi er litt usikre på hva man bør gjøre der – om det bør skilles ut,

eller om det fortsatt bør være i NSB. Derfor har vi et forslag der vi «ber regjeringen i forbindelse med et nedslag i NSB vurdere om man bør skille ut NSB Buss i et eget selskap som selges separat».

Vi ser også på dette med eiendomsmasse som NSB ikke har behov for. Vi mener det er naturlig at man ser på om man skal selge seg ut og ikke fortsette å sitte som eier i NSB.

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

Ingjerd Schou (H) [18:06:12]: Jeg så i Aftenposten her forleden at den svenske jernbanedirektøren sa noe slikt som at bare den som eier en jernbane, kan elske et monopol. Der er vi i Norge. Men det er også slik at Høyre vil ha en jernbane på skinner – og ikke bare på skinner, men også en som skinner – og vi vil ha en sterk og velfungerende jernbane i Norge.

Jeg har også lyst til å gi ros til NSB som tenker nytt innenfor svært krevende og vanskelige rammer.

Det er viktig at vi har et kollektivt tilbud, og at NSB er forutsigbare, også på gods, og at vi får mer gods over fra vei til bane, for det er nødvendig for å utvikle tilbudet både for folk og for næringslivet.

Det er helt nødvendig, sett fra Høyres side, at vi reduserer de problemene som samfunnet vårt har når det gjelder klima, miljø, trafikksikkerhet og det å få til en effektiv trafikkavvikling. Dette er særlig påtrengende i de store byområdene. Det er særlig der det er nødvendig å satse. Folk skal raskt og effektivt komme seg til og fra arbeid og studier i byområdene, og det å få flere til å ta toget, til å reise kollektivt, og få næringslivet til å benytte dette, er viktig også for å redusere alvorlige trafikkulykker.

Problemet i norsk samferdsel er et resultat av en manglende planmessig, helhetlig statlig investering i moderne infrastruktur og manglende vedlikehold finansiert av staten. Dette gjelder for jernbanesektoren så vel som for veisektoren, og reflekterer sånn sett en mangelfull samferdselspolitikk under mange regjeringer. Men jernbanen står for det meste av det som går på å legge til rette for miljøvennlige reisemåter.

Når det gjelder Høyres syn på toget og NSBs situasjon for fremtiden, mener vi at monopollet bør avvikles, og at flere enn NSB og Flytoget bør få lov til å frakte norske passasjerer. Jeg har ikke noe imot at Statens Järnvägar eller Flytoget trafikkerer Østfoldbanen på både østre og vestre linje. Det er fremsatt et krav fra EU i Jernbanepakke IV, som skal bidra både til bedre styring og til lavere kostnader innenfor jernbanesektoren. Vi vet ikke helt utfallet av det, og jeg registrerer med undring at regjeringspartiene allereide har konkludert med at alt som kommer fra Brussel, må være ondt for jernbanen.

Høyre vil ha flere jernbanestrekninger konkurranseutsatt, vi vil ha det gradvis – gjerne alle, om det skulle bli aktuelt. Men vi ønsker selvfølgelig ikke å gå så langt som New Zealand har gått, nemlig å gå fra ett monopol til et annet, til et privat monopol.

Vi er opptatt av å ha en sunn konkurranse, hvor kvali-

tet for reisende og næringsliv er det aller viktigste. Det er det sentrale. I dag er det bare Gjøvikbanen som er konkurranseutsatt i Norge, men det viser med all tydelighet, da dette ble gjort under Bondevik II-regjeringen, at NSB er fullt ut i stand til å være med på å konkurrere. Flere jernbanelinjer bør konkurranseutsettes. Erfaringene fra nettopp Gjøvikbanen og fra andre land har vist at det gir bedre effektivitet, bedre regularitet og også et bedre tilbud for de reisende. Vi har flere strekninger som er aktuelle for dette.

Jeg undrer meg nok noe over den fleksibiliteten som representanten Kjærli skryter av, når det var så fullt på toget til Kongsvinger at man besvimte. Hvis det var slik, var det ganske mange strekninger der man burde ha satt inn mer togkapasitet, men man har ikke kapasitet i sporet til det.

Jeg tror at private aktører vil være opptatt av både kvalitet og kapasitet når man skal konkurrere på strekningene.

Til slutt har jeg lyst til å ta opp det problematiske med at et statlig togselskap er i ferd med å få en såpass dominerende markedsposisjon innenfor bussmarkedet. Det er viktig at statlige virksomheter er med på å legge til rette for en sunn konkurranse innenfor denne sektoren, både på lokale, regionale og landsdekkende strekninger. Men sett fra vår side mener vi det er nødvendig at NSB selger ut en stor del av sitt busselskap.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:11:10]: Jeg støtter saksordfører Langelands gode innlegg.

Jeg skal ikke holde noe langt innlegg, jeg har bare lyst til å knytte noen få kommentarer til saken.

Flere tar tog, og flere tog er i rute. Det er veldig bra.

Senterpartiet er veldig glad for at NSB kjøper inn nye tog. Vi er også opptatt av at det fortsatt skal kjøpes inn flere togsett. Ikke minst er vi opptatt av at hele landet som har jernbanenett, skal få nytte godt av et forbedret tilbud.

Det er litt forskjellige typer materiell på en del av banestrekningene, og ikke alt holder like god kvalitet. Jeg ser hva det gjør med lysten til å bruke tog når materiellet som er oppå skinnene, er bra. Derfor er det viktig at vi får forbedret tilbudet rundt omkring – på en rekke strekninger der det er pendling, og også på strekninger der man reiser langt.

Det har blitt nesten trendy å reise med tog igjen. Det er veldig bra. I dagens debatt om Nasjonal transportplan sa regjeringens partiene mye om hva man ønsker å gjøre, også på togsiden. Det viser at vi ønsker å støtte dette og sørge for at det fortsatt skal være bra – godt – å reise med tog, enten du vil reise langt eller du vil reise kort.

Jeg er også opptatt av en siste ting, nemlig at vi legger til rette for et forenklet billettsystem, og at vi gjør tilbudet tilgjengelig for alle. Det er viktig at alle har en valgmulighet til å benytte seg av denne typen transportsystem, enten du har dårlig syn eller du er handikappet på annet vis. Det må være mest mulig tilgjengelig, sånn at folk har muligheten til å velge.

Jeg støtter det som ligger i innstillingen.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:13:24] (leiar i komiteen): Eg fortset der representanten Sjelmo Nordås avslutta. I fleire budsjettinnstillingar har ein samla komité peikt

på elektronisk plassreservasjon. Eit godt system har no kome på plass og er eit viktig kunderetta tiltak – eitt av fleire eksempel på at NSB er eit godt selskap, som ut frå sine føresetnader gjer ein god jobb.

Eg trur òg organiseringa med eit NSB og eit jernbanelokk er framtidretta og er den rette organiseringa.

Me har berre det siste året sett at det har vore ein auke i passasjertalet på opp mot ein halv million reisande. Det gir oss nokon kortsiktige utfordringar. Eg trur at rådet frå NSB-sjefen om å sjå på kortsiktige tiltak – som vendepunkt, tilpassa plattformlengd og parkeringsplassar knytte til stasjonane – er tiltak me er nøydde til å sjå på, fordi me no får ein del kortsiktige utfordringar ved at fleire reiser kollektivt og då bruker NSB.

Til liks med representanten Schou har eg lagt merke til kva den svenske NSB-sjefen – altså den personen som leier Statens Järnvägar – seier, nemleg at i det store og heile er det bra for jernbanen og for kundane med konkurranse. Det trur eg er ord me skal lytte til, og når me ser på kundetilfredsheita for det svenske NSB, er ho på opp mot 98 pst. Det er ikkje berre på grunn av organiseringa – det er klart at dette har noko med infrastruktursatsinga å gjere. Men det gir òg eit signal.

Samferdselsministeren dreiv tidlegare i vinter med høgtenking rundt organisering, og på spørsmål om konkurranseutsetjing sa ho at ho gjerne såg for seg ei samanslåing av NSB og Jernbanelokket. Det skal bli spennande å høyre om høgtenkinga er ferdig frå samferdselsministeren si side.

Eg trur det er viktig at me legg til rette for konkurranse. Så er ikkje konkurranse på jernbanen det enklaste, men eg synest erfaringane frå Sverige er vel verdte å ta med seg. Eg trur ikkje det er Norsk Jernbaneforbund aleine som bør styre utviklinga. Då blir det ikkje den fornyinga som denne sektoren sårt treng.

Statsråd Marit Arnstad [18:16:15]: Regjeringen legger vekt på at målet med statens eierskap i NSB er å sørge for et velfungerende transporttilbud for personer og gods på jernbanen i Norge.

En ønsker å videreføre et sterkt og bredt transportkonsern, der buss og eiendommer også er viktig for å skape et helhetlig tilbud.

Regjeringen konstaterer at NSB-konsernet har hatt en positiv økonomisk utvikling de siste årene, men at det også vil være et stort investeringsbehov i årene som kommer.

Dagens utbyttepolitikk er foreslått videreført, dvs. at det vanligvis skal tas et utbytte på 50 pst. av konsernets resultat etter skatt.

NSB har vist bedre resultat i 2012 enn tidligere. Resultatet for persontogvirksomheten i 2011 og 2012 er klart forbedret sammenlignet med tidligere år, og godsvirksomheten gjør det også bedre i 2012 enn i 2011.

Eiendomsvirksomheten har store salgsgevinster i 2012. Bussvirksomheten trenger imidlertid fortsatt å forbedre sin lønnsomhet. Nettbuss har i dag om lag 30 pst. av det norske bussmarkedet, og har også en viss tilstedeværelse i Sverige og Danmark.

NSB har foreslått et investeringsprogram på 16 mrd. kr

i planperioden. Det inkluderer 5,8 mrd. kr i investeringer til persontog, om lag 4,2 mrd. kr i investeringer i bussvirksomheten og i overkant av 5 mrd. kr i investeringer i eiendomsvirksomheten.

Det har, som jeg sa, skjedd mye positivt med jernbanen og NSB den senere tiden. Nytt rutemønster fra desember 2012 har gitt gode resultater i den forstand at trafikken har økt kraftig i årets første fire måneder. Økningen er på 7 pst. i lokaltrafikken og 11 pst. på intercitytogene sammenlignet med i samme periode i fjor.

Punktligheten for togene er også bedret, og den var i 2012 på over 90 pst. Men det skal ikke legges skjul på at NSB står overfor noen store utfordringer. Det at trafikkveksten øker, samtidig som en også skal kunne klare å skaffe tilstrekkelig kapasitet, er en utfordring. Det er ventet stor befolkningsvekst, særlig rundt de store byene, hvilket betyr at den utfordringen ikke bare er kortsiktig – det kommer til å være en langsiktig utfordring.

Jernbanen vil i årene framover gradvis styrke konkurransekraften sin. Flere og lengre tog vil bli satt inn i trafikk. I 2015 vil 66 togsett av typen Flirt være på skinnene. Det er viktig å nevne at den nye grunnrutemodellen som delvis trådte i kraft fra desember 2012, kommer til å bli fullført i desember 2014. Den vil gi et ytterligere løft og en økt kapasitet for trafikken på Østlandet.

Jeg har også lyst til å nevne at det er gjort svært mye innenfor drift og vedlikehold for å bedre jernbanens infrastruktur, særlig i Oslo-området. Det har vært viktig, sjøl om det fremdeles gjenstår mye for at jernbanen skal bli så pålitelig som vi ønsker at den skal være.

La meg til slutt også få lov til å nevne litt om konkurranseutsetting av persontrafikk. Mange roper på det. Det er etter regjeringens mening en dårlig idé. Det norske jernbanenettet er ikke veldig godt egnet. Det er mye enkeltspor, det er avvik i toggangen som følge av både feil og planlagte forbedringstiltak. Markedet er antakelig ikke stort nok, og etableringskostnadene for dem som kommer inn i markedet, vil være høye. Oppsplitting med flere togselskap kan gi et mindre robust tilbud når det er problem med toggangen.

Jeg tror også at det er, som representanten Kjærli var inne på, begrenset med tilbud av togmateriell som er egnet for å trafikere norske strekninger, og eventuelle konkurrenter må derfor trolig overta personale og materiell fra NSB. Da er spørsmålet: Hva vil så være forskjellen på tilbyderne?

Det foreligger jo et forslag fra EU-kommisjonen. Så er jeg enig med dem som sier at det er høyst usikkert hvilken skjebne det forslaget fra kommisjonen vil få. Grunnen til at det er veldig usikkert, er at det er mange land som er uenig i at en skal konkurranseutsette jernbanen, akkurat som Norge. Det er nok å nevne Danmark, Nederland og Finland som eksempler på land som er meget skeptiske til det forslaget som ligger fra kommisjonen.

Jeg har aldri sagt at en bør slå sammen Jernbaneverket med NSB, men jeg har med hensyn til Jernbanepakke IV – der de to viktigste forslagene nettopp er konkurranseutsetting, og det vi kaller «unbundling», altså det at en deler opp den vertikale integrasjonen mellom transportsel-

skapet og infrastrukturselskapet – sagt at vel så interessant som å diskutere konkurranseutsetting, er det å diskutere «bundling» eller «unbundling». Det er i alle fall den store diskusjonen i bl.a. Tyskland og Frankrike.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [18:21:29]: La meg utfordre kort med å nevne to paradokser knyttet til selskapet NSB. Antall bussreisende er mer enn dobbelt så stort som antall togreisende, og veksten i antall busspassasjerer er tre ganger så høy som veksten i antall togpassasjerer. Det er et paradoks.

Jernbanevirksomheten – altså både persontogvirksomheten og godstogvirksomheten – går i kraftig minus samlet sett. Det som redder NSB – iallfall i 2011, hvor vi har resultattall – er eiendomsvirksomheten. Men det er jo også litt av et paradoks at det er eiendomsdriften som gjør at det blir et solid resultat, iallfall sånn at man kan snakke om å ta utbytte.

Det er to tydelige paradokser, og jeg ber om statsrådets vurdering av dem.

Statsråd Marit Arnstad [18:22:21]: Jeg tror faktisk at jeg og Sortevik egentlig kunne bli enige om at det er et paradoks at vi mange ganger diskuterer kollektivtrafikk som om det bare handler om jernbane, fordi at en så stor del av kollektivtransportarbeidet faktisk foregår på veien med buss, generelt sett.

Så en liten kommentar til akkurat det paradokset – det har litt med debatten rundt å gjøre: Jeg tror det er ulike sider ved både bussvirksomheten og eiendomsvirksomheten som en kan diskutere, men regjeringen mener foreløpig at Norge er godt tjent med et selskap der en kan ha både virksomhetene persontog, godstog, buss og eiendom samordnet i ett selskap, og der de delene av virksomheten også kan støtte opp om hverandre og samlet sett gi et godt transporttilbud. Så vi har ingen umiddelbare planer om å gjøre noen endringer i integreringen mellom de delene som er i dagens selskap.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:23:25]: I sitt førre svar sa statsråden at ho «foreløpig» såg det som regjeringas vurdering i den saka Sortevik tok opp. Det kunne ha vore interessant å spørje om det er slik at regjeringa tenkjer på ei ny avgjerd sidan ho valde å bruke ordet «foreløpig».

Mitt spørsmål går på NSB og Jernbaneverket. Eg opplevde at statsråden til dels avklarte det i sitt innlegg, men eg ønskjer å få det tydeleggjort. No har jo regjeringa lagt fram si sak rundt NSB, og det ligg inga endring der. Men høgtenkinga om NSB og Jernbaneverket – den ideen om at det kanskje skulle bli ei samanslåing – er det ein idé som regjeringa aktar å gå vidare med? Det er mitt spørsmål.

Statsråd Marit Arnstad [18:24:15]: Når det gjelder uttrykket «foreløpig», er det vel ikke akkurat evighetens perspektiv vi snakker om, men i alle fall om den perioden som gjelder for Eiermeldingen. Det vil jo vanligvis være den fireårsperioden som Eiermeldingene gjel-

der for, fra Stortinget behandler en melding og til den neste.

I Eiermeldingen ligger det ikke noe forslag fra regjeringen om å inkorporere Jernbanelinjen og NSB. Det som er litt synd med den debatten, er at en heller ikke kan reise en interessant problemstilling uten å bli tolket dit hen at en faktisk har bestemt at det er det regjeringen vil gå inn for. Dette er jo nektelig en interessant debatt, som i det minste fortjener en viss oppmerksomhet – og som kanskje også fortjener litt åpenhet, uten at en dermed trenger å si at en har konkludert. Det er en debatt som er svært viktig ute i veldig mange andre europeiske land.

Arne Sortevik (FrP) [18:25:27]: Først tilbake til den første replikkvekslingen.

Et poeng er jo at dette understreker hvor viktig bussbasert persontransport er, og hvor viktig veinettet er for god kollektivtrafikk. Men paradokset er at det er et jernbanelinjeselskap som altså transporterer langt flere busspassasjerer enn togpassasjerer.

Så til replikk nummer to, til samforståelsen og samhandlingen mellom Jernbanelinjen og NSB. Vi har jo tidligere hatt episoder og perioder hvor det har vært dårlig samhandling, og hvor det har vært svært ulik oppfatning av hvor ansvarsgrensene går – hvem som har ansvar for hva, av Jernbanelinjen og NSB – for å få togene frem i tide og unngå store forsinkelser. Jeg oppfatter at vi igjen nylig har hatt en sånn situasjon hvor iallfall togansvarlig i NSB ser på Jernbanelinjen som en smule firkantet, og som gjør at man får større stopp enn nødvendig. Er statsråden sikker på at samhandlingen er god?

Statsråd Marit Arnstad [18:26:35]: Det er mitt inntrykk at den samhandlingen har blitt stadig bedre, og at den på et overordnet nivå fungerer godt, i den forstand at det er en utbredt dialog både på toppledelsesnivå og nedover i organisasjonen.

Så vil det nok være situasjoner der en kanskje vil være uenige om noen av de faktiske forholdene, og kanskje også om årsakssammenhenger, men totalt sett har jeg inntrykk av at det forholdet er bedre nå enn det har vært noen gang tidligere.

Presidenten: Replikordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [18:27:15]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda til Avinor AS (Innst. 492 S (2012–2013), jf. Meld. St. 38 (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter inn-

legg fra medlem 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.

Magne Rommetveit (A) [18:28:01] (ordfører for saka): Den framlagde stortingsmeldinga om verksemda i Avinor gjev eit godt bilete av utviklinga i selskapet sidan den førre eigarmeldinga vart lagd fram i 2009. Dei overordna strategiane for Avinor har i hovudsak lege fast sidan selskapet vart skipa i 2003, og meldinga legg heller ikkje opp til å endra desse.

Avinor sitt samfunnsoppdrag er å eiga, driva og utvikla eit landsomfattande nett av lufthamner for sivil sektor og ei samla flysikringsteneste for sivil og militær sektor.

Hovudregelen må vera at drift og utvikling av flyplassar skal handterast innanfor Avinor-systemet. Den solidariske ordninga der overskotet frå dei bedriftsøkonomisk lønsame lufthamnene er med på å drifta og utvikla dei flyplassane som ikkje går med overskot, er svært viktig for å oppnå regional utvikling.

Dei største inntektsbringande lufthamnene må sikrast gode rammevilkår for at dei også i framtida skal kunna bidra positivt både økonomisk og trafikkmessig i det store lufthamnettet. Likeeins må dei mindre lufthamnene sikrast ein operativ standard som sikrar at den viktige rolla dei har i det samla lufthamnettet, ikkje vert svekt. Så er det slik mange stader i landet vårt at lufthamnene og rutenettet er avgjerande for busetnad og for næringsliv.

I samband med finanskrisa var det ein nedgang i flytrafikken i åra 2008 og 2009, men åra etter dette har det vore stor vekst, og prognosane tilseier no ein trafikkvekst på 2,3 pst. i åra framover.

Noreg har teke på seg eit internasjonalt samarbeid ved å slutta seg til NEFAB, og ein samla komité er oppteken av at dette samarbeidet vert ført vidare med sikte på å oppnå ei felles luftromsblokk, der også Sverige og Danmark er med.

Komiteen ser positivt på at Samferdselsdepartementet ønskjer å leggja til rette for fleire direkteruter mellom utlandet og fleire av lufthamnene våre, men me er også samla i å uttrykka eit klart ønske om at me må få tidssparande og effektiviserande endringar i det systemet som i dag gjeld for tollhandsaming for flyreisande i transfer på norske lufthamner. Forenkling på dette feltet vil vera positivt for dei reisande, og det vil gjera norske lufthamner endå meir attraktive.

Når det gjeld investering i nye lufthamner, ser ein samla komité positivt på at Avinor planlegg vidare med sikte på investering i ny lufthamn på Helgeland – i Mo i Rana – og ny lufthamn i Hammerfest, og at det vert arbeidd vidare med utgreiing av spørsmålet om ny løysing for lufthamnene i Lofoten. Det vert her lagt til grunn at Avinor vert tilført midlar for å kunna gjennomføra investeringar i nye lufthamner på Helgeland og i Hammerfest.

I komiteen sine merknadar peikar opposisjonspartia på trongen for investeringar ved ei rekke andre lufthamner, medan regjeringspartia i den samanhangen syner til inves-

teringsplanen og omtale i NTP når det gjeld realiseringa av dei einstilte prosjekta.

Når det gjeld flysikringstenesta, sluttar komiteen seg til at Avinor kan skilja ut flysikringsdivisjonen innanfor Avinor AS i eit dotterselskap, og det vert understreka at Avinor har ansvaret for at det til kvar tid er tilstrekkeleg bemanning ved flysikringstenesta. Situasjonar av den typen som oppstod i flygekontrolltenesta sommaren 2012, kan ikkje akseptierast.

Avinor legg opp til eit høgt investeringsnivå i åra framover. Komiteen sluttar seg til investeringsplanen, men vil likevel understreka at staten som eigar må følgja nøye med på den finansielle situasjonen og koma attende til Stortinget med ei oppdatering av framdrifta i investeringsplanen og ei fornya vurdering av dei finansielle rammevilkåra for Avinor.

Transport- og kommunikasjonskomiteen har gjennom meldinga og høyringar fått eit breitt og godt innsyn i eit felt som er svært viktig for å knyta landet og folket vårt saman. Den norske luftfartsmodellen er ein suksess, og eg har god tru på Avinor – også for framtida.

Presidenten: Før neste taler får ordet, vil presidenten bare gjøre oppmerksom på at denne saken er uten dissenser, og at taletidsopplegget ikke innebærer et pålegg om å ta ordet, heller ikke et pålegg om å bruke hele taletiden.

Dette er en generell bemerkning og ikke rettet spesielt til neste taler, som er representanten Jan-Henrik Fredriksen.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:33:15]: Luftfart i Norge er viktig, og i så måte er denne meldingen om Avinor et godt bidrag til å sette luftfart på dagsordenen. Luftfarten gir det reisetilbudet i Norge som faktisk er det reelt landsdekkende reisetilbudet vi har. Det er derfor kjempeviktig både for de større flyplassene – med befolkningsskonsentrasjoner – og for de mindre stedene, som har en avhengighet til luftfart, på samme måte som sentrale strøk, til alt fra ambulanser til sykefrakt. Behovet er landsdekkende, stort og viktig.

Luftfarten må gjennom hele virksomhetskjeden baseles på sunn konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet. Det bør legges til rette for konkurranse om kontrakter for drift, vedlikehold og utvikling av våre flyplasser med klare og tydelige kvalitetskrav og sikkerhetskrav. For Fremskrittspartiet er det svært viktig at også flyplasser som ikke er underlagt Avinor-systemet, blir likebehandlet med lufthavner i Avinor-systemet. Dette gjelder Sandefjord lufthavn, Torp, og Moss lufthavn, Rygge, hvor åpningsbestemmelsene som må håndheves, har lik praksis med dem som blir brukt på lufthavner underlagt Avinor.

Men også Notodden, Skien og Stord befinner seg i en situasjon på utsiden av Avinor-systemet og bør likebehandles gjennom dagens kryssfinansieringsopplegg. Det blir veldig fort feil når næringslivet på Stord er viktig nok som grunnlag for å komme inn under kryssfinansieringen, mens næringslivet i Skien og Notodden ikke er det. Derfor foreslår Fremskrittspartiet i innstillingen om NTP å innlemme Notodden og Skien i Avinors kryssfinansieringssystem. Det ser nærmest ut som om noen har snak-

ket sammen og fått godkjent noe, men for denne sal bør likebehandling være et prinsipp.

Fremskrittspartiet ønsker en effektiv luftfart og ser at det er store effektiviseringsmuligheter når det gjelder de reisende i dag. Reisende og persongods som kommer til Norge via Gardermoen, må tollbehandles på Gardermoen. En bedre løsning ville være at det ble opprettet en «transit gate» for reisende, slik at passasjerer kan gå direkte fra utland og over til innland med fortolling på sluttdestinasjon. Hver passasjer kaster bort nærmere én time på å vente på bagasjen, for deretter å fortolle og så stille seg i kø for ny innsjekk på Gardermoen. Dette vil også bedre situasjonen for flyselskapene. Det blir litt meningsløst når regjeringen hevder at det er nedsatt arbeidsgrupper som skal ivareta dette og få fram en løsning. Det er tid for handling. EU-land som Sverige og Danmark har dette på plass, og tiden er overmoden for at vi også i Norge får det på plass.

Fremskrittspartiet er, i likhet med Samferdselsdepartementet, kritisk til utviklingen av Avinors kommersielle virksomhet som ikke støtter opp under kjernevirksomheten. Det siktes til eiendomsselskap, hotelldrift, parkeringshus og parkeringsplasser. En utvidelse av virksomheten kan fort komme i konflikt med lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv.

Fremskrittspartiet er positive til at flysikring etableres i et eget aksjeselskap, noe som for øvrig er helt nødvendig for å ivareta krav som uavhengig økonomi etter nye EU-regler. Men Fremskrittspartiet er uenig i at dette skal måtte være et dotterselskap av Avinor. Et slikt selskap – eid av Avinor – blir nok en monopolist eid og drevet av en annen monopolist, Avinor, hvor eierskapet til enhver tid kan styre bunnlinjen slik man selv ønsker det gjennom prisfastsettelse.

Helt til slutt: Fremskrittspartiet støtter Avinors arbeid med å få på plass fjernstyring av mindre flyplasser og forutsetter at sikkerheten også her blir ivaretatt på en god måte.

Lars Myraune (H) [18:37:56]: Jeg skal forsøke å ta presidentens anmodning om ikke å bruke full taletid ad notam.

Bondevik II-regjeringen moderniserte norsk luftfart betydelig. Avinor fikk da muligheten til å utvikle seg og legge gode investeringsplaner for framtiden. Vi ser at det har virket. Derfor er Høyre i all hovedsak svært fornøyd med den tjenesten som Avinor utfører, og ser fram til at det skal være like bra i framtiden.

Et godt flytransporttilbud er helt avgjørende for befolkningen og næringen i distriktene. I dag står Avinor overfor store investeringer – ca. 20 mrd. kr til sammen. Det dreier seg først og fremst om de store flyplassene som går med overskudd, men som har en kraftig økning i trafikken. Det dreier seg også om Helgeland, Lofoten og Hammerfest, som alle tre trenger en viss forlengelse – og en av dem også helt ny flyplass.

Vi er fornøyd med at regjeringen sier at hvis disse utbyggingene skal gjennomføres, vil det komme midler. Det må det, og det er vi glad for blir sagt her.

Vi er også enig i den kryssfinansieringen som regjerin-

gen foreslår, hvor det overføres midler fra de store til de små, og vel er det riktig å fokusere på kostnadsnivået på de små flyplassene. Det mener vi er veldig viktig, og det er gjort med programmet «Remote Tower», som er prøvd i Lofoten med kontroll fra Bodø. Dette er etter vår mening meget vellykket.

For ett år siden hadde vi problemer med uro hos flygelederne. Det tror vi er løst for denne sommeren, og det er vi veldig glad for. Likevel mener vi at flysikringstjenesten bør skilles ut fra lufthavntjenestene. Det høres helt naturlig ut.

Vi vil også poengtere at flygelederne – i den grad det kan oppstå konflikt – ikke behøver å kunne norsk, fordi arbeidsspråket i alle fall er engelsk. Vi er også opptatt av at Rygge og Torp skal ha samme rammebetingelser som de 46 flyplassene som drives av Avinor, både når det gjelder åpningstid, og når det gjelder kostnader for øvrig.

En annen ting jeg vil ta opp, er bagasjehåndteringen når man kommer fra utlandet. Det har vi gjort over noe tid nå. Det er nedsatt en arbeidsgruppe som vel er i ferd med å levere sin innstilling, og vi håper at vi kan få en rask håndtering av dette spørsmålet. Vi mener at de fire store flyplassene bør innlemmes i dette, så lenge passasjerene skal til en flyplass som det er tollpraksis på.

Til slutt noen kostnadssaker. Vi er litt bekymret over kostnadsutviklingen. German Airport Performance, som hadde en gjennomgang av Avinor for litt siden, kom fram til at effektiviteten var mindre i dag enn i 2002. Vi vet at mye går veldig bra, men at deler av virksomheten er litt kostbar. Når vi vet at man i europeisk luftfart har en intensjon om at man skal redusere kostnadene i lufttrafikken med minst en tredjepart, vil dette bli en utfordring. Det håper vi at selskapet er i stand til å håndtere. Vi får ønske dem lykke til videre.

Hallgeir H. Langeland (SV) [18:41:35]: På oppmøding frå presidenten har eg gjort betydelege reduksjonar i manuskriptet. Derfor vil eg i hovudsak berre slutta meg til saksordførarens glimrande innlegg, ikkje minst til det som knyter seg til den arbeidsgruppa som jobbar med tollbehandling for å få til ei forenkling der. Den konklusjonen må komma snart. Det kjem vel ikkje først og fremst an på Avinor, men vel heller på eit anna departement enn Samferdselsdepartementet, trur eg.

Så synest eg leiinga i Avinor gjev inntrykk av at ein arbeider godt og har ro i rekkene – i alle fall for tida. Ein får ofte gjort meir når ein spelar på lag.

Til slutt er det to ting som eg ønskjer at Avinor skal ta enda større omsyn til. Eg får ein del spørsmål knytte til støy, ikkje minst når det gjeld min eigen flyplass – Sola. Går det an å gjera meir for å sørgja for at naboane ikkje får så mykje trøbbel med støy frå flyplassen?

Det andre gjeld universell utforming. Nokre rullestolbrukarar fortel meg at eitt flyselskap oppsøker gater som er universelt utforma, og at rullestolbrukarar dermed kan køyra på vanleg vis, men at andre selskap køyrer til dei gatene der du må ned trappa, og dermed må ha assistanse for å komma seg ned. Viss det var mogleg å gjera noko med det, ville ein få enda fleire fornøgd brukarar.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:43:24]: Senterpartiet vil understreke at Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjenester for sivil og militær sektor. Når jeg sier dette, er det fordi jeg er opptatt av at man fra Avinors side ikke skal spre virksomheten på så veldig mange andre områder enn det som er kjernevirksomheten. Det er øg meget viktig å understreke at den solidariske ordningen der overskuddet fra de bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene skal bidra til å drifte de lufthavnene som ikke går med overskudd, videreføres. Det er nettopp solidarisk å sikre at hele landet kan ha et finmasket nett av lufthavner til gode for landets befolkning.

Senterpartiet er derfor positiv til en videre investering i lufthavner. Jeg kan nevne Stokka og Stokmarknes, at det planlegges videre når det gjelder ny lufthavn i Mo i Rana og i Hammerfest, og at avklaringen knyttet til ny lufthavn i Lofoten vil videreføres. Videre er det viktig at de mindre lufthavnene sikres en operativ standard som sikrer den viktige rollen de har; at den rollen ikke svekkes. For mange med meg er dette en del av det viktigste kollektivtilbudet vi har. Det sikrer at vi kan reise effektivt fra nord til sør og vice versa, også internt i landsdeler og regioner.

Jeg har også et oppdrag som jeg har lyst til å nevne for Avinor. Det er at man må legge godt til rette for at kollektivtilbudet kan utvikles rundt lufthavnene. Det er viktig at man med hensyn til kollektivtilbudet får mest mulig sømløse reiser.

I likhet med flere av de foregående talerne er også Senterpartiet positiv til at vi skal få på plass en enklere og mer effektiv tollavklaring for reisende i transfer på norske lufthavner.

Til slutt: Senterpartiet slutter opp om den investeringsplanen som Avinor legger opp til, men ser at det er viktig at staten følger nøye med, sånn at de skisserte investeringene kan realiseres.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:45:41] (leiar i komiteen): Avinor er ei suksesshistorie. Forvandlinga som gjorde Luftfartsverket til Avinor, har gått føre seg over fleire år, og me ser nå resultatet – svært god drift. Det er noko å tenkje på at øg Jernbaneverket var inne i den same positive omstillinga og kunne ha vore i ein langt betre posisjon om ikkje dei raud-grøne hadde valt å avslutte den fornyingsprosessen som var på gang der.

Eg har lyst til å peike på ei sak som øg saksordføraren tok opp. Det gjeld korleis me behandlar dei passasjerane som reiser transfer, eller som reiser vidare. Dette var ei sak eg tok opp med dåverande samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i Stortinget 10. november 2009. Eg viste til den praksis som er på Arlanda, og Meltveit Kleppa sa ho ville følge opp dette. Det gjekk nesten to år før me fekk ei arbeidsgruppe. Den arbeidsgruppa blei sett ned sommaren 2011. Nå er det gått snart to år. Me har ikkje fått noko resultat frå dette arbeidet. Me kan nå altså berre sjå på at svenskane gjer dette på ein betre måte, som er meir vennleg for dei reisande. Framleis ventar me på svar. Kanskje statsråden kan seie noko om dette?

Det overordna er at me har fått ei modernisering av

norsk luftfart. Avinor, tidlegare Luftfartsverket, blei om-danna til eit statleg AS. Avinor har fått heilt andre moglegheiter. Dei kan leggje planar, og ikkje minst kan dei vere framsynte og sikre i det dei gjer. Nå er det tid for å ta nye steg. Det legg òg regjeringa opp til. Dei vil skilje ut flysikringsdivisjonen. Det kan gi moglegheiter for eit nordisk samarbeid – sjølv om det er noko me ikkje veit – men det gir nye og større moglegheiter for Avinor.

Avinor skal i perioden 2013–2017 gjere investeringar for 20,6 mrd. kr. Me veit at det er store investeringar. Det er likevel noko eg uroar meg for, og det gjeld situasjonen på Flesland. Investeringar som er heilt nødvendige å gjere på Flesland, men som ikkje er på plass fordi ein investerer andre plassar, gjer at Flesland nå blir hangande etter. Me ser at situasjonen på Flesland er ganske kritisk, og det er derfor viktig at dette arbeidet følgjer dei opphavlege planane til Avinor.

Statsråd Marit Arnstad [18:48:39]: I et grisgrendt land som Norge er luftfarten viktig for at vi skal kunne opprettholde bosetting og sysselsetting i alle deler av landet. For regjeringen er det statlige eierskapet av Avinor et sentralt politisk virkemiddel for at hele landet skal ha et godt luftfartstilbud.

Samfunnsoppdraget til Avinor er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil luftfart og en samlet flysikringstjeneste, og det er staten som avgjør hvilke lufthavner selskapet skal drive. Avinor skal i størst mulig grad være sjølfinsierende, og den solidariske samfinansieringen mellom lufthavner – såkalt kryssubsidiering – skal videreføres. I meldingen har regjeringen understreket at den vil sikre Avinor rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidsrettet og effektivt lufthavnet.

Som følge av trafikkvekst står Avinor overfor store investeringer de neste årene. Avinors investeringsplan for 2013–2017 omfatter investeringer på 20,6 mrd. kr. Regjeringen er positiv til investeringsplanen og legger til grunn at hoveddelen av investeringene skal kunne gjennomføres innenfor dagens rammevilkår.

I meldingen er det likevel vist til at regjeringen vil følge situasjonen nøye og komme tilbake til Stortinget i løpet av 2014 med en oppdatering av framdriften i investeringsplanene og en fornyet vurdering av Avinors rammevilkår.

Etter at meldingen ble lagt fram, har jeg blitt orientert av Avinor om overskridelser ved utbyggingen på Gardermoen. Det er uheldig med en slik type overskridelse, og Samferdselsdepartementet vil følge dette nøye opp overfor Avinor. Samtidig er også den type overskridelse noe som regjeringen vil måtte ta med i vurderingene når vi kommer tilbake til Stortinget i 2014.

Samferdselsdepartementet har merket seg at det er et effektiviseringspotensial i Avinor, og jeg legger til grunn en forventning om en effektivisering i selskapet.

I meldingen har regjeringen vist til at den er positiv til at Avinor planlegger videre med sikte på investeringer i nye lufthavner på Helgeland, i Mo i Rana og i Hammerfest. I tråd med Nasjonal transportplan skal det arbeides videre med regionalpolitiske avklaringer og en bredere vurde-

ring av de regionalpolitiske konsekvensene for Helgeland, mens det for Hammerfest er behov for ytterligere utredninger av lokaliseringsspørsmålet. Ingen av disse prosjektene ligger inne i Avinors investeringsplan, og regjeringen legger til grunn at Avinor vil bli tilført midler for å gjennomføre disse investeringene.

Som det ble varslet i NTP, er det videre behov for utredning av spørsmålet om ny lufthavnløsning for Lofoten. Ut fra NTP følger det også at det skal startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan eventuell statlig støtte skal innrettes ved endringer i lufthavnstrukturen.

Utviklingen innen flysikringstjenesten er viet stor plass i meldingen. Flysikring og lufthavnsdrift er to forskjellige forretningsområder, og Samferdselsdepartementet vil åpne for at Avinor kan skille ut flysikringsdivisjonen som et eget datterselskap av Avinor AS.

Samferdselsdepartementet vil ellers ikke åpne for at Avinor skal kunne engasjere seg i leveranse av flysikringstjenester i utlandet, utover det som måtte følge av Norges deltakelse i den nordeuropeiske luftromsblokken NEFAB. Samferdselsdepartementet vurderer det heller ikke som formålstjenlig å konkurranseutsette flysikringstjenestene i Norge. Departementet vil likevel åpne for at lufthavner utenfor Avinor som i dag kjøper flysikringstjenester av Avinor, sjøl skal kunne velge om de vil kjøpe derfra eller kjøpe flysikringstjenester fra andre leverandører.

Representanten Hareide stilte meg et spørsmål om forenklet transfer og viste til den forhistorien som den saken har. Det er riktig at det har vært nedsatt en bredt sammensatt arbeidsgruppe for å gå igjennom den problematikken, og de avgir sin innstilling i disse dager. Regjeringen tar da sikte på å kunne komme tilbake med en videre vurdering og avklaring av det spørsmålet ganske raskt.

Som en oppsummering vil jeg vise til at meldingen legger et solid grunnlag for en god utvikling av Avinor de neste årene, slik at selskapet kan oppfylle det viktige samfunnsoppdraget de har, også i tiden framover. Og jeg må si at jeg er glad for at det er en samstemt komité som står bak dagens innstilling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:53:38]: Vi ser at Avinor har store investeringsbehov de neste årene, og selv om jeg forstår at de fire største lufthavnene har prioritet, så må også Avinor investere en rekke andre steder – fra Kjevik, Kristiansand, i sør til Kirkenes og Hammerfest i nord. Hva mener statsråden om dagens utbyttepolitikk, hvor vi i dag tar over 500 mill. kr i utbytte, som blir overført til fordel for statskassa – penger som Avinor meget vel kunne ha investert i utbedringer av flyplasser? Og er det ikke slik at Avinor har best bruk for disse pengene selv, når vi ser hvilke oppgaver de faktisk har stående foran seg?

Statsråd Marit Arnstad [18:54:34]: Regjeringen legger ikke til grunn noen endringer i dagens utbyttepolitikk, som jo for så vidt ikke er særegen for Avinor, men som på

generelt grunnlag gjelder for statlige selskap, og som alle statlige selskap – også Avinor – blir nødt til å forholde seg til. Så vi har ikke koblet utbyttepolitikken med de behovene de nødvendigvis har i sin investeringsplan, men vi sier jo også i meldingen at vi vil komme tilbake til spørsmålet om en mulig tilføring av midler, bl.a. når det gjelder den type lufthavner som representanten her nevner, og også når det gjelder andre deler av investeringsplanen til Avinor.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

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

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [18:55:40]: Dette har vært en fornøylig debatt – ukontroversielt, og alle jubler. En viktig del av norsk infrastruktur er flyttet på utsiden av statsbudsjettet til et eget selskap som får gjøre sine egne vurderinger, sine egne investeringsplaner, får ha sitt eget budsjett, kan be om å få tilført egenkapital fra staten – som vil være penger som tilføres utenfor handlingsregelen – og alle er strålende fornøyd og jubler over at Avinor er flinke. En er litt bekymret over en mulig overskridelse på investeringer, men ingen stiller spørsmål ved måten dette skjer på, ingen stiller spørsmål ved organiseringen. Tvert imot er en veldig fornøyd.

Da begynner jeg å lure: Når dette er en suksess, hvorfor kikker vi ikke på dette som en måte å organisere veibygging og jernbaneutbygging på – i tråd med det som finansministeren anbefalte før han ble finansminister, nemlig f.eks. å organisere Statens vegvesen – eller Jernbaneverket – på samme måten som Avinor? For da kunne vi jo gitt også dem den samme muligheten til å planlegge langsiktig, ha eget budsjett og gjennomføre prosjektene bedre og billigere enn i dag.

En er altså samstemt om at Avinor er en god idé, og jeg håper denne debatten også har inspirert til å kikke på måten å organisere øvrig infrastruktur på. En har fått det til på flyplasser, en har fått det til på kraftlinjer, en har fått det til på kraftproduksjon, på oppdrettsanlegg – men dessverre ikke på vei og jernbane.

Jeg skal ikke hale ut debatten mer, utover å håpe at i hvert fall samferdselsministeren reflekterer litt over dette. Hun skulle være et friskt pust i regjeringen, men så langt er hun dessverre en brems.

Tone Merete Sønsterud (A) [18:57:35]: Representanten Hareide, og nå Solvik-Olsen, snakket i sine innlegg om organiseringen av Avinor og fortalte oss at den var vellykket og at selskapet driftes bra. Det er jo greit, og det er vi for så vidt enig i, men jeg vil nok understreke at det har vært noen skjær i sjøen på veien fra Luftfartsverket og fram til i dag, for å si det mildt, men vi gleder oss over at det er et selskap som i dag går bra.

Men enda mer interessant er det når representanten Hareide sammenligner Avinor med Jernbaneverket. Det er jo en litt snodig sammenligning. Avinor har bl.a. helt andre inntektsmuligheter enn det Jernbaneverket har, bl.a. tax-free. Mener Kristelig Folkeparti at det er en idé å åpne for dette også på jernbanestasjoner?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Sak nr. 15 [18:58:42]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud (Innst. 493 S (2012–2013), jf. Prop. 170 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Trond Helleland (H) [18:59:37] (ordfører for saken): Dette var en sak som kom svært sent, men den kom godt for de mange som er berørt av den voldsomme trafikken som har utviklet seg på rv. 23. Det er hyggelig at et flertall i komiteen – alle utenom Fremskrittspartiet – har samlede merknader til hovedsaken.

Oslofjordtunnelen har stor betydning. Rv. 23 Oslofjordforbindelsen har stor betydning som avlastningsvei utenom og sør for Oslo. Siden veien ble åpnet, har trafikkveksten vært stor, fra 3 900 biler i døgnet ved åpningen i år 2000 til 6 900 i 2012.

Dagens tunnel har utilfredsstillende regularitet. De som hører på trafikkmeldingen på NRK radio, hører nesten daglig at Oslofjordtunnelen er stengt. I perioden 2008–2010 har den vært stengt 435 ganger.

Den store trafikkveksten har også gjort trafikksituasjonen inn mot Drammen, spesielt forbi Lahell i Lier og inn mot Asker og gjennom Frogn svært vanskelig. På Lahell er årsdøgntrafikken nesten 20 000 biler gjennom en 40-sone midt i et boligområde.

Flertallet viser til at det i Nasjonal transportplan er foreslått å bygge ut Dagslett–Linnes, som er en forbindelse mellom Lier og Røyken, og videre påkobling til E18 i løpet av planperioden. Dette er helt nødvendig, og burde selvfølgelig vært på plass lenge før det ble aktuelt å utvide Oslofjordforbindelsen til to løp.

Flertallet støtter forslaget om å videreføre bompengeneinnkreving med reduserte satser på eksisterende bomstasjon på Måna i inntil tre år, når dagens prosjekt er nedbetalt i august 2013. Videre støtter flertallet at det foretas en utredning av bru som alternativ til tunnel for rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Parallelt med dette er Statens vegvesen bedt om å arbeide videre med et opplegg for bygging og finansiering av en eventuell ny tunnel. Dersom det mot formodning ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunneløp, vil bompengeneinntektene bli benyttet til andre tiltak i om-

rådet, i samråd med Buskerud og Akershus fylkeskommuner.

Flertallet vil understreke at alle berørte kommuner og de to fylkeskommunene støtter et sånt opplegg. Det vil etter flertallets mening være nødvendig å benytte noe av midlene som kreves inn, til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende rv. 23.

Flertallet vil videre be om at det i utredningen av et brualternativ også blir vurdert en framtidig forlengelse av Spikkestadbanen, med påkobling til Østfoldbanen. Sett i lys av den kraftige befolkningsøkningen i og rundt Oslo vil en ringbane sør for Oslo være svært interessant.

Rv. 23 inngår som en del av det transeuropeiske veinettet i Norge, TEN-T-veinettet, og det er et krav at tunnelens sikkerhet blir oppgradert senest innen 30. april 2019. Flertallet vil med bakgrunn i de planlagte utbedringer som er foreslått på rv. 23, be om at denne blir vurdert omklassifisert som en siste del av E134, som i dag stopper i Drammen, og isteden går fram til Vassumkrysset mot E6 i Frogn.

Dette var altså tatt opp i merknadene i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre peker også på at Moss–Horten er det mest trafikkerte riksveiferjesambandet i Norge, og at når en nå skal lage en konseptvalgutredning for dette med Oslofjord-kryssing, må en også ta med seg de mulighetene som ligger i en kryssing lenger sør.

Jeg har lyst til å understreke at denne saken egentlig viser hvor skjævt en kan komme ut av hoppet dersom en gjør ting i feil rekkefølge. Dagslett–Linnes har vært planlagt så lenge jeg har holdt på med politikk, og det er ganske lenge. Det har vært utsettelse, det har vært krav om dobbelt tunneløp som har gjort at det gikk ti nye år, osv. I mellomtiden sto Oslofjordtunnelen ferdig. Den har hatt en formidabel trafikkvekst og er nedbetalt på ca. 13 år, mens en ikke har fått gjort noe med den påkoblingsveien inn mot E18 og Drammen som en skulle hatt på plass for lengst.

Nå ser dette heldigvis ut til å gå i orden ved at en setter av midler til rv. 23 Dagslett–Linnes i første planperiode, og at en får til påkoblingen inn mot Drammen på E18 i siste planperiode. Det er svært viktig, fordi de personene som bor langs denne veien, og det er ganske mange, opplever et daglig trafikkaos – jeg skal ikke bruke sterkere ord her – med opptil 20 000 biler, deriblant en svært stor andel vogntog. Så her må en forlenge bompengeneinnkrevingen i tre år, inntil en får på plass noe nytt.

D a g T e r j e A n d e r s e n hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [19:05:03]: Dette er en spesiell sak å få til behandling i Stortinget. For det første kommer den rett før Stortinget skal avslutte. Ikke nok med at regjeringen klarer å sende NTP lenge etter at man hadde meldt at NTP skulle komme til Stortinget: Bare 14 dager før Stortinget skal tre fra hverandre, får komiteen en ny sak, om å behandle et forslag om å fortsette bompengeneinnkreving – på et prosjekt som er nedbetalt.

Jeg er ganske overrasket over en del partier som i hvert

fall sier at forutsetningen for å si ja til dette, er at man skal ha nytte av bompengeprojektet. Men her skal man altså kreve inn 130–140 mill. kr netto i året i tre år, uten at de som faktisk bruker veien, kanskje noen gang, kommer til å få oppleve verdien av de pengene de skal betale inn i bompenger.

Det er statlig unnfalhet som er grunnen til at denne saken nå kommer til Stortinget, for det som skal skje med bompengeprojekter, er at når prosjektet er nedbetalt, skal bommen vekk. Men her har staten altså ikke sørget for å ta inn over seg at trafikken er mye høyere enn det som var forutsatt, og bare latt det skure og gå. Så kommer resultatet, og så må man bare si at nei, vi må bare fortsette å kreve inn penger, for hvis ikke får vi trøbbel fordi det blir altfor mange biler som kjører gjennom tunnelen – en farlig tunnel som vel egentlig aldri burde vært bygd, og som definitivt nå ikke tilfredsstiller verken norske krav eller EU-krav til hvordan tunnelsikkerhet skal være. Det er trøbbel der støtt og stadig. Nesten hver dag er det en eller annen uforutsett hendelse som skjer i den tunnelen.

Man prøver å fremstille det litt som om det er fordi man nå skal utrede hva man skal gjøre for noe, at man skal fortsette med innkreving – og at dette skal betale for den utredningen. Men så står det med noen få linjer at grunnen egentlig er at det er så stor trafikk at man ikke kan holde åpent uten å fortsette med innkreving.

Saksordføreren prøvde seg med at det er reduserte takster. Det er også en sannhet med veldig store modifikasjoner. For alle tungbilene går prisen opp, og for alle privatbilister som har hatt en rabattordning på 40 pst., går også prisen opp. Så alle som bruker og kjører gjennom tunnelen hver eneste dag, får en økt bompengekostnad, på tross av at man later som om denne ordningen blir billigere.

Jeg synes også Stortinget bør bite seg merke i at NAF har laget et meget omfattende brev om hva de mener om det stortingsflertallet nå er i ferd med å gjøre, da også om at dette bryter med nytteprinsippet. Jeg synes det er rart at man har et flertall som synes det er greit bare å fortsette å flå bilistene på denne strekningen.

Jeg skjønner at noe av det som kanskje egentlig er grunnen, er at det kan være kjekt å fortsette med bompengeneinnkreving, sånn at man ikke nå tar det bort og innfører det igjen når man velger en ny løsning – enten det blir bru eller ny tunnel som skal bygges ved siden av den eksisterende – for da tror jeg mange vil reagere på at man på nytt skal få en ny bomstasjon, og at staten ikke tar det ansvaret den faktisk har, også i henhold til vegloven § 20, om at det er staten som har ansvaret for veitbygging i Norge.

Men det ansvaret har denne regjeringen – dessverre de siste årene med de andre politiske partienes velvilje – ikke brydd seg så veldig mye om. For det som skulle være et spleiselag, har nå blitt til hovedinntektskilden. Det er bilistene som finansierer.

Når representanten Helleland viser til ferjefri forbindelse Østfold–Vestfold, Moss–Horten, er vi helt enige i det. Men det passer ikke inn i denne saken i det hele tatt, og derfor valgte vi ikke å gå inn i merknaden fra Høyre. Men vi tar opp mindretallets, Fremskrittspartiets, forslag, og vi utfordrer statsråden til å være med på å sørge for at

det blir kjøpt inn en industribrannbil – som er viktig i tunnelsikkerheten – og det utstyret som brannvesenet i Søndre Follo har bedt om å få, som så langt departementet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har nektet å gi til kommunene. Nå håper jeg i hvert fall at man tar det ansvaret, sånn at man ikke får flere ulykker, og at man har det utstyret man trenger for å håndtere det.

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

Per Olaf Lundteigen (Sp) [19:10:24]: Regjeringen foreslår å forlenge bompengeneinnkrevninga på rv. 23, Oslofjordforbindelsen mellom Akershus og Buskerud. Den foreslår å forlenge den inntil tre år etter august 2013. Jeg vil være veldig tydelig på at dette er det eneste fornuftige. Det kom seint, men det kom tilstrekkelig tidlig til at det kan gjennomføres.

Bommen på Måna er helt sentral. Den har – så langt jeg husker – en pris på 60 kr for personbilgjennomgang. Der som den avgiften skulle falle bort, ville sjølsagt trafikken gjennom Oslofjordtunnelen øke mye, og som flere har vært inne på, ville det belaste ikke minst Røyken og Lier på en urimelig måte. Det vi snakker om, er bl.a. å opprettholde en bompengavgift for å fordele trafikken som har alternativene enten å gå innom Oslo eller utenom Oslo gjennom Oslofjordtunnelen. Vi snakker altså om å styre trafikken.

Videre er det riktig som det blir sagt, at Oslofjordtunnelen er en farlig tunnel. Alle som har lest geologi, forstår det ganske fort. Det er midt ute i Oslofjorden her at vi har skillet mellom grunnfjellsområdet og Oslofeltet. Det er utrolig krevende å krysse det. Her snakker vi om sentrale geologiske formasjoner som innebærer utrolig sterke krefter.

Både som følge av å øke kapasiteten og øke sikkerheten blir det nå behov for å utrede bru- og tunnelalternativ. Det er bra at statsråden ser på begge alternativene slik at en får det nødvendige faglige underlaget til å ta en beslutning. Det sies videre fra regjeringa at dersom det ikke er aktuelt med nytt tunnellop, vil bompengene kunne finansiere andre tiltak i området.

Jeg vil si at bomplassering på Måna er den eneste fornuftige plasseringa for nettopp å ta gjennomgangstrafikken. Det er gjennomgangstrafikken som har skapt behovet for tunnelen. Det er gjennomgangstrafikken som skaper problemene på Buskerud-sida, og derfor er det sentralt at gjennomgangstrafikken betaler bompenger.

Det er det eneste fornuftige. Det kom seint, men det kom godt. Det er bra at regjeringa legger fram forslaget. Vi vil få en avklaring. Tre års bompengeneinnkreving gir nødvendige penger til å finansiere veier i området, enten løsningen blir på den ene eller den andre måten.

Knut Arild Hareide (KrF) [19:13:26] (leiar i komiteen): Eg vil slutte meg fullt og heilt til det siste som representanten Lundteigen sa. Eg hadde ikkje motsett meg det om saka hadde kome tidlegare. Men konklusjonen frå regjeringa er den einaste rette.

Det har vore ei omdiskutert avgjerd, vil eg tru. Eg synes det er ei modig avgjerd regjeringa har tatt. Vi skal vere

klare over at når vi diskuterer bompengar, er det sjølsagt viktig å ha med seg nytteprinsippet. Inn mot storbyar har bompengar òg ein regulerande effekt. Eg vil vere bekymra for trafikksikkerheita i Oslofjordtunnelen om ein ikkje har denne regulerande effekten. Derfor er eg glad for at regjeringa landa på denne konklusjonen.

Eg sluttar meg til representanten Per Olaf Lundteigen sine ord om at framlegget kom seint, men godt, men det var òg det einaste riktige.

Presidenten: Vi er i den situasjonen at representanten Martin Kolberg har en taletid på 5 minutter. Presidenten finner det rimelig at vi slipper til alle med 5 minutters taletid før statsråden får ordet.

Martin Kolberg (A) [19:14:45]: Som Stortinget kanskje delvis vet, representerer jeg Lier og Buskerud. Dette er en viktig dag for oss, spesielt med tanke på vedtaket som knytter seg til at vi nå skal få tunnelen fra Dagslet til Lignes. Den har vært etterlengtet, og jeg slutter meg til det som representanten Helleland sa i sitt innlegg, hvor han presenterte saken på en god og fin måte. Han uttrykte den bekymringen vi alle sammen har hatt for den store trafikken som har gått gjennom Lier i så veldig mange år. Jeg husker godt at det var veldig mye diskusjon om etableringen av tunnelen og forbindelsen i sin tid, og man greide ikke den gangen å forestille seg hvor stor trafikken skulle bli. Den er blitt stor, og den kommer til å vokse. Det er også ønskelig sett fra et overordnet synspunkt at den trafikken vokser med tanke på Oslo, slik at Oslo skal bli avlastet sin trafikkmenge. At vi får det på plass nå, er viktig.

Like viktig er det som saksordføreren også sa, nemlig hvor tilkoblingen til E18 skal komme. Det er det store problemet for Lier, nemlig hvordan man skal føre denne tunnelforbindelsen fram til E18. Da må man over på veldig følsomme områder. Det er klart at det utredningsarbeidet som nå skal starte, er veldig viktig å få til, og vi håper at vi klarer det i løpet av planperioden. Jeg ser at veidirektøren er til stede. Jeg benytter anledningen gjennom Stortinget å si til ham at det er av stor betydning for Lier at man har et godt trykk på den planleggingen, selvfølgelig sammen med de kompetente miljøene i Lier kommune, som på sin måte har et ansvar her.

Det ikke er nødvendig å si det flere ganger, men jeg vil bare kort berømme regjeringa for beslutningen om videreføring av bompengene. Det er det eneste riktige å gjøre med tanke på hvordan denne forbindelsen over eller under fjorden skal videreføres for framtiden. Uten dette hadde vi ikke fått det til. Jeg forundres over at Fremskrittspartiet med såpass stort engasjement motsetter seg det som er åpenbart riktig i denne sammenhengen, nemlig å gjennomføre bompengeneordningen, slik at vi kan få gjennomført denne planleggingen på en seriøs og ordentlig måte. Det er ikke mulig å tenke seg en god løsning på trafikkforbindelsen i dette området for framtiden uten at vi har en effektiv forbindelse over fjorden.

Statsråd Marit Arnstad [19:18:01]: Det er noen saker som byr på noen krevende avveiningar. På en måte er

dette her en slik sak. Derfor er jeg veldig glad for at et bredt flertall i Stortinget i dag gir sin støtte til forslaget om å forlenge bompengeneinnkrevingen for å knytte rv. 23 i Akershus og Buskerud sammen.

Dagens innkreving blir etter planen avsluttet i august i år. Byggetrinn 1 av prosjektet vil da være nedbetalt. Men i proposisjonen fra 1996 om delvis bompengefinansiering av Oslofjordforbindelsen var det forutsatt at prosjektet skulle bygges ut i to trinn i takt med trafikkutviklingen. En må nok si – som representanten Kolberg også sa – at spørsmålet er om man på det tidspunktet forutså hvor stor trafikkutviklingen skulle bli. Trafikkveksten i tunnelen har vært langt høyere enn forutsatt. Tunnelen har vært utsatt for stengninger, og den har hatt dårlig regularitet. Jeg tror også at vi skal ta høyde for at det er strengere krav om sikkerhet i tunneler nå enn det det var i 1996.

Statens vegvesen har satt i gang planleggingen av andre byggetrinn med et nytt parallelt tunneløp. Samtidig tas det med en slik beslutning noen valg som er meget langsiktige når det gjelder kryssing av Oslofjorden. Det innebærer at Samferdselsdepartementet i tillegg har bedt Statens vegvesen om å utrede en bruløsning som et alternativ til en tunnel, slik at besluttede myndigheter skal ha mulighet til å ha den nødvendige bredde for sine beslutninger. Mulige løsninger for bru eller tunnel er en del av det pågående utredningsarbeidet med kryssing av Oslofjorden.

Hvis konklusjonen etter utredningsprosessen blir at det skal bygges et nytt tunneløp, vil departementet innen tre år legge fram et detaljert opplegg for bygging og finansiering av andre byggetrinn. En eventuell bruløsning, derimot, vil ligge lenger fram i tid. Foreliggende forslag om forlenget bompengeneinnkreving er ikke forutsatt benyttet som finansiering av en eventuell bruløsning. Dersom det ikke blir aktuelt med bygging av nytt tunneløp, men bru i stedet, vil inntektene, i samråd med Buskerud og Akershus fylkeskommuner kunne bli benyttet til vegtiltak i området.

Jeg har merket meg at Fremskrittspartiet mener at det er behovet for trafikkregulering som er det avgjørende argumentet for en videreføring av bompengeneinnkrevingen. Det er ikke tilfellet. Det foreliggende forslaget om videreføringen av innkrevingen har som hovedformål å finansiere bygging av eventuelt nytt tunneløp. Det er klart at den trafikkveksten som man har opplevd, og som man nok kommer til å oppleve, er et argument for at man meget raskt må finne en løsning for kryssing av Oslofjorden.

Alle berørte kommuner, og Buskerud og Akershus fylkeskommuner, har sluttet seg til forslaget om forlenget innkreving. På regjeringens vegne er jeg meget glad for at et bredt flertall i Stortinget også i dag slutter seg til det forslaget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [19:21:24]: Det er ingen som er uenig i at dette er et viktig prosjekt å få på plass. Selv om statsråden sier at det ikke er grunnen til at man skal fortsette, har argumentasjonen fra flere av de foregående talerne vært at dette skal hindre økning i trafikken. Men la nå det ligge.

Jeg har lyst til å utfordre samferdselsministeren: Selv om det kommer til å være bompengefinansiert, vil det sannsynligvis fortsatt være mange hendelser i tunnelene. Søndre Follo brannvesen har bedt om bistand for å få kjøpt inn en ordentlig industribrannbil på bakgrunn av deres egne opplevelser. De trenger annet utstyr enn det man i utgangspunktet trodde man trengte. Da er utfordringen min til statsråden: Vil statsråden se på dette, og være med på å bidra? Det står jo klart og tydelig at Statens vegvesen kan være med og bidra til at man får det utstyret man trenger.

Statsråd Marit Arnstad [19:22:30]: La meg først få presisere litt. Jeg sa om trafikkregulering at det ikke var hovedgrunnen, men jeg avviser ikke at det også er et moment. Så her tror jeg man må kunne ha tankene knyttet til begge forhold som ble nevnt.

Når det gjelder brannbil, må jeg si: Statens vegvesen er blitt bedt av Søndre Follo brannvesen om et tilskudd til beredskapsmateriell. Det er nøye vurdert i Statens vegvesen. De viser i sitt svarbrev til at Rygge flystasjon ligger i umiddelbar nærhet, og at Oslo brann- og redningsetat har mobilt vifteutstyr som kan rekvireres ved større branner. Derfor finner de ikke grunn til å etterkomme Follo brannvesens anmodning om tilskudd. Vegdirektoratet har gitt sin tilslutning til Statens vegvesens vurdering, og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har også gitt sin tilslutning til en slik vurdering. Jeg finner derfor ikke grunnlag for å stille spørsmål ved de vurderingene som er gjort i denne saken.

Presidenten: Hvis ingen fra andre partier ønsker ordet, er det i orden at representanten Hoksrud får ordet til en replikk til. – Representanten Bård Hoksrud, vær så god.

Bård Hoksrud (FrP) [19:23:43]: Takk for det, president. I komiteen ble jeg lovet at noen andre skulle gi fra seg replikken sin, i og med at jeg ba om at vi skulle ha fem replikker. Derfor regnet jeg med at jeg skulle få en andre replikk.

Jeg må si jeg stusser ganske mye over argumentasjonen, at det bare er å hente en brannbil fra flyplassen på Rygge. Det er ganske langt fra Moss og Rygge til Oslofjordtunnelen. Når det skjer en stor brann inne i en tunnel, handler det om sekunder, og ikke om mange minutter. Så jeg stusser ganske mye over svaret. Jeg har litt erfaring, fra den gangen jeg var i militæret. Da var jeg i brannvesenet og lærte om hvor viktig det var å komme raskt til branner og å få slukket dem så raskt som mulig. Så jeg synes dette virket noe søkt.

Jeg vil nok en gang be statsråden om å ta med seg dette tilbake. Det er ingenting som tyder på at trafikken kommer til å gå ned, selv om man fortsatt kommer til å kreve bompenger på den strekningen. Alt tyder på at veksten vil fortsette, på tross av de forutsetninger som ligger der, og det som flertallet kommer til å vedta i dag.

Statsråd Marit Arnstad [19:24:45]: Som sagt finner jeg ingen grunn til å sette spørsmålstejn ved de vurderingene som er gjort av ulike fageter i denne saken – både

av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Vegvesenet og Vegdirektoratet.

Men jeg har lyst å si at når det gjelder tunnelsikkerhet er det innledet et visst samarbeid mellom vegmyndighetene og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap for å gjennomgå dette mer på et generelt grunnlag. Det er et arbeid som er viktig, og som vil peke framover. Uten at jeg kan knytte det direkte til denne tunnelen, vil dette kanskje også ha betydning her.

Trond Helleland (H) [19:25:34]: Det er veldig viktig at man nå kommer i gang med planarbeidet for å få en rask avklaring av hva man ønsker å gjøre – om det skal være tunnel eller bru. Det er også veldig viktig å se på den resterende delen av rv. 23, fram til Røyken rådhus, som var den nye veien. Jeg husker ikke hvor mange, men der er det fem–seks tunneler, som også vil få den økte belastningen dersom det blir ny og forbedret Oslofjordforbindelse. Ligger det inne i planene at man skal se på hele forbindelsen på rv. 23 fram til Røyken, eventuelt med påkobling av den nye Dagslett–Lannes, som blir firefeltsvei?

Statsråd Marit Arnstad [19:26:20]: Det pågående KVVU-arbeidet handler om kryssingen av Oslofjorden. Det handler om valg mellom tunnel og bru. Dessuten gjelder det en del andre spørsmål knyttet til kryssing av Oslofjorden. Jeg kan ikke på stående fot si om de punktene representanten tar opp, ligger i den vurderingen. Det skal jeg gjøre meg kjent med. Jeg synes det vil være naturlig at man også tar det med inn i det videre utredningsarbeidet. For øvrig er jeg helt enig i at med bakgrunn i trafikkveksten, er dette et utredningsarbeid som haster.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 15.

Sak nr. 16 [19:27:03]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 (Innst. 494 S (2012–2013), jf. Prop. 172 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenset til 40 minutter, og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte, med inntil tre replikker med svar etter innlegg fra regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

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

Susanne Bratli (A) [19:27:51] (ordfører for saken): Dette er også en sak som har kommet litt sent til behandling i komiteen fra regjeringen. Komiteen har behandlet den raskt. Det har ikke vært en vanskelig sak, og det har vært stor politisk enighet om den – med ett enkelt unntak.

Miljøpakke trinn 2 er en videreføring, selvfølgelig, av Miljøpakke trinn 1. Det er åtte partier i kommunestyret i Trondheim og fylkestinget i Sør-Trøndelag som nå står bak miljøpakken i Trondheim – noen flere i trinn 2 enn det var i trinn 1. Det som er gledelig å registrere, er at det er gode resultater så langt. 2012 har vært et jubelår for kollektivtrafikken i Trondheim og omegn. I Trondheim steg tallet på passasjerer i kollektivtransporten med 10,8 pst., mens i det utvidede takstsamarbeidsområdet har det blitt 18,1 pst. flere kollektivreisende.

Det ble gjennomført 2,3 millioner flere buss- og trikkereiser i fjor enn i 2011. På to år har økningen vært på 4,4 millioner reiser, eller 23 pst. Samtidig er det gledelig å registrere at det kjøres mindre bil. Etter at miljøpakkens bompunkter kom opp våren 2010 har biltrafikken blitt redusert med 10 pst. Dette er resultat av en bevisst politikk. Det er satt i verk en rekke tiltak for å få flere til å reise kollektivt, det er blitt lavere priser og bedre rutetilbud. Det er blitt kollektivfelt og signalprioritering. Ifølge fylkesordføreren i Sør-Trøndelag har mantraet og mottoet for kollektivtransporten i Trondheim vært: fortere, oftere og raskere.

Det viser seg at det fungerer. Det er kombinasjonen av bilbegrensende tiltak og forbedret kollektivtilbud som gir positiv effekt. Det er også positive resultater når det gjelder utviklinga for trafikkulykker og for utslipp av CO₂ og NO₂. Vi er mange som mener at dette er i tråd med klimaforliket.

Det er også tiltak som øker trafiksikkerheten og gir bedre løsninger for syklende og gående i miljøpakken. Det bygges et omfattende nett av sykkelveger for ytterligere å øke den store sykkelandelen som allerede er i Trondheim.

Det er gledelig å registrere at 1. juni ble verdens eneste sykkelheis, sykkelheisen Trampe, som går opp til Bakklandet, gjenåpnet i en forbedret utgave. Det er ett av de håndfaste bevisene på at miljøpakken gir konkrete resultat og konkrete prosjekter.

En nesten samstemt komité mener dette er i tråd med klimaforliket, og at de gode resultatene skyldes en kombinasjon av restriktive tiltak for privatbil, oppgradering av kollektivtilbudet og oppgradering av infrastrukturen for sykkel. Derfor er det heller ikke noe problem for en nesten samstemt komité, med unntak av Fremskrittspartiet, å stå bak komiteens tilråding, som er en tilslutning til forslaget fra regjeringa om en videreføring av miljøpakken i Trondheim – Miljøpakke trinn 2.

Arne Sortevik (FrP) [19:31:21]: Jeg representerer unntaket, og jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen. Først til formalitetene: Dette er en av flere saker som er kommet altfor sent fra regjeringen til behandling i transportkomiteen. Vi har fra Fremskrittspartiets side en protokolltilførsel om det i komiteen.

Det spesielle med denne saken er at dette også skjedde med trinn 1 i Miljøpakke Trondheim, som kom til Stortinget 8. juni 2009 – for fire år siden – da også på overtid, så å si i 13. time, med tanke på en ansvarlig behandling. Dette gir overflattisk saksbehandling. Det gir inntrykk av at flertallsregjeringen faktisk betrakter Stor-

tinget som et ekspedisjonskontor, spesielt i bompengesaker.

Fremskrittspartiet er for godt miljø i de største byene – vi er for godt miljø i Trondheim, i Bergen, i Stavanger og i Oslo. Men Fremskrittspartiet mener at staten ved regjeringen skal og må ta finansieringsansvar for nødvendige investeringer i vei- og banenett i storbyene. Vi viser til vårt alternative forslag, som er behandlet tidligere i dag i forbindelse med Nasjonal transportplan for 2014–2023, der vi øker investeringene for vei og bane, og der Fremskrittspartiet også har en egen storbypakke.

Fremskrittspartiet mener staten ved regjeringen må ta langt større ansvar for finansiering av driften av kollektivløsningene. Igjen viser jeg til våre forslag i ny NTP om å endre betingelsene knyttet til belønningsordning og endre innretningen av de nye bymiljøpakkene og gjennom Fremskrittspartiets egne forslag om storbypakke og egen kollektivpakke.

Ikke minst vil Fremskrittspartiet sørge for at skjevhet i statlig kjøp av kollektivtransport i de største byene, utlignes ved å prioritere mer til de av de fire som har lite jernbanebasert kollektivtransport, og derved får lite statlig bidrag til slik kollektivtransport. Jeg viser til våre merknader i forbindelse med NTP om nettopp det. Med en slik innretning blir det gode riksveier, det blir gode kollektivløsninger, og det blir godt miljø også i Trondheim – og det blir det uten bompenger.

I denne pakken ligger det bompenger på totalt 7,9 mrd. 2013-kroner. Vel 300 mill. kr skal brukes til å betale renter, og vel 850 mill. kr skal brukes til å betale for innkreving av bompenger. Samlet oppgir proposisjonen et bompengedrag på 6,5 mrd. kr. I denne pakken ligger det 2 mrd. kr til kollektiv, 1 mrd. kr til investeringer og 1 mrd. kr til drift. En slik finansiering er Fremskrittspartiet uenig i.

Det er slik denne regjeringen velger å finansiere samferdselsløsningene. I løpet av åtte år er det blitt mange slike saker. Fremskrittspartiet har fulgt godt med. Det er blitt en formidabel bompengeregning, nå på 166 mrd. kr. Det er summen av alle de prosjektene med bompengefinansiering som Stortinget har behandlet de siste åtte år med en flertallsregjering.

Bompengedraget er på 120 mrd. kr, bompenger til å betale renter er på 36 mrd. kr, og bompenger for å betale innkreving av bompenger er 10,5 mrd. kr. Finansieringstillegget er altså på nesten 40 pst. Det blir dyrt i verdens rikeste land når bilistene er nødt til å kjøpe vei på avbetaling.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp de forslagene han refererte til.

Den innkalte vararepresentant for Hordaland fylke, Helge André *Njåstad*, tar nå sete.

Lars Myraune (H) [19:35:42]: Miljøpakke Trondheim trinn 2 er en forlengelse av pakke 1. Den har vært vellykket. Hensikten var å redusere biltrafikken og øke kollektivtrafikken, og det har skjedd. Allerede i 2010, da man innførte bommene, fikk man en reduksjon på biltrafikken med 10 pst., og kollektivtrafikken har gått betydelig opp.

Denne pakken, trinn 2, ble vedtatt av kommunestyret i Trondheim våren 2012, og åtte partier sto bak. Det er ett år siden, og vi kunne godt ha fått denne pakken noe før.

Denne pakken har tilsvarende hensikter: bedre hovedveinett, kollektivtilbudet skal bli bedre, og forholdene for dem som går og sykler, skal bli bedre – og der er det et betydelig potensial i Trondheim. Det skal bli lavere klimautslipp, det skal bli kortere bilkøer, og det skal bli mindre trafikkstøy – alt sammen aldeles glimrende.

Nå er det sånn at denne pakken koster en del penger, 9,8 mrd. kr, og den hviler tungt på brukerfinansiering. Derfor har Høyre sagt at 50/50-fordelingen mellom vei og miljø bør være det laveste når det gjelder veidelen – altså hva som brukes til vei.

Vi konstaterer at prosjektet med tunnel fra Byåsen til Sluppen bru er det siste prosjektet i miljøpakken. Dette prosjektet vil avlaste tett befolkede områder på Byåsen for en betydelig trafikkmengde, styrke trafikksikkerheten for skolebarn og gjøre det mulig å etablere pendlerruter for buss fra Byåsen til østlige deler av Trondheim – meget viktig. Så vil vi understreke at veidelen av miljøpakken må planlegges, slik at det blir rom for å gjennomføre denne delen av prosjektet.

Likeledes viser vi til at det er lokalpolitisk vilje til å etablere et ytre system for kollektivtransport i tillegg til dagens rute gjennom sentrum. Det vil være meget viktig, slik at de som bor på østsiden av byen og jobber på vestsiden, kan pendle og komme rimelig godt igjennom byen – og motsatt for dem som bor på østsiden. Det må planlegges med tanke på å gjøre det mulig å gjennomføre dette prosjektet. Vi støtter prosjektet, på tross av den store kostnaden. Det vil trafikkmessig bli vesentlig bedre i Trondheim og omegn.

Hallgeir H. Langeland (SV) [19:38:18]: Sakordføreren har på ein god måte gjort greie for fleirtalet sitt syn i denne saka.

Eg har lyst til å ta litt av ansvaret for at me har pressa regjeringa til å leggja ho fram så seint. Me har òg hatt press lokalt, frå våre eigne parti, for å få denne saka igjennom, sånn at ein kan gå vidare med det gode arbeidet som dei har starta. Det klarer me altså i dag. Så me får dela litt av ansvaret med regjeringa her på Stortinget.

Denne saka er ein veldig god illustrasjon på at klimaforliket verkar, etter SV si mening. Ein får redusert forureininga frå biltrafikken i Trondheim, ein får fleire til å sykla, og ein får fleire til å ta bussen og trikken – ein kan til og med ta heisen med sykkel, så då begynner det å nærma seg gode greier.

Men så har me igjen ein illustrasjon på kor enkelt det skal bli for Kristeleg Folkeparti og Høgre – og andre parti som er med på dette – når Framstegspartiet kjem. Dei har berre gulrøter i sekken sin som dei skal kasta etter veljarane. Dei har ingen restriksjonar for det dei gjer, for bilen skal fram uansett, og då er det det som styrer politikken. Det betyr at med sånne pakkar som dette – om ei eventuell ny regjering skal behandla dei – vil ein få store problem fordi Framstegsparti ikkje berre er mot restriksjonar for bilbruk og mot klimaforliket, men dei er jo òg

for å ta vekk bomringane, noko som faktisk gjer at dette verkar.

Så her står utfordringane i kø. Det er greitt å ønskja seg noko nytt, men det er òg viktig å gå vidare med det som verkar. Dette har verka i Stockholm, det har verka i Gøteborg, og det verkar i Trondheim. Næringslivet likar det, folk likar det – nå er det snart berre folk flest igjen som ikkje likar denne politikken.

Statsråd Marit Arnstad [19:40:40]: Det er gledelig at Stortinget nå gir sin tilslutning til at Trondheim kan gå vidare med trinn 2 av miljøpakken. Trinn 2 er en videreføring og utvidelse av trinn 1, som ble behandlet i Stortinget i 2009. Trinn 1 og trinn 2 utgjør helheten i miljøpakken og er behandlet i sammenheng i proposisjonen. Trinn 1 av miljøpakken ble lagt fram i St.prp. nr. 85 for 2008–2009 og ble behandlet i Stortinget i juni 2009.

Midlene i trinn 1 er i hovedsak blitt benyttet til to store vegprosjekter og en rekke tiltak som omfatter gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk. Trinn 2 innebærer i hovedsak en videreføring og utvidelse av trinn 1.

Miljøpakke Trondheim omfatter bl.a. utbygging av et avlastende hovedvegssystem rundt Trondheim og av E6 sør for byen. I tillegg kommer tiltak for å legge til rette for kollektivtrafikk, gående og syklende. Hensynet til trafikk-sikkerhet og miljø er også prioritert. Miljøpakken har bl.a. som mål å redusere biltrafikken og øke reisene med miljøvennlig transport. Det har så langt vært vellykket. Biltrafikken er redusert med ca. 10 pst. siden innkrevningen av bompenger startet i 2010, og kollektivtrafikken har økt med ca. 40 pst. siden 2008.

Miljøpakke Trondheim er et samarbeid med økonomiske bidrag fra staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune, i tillegg til bidrag i form av bompenger. Tiltakene i trinn 2 gir en balansert avveining mellom nødvendig vegutbygging og styrking av miljøvennlig transport. Bompengordningen utvides med flere bomstasjoner, og det er et tiltak som kommer til å begrense biltrafikken, men som samtidig øker inntektene for å finansiere utbyggingen av et mer miljøvennlig og effektivt transportsystem. Det er planlagt 16 nye bomstasjoner i tillegg til dagens 7. Alle bomstasjonene får innkreving hele døgnet og i begge retninger. Ordningen med høyere takster i rushtiden kommer til å bli videreført. Det er viktig å understreke at etter at det nye bompengepellet har vært i drift i ett år, skal det gjennomføres en evaluering for å vurdere om bompengene og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet. Det gjelder bl.a. særlig forholdet mellom Trondheim og omliggende kommuner. Utbyggingen av E6 Jaktøya–Klett–Tonstad og rv. 706 Sluppen–Stavne inngår i Miljøpakke Trondheim og er prioritert med til sammen 1,6 mrd. kr i statlige midler i Nasjonal transportplan, som vi nettopp har behandlet. I tillegg kommer statlige midler over programområdene, og det er også aktuelt med statlige midler fra belønningsordningen og fra den nye ordningen med helhetlige bymiljøavtaler.

Miljøpakke Trondheim betyr at arbeidet med å fjerne flaskehals for kollektivtrafikk vil bli videreført, bl.a. ved

å etablere kollektivfelt og oppgradere dagens knutepunkter og holdeplasser med universell utforming og bedre trafikkinformasjon. For de som om noen år kommer reisende til Trondheim, kommer ombyggingen av Elgeseter gate til en kollektivgate med høy standard til å framstå som en meget klok løsning. Det er også lagt opp til å fornye trikketraseen mellom St. Olavs gate og Ila.

I likhet med flertallet i komiteen mener jeg at det er en styrke for Miljøpakke Trondheim at det er bred politisk enighet om trinn 2, og at nesten hele Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, står bak proposisjonen.

Avslutningsvis vil jeg gjerne få lov til å takke Stortinget for en rask behandling av saken og også gratulere alle i Trondheims-området som kommer til å få nytte av det neste trinnet i Miljøpakke Trondheim.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 16.

Sak nr. 17 [19:44:37]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om pensjonar frå statskassa (Innst. 385 S (2012–2013), jf. Prop. 151 S (2012–2013))

Presidenten: Det foreligger ikke noe debattopplegg. Det betyr at vi skal ha en kort debatt, om noen. Heller ikke sakens ordfører ønsker ordet. – Dermed er sak nr. 17 avsluttet.

Sak nr. 18 [19:44:52]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om tilleggs-løyvingar som følgje av reguleringa av grunnbeløpet og pensjonar i folketrygda mv. frå 1. mai 2013 (Innst. 469 S (2012–2013), jf. Prop. 166 S (2012–2013))

Robert Eriksson (FrP) [19:45:19] (komiteens leder og ordfører for saken): Prop. 166 S for 2012–2013 gjelder regulering av grunnbeløpet i folketrygden og pensjonsoppgjøret fra 1. mai 2013. Der har vi fått nye regler, som er godt kjent. Jeg skal ikke ta noen debatt om det, det har vi diskutert tidligere i forbindelse med hvordan de nye pensjonene skal reguleres.

Alle partiene støtter innstillingen, med unntak av Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet har et eget forslag, der vi øker grunnbeløpet ut fra det vi tidligere har stått på, og ikke minst også ut fra at vi mener det er behov for at alderspensjonister kan oppreguleres, og uten at man bryter lovgivningen, med tanke på den underreguleringen som skjedde i tidligere trygdeoppgjør i 2008–2009.

Med det tar jeg opp det forslaget som Fremskrittspartiet har i innstillingen.

Presidenten: Da har representanten Robert Eriksson tatt opp det forslaget han refererte til.

Flere har ikke bedt om ordet i sak nr. 18.

Sak nr. 19 [19:46:18]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om et moderne, trygt og fleksibelt arbeidsliv – forslag om endringer i arbeidsmiljøloven m.m. (Innst. 413 S (2012–2013), jf. Dokument 8:65 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Karin Andersen (SV) [19:47:04] (ordfører for saken): Disse forslagene går til kjernen av kanskje de viktigste skillelinjene i norsk politikk. Det går på arbeidslivspolitikken og på bærebjelkene i den norske modellen, som handler om fordeling av makt og penger i samfunnet – en bærebjelke for fellesskap og velferd. Trusselen er ganske tydelig i disse forslagene som Venstre har lagt fram, og sjøl om resten av opposisjonen ikke viser kortene i innstillingen, vet vi at de langt på veg i mange av disse spørsmålene følger Venstre.

Det går til kjernen av noe av det som har sikret tryggheten i Norge, nemlig fagbevegelsen. Man ønsker å svekke grunnlaget for den ved å gjøre flere av reguleringene i arbeidslivet universelle og ikke avhengige av om arbeidsplassen har tariffavtale. Man utfordrer også tariffavtalene kraftig ved at man går løs på stillingsvern og klare regler for arbeidstid og arbeidsmiljø, det at de skal gjelde alle uavhengig av om de er organisert eller ikke – altså muligheten til å ha alternative ordninger.

Etter vårt syn er dette en stor trussel mot denne bærebjelken i Velferds-Norge. En borgerlig regjering vil utgjøre en stor forskjell på dette området. Det kan en gjøre sjøl om en ikke fremmer konkrete forslag – det er på en måte nok å sitte med hendene i fanget, særlig når man ser endringene i arbeidsmarkedet med sosial dumping og stort press på arbeidstakernes rettigheter, som skyter fart av seg sjøl på grunn av finanskrisen og et økende press fra mange arbeidsledige i hele Europa. Et anstendig arbeidsliv må følges opp og holdes i hevd hver eneste dag.

Premisset for noen av disse forslagene er at arbeidslivet er forandret. Ja, det er det, men ikke i hovedsak slik Venstre beskriver det, nemlig at de fleste kan bestemme sin arbeidstid sjøl og gjøre deler av jobben fra iPad-en på hytta. Nei, de fleste må stå i butikken, de må være på sykehjemmet, de må undervise i skolen, de må kjøre bussen – de må betjene de funksjonene de skal i samfunnet. Men arbeidslivet er sterkt forandret, med store innslag av sosial dumping

som truer arbeidslivet. Derfor vil en såkalt oppmyking av de reglene, som Venstre foreslår, og som jeg hører at også store deler av både Høyre og Fremskrittspartiet tar til orde for, forandre norsk arbeidsliv – og da til det dårligere.

Påstanden og premisset er at reglene er for stivbeinte. Nei, reglene er ikke stivbeinte. Det er mye fleksibilitet i reglene slik de er i dag, men man har laget en slags trappetrinnsmodell, der mulighetene for unntak fra hovedreglene er mye større hvis man er en fagorganisert eller har en stor forening bak seg. Det er nettopp fordi vi vet at den enkelte arbeidstaker noen ganger presses utover sin evne når det gjelder arbeidstid. Det er også fordi vi vet at det ikke er noe jevnbyrdig styrkeforhold mellom en arbeidstaker og en arbeidsgiver, som jo er en bedrift. Denne jevnbyrdigheten som forslaget bygger på, er ikke til stede hvis man ikke holder oppe både fagbevegelsens styrke og dens muligheter til å kunne håndtere regelverket i fellesskap.

Jeg får ikke tid til å gå igjennom hvert enkelt forslag, men i hovedsak kan jeg si at en generell adgang til midlertidig ansettelse inntil tolv måneder – som Venstre ønsker – vil åpne for langt flere midlertidige ansatte. Det er det sterke lovkravet til faste ansettelse som medvirker til at midlertidige ansatte får fast arbeid. Det er den sammenhengen som gjør at midlertidig arbeid kan føre til fast arbeid. Det er også slik at kravet til avtale med arbeidstakerorganisasjoner når det gjelder fleksibilisering i arbeidstidsreglene, er bevisst laget fordi den enkelte arbeidstaker ikke skal kunne presses til avtaler som bryter med hovedhensynet – nemlig at man skal ha et arbeidsliv som også tar hensyn til helsa til folk, og at folk skal kunne stå hele arbeidslivet ut og nå pensjonsalderen som arbeidstaker.

Robert Eriksson (FrP) [19:52:19] (komiteens leder): Jeg vil først få lov til å si at man kan få et inntrykk av når man hører debatter i denne sal og også i media, at arbeidslivspolitikken er svart-hvitt, og at det er kun dagens regjering som liksom er den snille. Det store skremsbildet er en ny regjering og de slemme ulvene som nærmest skal sable ned det arbeidslivet som er bygd opp gjennom mange generasjoner. Slik er selvfølgelig ikke hverdagen, og slik er selvfølgelig ikke verden. Det er ikke lenge siden Stortinget behandlet Meld. St. 29 for 2010–2011, arbeidslivsmeldingen, hvor både Fremskrittspartiet og de andre ikke-sosialistiske partiene grundig tilkjennega sin politikk på alle disse områdene.

Det som er viktig for Fremskrittspartiet, er at vi ønsker et arbeidsliv som er både trygt, fleksibelt og familievennlig. Vi ser at siden arbeidsmiljølovens far, Thorbjørn Berntsen, snekret arbeidsmiljøloven på slutten av 1970-tallet, har mye endret seg, både hverdagen til familier og næringslivet har endret seg. Et moderne samfunn må etter Fremskrittspartiets syn til enhver tid også klare å imøtekomme de utfordringene som det fører med seg inn i et arbeidsliv. Hvis vi ønsker et mer inkluderende arbeidsliv og større arbeidsdeltakelse, er vi helt avhengig av at vi får et mer fleksibelt arbeidsliv, men samtidig bevarer tryggheten som dagens lovgivning gir innenfor de rammene som man har.

Jeg går ikke inn på de enkelte forslagene og heller ikke

inn på alt som saksordføreren sa, fordi vi for kort tid siden har hatt en større debatt knyttet til arbeidslivsmeldingen, der partiene ganske grundig har tilkjennegjort sin politikk. Men det er også riktig, som saksordføreren sa, at Fremskrittspartiet er enig i en del av de forslagene som Venstre her fremmer i sitt representantforslag. Vi mener det er med på både å bevare tryggheten og samtidig å åpne opp for mer fleksibilitet. Det er også en del av de forslagene som Venstre her fremmer i sitt representantforslag, som Fremskrittspartiet går imot.

Det skjedde en inkurie i forbindelse med komiteens behandling. Fremskrittspartiet skulle ha fremmet et forslag om at saken ble vedlagt protokollen. Det ligger ikke i innstillingen. Det er for sent å fremme det forslaget nå, men vi vil stemme imot innstillingen med den begrunnelse at vi ikke ønsker at forslaget skal avvises, fordi vi støtter deler av det. Vi stemmer imot det. Vi skulle helst ha ønsket at det hadde vært vedlagt protokollen. Det er vår begrunnelse for å stemme imot innstillingen.

Presidenten: Da oppfattet presidenten det slik at dette er et varsel om at man stemmer imot de forslagene som sannsynligvis blir framlagt, og også stemmer imot innstillingen. Det er ønske om å legge opp voteringen på den måten?

Robert Eriksson (FrP) [19:55:44]: Ja.

Presidenten: Da er det registrert.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [19:55:47]: Først til dagsordenen: Vi er allierte i opposisjonen, så vi begår også de samme feilene. En av de feilene er at vi i komiteen ikke har fått fremmet det som skulle være vår alternative innstilling, nemlig at saken skulle vedlegges protokollen. Jeg har forstått det slik at det er mulig å fremme et forslag om det selv nå, og at Stortinget tar stilling til hvorvidt det forslaget skal behandles eller ikke. Hvis det er mulig, fremmer jeg et forslag – på Høyres vegne i hvert fall – om at det skal vedlegges protokollen, og at det blir stilt opp imot den innstillingen som ligger der nå. Hvis ikke ønsker også vi å stemme imot den innstillingen som foreligger.

Det er ofte noe interessant over arbeidslivsdebatten i Norge, for av en eller annen grunn blir det slik at når opposisjonspartiene – i hvert fall de nåværende opposisjonspartiene – fremmer forslag om oppmykninger, tilpasninger og forsiktige liberaliseringer, blir det umiddelbart stempelt som et slags angrep på den norske modellen. Nå er det verdt å huske at det ikke er så fryktelig mange år siden det satt en regjering som hadde navnet Stoltenberg I. I den regjeringen forsto man nettopp det samme som opposisjonen har forstått i dag, nemlig at i et arbeidsliv som stadig er i endring, trenger man et dynamisk lovverk. Da nytter det ikke å si som tidligere helseminister Anne-Grete Strøm-Erichsen at for Arbeiderpartiet er arbeidsmiljøloven hellig – rett og slett fordi hellige skrifter tukler man ikke med, mens lover er til for å være tilpasset samfunnet slik det faktisk er.

Da Stoltenberg I-regjeringen satt, så man nettopp beho-

vet for en litt mer fleksibel arbeidsmiljølovgivning. Daværende statsråd Jørgen Kosmo tok bl.a. til orde for at man skulle ha mer fleksible regler som gjorde at man kunne jobbe mer i noen perioder, for så å ta det ut i fritid i andre perioder – nettopp et slikt forslag som hele opposisjonen nå stiller seg bak. Han tok til orde for at man skulle ha økt lokal kontroll – altså at man både med den enkelte arbeidstaker og med tillitsvalgte lokalt skulle kunne forhandle seg frem til mer fleksible arbeidstidsordninger enn i dag – nettopp den type forslag som opposisjonen nå har samlet seg om. Da er det verdt å huske på at dette ikke er trusler mot den norske modellen. Det at man har et fleksibelt og trygt arbeidsliv, er jo selve grunnlaget for den norske modellen. Det som derimot kan være en trussel, er hvis virkeligheten og arbeidslivet endrer seg uten at lovverket følger etter. Da får man en situasjon hvor lovens bokstav kanskje kan være streng, men hvor den reelle beskyttelsen for arbeidstakerne der ute blir ganske liten fordi loven i praksis oppfattes som veiledende eller ikke er mulig å etterleve på mange arbeidsplasser og bedrifter.

Derfor tror jeg helseminister Jonas Gahr Støre hadde et ganske godt innspill på det sosiale mediet Twitter da han ble konfrontert med at sykehuset Ahus hadde 9 099 brudd på arbeidsmiljøloven i årets fire første måneder. Da twitret Jonas Gahr Støre, jeg siterer fritt etter hukommelsen: Ikke bra. Et problem, ikke bare med praksis, men også med loven? Den typen åpen holdning skulle jeg ønske at de nåværende regjeringspartier også kunne samle seg bak, for da kunne vi faktisk hatt en konstruktiv dialog – som også involverte partene i arbeidslivet – om hvordan vi kan få et bedre og mer fleksibelt arbeidsliv som fortsatt gir trygghet for arbeidstakerne.

Det er mange gode forslag blant de Venstre fremmer i dag. Veldig mange er Høyre enig i. Retningen er hele opposisjonen enig i. Vi viser derfor til arbeidet med arbeidslivsmeldingen, hvor Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti samlet seg om en rekke betraktninger rundt norsk arbeidsliv, herunder behovet for å sikre den grunnleggende tryggheten, samtidig som man hadde noen oppmykninger og liberaliseringer.

Det er også et par forslag som Høyre er uenig i, som gjør det vanskelig for oss å stemme over forslagene som helhet, altså forslagene som en pakke. La meg bare kort nevne to.

Vi er skeptiske til hvorvidt det vil bli bedre for midlertidig ansatte om man kutter grensen for når de skal få fast ansettelse, fra fire til to år, rett og slett fordi det veldig raskt kan bety at flere skyves raskere ut, istedenfor at de får en fast stilling.

Vi er også veldig skeptiske til at man skal frata partene i arbeidslivet muligheten til å fravike arbeidstidsbestemmelsene, altså få fagforeninger med innstillingsrett, fordi vi i verste fall vil risikere å lamme store deler av f.eks. norsk oljeindustri.

Presidenten: Til representantens spørsmål om det er anledning til å legge fram forslag, som så kommer til votering: Det er i strid med Stortingets forretningsorden å gjøre det. Men Stortinget har selvfølgelig anledning til å

godkjenne at et slikt forslag kommer til votering. Det forutsetter at ikke presidenten eller en femtedel av Stortinget motsetter seg det. Det er selvfølgelig fordi det øvrige Stortinget skal ha mulighet til å vurdere et forslag som blir framlagt.

Forslagene fra Venstre, som man sikkert kommer tilbake til senere, er innlevert innen tidsfristen. Her er alt i orden.

Presidenten kommer til å foreslå at man vurderer dette spørsmålet når man kommer til votering. Den som da presiderer, vil sannsynligvis si at forslaget er innlevert for sent, men at presidenten ikke kommer til å motsette seg at det voteres alternativt mellom forslaget og «bifalles ikke». Så får man se hva de i salen sier, det er de som til slutt bestemmer voteringen.

Presidenten håper dette er en akseptabel måte å gjøre det på. Det vil presidenten tro, siden alternativet er at presidenten allerede nå sier nei. Man kommer til å gå fram på denne måten for å få behandlet denne uryddigheten på en forsøksvis ryddig måte.

Laila Dávøy (KrF) [20:02:15]: Jeg vil først si at Kristelig Folkeparti følger Fremskrittspartiet og Høyre, ved at vi ønsker å vedlegge dette protokollen, om mulig.

Venstre fremmer her et omfattende dokument. I likhet med andre fra opposisjonspartiene som har hatt ordet – iallfall Høyre – vil heller ikke Kristelig Folkeparti kunne støtte alle forslagene. Men vi viser til innstillingen til arbeidslivsmeldingen, hvor det fremgår at mye her vil vi kunne gå et stykke på vei med.

Kristelig Folkeparti har den holdning at dersom arbeidsmiljøloven skal endres på noen punkter, er samarbeid med partene i arbeidslivet viktig. Jeg har lyst til å gå inn på et par forslag som vi synes er spennende, men som vi likevel ikke vil kunne støtte slik de foreligger.

Venstre påpeker noen interessante forhold som gjør seg gjeldende, bl.a. at nattarbeid slik det er definert i dag, medfører at mange jobber «ulovlig». Dette forslaget vil Kristelig Folkeparti ikke uten videre kunne støtte. Det skyldes at tariffestede rettigheter om nattarbeid og nattillegg for arbeidstakere som jobber om natten, definert innenfor de rammer som i dag eksisterer, må finne sin løsning først.

Et annet forslag som kan nevnes, er forslag nr. 8, om søndagsarbeid. En av begrunnelsene fra forslagsstillerne er knyttet til at studenter om sommeren vil ønske å jobbe flere helger enn det som er tillatt i dag. Jeg synes det er en god argumentasjon fra Venstre, sett i forhold til studenter som kan jobbe intensivt i sommerferien. Men i stedet for å åpne for en generell liberalisering av dette kunne det løses ved en forsiktig endring gjennom et unntak nettopp for denne gruppen.

Nettopp søndagsarbeid er hett debattert i noen av mediene i disse dager, relatert til spesialisthelsetjenesten og mangelen på helsepersonell, spesielt spesialsykepleiere. De fleste vet at helsepersonell som må jobbe i turnus – morgen, kveld, natt, søndager, helligdager – har et krevende arbeidsliv. At Ahus mangler sykepleiere, er ikke nytt. Bemanningsprosjektet der er alt annet enn vellykket, det vet vi fra tidligere debatter i denne salen. De sliter

med å få nok personell både dag, natt og helg, og hullene i turnusene er mange. At staten som arbeidsgiver skal løse dette ved å pålegge en kvinnedominert yrkesgruppe ytterligere ubekvem arbeidstid, med ufrivillig søndagsarbeid, stiller jeg spørsmål ved. De fleste andre yrkesgrupper som må jobbe på søndager, har stort sett en norm for helgearbeid hver tredje søndag. Men kanskje enda viktigere: De har helt andre helgetillegg enn det spesialisthelsetjenesten gir. Dersom de må jobbe mer enn hver tredje søndag, gis det tillegg som helsearbeiderne bare kan drømme om. Man behøver ikke å gå utenom Spekter-området engang for å dokumentere dette.

I merknadene fra regjeringspartiene til forslagene fra Venstre sies det mye om det sterke og tillitsbaserte samarbeidet mellom arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden i norsk arbeidsliv. Også statsråden viser til det viktige partsamarbeidet lokalt og nasjonalt som en grunnplanke i den norske samfunnsmodellen. Regjeringspartiene sier også om forslaget om søndagsarbeid at «forbudet mot søndagsarbeid først og fremst er begrunnet i hensynet til arbeidstakeres sosiale og velferdsmessige behov». Da må det vel være enda mer relevant ikke å pålegge mer søndagsarbeid for dem som tross alt er nødt til å jobbe mange søndager og helligdager i løpet av et år.

Kristelig Folkeparti har den holdning at arbeidslivet også må ses i sammenheng med familielivet. Da er det grenser for hvor mye ubekvem arbeidstid man bør pålegge hver enkelt arbeidstaker uten at de ønsker det selv. Samtidig er det, slik sykepleierens leder påpeker i Dagens Næringsliv, noen som frivillig vil kunne påta seg mer helgearbeid, gitt bedre økonomisk uttelling. Det skulle da bare mangle at ikke disse i likhet med andre grupper skulle få uttelling. Men den statlige arbeidsgiverorganisasjonen Spekter vil ikke forhandle om dette.

Jeg så anledningen til å ta dette opp under denne saken og har vel egentlig lyst til å spørre: Hva mener arbeidsministeren om dette, tro – når man side opp og side ned i innstillingen snakker om søndagsarbeid, og at dette ikke er helsemessig godt for mange?

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Trine Skei Grande (V) [20:06:53]: Venstre ønsker seg sterke fagforeninger, men vi ønsker først og fremst en arbeidsmiljølov som er så sterk og klar at den beskytter også dem som ikke er fagorganisert. Det er nemlig 600 000 som jobber i dag som ikke er fagorganisert. Jeg synes det er viktig å kjempe også for dem. Det er viktig at vi har arbeiderrettigheter som gjelder alle.

Veldig mange av dem jobber i veldig små bedrifter – det er ansatt én eller to. Jeg mener at også de skal ha rett til et verdig arbeidsliv. Det er viktig at både folk innenfor og folk utenfor skal føle at de har et verdig og rettferdig arbeidsliv. Jeg synes ikke det er riktig at det bare er de som er villig til å sponse bestemte partier, som skal ha bestemte rettigheter i arbeidslivet. Man skal ha anstendige løsninger for absolutt alle.

Venstre var det første partiet som tok til orde for en

arbeidsfredslov. Vi har vært forkjempere for å få et regulert og godt arbeidsmarked, med muligheter for alle på alle områder. Vi har fremmet tolv forslag i dag fordi ingen av dem er tatt opp av noen av representantene i komiteen. Jeg skjønner at noen av de store partiene synes det er veldig travelt i innspurten, men det hender at vi andre klarer å henge med sånn noenlunde, sjøl om vi kanskje ikke har tilnærmet samme ressurser som de andre partigruppene.

For det første går forslagene våre ut på at arbeidstidsordningene ikke skal føre til at noen må jobbe mer, men at man har muligheten til å ha en større fleksibilitet.

Vi har også en stor kamp mot midlertidige ansettelser. Vi merker oss at regjeringspartiene snakker mye om at de er imot midlertidige ansettelser. Men de innstramningene i midlertidige ansettelser som det er Venstre som foreslår her i dag, viser at det bare er snakk – det er egentlig ikke et reelt ønske om å bekjempe det.

Det er noe som virkelig forunder meg. Er det ett begrep i arbeidsmiljøloven som er veldig uavklart, og som alle – absolutt alle – fagforeninger som jeg har snakket med, har sagt at de vil ha en avklaring av, er det begrepet «uavhengig stilling». Hvorfor regjeringa nekter å definere hva begrepet «uavhengig stilling» innebærer, hvorfor de nekter å gjøre det alle fagforeningene våre ber om, og hvorfor regjeringspartiene i dag stemmer mot forslag nr. 6, skjønner jeg ikke.

Til det andre som jeg er skuffet over: Noen av disse sakene har vi kjempet med noen av de andre opposisjonspartiene om. For eksempel har jeg opplevd å stå side om side med Fremskrittspartiet når det gjelder kampen for varsleren. Fremskrittspartiet stemmer i dag imot både forslag nr. 9 og nr. 10, som handler om styrking av varsleres lovfestede rettigheter og en varslerenhet i Arbeidstilsynet. Selv de siste ukene – med tanke på varslinger innen Forsvarsdepartementet – har vist at disse to vedtakene er viktige å få gjennom i Stortinget.

IA-avtalen sier alle at er en suksess. Det er et par forskere som har satt noen spørsmålstegn ved den, men jeg tror alle i denne salen har sagt at IA-avtalen er en suksess. At IA-avtalen ikke skal gjelde andre enn dem som har avtale gjennom fagforeningene, synes jeg er urettferdig, og jeg synes det er med på å svekke kampen vi driver for å få ned sykefraværet i norsk arbeidsliv. Hvis vi tror på virkemiddelet, hvorfor skal vi si at 600 000 mennesker ikke skal få lov til å bruke det?

Vi vil også styrke vernet når det gjelder permitterte, som vi mener bør ha lovfestede rettigheter.

Så til stemmegivinga, som jeg synes er underlig. Jeg må si det er veldig fristende å kreve separat votering på alle tolv forslagene når det gjentas her at man er mot å stemme for Venstres forslag som pakke. Jeg har ikke noe ønske om at vi skal sitte lenger oppe i natt, men hvis argumentet mot å stemme for Venstres tolv forslag er at de blir fremmet som en pakke, så er de ikke fremmet som en pakke. Jeg fremmer dem herved som tolv forslag, og det kan godt hende at Venstre kommer til å kreve separat votering på hvert enkelt forslag, for da får folk ta stilling til hvert enkelt forslag og ikke si at de er imot samlingsen som en pakke.

Presidenten: Representanten Trine Skei Grande har iallfall tatt opp de forslagene hun refererte til. Voteringsmåten kommer man tilbake til.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [20:12:07]: Når jeg hører Venstres leder, er det tydelig at hun er indignert over behandlingen forslagene får. Det kan ikke vi på regjeringssiden ta spesielt hensyn til. Det er ganske spesielt at lederen for Venstre går til så sterke – hva skal en si – karakteristikk av regjeringspartiene, som at regjeringspartiene er lunkne når det gjelder arbeidet mot midlertidige ansettelser. Det er rimelig feil. Det som særpreger regjeringspartiene når det gjelder arbeidslivspolitikken, enten det er små eller store bedrifter, enten det er sjølstendig næringsdrivende eller andre, er trygge, faste jobber med en inntekt en kan leve av, og at en bør prøve å organisere arbeidslivet i all hovedsak sånn at en kan jobbe på dagtid, og at en unngår søndagsarbeid. Det er noen enkle hovedprinsipper som ligger til grunn. Jeg har ikke forstått alle disse forslagene fra Venstre annerledes enn at det som kalles for forsiktige endringer, utfordrer veldig mye av det som er det sentrale lovverket, som skal sikre disse prinsippene.

Trygghet i arbeidslivet er helt avgjørende for inntekten og trivselen til folk. Arbeidslivet er helt avgjørende for å sikre økonomisk jambyrdighet mellom folk, og arbeidsmiljøloven er helt sentral for å sikre dette. Det vi opplever i dag, er at arbeidsmiljøloven og den arbeidsinnvandringsen vi har i veldig stort monn, utsetter både kulturen i arbeidslivet og vårt lovverk for et press i retning av at det skal bli et hardere arbeidsliv. Dette gjelder langt flere enn fagorganiserte, det gjelder generelt alle som er i arbeidslivet. Vi kan ikke se det sånn fra Senterpartiets side eller regjeringas side, at vi skulle endre arbeidslivet slik at flertallet av arbeidstakere og bedrifter skulle være tjent med et svakere regelverk og mindre vekt på kollektive løsninger. Det er sentralt for oss å sikre den arbeidsmiljølovgivningen vi har, ikke bare i tekst, men også i praksis, fordi den balanserer veldig godt næringsutvikling og jobbskaping med trygghet for dem det gjelder. Det regjeringa gjør når det gjelder å arbeide mot sosial dumping, er da prisverdig, gitt den situasjonen vi står oppe i.

Det Venstre legger opp til, er at en skal ha større muligheter for unntak fra de generelle arbeidstidsreglene, og at en også skal kunne avtale unntak med den enkelte. Det vil etter vår vurdering være en retning som i sin konsekvens lett fører til et hardere og mer brutalt arbeidsliv. Som sagt, dette at en skal begynne å liberalisere når det gjelder nattarbeid og søndagsarbeid, er etter vår vurdering ikke framskritt, det er tilbakegang. Vi bør hegne om at en bør forsøke å unngå nattarbeid og søndagsarbeid så langt som råd er.

Det som er spesielt i saken, er at Venstre har presentert tolv forslag. Opposisjonen har ikke kommentert noen av de tolv forslagene. Det er ikke fordi en har hatt det travelt, det er vel fordi opposisjonen ikke ønsket å tydeliggjøre hvor en står hen. Det er bare fra opposisjonens side en generell, kort kommentar hvor en sier:

«Disse medlemmer ønsker derfor forsiktige endringer i dagens arbeidsmiljølov.»

Vi får altså ikke tak i hva det er for slags felles stand-

punkt partiene står for. Det kan da bli interessant å se hvis representanten fra Venstre ønsker at vi skal få en avstemning på hvert enkelt punkt. Da vil jo opposisjonspartiene tydeliggjøre hvilke forslag de er tilhengere av, og hvilke de ikke ønsker.

Statsråd Anniken Huitfeldt [20:16:27]: Norsk arbeidsliv er preget av høy trivsel og godt arbeidsmiljø for de aller fleste arbeidstakere. Det er flere årsaker til det, ikke minst er det på grunn av at vi har en del reguleringer som sikrer at de ansatte har medbestemmelse og medvirkning, at det er stillingsvern som hindrer vilkårlige oppsigelser, og arbeidstidsregler som gir en god mulighet for balanse mellom arbeid og fritid. Det er verdier jeg ønsker at vi skal ta vare på.

Det er flere forslag som er fremmet her i dag. Det ene er å åpne for flere midlertidige ansettelser. Dette er en uenighet som går tilbake til 2005. Noe av det første vi gjorde da vi inntok regjeringskontorene, var å reversere de endringene som Bondevik-regjeringen hadde gjort når det gjaldt å åpne for flere midlertidige ansettelser. I stortingsdebatten som var da, fikk den nye regjeringen sitt pass påskrevet av opposisjonen, som sa at hvis man ikke åpnet for flere midlertidige ansettelser, kom dette til å ramme ungdom og innvandrere av full kraft. Sverige valgte den andre løsningen, de gikk for flere midlertidige ansettelser, og det er åpenbart hva som har vært forskjellen når det gjelder ungdomsarbeidsløsheten i Sverige og Norge. Vi har et godt arbeidsliv i Norge. Jeg mener at mer bruk av midlertidige ansettelser ikke åpner døra for flere, men tvert imot støtter flere ut av arbeidslivet.

Det andre som diskuteres her i dag, er unntak fra arbeidstidsreglene. Da er det viktig å si at det gjøres langt flere avtaler enn noen gang når det gjelder å få mer fleksible arbeidstidsbestemmelser. Det skjønner arbeidsgiverne også, og derfor er det inngått 1 300 avtaler med sentrale arbeidstakerorganisasjoner med ganske omfattende endringer. Men – og det er et stort men – det er ikke noe som arbeidsgiver kan pålegge, og det er en sikkerhetsventil i systemet som sikrer at den sentrale organisasjonen kan si nei. De aller fleste tilfeller av unntak går igjennom – ni av ti. Jeg mener at dette er veldig viktig. Norske arbeidstakere jobber mer fleksibelt enn noen gang, men styrkeforholdet skal ikke være slik at arbeidsgiveren sier at dette skal vi avtale på tomannshånd på kammerset. Her er jeg også uenig med forslagsstillerne. I tillegg kan Arbeidstilsynet gi dispensasjon på en rekke områder. Det er en utstrakt misforståelse at muligheten for å avtale unntak lokalt bare gjelder for dem med tariffavtaler og mange ansatte. Tvert imot, det skal bare to ansatte til med en tariffavtale for å kunne forhandle seg fram til en sånn avtale. Det mener jeg gir veldig godt rom for fleksibilitet i dagens ordning.

Jeg vil si at når det gjelder arbeidsmiljøloven, er det ikke sånn at vi er imot enhver endring av den. Tvert imot, for bare et par uker siden gikk regjeringen inn for endringer av den som sikret deltidsansatte større rettigheter i større stillingsbrøker. Dette var endringer som opposisjonen stemte imot. Jeg vil også be Høyre dokumentere hvilke av de forslagene som Høyre frem-

mer, som ligner på det Arbeiderpartiet tidligere har foreslått.

Vi snakker om at det er stor enighet om en del i norsk arbeidsliv. Samtidig holder Høyres Torbjørn Røe Isaksen et veldig oppklarende innlegg. Han sier at Høyre er enig i hovedretningen i Venstres forslag, og understreker dermed det regjeringen har sagt hele tiden, at dette handler mer om ulike retninger enn om retningsvalg. Jeg mener at de oppmykningene som Venstre her foreslår, kommer til å føre til et hardere arbeidsliv, hvor arbeidsgiverne får mer makt på bekostning av arbeidstakerne. Det er en retning som jeg ikke ønsker.

Karin Andersen (SV) [20:21:12]: Det er behov for noen kommentarer. Jeg vil først presisere at arbeidsmiljøloven er en vernelov. Og forslagene som er fremmet, svekker det vernet. Det er det som er problemet. Når man f.eks. åpner for flere midlertidige ansettelser – for det er jo det forslaget går ut på, en generell åpning for det – er det klart at det blir flere midlertidige ansettelser av det. Kravene i dagens lov om at du ikke kan holde på sånn, gjør at den som blir midlertidig ansatt, også får en fast jobb. Det er viktig.

Flere har tatt til orde for en mer inkludering i arbeidslivet for flere. Ja, da er det uhyre viktig at vi har gode reguleringer og en sterk fagbevegelse som kan håndheve disse reglene på vegne av de ansatte. Reglene som står i arbeidsmiljøloven, de gjelder for alle. Noen av dispensasjonsmulighetene for å gå ut over dette og gjøre det mer fleksibelt, er tillagt et fellesskap, slik at den enkelte ikke skal stå alene. Det er uhyre viktig, for det går helt til kjernen av det dette handler om, nemlig en maktbalanse også i det viktige trepartssamarbeidet som alle – i hvert fall de aller fleste – synes er en stor styrke.

Det er fullt mulig å etterleve dette regelverket og få dispensasjoner, som statsråden var nøye med å vise til i sitt innlegg. Det er altså fullt mulig, men det er for få som gjør det – også offentlige arbeidsgivere. Er dette veldig viktige skillelinjer, eller er det bare litt sånn forsiktig oppmyking? Jeg har gått igjennom hvordan Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har stemt de siste åra i mange arbeidslivssaker. Det er en svært stor forskjell på det dagens regjeringspartier står for, og det opposisjonen står for. Det handler om svært mange av tiltakene mot sosial dumping, og det er noe av det som virkelig ville rive bort grunnlaget for et organisert og ryddig og godt arbeidsliv for alle.

Men det er også andre saker som gjelder velferd – som pappaperm, ammeferie, likebehandling av vikarer og en hele rekke forslag – som opposisjonen kaller oppmyking, men som i realiteten ville gjøre at maktforholdet mellom arbeidstaker og arbeidsgiver ville bli forrykket, slik som statsråden sa. Arbeidstaker ville stå i en svakere posisjon fordi man tillater at man skal kunne fjerne det at man må ha en fagforening i ryggen for å kunne forhandle fram løsninger i arbeidslivet.

Robert Eriksson (FrP) [20:24:29]: Når det gjelder de forslagene Trine Skei Grande har fremmet på vegne av Venstre – og som hun ber om en punktvis votering

over – vil Fremskrittspartiet tilkjenne at vi støtter forslagene nr. 9, 10, 11 og 12 – hvis det blir en slik votering. Vi har stått sammen og fremmet felles forslag om dette tidligere. Man kan også si at Fremskrittspartiet tidligere har vært med på deler av de andre forslagene. Men Fremskrittspartiet har vært tydelig når det gjelder arbeidslivsmeldingen. Vi har sagt at vi ønsker å nedsette en arbeidslivskommisjon som kan se på hele arbeidslivet – gjennom et trepartssamarbeid – for å trekke opp de gode grensene innenfor trygge rammer for å skape fremtidens fleksibilitet. I mitt første innlegg ga jeg begrunnelsen for at vi ikke støtter de øvrige forslagene som Venstre fremmer, men støtter forslagene nr. 9, 10, 11 og 12 – hvis det blir lagt opp til separate voteringer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet

Det gjelder å be om innlegg mens et innlegg pågår, for da slipper presidenten å avlyse debatten for tidlig.

Trine Skei Grande (V) [20:26:01]: Jeg hadde nok tegnet meg til dette, men det tar vel av og til noen sekunder her. Jeg har i hvert fall fått bekreftelse på at jeg hadde tegnet meg.

Jeg har lyst til å kommentere noen ting. Det ene er trepartssamarbeidet, som vi i Venstre er veldig for. Hvis man går til historiebøkene, ser man at det var Venstre-staten som etablerte nettopp det trepartssamarbeidet. Arbeiderpartiet hadde på den tiden en veldig konfliktlinje når det gjaldt arbeidsmarkedet. Det kan statsråden sjekke i sine historiebøker. Høyre hadde også en veldig annerledes linje. Det er selvsagt viktig med et sterkt samarbeid, og det er viktig å ha sterke fagforeninger.

Det er veldig mange som jobber på små arbeidsplasser med to og tre ansatte. De jobber for å holde bedriften sin i live. De har et stort fellesskap med sjefen, som står i den samme jobben som dem, for å nå de målene de har. Jeg vil ikke at arbeidsmiljøloven skal undergraves ved å bli utvannet på den måten at man til slutt mangler respekten for den. Derfor er det viktig å ha en lov som er i utvikling.

Det å høre regjeringspartiene argumentere hardt mot midlertidig ansettelse for så å stemme mot vårt forslag om å sette tak for hvor lenge folk kan være midlertidig ansatt, er for meg helt forunderlig. Det å ikke ville sette det taket i tjenestemannsloven betyr at de rettighetene ikke er så viktige hvis du jobber i staten. Det er i staten problemet er, det er i staten folk opplever å ha enormt lange midlertidige ansettelser som går ut over deres mulighet for å planlegge livet sitt, for å kjøpe leilighet, for å kunne etablere familie – det er utfordringer når det gjelder midlertidighet i Norge i dag. Hvis det er sånn at man er opptatt av at man skal ha mindre midlertidighet, kan regjeringspartiene i hvert fall stemme for det forslaget, for det ville virkelig ha hjulpet mange unge i dag, innenfor yrker som journalister, innenfor forskning og høyere utdanning, innenfor alle de områdene.

Jeg vil be om separat votering på de forslagene vi har fremmet, fordi jeg syns at i denne salen skal man ta på alvor alle partiers forslag – også de partiene som har stor kapasitet til å jobbe ut endringsforslag. Da

får folk stemme for det de er for, og mot det de er imot.

Statsråd Anniken Huitfeldt [20:28:56]: Når det gjelder midlertidige ansettelser i staten, så har dette faktisk gått ned under denne regjeringen. Det er den første merkningen. Den andre er at representanten Skei Grande nok bør gå hjem og sjekke i sine historiebøker om hovedavtalen, som altså er grunnlaget for roen i norsk arbeidsliv. Den ble etablert i 1935, og det var en arbeiderpartiregjering. Senere har andre regjeringer sluttet opp om den. Det har vært en del av hovedavtalen som alle partiene i Norge har sluttet opp om, men den kom altså i 1935. Dette bør representanten sette seg bedre inn i.

Presidenten: Presidenten skal ikke bestrebe seg på noen oppklaringer. Man snakker altså om to ting – hovedavtale og trepartssamarbeid.

Kanskje kan debatten avsluttes med det. Det kan den tydeligvis.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 19.

Sak n r. 20 [20:29:54]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentanten Robert Eriksson om lik rett til alderspensjon uavhengig av sivil status og ektefelles inntekt (Innst. 412 S (2012–2013), jf. Dokument 8:103 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [20:30:54] (ordfører for saken): Det er igjen verdt å minne om hvorfor vi fikk et pensjonsforlik.

Vårt «pay as you go»-system finansieres ikke egentlig av oppsparte midler, men er rettigheter man har tjent opp, som utbetales av den generasjonen som arbeider i dag. Forholdet mellom forpliktelsene i dette systemet og hva den norske økonomien og samfunnet og velferdsstaten kunne bære i fremtiden, var i ferd med å bli forrykket. Alternativene man sto overfor, var enten å lage en ansvarlig pensjonsreform, eller å se for seg en situasjon i fremtiden hvor man måtte omprioritere drastisk i offentlige utgifter, øke skattene eller finne andre måter å tjene inn midlene på.

Isteden valgte da et stort og bredt stortingsflertall – alle

inkludert unntatt Fremskrittspartiet – å forhandle seg frem til et nytt pensjonssystem.

I ethvert offentlig system er det noen elementer som vil være upopulære. Men det er verdt å minne om to veldig vesentlige ting.

For det første vil norske pensjonister – uansett hvordan man snur og vender på det – ha en sterk kjøpekraftsvekst også i årene fremover. Med andre ord: Norske pensjonister vil få bedre råd.

Det andre er at mange av de store endringene i pensjonsreformen først slår inn for kommende generasjoner. Blant annet vil – for å ta et tilfeldig valgt årstall – 1978-generasjonen, som noen i salen kanskje tilhører, f.eks. på grunn av levealdersjustering måtte stå lenger i jobb for å kunne få utbetalt det samme som man i dag kan få utbetalt, om man går av tidligere.

Når det gjelder den såkalte avkortingen av garantipensjonen i Folketrygden for ektefeller, er det egentlig å snu saken litt på hodet. Begrunnelsen for denne avkortingen er jo ikke at man mener det er et selvstendig poeng at ektefeller eller samboere skal ha mindre. Man mener snarere at det er et selvstendig poeng at de som er enslige skal ha mer, enten man har mistet sin ektefelle eller aldri har giftet seg. Derfor bestemte man seg for å ha et system der den enslige skulle få litt ekstra fordi boutgifter er høyere, skatter og avgifter kan virke høyere, utgiftene til mat, husholdning – alt det vil være høyere for en som har en husholdning alene. Ikke minst gjelder jo det veldig mange enslige i Norge som er blitt alene i voksen alder, som kanskje har vært vant til å ha en trygg økonomi med to, men som nå sitter igjen alene. Kanskje bor de i et hus, der det en gang bodde to eller kanskje en familie, men hvor det nå bare bor én. Da ville det selvfølgelig vært urimelig å ha et system hvor man fikk over 100 pst. pensjon hvis man var enslig. Derfor har løsningen for å løfte de enslige nettopp vært å gi dem noe ekstra sammenliknet med hva gifte og samboende får.

Jeg mener, Høyre mener og flertallet i komiteen mener – alle partier unntatt Fremskrittspartiet – at det er en rimelig ordning, at det heller ikke slår grovt urimelig ut, og at det er en ordning som dermed burde fortsette.

Så flertallet i komiteen står på det som er dagens praksis og foreslår at forslaget fra Robert Eriksson og Fremskrittspartiet avvises.

Robert Eriksson (FrP) [20:35:05] (komiteens leder): Dette representantforslaget handler ikke om pensjonsreformen. La det være ganske klart.

Jeg har tatt opp saken flere ganger i Stortinget. Dette blir siste gangen jeg prøver å forklare Stortinget hva dette handler om – i alle fall fra denne talerstolen i denne perioden – men la meg prøve nok en gang.

Det gamle pensjonssystemet, den gamle folketrygden som vi hadde før 1. januar 2011, var bygget opp med tre pilarer: grunnpensjon, tilleggspensjon og særtillegg for dem som ikke hadde jobbet lenge nok til å ha tjent opp en pensjon som var høyere enn minstenivået. Da ble det sånn at alle som var gift eller samboende, fikk avkortet sin pensjon i grunnpensjon.

Med det nye pensjonssystemet har disse reglene blitt endret. Det nye pensjonssystemet bygger på to pilarer i form av opptjening. Det er inntektpensjonsbeholdningen din på den ene siden som skal kompenseres for en garantipensjonsbeholdning på den andre. Hvor stor garantipensjonsbeholdningen blir, avgjøres av hvor høy inntekt du har hatt. For 80 pst. av inntektpensjonsbeholdningen skal avkortes mot garantipensjonsbeholdningen for å finne frem til den garantipensjonsbeholdningen som skal legges til folketrygden.

Så har man videre sagt i det nye systemet at avkorting basert på sivilstand fortsatt skal skje, men at det skal skje i garantipensjonsbeholdningen. Og hva er konsekvensene av dette? Jo, konsekvensene er at de som har hatt høy inntekt, slipper avkorting. Har du hatt en inntekt på over 450 000 kr og er gift eller samboer med en som også har hatt inntekt høyere enn det i snitt, er 80 pst. av inntektpensjonsbeholdningen din høyere enn garantipensjonsbeholdningen. Ergo vil ingen avkorting inntreffe.

Det betyr i realiteten at bussjåføren gift med renholderen får full avkorting i det nye systemet, mens legen gift med direktøren ikke får noen avkorting, men har full opptjening nettopp fordi 80 pst. av inntektpensjonsbeholdningen er høyere enn garantipensjonsbeholdningen.

Da synes jeg det blir litt merkelig – og der er jeg uenig med saksordføreren – å høre argumentasjonen om at bakgrunnen for pensjonsforliket var at vi måtte ha bærekraft. Vi måtte spare penger. Norsk økonomi kunne ikke bære det pensjonssystemet videre. Da blir det for meg helt underlig at det samme flertallet mener at vi ikke har bærekraft til å fjerne avkortingen for dem med lav inntekt, mens vi har bærekraft til å fjerne avkortingen for dem med høy inntekt.

Også argumentet, som er brukt tidligere, om at det er billigere å bo to sammen enn én alene, faller bort i det nye systemet. Kan da flertallet forklare meg hvorfor det er billigere å bo sammen for direktøren og legen på vestkanten i Oslo enn for renholderen og bussjåføren på østkanten i Oslo? Førstnevnte slipper avkorting, sistnevnte får det. Så den argumentasjonen faller også helt bort.

Jeg mener at dette er en gedigen, utilsiktet virkning i det nye pensjonssystemet som vi bør kunne endre. Jeg skjønner ikke – klarer ikke å fatte og begripe – at det er god, sosial omfordeling å redusere pensjonen til gifte eller samboende med lav inntekt og fjerne den for dem med høy inntekt. Det blir for meg helt ubegripelig.

Til slutt er det noe som kanskje virker enda mer meningsløst. Sett at Olga, som er enke på 75 år, har søsteren Petra på 80 år, som også er enke og sterkt pleietrengende. Hvis Olga finner ut at hun drar til Petra og pleier henne, har de samme bostedsadresse. Da vil også begge de få avkorting i pensjonssystemet.

Hvor er logikken hen? Her bør man ta seg bedre sammen og fjerne disse utilsiktede virkningene. Det kan ikke være meningen at det skal være sånn, og på den bakgrunn tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Presidenten: Representanten har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Anniken Huitfeldt [20:40:22]: Det var litt uklart for meg om representanten Robert Eriksson sa at han ikke snakket om pensjonsforliket, for dette handler i stor grad om nettopp det. Det som er grunnlaget for det nye pensjonssystemet, er at alle skal ha en garantert pensjon – en garantipensjon som man har uavhengig av hvor mye man har jobbet. Og den andre delen av pensjonen er avhengig av hvor mye du har jobbet. Det er nettopp derfor systemet er lagt opp sånn, at det er den garantipensjonen du har, hvor det er en avkorting i forhold til hva ektefellen har, mens det du har tjent opp selv – der skal det ikke være avkorting.

Dette er jo for å bygge opp omkring arbeidslinja i det nye pensjonssystemet. Og begrunnelsen for at minstesikringen differensieres etter sivilstand, er at to personer som bor sammen, kan dele på en rekke utgifter, som enslige må dekke alene. OECD har anslått at to personer som bor sammen, har om lag 1,7 ganger høyere kostnader enn personer som lever alene, under ellers like forutsetninger. Gifte og samboende pensjonister vil med andre ord ikke ha behov for 2 ganger inntekten til en minstepensjonist for å sikre seg den samme levestandarden. Og det er uklart for meg hvorvidt Fremskrittspartiet mener at det skal være en forskjell når det gjelder pensjonister som bor sammen, og pensjonister som er enslige. Og hvis man ikke mener at det skal være en forskjell, vil det være en stor ulempe for dem som er enslige pensjonister. For de har høyere bokostnader, de har høyere utgifter, og jeg synes ikke det er urimelig at pensjonssystemet nettopp tar sikte på å utjevne forskjeller. I dag ytes folketrygdens grunnpensjon uavhengig av om det er tjent opp pensjonspoeng, mens tilleggs-pensjonen beregnes ut i fra den enkeltes opptjening. Og grunnpensjonen til gifte og samboende pensjonister er nå på 85 pst. av grunnbeløpet, mens tilsvarende for enslige utgjør 100 pst. Grunnpensjon sammen med sært tillegg eller pensjonstillegg utgjør den økonomiske grunnsikringen i dagens pensjonssystem.

I folketrygdens nye pensjonssystem er grunnsikringen videreført i form av garantipensjon. Garantipensjon avkortes mot opptjent inntektpensjon; ytes kun til personer med lav eller ingen egen pensjonsopptjening. Så dersom vaskekona har jobbet hele sitt liv, kan ikke jeg se at hun automatisk vil falle inn under den gruppen som representanten Robert Eriksson nå gjør rede for. For garantipensjon skal fortsatt differensieres etter sivilstand. Det vil si at enslige, og også nye i folketrygden, vil få en høyere minstesikring enn det gifte og samboende vil få. Videreføringen av et noe bedre sikkerhetsnett for enslige er en del av det brede pensjonsforliket. Jeg synes det er rimelig at staten tar hensyn til den enkeltes behov, og reelle forskjeller i kostnadsnivå mellom enslige og gifte pensjonister når størrelsen på minstenivået i folketrygdens alderspensjon fastsettes.

Det er ikke tvil om at to personer som lever sammen, kan dele på en rekke utgifter, som enslige er alene om.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [20:43:51]: Jeg registrerer at statsråden blander sammen det nye systemet vedrørende

det som har med opptjeningsregler å gjøre, med det som har med tilpasning av opptjeningsreglene i form av utbetalinger vedrørende avkortingssystemet. Det har blitt, dessverre, et mer komplisert og vanskelig system enn det vi har hatt tidligere, og det krever sin mann for å klare å henge med i svingene – jeg skal være den første til å innrømme det.

Men: Jeg registrerer også at statsråden på nytt sier at det er billigere å bo to sammen enn én alene. Det kan vi være enige om; men dette handler ikke om det i det nye pensjonssystemet. Kan da statsråden forklare meg ganske enkelt: Hvorfor mener statsråden det er riktig at alle som har hatt en gjennomsnittslønn under 420 000 kr skal få avkorting om de er gift eller samboende, mens de som har hatt en gjennomsnittslønn over dette, skal slippe avkorting? Hvorfor er det billigere for dem med lav lønn å bo sammen, enn det er for dem som har hatt høy lønn?

Statsråd Anniken Huitfeldt [20:44:54]: Svaret er ganske enkelt: Garantipensjon får du helt uavhengig av hvor mye du har tjent. Og i den garantipensjonen synes jeg ikke det er urimelig at staten ser på hvem som har mest behov for penger – og det er jo de enslige fordi de har høyere kostnader. Og det er det som er grunnlaget for dette pensjonsforliket, å sikre en bedre fordeling.

Robert Eriksson (FrP) [20:45:30]: Jeg har lyst til å stille spørsmålet på nytt, på en litt annen måte, fordi det svaret jeg fikk, var ikke et svar på spørsmålet. Hvorfor mener statsråden det er god omfordelingspolitikk – en rettferdig og sosial omfordeling – å si at de som har hatt høy inntekt igjennom sitt yrkesliv, og som er gift/samboende, skal slippe avkorting, mens de som har hatt lav inntekt, skal ha avkorting? Hvorfor er det en rettferdig omfordeling, som det er viktig at man ivaretar med den nye pensjonsreformen? Og er det sånn å forstå: Hvorfor har vi da bærekraft i norsk økonomi til å fjerne avkorting for dem med høyest inntekt, mens vi ikke har bærekraft til å fjerne avkorting for dem med lavest inntekt? Kan statsråden forklare meg hva som er logikken i det?

Statsråd Anniken Huitfeldt [20:46:27]: Jeg har svart på dette. Garantipensjon får man helt uavhengig av hvor mye man har tjent. Og derfor er den lagt opp slik at det vil være avhengig av hvilke utgifter du har enten som enslig eller som samboer. Når det gjelder den andre delen av pensjonssystemet som er basert på det du har tjent opp, som vil omfatte en del andre grupper, synes jeg ikke det er urimelig at det er avhengig av hvor mye du har jobbet.

Men det er fortsatt uklart for meg hva Fremskrittspartiet mener. Skal man ha andre systemer for dem som er enslige i forhold til dem som er gift? De som har laget pensjonsforliket, mener at det er rimelig å gi de som er enslige, mer.

Presidenten: Replikkordskiftet er avsluttet.

Robert Eriksson (FrP) [20:47:38]: Jeg kan først svare ganske kort på hva Fremskrittspartiet mener ved-

rørende avkorting for enslige og for ikke enslige. Fremskrittspartiet vil fjerne avkortingen uansett. Vi vil fjerne avkortingen for gifte og samboende pensjonister. Det har vært noe Fremskrittspartiet har kjempet for helt siden 1989. I 2003 klarte vi faktisk å få litt mer rettferdighet i systemet da vi fikk redusert avkortingen fra 25 pst. til 15 pst. Dette var med Bondevik II-regjeringen, da vi hadde budsjettssamarbeid med dem.

Så er det faktisk feil når statsråden sier at man får garantipensjon uavhengig av hva man har tjent. Det er feil. Det man får er inntekstpensjon. Antall år du jobber kan du gange inntekten din med 18,1 pst.; det er inntekstpensjonsbeholdningen din. 80 pst. av den vil da bli avkortet mot garantipensjonsbeholdningen. Har du tjent mellom 420 000 kr og 450 000 kr, vil 80 pst. av inntekstpensjonsbeholdningen din være større enn garantipensjonsbeholdningen. Da vil du ikke ha garantipensjonsbeholdning, og dermed ingen avkorting. Det bør egentlig være ganske enkelt å forstå, dermed er det også feil når man sier at du får garantipensjonsbeholdning uavhengig av inntekt – for det gjør man altså ikke. De med høy inntekt, har kun inntekstpensjonsbeholdning, ikke garantipensjonsbeholdning.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet i sak nr. 20.

Sak nr. 21 [20:49:24]:

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen og Vigdis Giltun om et mer helhetlig, effektivt og brukervennlig Nav (Innst. 416 S (2012–2013), jf. Dokument 8:111 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem 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.

Kari Henriksen (A) [20:50:33] (ordfører for saken): Vi er nå i innspurten av en fireårsperiode og helt på tampen skal vi behandle flere forslag om endringer i Nav. Noen av forslagene er omtalt eller behandlet i tidligere saker, og flere av forslagene er store og krevende. Det er litt oppsiktsvekkende, mener jeg, å få så mange, store omorganiseringsforslag på bordet nå rett før Stortinget skal avslutte sin møtesesjon. Men det er likevel viktig å være opptatt av Nav, både når det gjelder organisering og innhold.

Nav er kjernen i vår velferdsstat. Det er den organisasjonen vi har et forhold til nær sagt fra fødsel til død, gjennom de fleste livsfaser.

Nav-reformen var stor og omfattende. Det har ikke vært smertefritt. De ansatte fikk en krevende oppgave av det politiske flertall på Stortinget. I tillegg kom finanskrisen. Nye oppgaver var ikke koblet til et datasystem som kunne håndtere dette. At ansatte gjorde en formidabel innsats i denne tida, er hevet over enhver tvil, og jeg tror jeg vil si det sånn at de har båret reformen på sine skuldre, i storm og stille.

Nav begynner å finne sin form – ikke ufeilbarlig, verken systemet eller ansatte, men det går bedre. Resultatforbedringen er merkbar på flere områder og brukertilfredsheten øker. IKT-moderniseringen er i godt gjenge, og det er nå planlagt innføring av nye systemer i tida framover.

Men alt er ikke på plass. Det er rom for forbedringer, spesielt når det gjelder å få folk over i arbeid. Her er det nødvendig med sterkere og tettere oppfølging.

Framfor alt er det behov for en trygg økonomisk styring av Norge. Arbeiderpartiet velger verdiskaping framfor skatteuttak, omfordeling og sosial utjevning framfor å gi mer til dem som har mest. Arbeiderpartiet ser viktigheten av gode og forutsigbare lønns- og arbeidsforhold for ansatte, gjennom et sterkt trepartssamarbeid, framfor å bruke lønn som konkurransevirkemiddel.

Regjeringen øker aktivitetsplikten for å motta overgangsstønad framfor å kutte i denne. Regjeringen satser på en arbeidslinje for alle, og ikke økt kontantstøttenivå for noen. Dette henger i stor grad sammen med kvaliteten på Nav-brukernes liv.

Nav er på vei til å bli en lærende organisasjon, og den skal bli det. Det er tatt viktige grep for å bedre effektiviteten og kvaliteten på saksbehandling og oppfølging i Nav, og jeg vil si at komiteen i hele perioden har vært opptatt av og vært en pådriver for å holde oppe nettopp kvalitet for det mangfold av brukere som Nav har.

Flere forslag ligger på bordet i denne saken. Regjeringsfraksjonen i komiteen er klar på at dette, helt på slutten av en stortingsperiode, ikke er tidspunktet for å iverksette store omorganiseringer. Jeg viser til flertallets merknader i innstillingen knyttet til de forskjellige forslagene og flertallets innstilling i saken.

Robert Eriksson (FrP) [20:53:37] (komiteens leder): La meg først kommentere det som saksordføreren avsluttet med, at det ikke er tiden, på slutten av en periode, å komme med så omfattende forslag. Jeg minner om at regjeringen har lagt frem en del proposisjoner rett i forkant av 1. mai, og jeg regner med at representantforslagene har sin tid, på samme måte som proposisjonene har det.

Så til saken: Nav-reformen er en av de største og kanskje viktigste reformene som vi har iverksatt i Norge i nyere tid for å realisere drømmen om å få flere inkludert i arbeidslivet, men også for å være katalysatoren og motoren i arbeids- og velferdspolitikken. Det ble sagt da den kom, at den skulle føre til flere i arbeid og færre på trygd, det skulle være enklere for brukerne å tilpasse sine behov en helhetlig og effektiv arbeids- og velferdsforvaltning. Det var de tre pålene som var den store visjonen – målet – og hele grunnlaget for reformen.

Nå vet vi at Frischsenteret er i gang med en evaluering,

og vi har allerede fått se en del av de foreløpige evalueringene, som viser at de ikke har klart å ha målbar effekt på noen av de tre.

Fremskrittspartiet foreslår en rekke forslag som man sier er store og omfattende. For det første har Fremskrittspartiet jobbet med dette over lang tid. Vi har gjort en grundig jobb og hatt nær dialog med de ansattes fagorganisasjoner – NTL og Parat – fått skriftlige innspill og hatt møter med dem om hvordan man kan omorganisere og hvordan det bør fungere bedre. Vi har hatt tilsvarende runder med brukerorganisasjonene, både FFO og Handikapforbundet m.fl., og vi har også hatt møter med direktoratet for å skaffe oss kunnskap og forståelse om hva dette handler om. Vi mener vi har gjort en grundig og god jobb på et viktig område som folk hver eneste dag er avhengig av at skal fungere bedre. Da blir det en mager trøst at man hver gang vi tar opp konkrete forslag for å løse problemer som oppstår i Nav, bare lener seg tilbake og sier at nå går ting bedre. Det har man sagt fra posisjonen hver eneste gang, og jeg har fulgt Nav-reformen helt siden 2005 – hver eneste gang har man sagt det samme.

Hvis man mener noe med å skulle klare å få flere inn i arbeidslivet og mindre byråkrati, tror jeg at det er helt avgjørende at man får et forenklet og mer ansvarliggjort partnerskap. Det er en utfordring med dagens partnerskap, det tror jeg alle sammen kan erkjenne. Skal man klare å gjøre de gode grepene for dem som bor lokalt, er man avhengig av at man har sterke, myndige Nav-kontor lokalt som kan ta de gode vurderingene, fatte vedtak og følge opp den enkelte på rett måte. Slik fungerer det ikke i dag. Da mener jeg at det heller ikke fungerer godt nok for brukerne.

En av mine saker, som jeg har kjempet for i snart åtte år, er å få på plass et Nav-ombud. Jeg ble veldig glad da jeg så den nye regjeringsplattformen, der man skulle vurdere et Nav-ombud. Ennå har det ikke kommet noe på det området.

Nettopp fordi jeg tar brukeren på alvor og mener det er viktig, vil jeg ha et Nav som fungerer bedre for brukeren. Da synes jeg ikke det er oppsiktsvekkende at man tar de signalene som kommer fra ansatte, brukerorganisasjonene og den enkelte bruker på alvor og forsøker å gjøre noe med det. Jeg mener som politiker at når jeg ser at jeg har vært med og gjort vedtak, og at de vedtakene ikke fører frem med tanke på det som var målsettingen, er det min oppgave som folkevalgt å korrigere kursen og ta nye grep for å nå målsettingen. Det er det Fremskrittspartiet har forsøkt ved å fremme dette forslaget.

For å avslutte: Når jeg hører saksordføreren si at det er oppsiktsvekkende at mange av forslagene ikke har vært ute på høring, så er det vel ikke slik at man sender representantforslag ut på høring. Men jeg registrerer at da man etablerte forvaltningsenheter, kom det gjennom i budsjettbehandlingen. Var det så mye grundigere behandling? Snarere tvert imot – det var heller ikke noe som lå i Stortingets mandat, at man skulle oppnevne forvaltningsenheter. Det var bare noe som ble gjort i en budsjettbehandling.

Derfor skulle jeg ønske at man hadde fått en mer seriøs behandling av dette forslaget enn det har fått, for det er et viktig forslag for å få Nav-skuta på rett vei, for å oppnå et

bedre resultat og ikke minst for å hjelpe flere brukere til å komme inn i arbeid fremfor trygd.

Med det tar jeg opp de forslag som Fremskrittspartiet har fremmet i innstillingen.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson har tatt opp de forslagene han refererte til.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [20:58:51]: Det oppsiktsvekkende med denne debatten er vel ikke at Fremskrittspartiet kommer med et forslag på slutten av sesjonen, men at det etter åtte år med rød-grønn regjering har blitt tatt så få grep. Det viser med all mulig tydelighet behovet for noen nye ideer og bedre løsninger, også på velferdsområdet.

Når Høyre har gått igjennom forslagene, er det mange forslag vi støtter. Vi har bl.a. vært enig i behovet for et Nav-ombud – ikke for å få et ombud etter modell fra f.eks. barneombudet, men etter modell fra pasientombudet – som skal være en slags fasilitator for dialog, for å bruke en uttrykksmåte som kanskje kunne kommet fra Utenriksdepartementet, mellom bruker og system.

Mange saker kunne kanskje unngått å komme til klagebehandling dersom man hadde hatt en litt bedre dialog – man kunne satt seg ned med en tredjepart og løst det på den måten istedenfor å gjøre det til en langtrukken klageprosess.

Vi har flere ganger i denne sal stilt spørsmål ved hvordan Nav styres. Nav er etter vår mening overadministrert og byråkratisert og styres etter det som man litt spissformulert kan kalle det verste fra to verdener, nemlig nyliberalisme og sosialdemokrati. Da får man en kombinasjon av målstyring og detaljstyring som har tjent mange offentlige etater heller dårlig. Det er heller ingen tvil om at samhandlingen mellom Nav og tiltaksleverandørene ikke er god nok. Det er for stort sprik i måten man organiserer det på, resultatene er ikke gode nok, og igjen ser vi at regjeringen har sittet i år etter år, uten å gripe fatt i problemstillingene.

Noen av forslagene fra våre venner i Fremskrittspartiet er vi ikke for. Det er kjente uenigheter. Vi er f.eks. ikke tilhengere av at man skal ha en statlig normert sosialhjelpssats. Vi mener at det er et poeng at kommunene fortsatt har et eierskap til sosialpolitikken.

Noen av forslagene er vi litt avmålte til, og jeg har lyst til å bruke de siste to minuttene på å forklare det. Det skyldes ikke at vi vet at vi er mot dem, men rett og slett at et av problemene med Nav har vært at de har blitt påtvunget – politikerne har vedtatt – en veldig stor og ambisiøs reform – eller for å være helt nøyaktig: Stortingsflertallet bestemte seg, mot regjeringen Bondeviks vilje, for å gjennomføre en stor og veldig omfattende Nav-reform på en bestemt måte, uten at man hadde noen tanker om hvordan det skulle gjennomføres slik at man nådde målsettingene i praksis.

Fra Høyres side er vi skeptisk til om Nav på nytt trenger en stor og omfattende reform, rett og slett fordi det å reformere og endre så grunnleggende skaper en del forstyrrelser i systemet som går ut over brukerne. Det betyr at når man nå skal adressere problemene i Nav i neste periode, bør det

sannsynligvis skje ved at man går litt nøkternt til verks og adresserer ett og ett problemområde.

Men da er det mange ting som Fremskrittspartiet foreslår som vi burde vurdere. For eksempel er det grunn til å vurdere om hver eneste kommune er nødt til å være pålagt å ha et Nav-kontor. Vi er også mer enn gjerne med på å vurdere om Navs ledelse i dag er et hinder for Navs virksomhet, eller om det tvert imot fungerer. Forskningsrapportene peker i litt forskjellige retninger.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Karin Andersen (SV) [21:02:54]: Nav-reformen har vært stor og viktig, og det er all grunn til å diskutere den. Derfor har man nå satt i gang en svært stor evaluering. Jeg er en av dem som virkelig ser fram til den evalueringen, når den kommer.

Jeg har vært med på Nav-reformen helt fra den spede begynnelse på slutten av 1980-tallet, da man begynte å ha lokale forsøk med hvordan de statlige etatene kunne fungere bedre sammen.

Vi visste at det kom til å bli vanskelig da Nav-reformen kom. Det er den største forvaltningsreformen som er gjennomført, og det er ikke alt som har vært bra undervegs – særlig fordi Nav er møteplassen mellom folk i livets kriser og det offentlige hjelpeapparatet. Da handler det sjølsagt om at du faktisk får hjelp, men det handler også om måten du blir møtt på. Med Nav-reformen var i hvert fall utgangspunktet at du skulle møte én dør, og det skulle bli enklere for deg. Det er nok dessverre slik at en del brukere ikke har opplevd det. Det tror jeg vi skal erkjenne.

Men det er kanskje litt merkelig å høre på den skarpe kritikken fra Fremskrittspartiet – for jeg har litt hukommelse når det gjelder hva som har skjedd i denne saken. Jeg husker godt de første budsjettene da Nav var etablert, der Fremskrittspartiet kuttet svære summer til driften av Nav. Jeg skulle likt å se hvordan Nav hadde sett ut hvis Fremskrittspartiet hadde fått lov til å styre Nav på den tida. Det hadde vært den reneste katastrofe.

Så er Nav et direktorat. Det er jo en spesiell form for statlig styring, der vi på en måte gir fra oss veldig mye av styringen over organiseringen – hvordan dette skal foregå – men der vi som storting kan gripe inn ved lov og gjøre det. Representanten Røe Isaksen hadde for så vidt et veldig interessant innlegg, der han filosoferte over at når man driver med både målstyring og detaljstyring samtidig, kan det være vanskelig, og man kan få noen resultater som ikke er gode. Det tror jeg så vel på.

I den første behandlingen av Nav-reformen etterlyste Stortinget bl.a. noe av det som står i disse forslagene, nemlig at vi skulle få klarere indikatorer på hvordan man måler at man faktisk har gjort det man skal i Nav. Men det er vanskelig – for hva er det som er å lykkes i Nav? Hvis det kommer et menneske dit som har som utgangspunkt at man sjølsagt ønsker jobb, og samfunnet ønsker at flest mulig skal være i jobb, er det jo ikke sikkert at det er mulig. Da kan det hende at en god måloppnåelse er at folk også får

hjelp til å ha et godt liv, sjøl om man ikke klarer å komme i jobb.

Kvalitetsindikatorer på alt dette kan jo bare være enda mer av det representanten Røe Isaksen advarte mot, nemlig å sette opp en del slike mål- og detaljstyringer, som gjør at man blir enda mer slave av papirer og regler og enda mindre opptatt av møtet med den enkelte i hverdagen, og av å hjelpe dem til å kunne komme i arbeid. Man bør ha en åpning i reglene for å kunne møte folk på en god måte.

Det første private forslaget jeg fremmet i Stortinget i 1997, ble avvist av Stortingets kontor. Det het noe sånt som Det må være lov å bruke hodet. Det handlet om nettopp denne saken – møtet mellom den enkelte og systemet, og systemet som gjerne ville hjelpe, men det sto noen regler i veien som gjorde at det ikke var mulig. De reglene kunne ha en god begrunnelse i seg sjøl, men det er så vanskelig å lage regler som treffer alle livets tildragelser.

Vi fra SV ser fram til denne evalueringen, for det er ikke tvil om at det er grunn til å se på det som nå fungerer i Nav – det er mye som fungerer bedre – men også om det er grunn til å se nærmere på hvordan man f.eks. kan myndiggjøre lokalkontorene mer, slik det har vært enighet om i komiteen og i merknader.

Så er det heller ingen hemmelighet – og vi har hatt mange diskusjoner om det i Stortinget – at SV ønsker Nav-ombud. Regjeringen har ikke blitt enig om det, men SV mener at det er nødvendig, og at begrunnelsen for det er god, akkurat som det er på pasientombudssiden. For eksempel i Kristiansand, der man har hatt et byombud som har tatt en del av disse sakene, har man jo løst mange saker som ikke bare har hjulpet den enkelte, men som også har hjulpet Nav.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [21:08:09]: Navs arbeid er utrolig viktig, samtidig som det er svært krevende.

Jeg må si at det som representanten Karin Andersen sa nå, vil jeg slutte meg til. Det trengs god teoretisk utdanning, og det trengs ikke minst livserfaring og arbeidslivserfaring blant de menneskene som skal arbeide med dette, rett og slett for å forstå den menneskelige situasjonen som de som kommer til Nav, er i, og dermed fatte kloke beslutninger.

Det er gjort mange ting for å forsøke å forbedre det. Det er usikkerhet om innføring av forvaltningsenhetene er så positivt som en kunne ønske, det er mange ordninger som er overlappende, og det gjør jo at de som arbeider med det, har en ekstra krevende jobb.

Jeg vil si at for at en skal få et bedre Nav, er nok den største utfordringen å få klare politiske prinsipper for behandlinga av sakene – sakene, som altså er mennesker, som er så forskjellige – og da må prinsippene være sånn at en i stor grad har mulighet til å utøve skjønn. Fra min erfaring med Nav, må jeg si at det er flere eldre saksbehandlere i Nav som utøver et praktisk skjønn, som jeg må si er svært, svært forbilledlig. De har oversikten, og gjør at en oppnår det som jeg ser på som det vesentlige, nemlig at en tar ansvar overfor de menneskene som trenger bistand.

Det som representanten Røe Isaksen sa om målstyring og nyliberalisme kontra detaljstyring og sosialdemokrati,

altså begge delene, syns jeg var en god påpeking. For Senterpartiet er det sentrale at vi har klare politiske prinsipper praktisert av myndige mennesker som utøver grader av skjønn, og som tar ansvar overfor de menneskene det gjelder, og ikke sender dem videre. Men jeg vil understreke at det å arbeide i Nav, med alle de livssituasjonene en ser der, er utrolig krevende. En møter dyktige, engasjerte saksbehandlere som f.eks. har som oppgave å sikre ungdomsgarantier, sikre arbeid for ungdom som er i vanskelige situasjoner, og mange av dem er i den situasjonen at de har så mange personer som de skal bistå, at det er utrolig krevende å greie å gjøre en god jobb.

Ellers har jeg lyst til å knytte noen kommentarer til forslag nr. 5, om sammenslåing av små Nav-kontor. Det er flere måter å organisere dette arbeidet på, og det har bygd seg opp et naturlig samarbeid mellom kommuner. Det er store muligheter i rammeverket som styrer Nav, til at en får til et samarbeid. Det som er poenget med lokalkontorene, er at de skal sikre nærhet til brukerne, og at en gjennom den nærheten også skal ha en oversikt. Og jeg vil si at det å ha en oversikt over de menneskene som bor i det området en har ansvar for, for det meste er en fordel. Det er en fordel i forbindelse med arbeidsformidling, og det er en fordel i forbindelse med trygghet for inntekt. Det kan sjølsagt være en svakhet at alle kjenner alle, men jeg må si at det er en langt større svakhet at ingen kjenner noen. Så det er sentralt at en her får en utvikling hvor en beholder prinsippet om at enhver kommune skal være dekket av Nav-kontor, men at en sjølsagt også kan gå inn på et samarbeid mellom kommuner, hvor det er enighet mellom kommunene å gjøre det, altså hvor det her kommer naturlig opp som en del av en fornuftig videreutvikling av det som er tidas utvikling.

Fra Senterpartiets og regjeringas side sier vi at en skal legge til grunn at alle kommuner skal være dekket av Nav-kontor, samtidig som flere kommuner kan finne samarbeidsløsninger dersom det er enighet mellom kommunene.

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:13:03]: Gjennomføringen av Nav-reformen, om hvordan arbeids- og velferdsforvaltningen fungerer, har blitt diskutert av Stortinget mange ganger de seneste årene. Det har vært interpellasjoner, spørretimespørsmål, kontrollhøringer og budsjettdiskusjoner, og det er bra. Vi trenger en levende diskusjon om utformingen av arbeids- og velferdspolitikken.

Vi trenger også en diskusjon om hvorvidt organiseringen fungerer godt nok. Slik sett er jeg glad for at Fremskrittspartiet fremmer forslag som de mener vil være forbedringer. Det gir oss muligheten til å diskutere veivalg. Samtidig tillater jeg meg å hevde at en del av forslagene fra Fremskrittspartiet bærer preg av omkamp. Det er synd, for jeg mener at vi burde bruke denne diskusjonen til mer enn å diskutere gammel uenighet. Det som er kjennetegnet på norsk politikk og den norske modellen, er at det gjennom politisk kamp og konflikt har blitt etablert kompromisser som det i ettertid har vært konsensus om. Jeg har merket meg at Fremskrittspartiet sier de er sterkt kritiske til den norske modellen, og det kan slås fast at forslagene som nå er fremmet, ikke er noe forsøk på å bygge konsensus om de

kompromisser som et samlet storting, unntatt Fremskrittspartiet, sluttet seg til da Nav-reformen ble vedtatt våren 2005.

Nav-reformen var, som flere på talerstolen har vært opptatt av i dag, en omfattende reform. Vi kan sammenligne med etableringen av folketrygden. Stortingsmeldingen om folketrygden kom til Stortinget i 1948, og folketrygden ble etablert i 1967. Det tok mange år med planlegging og diskusjon.

Når det gjaldt Nav-reformen, ble den fremmet i melding til Stortinget i 2002–2003. Proposisjonen kom i 2004–2005, og det første Nav-kontoret ble åpnet året etter, i oktober 2006. Det var en rask omveltning og en stor omveltning.

Hvis jeg skal si noe om det som er hovedkonklusjonen når det gjelder Nav, er det at det fremdeles er store utfordringer, men at det i hvert fall ikke var bedre før. Jeg mener at det var riktig å etablere Nav-reformen, for det var ikke noe bedre før, da folk måtte gå fra kontor til kontor og ikke få hjelp noe sted. Og mange var på midlertidige ytelser over lang tid.

I store trekk er saksbehandlingstiden i dag innenfor de krav som etaten selv har satt. Det er langt flere brukere, både de med helseproblemer og de som er arbeidssøkere, som får oppfølging med sikte på at de skal komme i arbeid. Brukerundersøkelsene viser også en veldig klar framgang. Arbeids- og velferdsetaten skal arbeide systematisk videre med å forbedre seg. Samtidig skal de utvikle moderne IKT-løsninger og iverksette en viktig uførereform. Dette er krevende oppgaver som kommer i tillegg til løpende drift.

Jeg kan ikke i dette innlegget kommentere alle forslagene fra Fremskrittspartiet, men jeg vil trekke fram to forslag. Det handler om forslaget om å statliggjøre Nav-kontorer og forslaget om å sette ned et nytt offentlig utvalg.

I Nav-kontoret skal brukere med sammensatte bistandsbehov få en helhetlig oppfølging. I tiden framover vil det derfor være økt behov for et tettere samarbeid mellom stat og kommune for å legge til rette for at utsatte grupper blir inkludert og tilknyttet arbeidslivet. Nav-reformen er ung, og det er bare to år siden det siste Nav-kontoret ble etablert. I utviklingen av en ny forvaltningsmodell er to år svært kort tid. Hvis vi gjennom statliggjøring skulle valgt en annen modell for Nav-kontorene nå, ville vi måtte starte en helt ny runde med omorganisering og usikkerhet, framfor å la det lokale samarbeidet fortsatt utvikle seg.

De siste årene er det vedtatt en rekke reformer – Nav-reformen, arbeids- og virkemiddelreformen, pensjonsreformen, uførereformen – reformer vedtatt etter grundige utredninger og forankret i en helhetlig strategi for arbeidsretting av ytelser og bedre oppfølging av brukere med sammensatte behov.

Jeg har tro på at vi over tid vil se resultater i tråd med Nav-reformens overordnede mål, og at det nå er viktig å arbeide systematisk videre med de strategier og tiltak som ligger til grunn for reformarbeidet. En egen offentlig utredning med det mandat som forslagsstillerne her skisserer, vil etter min vurdering ikke bidra til fart og trygghet i den krevende implementering av reformen og vedtatte tiltak for å styrke arbeidslinjen og forvaltningen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [21:17:58]: Jeg merket meg at statsråden sa at det ikke var bedre før, men jeg konstaterer at det heller ikke er bedre nå. Så ble det sagt om Nav-reformen at man skulle gå én dør inn, og så skulle man få hjelp med sitt behov. For meg fremstår det mer som at en har fått én dør inn til et sted fullt av nye dører, og så kommer en aldri ut igjen. Det er en av de store utfordringene man nå har fått med den fragmenterte organiseringen.

Mine spørsmål til statsråden er: Ser ikke statsråden visse utfordringer med dagens partnerskapsmodell? Fremskrittspartiet foreslår jo ikke noen omorganisering her for å skape usikkerhet. Det er jo akkurat dette som både ansatte og brukere peker på at man gjerne kunne ha ønsket seg en endring av. Hvilken usikkerhet skaper det at man etterkommer de endringene som selv de ansatte peker på vil være viktige for at de skal kunne gjøre jobben sin bedre? Ser ikke statsråden disse utfordringene med dagens partnerskap?

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:19:03]: Jeg mener at den arbeidsdelingen som er mellom stat og kommune byr på noen utfordringer, men at den i hovedsak er god. Det skyldes at sosialhjelpsdelen er nært tilknyttet kommunens øvrige tilbud – om bolig, om barnevern, om helsetjenester. Og det er veldig viktig. Hvis man endrer på dette, vil det bli nye koordineringsproblemer. Derfor vil jeg advare mot å endre på den modellen.

Når det gjelder Nav-reformens resultater, vet vi at andelen uføre går ned, andelen på helserelaterte ytelser går ned, andelen på sosialhjelp går ned, bl.a. fordi vi har hatt et kvalifiseringsprogram. Jeg mener at vi ser gode tegn til forbedringer, men det er også store forbedringer vi kan gjøre i tiden som kommer.

Robert Eriksson (FrP) [21:19:57]: En av de mest etterlengtede og store utfordringene som man står overfor – som regjeringen skal ha kreditt for endelig å ha fått brakt på dagsordenen – er IKT-løftet i Nav, som er viktig for å få en mer effektiv og helhetlig Nav-forvaltning og for å kunne hjelpe flere brukere. Men så lenge man velger å opprettholde det todelte partnerskapet som vi har i dag – et partnerskap mellom stat og kommune – hvorfor har ikke statsråden lagt til rette for at IKT-løftet også skal omfatte og inkludere den kommunale delen av Nav?

Så vidt jeg vet og ifølge de tilbakemeldingene jeg har fått, er det ganske klart at det IKT-løftet som skjer nå, skjer i statlig regi, der man ikke kobler på kommunene. Det blir da litt uforståelig for meg når det gjelder partnerskapstenkingen som statsråden tar til orde for.

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:20:54]: Vi ønsker å gjennomføre en stor IKT-modernisering som gjør at folk kan få informasjon om hvor saken deres står, og hvor lenge det er til de kan få svar. Det er gjennomført allerede på pensjonsområdet, og veldig mange er inne på Navs sider og får god informasjon om sin pensjon.

Jeg mener det er helt naturlig at vi gjør dette på statlig

nivå nå. Sosialhjelpen er utformet på en helt annen måte, basert på den enkeltes behov, mindre regelstyrt og mer tilpasset den enkelte. Jeg mener det er hensiktsmessig å ha gode IKT-løsninger på det som er den statlige delen av Navs forvaltning.

Robert Eriksson (FrP) [21:21:31]: Ett av hovedargumentene har vært at vi må ha dette partnerskapet fordi kommunene har et viktig ansvar og er en viktig del når det gjelder ulike sosiale tjenester. Det gjelder ikke bare sosialhjelp. Det er fritt opp til kommunene, og mange kommuner har også implementert inn andre ting.

Statsråden svarer egentlig ikke på spørsmålet mitt. Når man ønsker den type partnerskap, starter et stort og omfattende IKT-løft og skal se helheten, hvorfor kobler man ikke da tilhengeren på tilhengerfestet og tenker det IKT-løftet inn mot kommunal sektor? Det er spørsmålet mitt.

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:22:11]: Jeg vil ikke avvise for all framtid at det også kan gjøres. Men hovedsvaret er at den statlige delen av ytelsene er langt mer regelstyrt enn det det er på det sosiale hjelpeområdet. Der skal det tilpasses mye mer de individuelle behovene, slik at det er mye viktigere å få det på plass når det gjelder de statlige ytelsene.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [21:22:42]: Statsråden sier stadig at andelen uføretrygdene går ned. For det første må en selvfølgelig ta summen av både de som er på arbeidsavklaringspenger og de på uføretrygd. Hvis jeg ikke husker helt feil, er den andelen i år 10,7 pst. – det samme som den var i 2005. Så vet vi at det er ca. 70 000 mennesker som i dag er på arbeidsavklaringspenger. Når deres periode går ut – de såkalte konvertittene – vil de gå over på uføretrygd. Denne regjeringens arv vil være en høyere andel også på uføretrygd. Og alle er enige om at antallet har gått opp.

Tar jeg feil i det?

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:23:33]: Hvis vi ser på andelen både på det som er arbeidsavklaringspenger og uføretrygd, såkalte helserelaterte ytelser, så har andelen gått noe ned fra 2005 til 2012. Det har også andelen uføre gjort.

Så er det riktig at det er en del igjen som er på arbeidsavklaringspenger, og de vil bli avklart i løpet av kort tid. Men det er slik at andelen helserelaterte ytelser har gått ned i perioden.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [21:24:09]: Jeg har lyst til å spørre om en annen ting. Hvis jeg ikke husker feil igjen, har en enstemmig arbeids- og sosialkomité fattet et vedtak hvor man ber regjeringen vurdere å innføre en ordning med pasientombud i Nav. Man påla ikke regjeringen å gjøre det, men man ba regjeringen om å vurdere det. Man hadde en positiv formulering i merknads form.

Så får vi høre her fra representanten Karin Andersen at det har ikke regjeringen blitt enig om. Men jeg kan ikke skjønne at det er en god nok begrunnelse for å se bort fra en merknad som alle partier i arbeids- og sosialkomiteen

har stått bak, og som har en positiv formulering om nettopp behovet for et pasientombud i Nav.

Så mitt spørsmål er veldig enkelt: Hvorfor har det ikke kommet noen vurderinger fra regjeringen etter åtte år på behovet for – eventuelt ordninger for – pasientombud i Nav-systemet?

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:25:09]: Det er rett og slett fordi vi mener at det ikke er hensiktsmessig bruk av ressurser nå. Vi mener at vi vil legge til rette for en klageadgang, at en kan bytte Nav-kontor hvis en ikke er fornøyd med den behandlingen en får. Det å ansette enda flere nå og gjennomgå søknadene på nytt mener vi ikke er en hensiktsmessig bruk av ressursene nå. Men jeg sier ikke nå at vi avviser dette for all framtid.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Karin Andersen (SV) [21:25:47]: Jeg har bare et par ting til den siste replikkvekslingen. Jeg mener bestemt at regjeringen har meldt tilbake til Stortinget at de ikke vil innføre et Nav-ombud nå. På den måten er den merknaden kvittert ut uten at det ble det resultatet jeg ønsket.

Så til diskusjonen om uføretrygd og arbeidsavklaringspenger. Det er riktig at det er flere på arbeidsavklaringspenger nå, men det er fordi den forrige regjeringen, altså den borgerlige regjeringen, etablerte et venterom som kalles «tidsbegrenset uførestønad». I det venterommet skulle man sitte og vente noen år, for å se om man ble bedre eller om det skjedde noe. Men man hadde ingen rettigheter til å få hjelp fra Nav til å komme i arbeid når man satt i det venterommet. SV stemte imot det da regjeringen Bondevik innførte det, nettopp av den grunn. Av den samme grunn slo vi sammen rehabiliteringspenger, attføringspenger og tidsbegrenset uførestønad til én stønadsordning. De som var under den, skulle kunne komme til Nav og få arbeidsrettet bistand for å kunne komme i arbeid, slik at en ikke skulle sitte på det venterommet uten rett til noen ting.

Da er det litt rart at Høyre nå går opp og klager over at det er flere på arbeidsavklaringspenger nå enn det var på rehabiliteringspenger og attføringspenger. Ja, det er nettopp fordi vi gjorde den bevisste endringen. Så vidt jeg husker, tror jeg faktisk at den endringen også var enstemmig i Stortinget, fordi alle så at det var rimelig. Men da må man ikke tulle med tallene og late som om det på en måte beviser at det har blitt mange flere som står utenfor arbeidslivet.

Det er ikke riktig at man skal se på arbeidsavklaringspenger på samme måte som uføretrygd, fordi uføretrygd er en varig ytelse når man har konstatert at man i hvert fall i overskuelig framtid ikke kan være i arbeid. Arbeidsavklaringspenger er ikke det. Arbeidsavklaringspenger er innvilget nettopp fordi man ser at det kan være en mulighet til å komme i jobb, og at man derfor får en ytelse mens man enten får helsebehandling, kvalifisering eller annen type tiltak for å komme i jobb.

Jeg hadde bare behov for å si det, for jeg synes

det blir feil hvis man diskuterer dette på feil premiser.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [21:28:32]: Jeg skal ikke forlenge debatten unødig. Jeg skal bare korrigere meg selv, men samtidig får det sveve litt det som er riktig her. Basert på de tallene som jeg har, er andelen uføre i befolkningen nå på 9,5 pst. mot 10,3 pst. i 2005, mens andelen på uføretrygd eller arbeidsavklaringspenger eller tilsvarende ytelser før 2010 – det er en regelendring her – er i praksis så å si den samme, altså 14,7 pst. i 2005 og i 2011.

Mitt poeng er bare at før man skryter på seg politiske resultater, må man ta høyde for at regelendringer og nettopp den type forskyvninger eller vedtak, som Karin Andersen snakket om – og som helt riktig var enstemmig – også får konsekvenser for hvilke ordninger folk er på. Men det får ikke noen konsekvenser for hvor stor andel eller hvor mange som faktisk står utenfor arbeidslivet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 21.

Sak nr. 22 [21:29:37]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dāvøy, Line Henriette Hjemdal og Kjell Ingolf Ropstad om retten til tolke- og ledsagerhjelp for døvblinde mennesker ved fritidsaktiviteter (Innst. 484 S (2012–2013), jf. Dokument 8:112 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Sylvi Graham (H) [21:30:41] (ordfører for saken): Forslaget som fremmes i denne saken, handler om en helt spesiell gruppe: de døvblinde. Dette er folk med sterke utfordringer.

Det er for de fleste av oss vanskelig å forestille seg hva en slik funksjonshemming innebærer, der det ene sanse-tapet forsterker det andre. Det betyr at man uten tolk ikke har noen mulighet til å kunne kommunisere med mennesker rundt seg, og det er nesten ingen mulighet til å oppfatte hva som skjer der man er, dersom man ikke får det fortalt. Samtidig har man knapt nok anledning til å bevege seg ut av døren uten en ledsager.

Vi har det siste året kunnet lese om døvblinde som føler seg fanget i eget hjem på grunn av denne innskjerpingen av regelverket. Og noen av oss har vært til stede på en meget

sterk markering på Eidsvolls plass i formiddag, der 20–30 døvblinde med sine tolker var til stede for å gjøre Stortinget oppmerksom på sine opplevelser med systemet. Det er vanskelig ikke å la inntrykkene jeg i dag fikk i møtene med representantene for gruppen, emosjonelt fargelegge dette innlegget. Tenk hvis noen måtte fortelle meg med tegnspråk – enten det ble tegnet på ryggen eller i hånden min – alt som ble sagt rundt meg, alt som skjedde rundt meg, at folk smiler til meg, at folk klapper for meg, at noen nikker når jeg snakker, eller at noe står i veien for bena mine. Tenk hvis alt jeg kan oppfatte på et blunk med mine forholdsvis intakte sanser, måtte fortelles. Da ville jeg virkelig føle hva avhengighet av samfunnets tjenester kunne innebære.

Bakgrunnen for denne markeringen var en regelendring som ble innført sommeren 2012. Kall det gjerne en «presisering», men det oppleves av de døvblinde som en kraftig innskrenkning av tolketilbudet deres. Uansett hva man kaller det, er resultatet det samme: En stor andel av de døvblinde har blitt isolert, og deres livskvalitet har blitt kraftig redusert. Muligheten for å kunne være en del av samfunnet og delta på lik linje med de andre har blitt begrenset. Det er et faktum.

I salen i dag skal vi derfor diskutere et representantforslag fra Kristelig Folkeparti som har som mål å rette opp i denne saken, og som har som mål å reversere den regelendringen som ble gjort for ett år siden. Forslaget som er fremmet i innstillingen, skal sikre at døvblinde mennesker gis et fullverdig tilbud om tolk/ledsager til bruk ved hobby- og fritidsaktiviteter, uavhengig av om det skal gjøres i fellesskap med andre eller alene. Det skal sikre at den lille gruppen døvblinde – for det er ikke mer enn noen få hundre i hele landet det er snakk om – skal få leve et verdig liv, litt mer i frihet enn de opplever i dag.

Jeg har registrert at det er bevilget litt over 8 mill. kr ekstra til tolketjenesten i revidert nasjonalbudsjett. Det er bra, og det støtter Høyre. Jeg håper tolketjenesten for de døvblinde får det de trenger av denne potten, og at det ikke forsvinner ut i ekstra byråkrati.

Samtidig registrerer jeg at departementet og direktoratet tar selvkritikk for prosessen som ledet fram til fjorårets beslutning. Det er også bra, og enda bedre dersom prosessene blir bedre fremover. Men det hadde vært enda bedre dersom Stortinget nå, når vi står helt på tampen av en fireårsperiode, kunne vise litt storsinn i denne saken, og man én gang i denne perioden kunne gå sammen og si: Ja, for denne lille gruppen skal vi nå gjøre et felles løft, for denne lille gruppen skal vi for en gangs skyld droppe det politiske spillet som tilsier at man aldri skal stemme for noe som kommer fra opposisjonen – og derfor skal vi stemme for dette gode forslaget. For jeg er sikker på at vi egentlig er enige her, og jeg er sikker på at dersom representantene hadde stemt etter sin samvittighet, hadde man innsett at det ble gjort en feil, og reversert den innstramningen som ble gjort i fjor.

Jeg har fortsatt troen på at vi kan gjøre det her i dag – sammen. Innstillingen fra komiteen er aktiv og imøtekommende. Den er lett å forstå, den uttrykker vilje til handling. La oss nå gå sammen om å vedta den.

Tove Linnea Brandvik (A) [21:35:29]: Vi har i dag til behandling et representantforslag om døvblindes rett til tolk/ledsager ved hobby- og fritidsaktiviteter. Ved behandlingen av forslaget har komiteen spesielt vektlagt de utfordringene som døvblinde har på grunn av dobbelt sansetap. Det gir denne gruppen helt spesielle kommunikasjonsutfordringer. Selv om aktivitetene ikke skal gjennomføres i samvær med andre, kan behovet for kommunikasjon være helt avgjørende. Beskrivelse av omgivelsene, endring av ønsket aktivitet – det kan være du ombestemmer deg – og formidling av uventede utfordringer er eksempler på kommunikasjonsbehov som kan oppstå, uavhengig av om du har aktiviteten sammen med andre eller ikke.

Gruppen døvblinde i Norge er liten og har spesielle utfordringer. Bakgrunnen for representantforslaget er at rundskriv om tolke- og ledsagertjenesten ble endret av Arbeids- og velferdsetaten sommeren 2012. Endringen kom uten en forutgående drøfting med de døvblindes organisasjoner og presiserte hjemmels- og lovgrunnlaget som gjelder på dette området, da spesielt ansvarsdelingen mellom staten ved tolketjenesten og kommunens ansvar for tjenester.

Komiteen registrerer at statsråden erkjenner kritikken fra de døvblindes organisasjoner med tanke på manglende prosess og involvering. Komiteen merker seg også at departementet har bedt Arbeids- og velferdsetaten om en lempelig praksis av de nye retningslinjene. De døvblindes organisasjoner, døves organisasjoner og organisasjonene for tolkene er invitert med på en prosess videre vedrørende retningslinjene.

Selv om dekningsgraden av tolkeoppdrag i Norge er relativt god, ni av ti oppdrag løses, er det meldt tilbake om spesielt behov for en økning av antall tolker og en bedre bruk av de ressursene vi har. Det har vært spesielt vanskelig å skaffe tolker til oppdrag av kort varighet, f.eks. legetimer eller foreldremøter. Oppdragets varighet er ikke det samme som betydning for den enkelte. Derfor er det viktig at vi finner løsninger for dette.

Vi legger til grunn at prosessen med de aktuelle organisasjonene blir gjennomført med god involvering og med tilstrekkelig tidsramme til at man reelt sett får en god brukervedvirkning. Den prosessen skal lede fram til mulige løsninger.

Økningen på området har vært fra 102 mill. kr i 2009 til 140 mill. kr i 2012. Allikevel valgte vi å legge inn ytterligere 8,33 mill. kr i revidert for 2013 til denne saken.

Når det gjelder endringen i rundskrivet, ble det samtidig presisert at det ved eventuelle avslag på oppdrag som det tidligere hadde vært innvilget tolk til, skulle være en dialog med kommunen for å finne hensiktsmessige løsninger. Arbeids- og velferdsetaten skulle også bistå kommunene med opplæring, slik at de ble satt i stand til å bistå døvblinde i tråd med det ansvaret de faktisk har. De kriteriene må ivaretas. Det forutsetter vi blir ivarettatt fra etatens side. Vi er også gjort kjent med at det er fylker som ikke har implementert rundskrivet, nettopp fordi samhandlingen og opplæringen ikke har vært på plass.

Folketrygdens grunnlag for tolketjenesten bygger på

§ 10-6, som omhandler dagliglivet. Det inkluderer i utgangspunktet ikke trening, sport og hobby, men det er et unntak som likevel hjemler dette hvis det er aktiviteter som har et så stort omfang at det blir ansett som en del av dagliglivet. Da gis det stønad likevel. Vi regner med at det er det som har gitt grunnlaget for praksisen som har vært brukt fram til sommeren 2012. Det kan tyde på at praksisen ikke hadde tilstrekkelig grunnlag i lovverket, og at en endring av rundskrivet må komme som en følge av en endring i dagens lovgrunnlag.

Vi mener det er slik at det ikke er riktig av Stortinget nå å be Arbeids- og velferdsetaten endre rundskrivet tilbake til en praksis som vi har funnet ut ikke er hjemlet. Da må vi eventuelt gå via en lovendring som gjør lovverket i tråd med den praksis Stortinget legger til grunn.

Begrunnelsen for den rød-grønne fraksjonens forslag om at dette skal vedlegges protokollen i dag, er at dette må avklares. Det arbeidet er allerede igangsatt, og vi forventer at hvis det skulle være behov for lovendringer, skal det bringes tilbake til Stortinget i egnet form. Derfor har man valgt å presisere at selv om det er utenfor lovverket, skal man i denne perioden behandle dette omtrent som om det var under de gamle retningslinjene. Det er å gå langt utover det Stortinget pleier å be en etat om å gjøre. Denne saken har vært så spesiell at vi har valgt å gjøre det likevel.

Jeg vil ta opp forslaget som vi har reist i innstillingen.

Presidenten: Representanten Tove Linnea Brandvik har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Robert Eriksson (FrP) [21:40:30] (komiteens leder): Først vil jeg gi honnør til forslagsstillerne, som tar opp et viktig forslag – utrolig viktig for de 350 døvblinde som vi har i Norge, som skal fungere mest mulig optimalt hver eneste dag, som har det samme behovet for frihet, aktivitet og deltakelse som alle andre mennesker.

Derfor er jeg litt skuffet når jeg registrerer svarbrevet fra statsråden og det som kommer frem der, at statsråden erkjenner kritikken, men har ingen planer om å reverse-re hovedlinjene i endringene i regelverket som ble gjort i 2012. Jeg blir på mange måter både oppgitt og litt – jeg skal ikke bruke det trønderiske begrepet, men i hvert fall sint på vegne av de 350 døvblinde.

Vi fikk alle sammen et nært innblikk i hverdagen til Harald Vik, som sto frem ved flere anledninger i NRK – Harald Vik, en eldre, oppgående, aktiv herremann, som er døvblind, en person som har syklet Norge på langs, har dratt ut i verden og syklet med tidligere sykkelproff Dag Otto Lauritzen. Og som Dag Otto Lauritzen selv sier: Noe av det som ga ham mest motivasjon, var å se hvordan Harald taklet syklingen. Det inspirerer meg og betar meg mye mer enn å se Petter Northug vinne stafettgull i Holmenkollen og ta spurten. Den prestasjonen som Harald Vik har gjort, overgår de fleste idrettsprestasjoner.

Da synes jeg det er synd at vi i denne salen – og det gjør meg sint – skal sette mennesker som Harald Vik i husarrest. Hvorfor skal ikke han få den samme muligheten til å drive aktivitet og trening og ha den samme friheten som han har hatt tidligere? Hvorfor skal det være sånn at det er

byråkrater som skal bestemme hvor han skal gå på ski, og ikke han selv, alt etter hva som er billigst, og hvordan en kan få ut ledsagerhjelp? Det var ikke et problem for Harald Vik og mange døvblinde tidligere, men det har blitt det nå.

Han, sammen med flere, var frustrert over situasjonen i vinter, ble glad litt senere på vinteren og inngangen til våren, da man trodde at alt hadde ordnet seg, og at ting var i orden. Og så får man seg et nytt slag under beltet ved at det ikke er i orden. Unnskyld begrepet, president, men dette er å drive ap med folk. Sånn gjør man bare ikke. Det gjør meg også sint.

Jeg skulle gjerne ha ønsket at et samlet storting hadde støttet opp om det gode forslaget som Kristelig Folkeparti i dag fremmer. Jeg må si at jeg blir litt forundret over også representanten fra Arbeiderpartiet, som sier at vi ikke kan gå tilbake til en praksis som ikke er hjemlet, men som man gjorde tidligere. Statsråden har hatt rikelig med tid siden denne saken kom opp i media og virkelig eksploderte tidlig i vinter, til å legge frem de nødvendige lovendringene. Man sa man skulle kvittere det ut. De som sitter i departementet, og statsråden visste helt sikkert da at man trengte en lovendring, men man unnlot å gjøre det. Det er et klart signal om at man ikke ønsker å gi denne gruppen friheten tilbake. Å skyve systemet foran seg som en begrunnelse for at man ikke kan gjøre endringer, synes jeg er synd, og det er trist. Det er uverdigg at et storting og de folkevalgte skylder på systemet. Er det noen som virkelig kan endre systemet, endre lover, er det denne forsamlingen, og regjeringen og statsråden burde ha lagt frem en lovproposisjon før 1. mai, som de hadde hatt rikelig tid til å gjøre. Da kunne denne saken vært ute av verden.

Karin Andersen (SV) [21:45:29]: Hvis representanten Eriksson hadde hørt etter hva representanten Tove Linnea Brandvik sa, var det nettopp at man faktisk ønsket en regelendring som hjemlet dette, og at man ønsket en prosess på det som gjorde at dette kom i orden. Sånn oppfattet jeg det, og sånn oppfatter jeg de merknadene som flertallet også står bak.

Det står også i merknadene at man mener at de nye retningslinjene skal praktiseres «lempelig», og at det er lagt opp til en prosess, slik at de døvblindes behov for tolke- og ledsagerhjelp skal bli ivaretatt på en god måte. Det tror jeg alle sammen er enige om, slik som også saksordføreren sa.

Det er en vond sak. Det er flere av oss som har prøvd å forestille seg hvordan man kan være så modig, synes jeg, at man faktisk tør å gjøre sånne ting som mange av dem gjør med ledsagerhjelp, når vi sjøl tenker over hvor redd man kan være i nye situasjoner sjøl om man har sansenes hjelp til å orientere seg og til å kommunisere med omverdenen.

Det er lagt inn ganske store, økte ressurser på dette området de siste åra, og det er veldig viktig, fordi det er det som er grunnlaget for at det skal være nok kapasitet i systemet. Jeg vil også understreke at det er viktig nå at vi sikrer at de bevilgningene som gis, faktisk blir brukt, og at man greier å få til at disse datasystemene som jeg har hørt om i flere år, som ikke kommuniserer med hverandre mellom freelancetolkene og de andre, fast ansatte tolkene, blir i orden, slik at man kan utnytte den tolkekapasiteten som

ligger der. Det er uhyre viktig at det ikke sitter noen ledige mens tolkeoppdrag står tomme. Ved ett tilfelle har man også gått inn og løftet lønningene til freelancetolkene, nettopp fordi de lå veldig lavt i lønn. Det er klart at hvis man skal greie å rekruttere folk til så viktige yrker som dette er, må vi også se på den biten av det og på organiseringen.

Jeg vil bare understreke de tingene som også representanten Tove Linnea Brandvik understreket, og også den økte bevilgningen som nå gis gjennom revidert nasjonalbudsjett. Komiteen sier enstemmig når bevilgningen nå er styrket med 8,3 mill. kr, at

«deler av dette kommer tolke- og ledsagertjenesten til døvblinde til gode. Komiteen støtter dette.»

Dette skal også da gi rom for at man kan praktisere dette på en måte som gjør at det overhodet ikke skal være slik som representanten Eriksson sier, at folk nå på en måte blir låst inne i et fengsel. Det er ressurser i dette systemet som er større nå enn de var før. Det tror jeg vi må erkjenne, sjøl om det er noen som har fått avslag på noen av de oppdragene som de har ønsket seg. Det tror jeg ingen av oss egentlig er glad for. Men vi har styrket mulighetene nå gjennom økte bevilgninger, og vi kommer tilbake til spørsmålet om lovendringer, som gjør at vi kan få dette på plass.

Laila Dāvøy (KrF) [21:49:32]: Dette Dokument 8-forslaget fra Kristelig Folkeparti dreier seg om en ufattelig sak. Det er nok en sak der regjeringen endrer et regelverk, med store negative konsekvenser for en liten gruppe mennesker – denne gangen de døvblinde.

Mange så tv-oppslaget med døvblinde Harald Vik, som hadde fått avslag på sin søknad om døvetolk. I etterkant fikk han et møte med stortingsrepresentanter fra Arbeiderpartiet. Jeg traff Vik på gangen etterpå, strålende fordi alt nå skulle ordne seg. Rundskrivet skulle reverseres. Men gleden varte ikke lenge. Da svaret på mitt spørsmål til statsråden kom, var det definitivt at rundskrivets nye ordlyd ble stående, slik statsråden også bekrefter i sitt brev til komiteen.

Førrige uke fikk jeg nok en henvendelse fra en døvblind som hadde søkt om døvblindtolke til en fjellvandring og fått avslag. Han søker om en døvblindtolke fordi han skal kunne føle seg trygg under turen og for å kunne oppleve de syns- og lydinntrykk han som døvblind går glipp av, og som han bare kan oppleve gjennom en døvblindtolke. Han har tidligere fått tilsagn om dette. Formålet med turen var å vedlikeholde egen helse – psykisk, sosialt og fysisk. Han fikk avslag.

Han har ikke fått informasjon om hvilken kommunal instans han skal henvende seg til for å få den typen hjelp han trenger. Han har heller ikke kunnet finne det rette tilbudet på egen hånd.

Statsråden sier at prosessen rundt endringen i rundskrivet var uheldig, og har lagt opp til en prosess der døvblindes organisasjoner inviteres til å være med på et arbeid der retningslinjene gjennomgås, og der de skal vurdere hvordan kommunene kan settes i stand til å bistå. Men kommunene har null kompetanse om tolking av døvblinde. Derfor har heller ingen med avslag fra Nav hittil fått tilbud om en annen person fra kommunen, for slike per-

soner finnes ikke, sier en av de døvblindes organisasjoner.

Døvblindtolker er ledsager, beskriver og tolker. Beskrivelse, ledsaging og tolking kan ikke deles opp. Det er nettopp derfor vi har en treårig utdanning i dette, i alle tre områder. Det er derfor døvblinde må ha døvblindtolke også i forbindelse med fritid. Det har også med trygghet og sikkerhet å gjøre.

Det har allerede vært avholdt møter – to stykker, faktisk, i forrige uke, der døvblindes organisasjoner var invitert. Det første møtet i departementet var om bruken av de friske pengene i revidert nasjonalbudsjett: 8,3 mill. kr. Ingen av tiltakene kommer døvblinde til gode hva gjelder behovet for døvblindtolke til fritidsaktiviteter – altså det som denne saken dreier seg om.

Som en sier: Nå kan de skrive at de har møtt oss og hørt oss, men uten at det egentlig påvirker bruken av pengene. Det nye rundskrivet står fast.

Det andre avholdte møtet var med Nav og direktoratet, der ordlyden i rundskrivet ble diskutert, slik statsråden sa i komitébrevet at skulle gjøres. Men det blir umulig å forholde seg til en diskusjon om rundskrivet når man er grunnleggende uenig om hva ledsaging og beskrivelse faktisk er for en døvblind.

Når ansatte – byråkratene – har et innstrammende rundskriv å forholde seg til og tydeligvis ikke forstår at man for en døvblind ikke kan skille ledsaging, beskrivelse og tolking, ei heller forstå hva det egentlig er, ja, da er det håpløst.

Dette er tilbakemeldingen fra organisasjonene som var på de to møtene.

Til sist: FNs konvensjon om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne, som vi nylig ratifiserte i Stortinget, sier helt klart i artikkel 30 at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal kunne delta på lik linje med andre, bl.a. i fritidsaktiviteter. Og fritiden for mange døvblinde er selve livet. Det er ofte den eneste tiden de er ute av isolasjonen.

Det er nå faktisk kun statsråden som kan ordne opp i det fatale som her har skjedd.

Det er mulig at regjeringen har tenkt seg en prosess, og det er mulig at de sier nå, som de sa under saken om pleiepengeendringen: De har visstnok fått noe de egentlig ikke skulle hatt, i henhold til en eller annen paragraf i en eller annen lov. Ikke vet jeg, men hvordan i all verden kan man klare å ta fra en liten gruppe døvblinde et tilbud som de har i dag, fordi man skal jobbe videre med noe annet eller muligens et bedre tilbud. De venter ennå på pleiepenge – to år etter at regjeringen lovet å ordne opp. Jeg er så frustrert, og jeg synes det er så meningsløst. Vær så snill: reverser! Det hjelper ikke å gi en beskjed til Nav.

Statsråd Anniken Huitfeldt [21:54:42]: Ordningen med tolke- og ledsagerhjelp for døvblinde har vært mye debattert de siste årene, blant brukerne og i det politiske miljøet. Debatten ble utløst av en presisering i Arbeids- og velferdsetatens retningslinjer sommeren 2012. Representantforslaget vi behandler i dag, går ut på å forskriftsfeste at døvblinde skal få en rett til tolke- og ledsagerhjelp, til alle aktiviteter, altså hobby- og fritidsaktiviteter,

uavhengig av om aktiviteten skal gjøres i fellesskap med andre.

Som forslagsstiller påpeker, er døvblinde en spesiell gruppe som har særskilte behov. Behovet for å kommunisere med omverdenen er annerledes enn for andre grupper. Blant landets døvblinde er det mange svært aktive brukere, og det synes jeg er positivt.

Det er også viktig å legge til rette for fortsatt aktivitet blant alle landets døvblinde. Derfor er jeg fornøyd med at det er flere som nå får tolkehjelp. I 2009 ble 20 pst. av de oppdragene det ble søkt om, avvist. Nå avvises 10 pst. Det er fortsatt for mange som avvises, og i møte med de døvblindes organisasjoner er de spesielt opptatt av at mange av de korte oppdragene avvises. Det kan være at de skal til legen eller i et møte. Spesielt for en del som bor langt unna sentrale strøk, er tilbudet i dag slik at de som er frilanstolker, ikke får fullt betalt for reisetid til døvblinde som bor veldig langt unna.

For å styrke situasjonen for de døvblinde er det derfor viktig å få flere fast ansatte tolker i Nav som kan inngå i en vaktliste, slik at det blir forutsigbart. Det er også viktig å se på lønns- og arbeidsbetingelsene for frilanstolker, slik at de kan hjelpe døvblinde over hele landet.

Jeg er selvfølgelig glad for at Stortinget er opptatt av situasjonen for de døvblinde, men den situasjonen har vært slik i mange år. Alt var ikke bra før, slik en representant her sier. Det har tvert imot blitt en forbedring. Det har vært en økning i budsjettet til tolketjenesten fra 102 mill. kr i 2009 til 140 mill. kr i 2012, og det har vært en økning i revidert nasjonalbudsjett på 8,3 mill. kr. Det har gitt et bedre tilbud, men det er langt fra bra nok.

Bakgrunnen for endringene i retningslinjene fra Arbeids- og velferdsetaten var å sørge for bedre utnyttelse av tolkeressursene samt å rette opp i ulik praktisering fylkene imellom når det gjaldt tildeling av tolke- og ledsagerhjelp. For noen brukere – ikke alle – medførte det at de opplevde endringer, og at tilbudet ble dårligere enn det de hadde hatt. Derfor har vi sagt at ingen skal fratras tilbud de tidligere har hatt, for nå skal vi gjennomgå retningslinjene på nytt.

Derfor er vi i en prosess omkring dette. Både Nav og Arbeidsdepartementet har tatt selvkritikk for måten dette er gjort på, men det som var hensikten, var å sikre en enhetlig behandling over hele Norge, slik at ikke noen døvblinde i én del av landet hadde et helt annet tilbud enn andre, og sikre at mange flere fikk hjelp med det de opplevde som sine hverdagsproblemer.

Jeg har lagt opp til en lempelig praktisering av regelverket i en overgangsfase, nettopp for å sikre dette. Fra etatens side er det lagt opp til utstrakt dialog med brukerne og deres hjemkommuner i alle saker der stønad etter folketrygdloven ikke kan gis.

Jeg har startet et arbeid for å gjennomgå retningslinjene sammen med de døvblindes organisasjoner. Jeg vil høre deres synspunkter på hvordan tolkeressurser best kan utnyttes.

Det har vært hevdet at endringene har vært svært inngripende for de døvblindes mulighet til deltakelse. Det er ikke intensjonen med endringene. De døvblinde skal fort-

satt gis mulighet til å være aktive, også de som bruker mye tid på fritidsaktiviteter. Jeg har tro på at det arbeidet som nå er startet, vil bidra til å gjøre dette mulig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [21:59:55]: La meg ta utgangspunkt i det som representanten Dāvøy sa, da hun viste til møte nr. to, der de døvblindes organisasjoner og byråkratene var uenige om hvordan man skulle tolke og finne definisjoner, og skille mellom hvor og når ledsager kunne bli brukt.

Mitt første spørsmål til statsråden er ganske enkelt: Hvor mener statsråden, som er den politisk ansvarlige, at skillet bør gå, så man kan gi greie retningslinjer til byråkratiet, som skal utforme reglene?

Spørsmål to: Hvorfor er statsråden så opptatt av prosess for å fremme en lovgivning, når vi vet at både de organisasjonene som ivaretar de døvblinde, og de døvblinde selv, sier klart og tydelig at de opplever en dårligere tilgjengelighet nå enn det som var tilfellet tidligere, altså en endring i praksis? Hvorfor, hvis også statsråden ønsker endringer på dette området, har man ikke da bare lagt frem en lovproposisjon som sikrer at man hadde kunnet ha den praksisen – som ble praktisert før juni 2012?

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:00:57]: Svaret på det er jo at situasjonen heller ikke var god før 2012, og at det var langt flere oppdrag som da ble avslått. Nå er det 10 pst. som avslås, og det er mange av dem som burde hatt tolk. Da synes jeg det er riktig at det viktigste prioriteres først.

Det er mange døvblinde som har blitt mye mer aktive. Det er bra, for de døvblinde skal være i fysisk aktivitet. Når det gjelder enkelte oppdrag, f.eks. hvis man skal på en sykkeltur i 30 dager, vil det være noen som får innvilget en slik søknad. Da er det to tolker som er sammen med deg hele døgnet. For mange har dette vært et tilbud man har fått, men det er ikke alle som har søkt om den type oppdrag, som har fått det, fordi det har vært andre tolkeoppdrag som har vært mer presserende.

Så det kan være grunnlag også for å endre loven, men vi har sett behov for nå å prioritere det som er det viktigste, nemlig hjelp i hverdagen.

Sylvi Graham (H) [22:02:08]: Det kan ikke være lett å være statsråd akkurat nå, for det er ganske ubegripelig for oss i salen, og derfor sikkert også for det norske folk, at man ikke kan rydde opp i denne saken nå.

Jeg er nødt til å sitere det statsråden skriver i sitt brev til komiteen:

«Forslaget vil etter min vurdering bety at døvblinde gis en rettighet utover det andre grupper har rett til etter folketrygdlovens kapittel 10. Jeg mener at en slik utvidelse for en bestemt gruppe ikke er å anbefale.»

Kan statsråden forklare oss hva som er likheten mellom en døvblind og alle oss andre, som ikke er i denne gruppen, når hun snakker om at døvblinde, enten alene eller sammen med andre, ikke må ha andre tilbud enn andre mennesker? Saken er jo at døvblinde er alene inne i seg selv hele

tiden. Selv om de er sammen med andre, skjønner de ikke nødvendigvis hva som foregår hvis ingen kan tolke det for dem. Hva mener statsråden?

Dag Terje Andersen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:03:14]: Det jeg mener med det, er at hvis kommunene ikke lenger skal ha ansvar, kun staten, krever det en lovendring. For i dag er det en arbeidsfordeling mellom stat og kommune.

Så kan det være grunner til å endre loven på dette området. Men det som har vært viktig, er at også med eksisterende retningslinjer, også med eksisterende lov, skal det gis støtte til fritidsaktiviteter. Dette skal også gis i tiden som kommer.

Presidenten: Da er siste replikant representanten Laila Dāvøy.

Laila Dāvøy (KrF) [22:04:01]: Jeg tror det er satt av fem replikker, men jeg tar gjerne min replikk nå.

Statsråden prater seg egentlig litt bort fra det det dreier seg om. Ingen skal fratas noe, sier statsråden. Men hele saken dreier seg jo om disse som er blitt fratatt døvetolk, og det dreier seg om fritidsaktiviteter.

Ute på Løvebakken i dag traff jeg mange døvblinde. Én etter én kunne fortelle at de hadde mistet tilbud i kommunen. La meg lese en e-mail jeg fikk i går kveld:

«Jeg har i dag fått avslag på ledsager til kurs i forbindelse med jobb, fikk samtidig vite at jeg ikke lenger får ledsager hverken til kurs på Eikholt, flyreiser, feriereiser eller andre situasjoner – begrunnelsen er at dette nå er en kommunal oppgave. Kommunen er ukjent med at dette er deres ansvar. Frustrert.»

Hva vil statsråden gjøre? Dette skjer hver dag.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:05:08]: Da vil jeg oppfordre søkeren til å klage, for oppdrag knyttet til jobb skal dekkes over folketrygden.

Presidenten: Det er vedtatt et debattopplegg med fem replikker. Det er nå tatt tre replikker, og representanten Sylvi Graham har bedt om den neste. Så får vi se om det blir ytterligere en mulighet for representanten Dāvøy, ut fra at alle partier skal ha mulighet til å få en replikk.

Sylvi Graham (H) [22:05:38]: Statsråden sa at alt ikke bare var bra før. Det er vi helt enig i. Derfor støtter også Høyre det forslaget som hun har lagt fram, om nye 8,3 mill. kr til dette området.

Jeg får da lyst til å spørre statsråden: Hvor mye av de i overkant åtte millionene kan komme de døvblinde til gode? For hun har selv sagt at deler av dette kommer tolke- og ledsagertjenesten til gode – med andre ord ikke alt.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:06:10]: Den endelige fordelingen vil vi komme tilbake til. Men slik situasjonen har vært for de døvblinde når det gjelder stønadsbud-

sjetten, var det i 2009 28,5 mill. kr, og i 2012 var det 43,2 mill. kr. Så det har vært en styrking. Men fremdeles får en del avslag på sine søknader om tolk.

Når det gjelder de øvrige døve, har de hatt en noe mindre økning, fra 73,5 mill. kr til 97 mill. kr. Så det er klart at en del av den økningen også vil komme de døvblinde til gode. Det står også i protokollen fra det siste møtet som vi hadde med organisasjonene.

Laila Dāvøy (KrF) [22:06:53]: Statsråden har kanskje vært enda klarere i dag enn hun var i brevet til komiteen på at hun har gitt Nav – det står det for så vidt også – ordre om at de skal gi, ikke direkte det tilbudet man har hatt før, men at man skal gjøre det lempelig.

Representanten Tove Linnea Brandvik sa i dag at det skal håndteres omtrent som om det gamle regelverket gjelder.

Da er det helt ufattelig for meg at man ikke kan si til Nav at de skal la det gamle regelverket gjelde, i det minste inntil vi har fått jobbet videre og kanskje funnet andre ordninger for disse korte oppdragene, som jo ikke dreier seg om fritid.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:07:51]: En del av de korte oppdragene handler også om fritid. Og det handler om folk som bor langt unna sentrale strøk, for det har vært mye dyrere for dem å få døvetolk enn for andre. Så det er feil det representanten sier.

Det vi har sagt til Nav, er at vi mener at denne prosessen har vært uheldig, for de har ikke endret loven, men de har sendt ut noen retningslinjer, og de har gjort det helt uavhengig av å snakke med organisasjonene. Det mener jeg er feil. Derfor skal det ikke være slik at de som har hatt et tilbud tidligere, skal fratas det med en begrunnelse i retningslinjer.

Det betyr ikke at alle får de tolkeoppdragene som de har søkt om, for slik har det vært lenge, at dette har vært en presset ressurs, og at ikke alle har fått det de har behov for. Men jeg mener at når det gjelder tolkeoppdrag, er det riktig at vi prioriterer det viktigste først, og det er bl.a. tolkeoppdrag ved helsehjelp og andre typer tilbud. Jeg mener også at fritidsaktiviteter er viktig.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Line Henriette Hjemdal (KrF) [22:09:16]: Skal alle med, eller er det «dem» og «vi»? Å ta seg en sykkel-tur og kjenne sommerbrisen i luggen en sen sommerkveld gir meg økt livskvalitet. At døvblinde skal fratas denne muligheten, synes jeg er uverdig.

I dag står Berit Rasmussen Øie fra Halden fram, for hun nektes tolk til fritidsaktivitetene sine. Hun sier:

«Jeg føler meg helt tom. Det kreves så mye ekstra energi til plutselig å finne noen til å ledsage meg under løp eller til fysisk aktivitet. (...)

Jeg tilhører gruppen som mange ser som usynlig. Jeg snakker tydelig samtidig som jeg har et alvorlig

hørselstap. Tar jeg av høreapparatet hører jeg ingenting. Da kan jeg ikke oppfatte tale. Når jeg trener blir jeg svett og da går høreapparatet i stykker. Derfor kan jeg ikke ha det på, men trenger noen som kan tegnspråk til å løpe sammen med meg.»

I tillegg til å være døv er hun blind. Øie Rasmussen sier videre at før reglene ble endret, kunne hun bestille tolk hos hjelpemiddelsentralen til treningsturer, løp og ritt. Men fordi hun driver individuell trening, tolkes reglene dit hen at hun ikke trenger tolk, fordi hun ikke trenger å kommunisere når hun løper. Det syntes hun var feil og urettferdig.

Statsråden sa at ingen skal bli fratatt tilbudet de tidligere har hatt. Rasmussen Øie står fram i dag, og hun har mistet tilbudet sitt om å løpe seg en tur – til å trene.

Statsråden sier at det er de korte oppdragene organisasjonene legger vekt på. Jeg vet ikke hvor god Rasmussen Øie er. Men et legebesøk eller en foreldresamtale – som er blitt trukket fram her – har i hvert fall ikke en varighet på over tre kvarter. Så hvis det er korte oppdrag, er en treningstur på 45 minutter akkurat like lang.

Det har vært snakket om sentrale strøk kontra distrikt. Til Halden er det 12 mil, googlet jeg meg fram til. Jeg tror Østfold regnes som sentralt strøk.

Det statsråden og regjeringen prøver å framstille det som her, er ikke den virkeligheten de 350 menneskene som er døvblinde, opplever. De har fått et dårligere tilbud enn det de hadde før 2012. Regjeringen og statsråden må gi tydeligere signaler. Jeg synes synd på embetsverket, som jeg har sattet og fulgt gjennom denne saken. De har ikke hatt det lett på grunn av de signalene som har vært gitt.

Laila Dāvøy (KrF) [22:12:36]: Jeg må bare si at jeg er dypt skuffet i dag. Jeg hadde liksom håpet det var mulig å si at man i alle fall skulle gå tilbake og reversere regelverket og ta et helt annet initiativ overfor Nav. Jeg har mange mailer om dette, og det har vært mange henvendelser om alle avslagene som er gitt med den begrunnelse at kommunene skal overta, og at Nav nå har endret regelverket. Dette er realiteten – slik er det. Kommunene har ingen kompetanse. Det tar altså tre år å utdanne en døvblindetolk.

Jeg har lyst til å ta historien om pleiepenger. Det er den samme regjeringen, det er den samme statsråden – ikke in persona, men den forrige arbeidsministeren. Da preserte Nav også regelverket, sa de. Så mistet mange familier med svært syke barn pleiepenger. Vi sto i denne sal, og arbeidsministeren den gangen, sa: Ja, men nå skal vi gjennomgå det. Jeg sto og sa – akkurat det samme som nå: Hvorfor blir det kuttet før man har fått en annen og bedre ordning? Det ble gjort. Så sa man at man skulle legge dette inn til et utvalg – Kaasa-utvalget – som da skulle se på pleiepenger. De skulle snart komme tilbake til Stortinget. Det kom en omsorgsmelding til helseministeren som har vært behandlet i denne salen. Der er det lagt opp til to prosjekter – eller i hvert fall et stort pårørende-prosjekt. I første fase skal man gjøre én ting, og i andre fase – om noen år, sikkert – skal man komme tilbake til de økonomiske ordningene knyttet til omsorg og pleiepenger. Så tror statsråden og regjeringspartiene her

i dag at vi skal tro på at dette løses for denne gruppen.

Det er ikke troverdig. Jeg skulle så gjerne ønsket at jeg kunne trodd det. Statsråden vil ikke gjøre noe annet enn å be de døvblinde klage hvis de ikke får det de har bedt om.

Vil ikke statsråden heller ta initiativ til å få Nav til å forstå? Jeg begriper ikke dette – jeg er dypt sjokkert!

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 22.

Sak nr. 23 [22:15:36]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Bakke-Jensen, Linda C. Hofstad Helleland, Torbjørn Røe Isaksen, Jan Tore Sanner og Sonja Irene Sjøli om å gi mennesker utenfor arbeidslivet en ny sjanse (Innst. 483 S (2012–2013), jf. Dokument 8:117 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Karin Andersen (SV) [22:16:30] (ordfører for saken): Det at alle skal gis mulighet til å få jobb, er en uhyre viktig sak. Det er ingen som mener at det skal være sånn at noen som ønsker, kan og vil i jobb, ikke får tilstrekkelig hjelp – med helseproblemer, kompetansemangel – eller andre tiltak for å komme i arbeid.

Derfor er mange at de forslagene som er fremmet i dag, forslag som vi framover er nødt til å vurdere. Men regjeringen jobber nå med en stortingsmelding som er varslet til Stortinget, om en gjennomgang av store deler av virkemiddelapparatet i Nav, knyttet til det at folk skal komme i arbeid. Det er viktig at den kommer, for vi vet at det er en del mennesker som absolutt trenger å få bedre tilrettelagt hjelp for å klare å komme i jobb.

Når det er sagt, har jeg også behov for å si at alle i samfunnet er akkurat like mye verdt, enten en er i jobb eller ikke. Det å være en likeverdig medborger i samfunnet må ikke knyttes til det å være i jobb. Det er behov for å si det, for denne diskusjonen rundt «utenforskapet» – som er et begrep som høyresida prøver å introdusere, også i denne saken – handler tydeligvis om noen som ikke er helt med i samfunnet. Hovedkriteriet for å komme inn i den statistikken er ikke nødvendigvis knyttet til om du har arbeid eller ikke, men at du mottar en ytelse. Det å motta en ytelse er en rettighet, og en nødvendighet, fordi det hindrer fattigdom hos dem som ikke har arbeid eller helse til å arbeide.

Veldig mange forslag ønsker vi å komme tilbake til når stortingsmeldinga kommer. Men jeg har også lyst til å presisere – for jeg tror det er viktig at vi tegner et riktig bilde nå – at tapte årsverk som følge av sykdom og arbeidsløshet har gått ned. Det kan av og til i debatten høres ut som om det er en mye verre situasjon nå enn det var før, og at det er mange flere utenfor arbeidslivet nå enn før. Det stemmer ikke, og det blir heller ikke flere tapte årsverk nå enn det var før.

Det man selvfølgelig må gjøre, er å ta hensyn også til befolkningssammensetningen når man ser på ulike typer statistikker, og da har f.eks. andelen på uføretrygd gått ned de siste årene.

Jeg har også behov for å legge til at det har vært mye diskusjon om unge uføre.

SV og regjeringen er veldig opptatt av at unge mennesker med funksjonsnedsettelse og sykdommer skal ha mulighet til å komme i jobb. Men jeg vil også understreke: Hvis man går inn i Navs statistikker og ser på diagnosene for veldig mange av dem som får uføretrygd i ung alder, er det veldig alvorlige diagnoser. Noe av økningen, skriver Nav sjøl, kommer jo av bedre medisinsk behandling nå – altså av at folk faktisk overlever – og av at folk i dag får inntektssikring, som de ikke fikk før.

Jeg har lyst til å si dette, for jeg mener at når vi nå skal behandle den stortingsmeldingen som regjeringen kommer til å legge fram, er det uhyre viktig at vi får på plass virkemidler som kan fungere raskere for mange, at ventetiden mellom tiltak kommer ned, og at flere kan få utdanning. Det vet vi hjelper, og vi vet at det hjelper enda mer for mennesker med funksjonsnedsettelse. Men det er viktig også at vi ikke diskuterer dette som om de som trenger en inntektssikring, gjør noe galt. De medisinske framskrittene som er gjort, og som gjør at mange i dag overlever det de ikke overlevde før, må vi omtale som en glede. Jeg er veldig glad for at det har skjedd, og jeg synes ikke det er et problem at de ungdommene har en inntektssikring.

Det er veldig viktig for denne regjeringen også å ha ordninger som gjør at man kan ha inntektssikringer mens man kvalifiserer seg. Derfor er vi imot de kuttene i overgangstønaden som opposisjonen foretar.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [22:21:53]: Jeg er helt enig med representanten Andersen i at vi skal ha gode ordninger som sikrer inntekt for dem som av en eller annen grunn ikke kan jobbe. Det er heller ingen grunn til å skamme seg over det hvis man er syk, enten man har fått en sykdom, er født med en sykdom, eller har vært i en ulykke og fått en sykdom på den måten.

Derfor er det også viktig å si at i et velferdsamfunn som Norge skal vi ha anstendige og gode velferdsordninger for dem som ikke er i stand til å skaffe seg inntekt i arbeidslivet. Det er faktisk slik at hvis vi i virkelighetens verden hadde hatt null uføretrygd, hadde vi sannsynligvis hatt et brutalt samfunn. Så det at vi har inntektssikringsordninger, er vi for.

Det som er bekymringen vår, er ikke bare basert på statistikk, selv om jeg jo også må minne om at det, litt avhengig av hvor man setter før-tallet, har vært en stor og kraftig

økning av mennesker på helserelaterte og andre offentlige ytelser de siste årene. La oss si at fra 1980 og frem til i dag er det i hvert fall helt åpenbart, så cirka en dobling av antallet mennesker på forskjellige offentlige ytelser er helt ubestridelig. Det har da stått på stedet hvil omtrent de åtte årene med rød-grønn regjering.

Men man kan jo stille seg det retoriske spørsmålet: Ville vi godtatt det samme med arbeidsledigheten? Ville vi godtatt at hvis man hadde en arbeidsledighet på 9 eller 10 pst., ville vi sagt at jo da, men arbeidsledigheten har jo ikke gått opp de siste åtte årene, den står på stedet hvil – det er bare 9 pst. som er utenfor arbeidslivet, så derfor er ikke dette en problemstilling. Det tror jeg ingen politiske partier kunne sagt – i hvert fall ikke blitt gjenvalgt på – og jeg tror heller ingen politiske partier ville våget å mene det.

Så er det selvfølgelig riktig at det er mange og kompliserte årsaker til at folk faller utenfor arbeidslivet eller aldri kommer inn. Men det vi som politikere må adressere, er de årsakene vi faktisk kan gjøre noe med. Da er det ikke så mye det at regjeringen har gjort så mye galt i de åtte årene de har sittet, det er mer at de ikke har gjort så fryktelig mye. Litt av problemet er at hver gang denne debatten har kommet opp, har de rød-grønne partiene først advart mot Høyres virkelighetsbeskrivelser, så har de brukt taletiden sin på å advare mot Høyres ord og med vilje unnlatt å høre når vi understreker at vi også er tilhengere av offentlige ordninger for dem som trenger det, og så har man advart mot Høyres konkrete tiltak – de nye ideene og bedre løsningene som Høyre faktisk har fremmet.

For eksempel har Høyre i flere år tatt til orde for en styrket lese- og skriveopplæring for de mange i Nav- og tiltaks-systemet som ikke kan lese og skrive godt nok. De mangler ikke stå-på-vilje eller evne til å stå opp eller noe slikt, de har rett og slett problemer med å lese og skrive. Det har regjeringen sagt at de er opptatt av, men ikke gjort noe med det.

Da Høyre lanserte tiltak for å få flere sosialklienter inn i aktivitet gjennom en styrking av aktivitetsplikten, sa regjeringen at det skulle man vurdere. Så bestemte man seg for at det var fint, akkurat som i dag.

Da Brofoss-utvalget kom med en gjennomgang som var basert på at tiltakssektoren i Norge – selv om det er mye bra – ikke leverer de resultatene man skulle forvente, og som da gjør at vi sender folk rundt og rundt i tiltakssystemet uten at de kommer ut i jobb, måtte statsråden og regjeringen nærmest dras til å innrømme Stortinget en melding om saken.

Dette er elleve konkrete forslag fra Høyres side. Noen av forslagene er relativt omfattende, f.eks. å lage helt nye indikatorer for hvordan man styrer tiltakssektoren. Andre av forslagene burde være enklere, f.eks. å sette i gang lese- og skriveopplæring for flere voksne.

Det de alle sammen har til felles, er at de enten er blitt nedstemt eller ikke lagt fram av den rød-grønne regjeringen de siste åtte årene. Det vitner om en manglende handlekraft – dessverre.

En ting til slutt, siden jeg har 46 sekunder igjen: Overgangstønaden har vært diskutert flere ganger tidligere i denne salen. Det er bare verdt å merke seg at selv om det er

riktig som representanten Andersen sier, at de rød-grønne i denne perioden har fredet overgangsstonaden, så jeg at Arbeiderpartiet i sitt partiprogram faktisk har adoptert nøyaktig det samme standpunktet som Høyre fikk kjeft for i denne sal for bare ett til to år siden. Så det er hyggelig å se at i hvert fall deler av den rød-grønne koalisjonen kommer etter.

Da vil jeg ta opp de forslagene som Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har i denne saken.

Presidenten: Da har representanten Røe Isaksen tatt opp de forslagene han refererte til.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:27:10]: Til tross for at Norge har høy sysselsetting, er det mange personer som står utenfor arbeidslivet. Det er veldig viktig med en aktiv politikk overfor disse, både fordi jeg tror arbeid er bra for den enkelte og fordi arbeid er en viktig ressurs.

Jeg deler også den bekymringen som ligger til grunn for forslagene, og er glad for engasjementet for mennesker som står utenfor arbeidslivet. Jeg ønsker et inkluderende arbeidsliv som kan romme flest mulig, samtidig som Arbeids- og velferdsetaten og leverandører av attføringstjenester skal sørge for at flest mulig skal kunne delta.

Jeg er positiv til flere av disse forslagene, og regjeringen vil diskutere flere problemstillinger som er fremmet her, i den kommende stortingsmelding om arbeid.

Jeg har kommentert alle enkeltforslagene i svarbrevet og vil derfor kommentere kun noen av disse nå. Men la meg først gå til det overordnede bildet om at det er flere på helserelevante ytelse enn tidligere, hvis vi sammenligner med 1980-tallet. Det er riktig. Men samtidig er det en annen sterk trend siden jeg var ung på 1990-tallet. Det er at andelen sosialhjelpsmottakere har gått ganske mye ned. Det skyldes jo at vi stadig stiller økte krav til aktivitet. Det er viktig. Men det som Høyre foreslår, er jo noe samtlige høyrekommuner – enten det er Oslo, Tromsø, Bergen eller Stavanger – går inn for, nemlig at man skal ha en bestemmelse i loven om at man skal stille krav. Det vil være uheldig, for de som får tilbud om sosiale tjenester lokalt, er jo folk som både kan arbeide, kan få tilbud om aktivitet hvor de kan delta, og mennesker som ikke har noen mulighet til å delta på aktivitet – som f.eks. eldre mennesker. Så jeg mener at det er et lite hensiktsmessig forslag.

Samtidig er det også feil det representanten sier om overgangsstonaden. Vi har jo gjennomført ganske store endringer av overgangsstonaden og stilt krav om aktivitet. Det er jo pussig at representanten fra Høyre vil utvide ordningen med kontantstøtte, som ikke har et eneste krav om aktivitet, og fjerne overgangsstonaden før han og Høyre har fått på plass et alternativ – i hvert fall for dem som har barn over et år.

Så da mener jeg at vi skal jobbe stadig for endringer av overgangsstonaden, men vi vil jo ikke ta bort en støtte til enslige forsørgere som fungerer godt, og som kan videreutvikles, før vi har noe annet og bedre på tapetet.

Det som er viktig når det gjelder lavinntektsfamilier, er at det er veldig mange enslige forsørgere. Det å ta fra dem et tilbud nå, mener jeg er galt.

Forslagsstillerne mener altså at arbeids- og velferdsetaten har for mange mål å styre etter, og ber derfor om en gjennomgang av styringen av etaten.

Jeg vil minne om at det har vært en bevisst reduksjon i antall mål som det enkelte Nav-kontor rapporterer på. Det er en god og pågående dialog mellom departement og direktorat om dette. Jeg mener det er lite hensiktsmessig å sette i gang en parallell gjennomgang av etatstyringen. Det er viktig å få informasjon om effekten av de ulike arbeidsmarkedstiltakene. Den kommende stortingsmeldingen om flere i arbeid vil belyse bl.a. regjeringens politikk på områdene forskning, oppfølging og evaluering av ulike tiltak. Vi har allerede satt i gang et treårig forsøk med resultatbasert finansiering av arbeidsrettede tiltak for å se om dette kan gi bedre resultater enn dagens finansieringsmodell.

Arbeids- og velferdsdirektoratet forvalter i dag et tilskudd til sosiale entreprenører som arbeider for å bekjempe fattigdom og sosial eksklusjon. Erfaringene fra denne tilskuddsordningen og andre virkemidler for å tilrettelegge for sosialt entreprenørskap og innovasjon vil bli vurdert i 2013. Stortinget vil bli orientert om status for dette arbeidet i statsbudsjettet for 2014.

Så til forslaget om tidsbegrenset arbeidsskattefradrag og overgang fra trygd til arbeid. Det er vi motstandere av, så det skal jeg ikke si at jeg er tilhenger av.

Når det gjelder dem som er unge utenfor arbeidslivet, og som krever bedre oppfølging, har vi gjort noe med disse gruppene, bl.a. innført ungdomsgaranti, men det er absolutt behov for å se på kvaliteten på attføringsarbeidet for å sikre at flere kommer over i arbeid.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [22:32:11]: Jeg ble litt nysgjerrig på dette, for Høyres politikk med hensyn til overgangsstonaden har vært å støtte all innføring av aktivitetsplikt – dette har vi diskutert før – men så å redusere muligheten for å ha den fra tre år til ett år, men med mulighet for forlengelse dersom man har barn med spesielle behov eller man er under utdanning.

Arbeiderpartiet går lenger i sitt program. Arbeiderpartiet sier at overgangsstonaden skal erstattes med en annen egnet stonad. Det er helt riktig som statsråden sier, at den rød-grønne regjeringen i denne perioden har sagt de er for overgangsstonaden. Men Arbeiderpartiet går til valg på at overgangsstonaden skal fjernes – bort – og erstattes med en annen type stonad som oppmuntrer til aktivitet og arbeid.

Har jeg misforstått noe i Arbeiderpartiets program?

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:33:13]: Det som er forskjellen på Høyres politikk og Arbeiderpartiets politikk, er at vi fjerner ikke støtten til dem som har barn som er to og tre år før vi har et alternativ. Det er viktig at de som har små barn og er aleneforsørgere, har en inntektssikring.

Så har vi krav om aktivitetsplikt i dagens overgangsstonad. Hvis vi skal gjøre om på den ordningen, er det helt uaktuelt å gjøre som Høyre sier, og ta vekk den økonomiske støtten til dem som har toåringer og treåringer.

Presidenten: Neste replikant er også representanten Torbjørn Røe Isaksen.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [22:33:55]: Støtte må man selvfølgelig ha hvis man skal være i utdanning, i arbeidsrettede tiltak eller lignende. Det har aldri vært snakk om å kaste folk på gaten. Jeg bare lurer på hva det som står i Arbeiderpartiets program, innebærer. Det står på linje 2101:

«Erstatte overgangsstønaden for eneforsørgere med aktivitetsrettede tiltak og barnehageplass etter at barnet er fylt ett år».

Det høres for meg veldig fornuftig ut, men det høres også veldig likt det opplegget som Høyre foreslo for ett år siden og for to år siden.

Betyr dette at man skal erstatte overgangsstønaden med noe annet, eller betyr det at man ikke skal erstatte overgangsstønaden med noe annet?

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:34:42]: Det betyr i hvert fall ikke at vi vil ta bort det økonomiske grunnlaget for aleneforsørgere, slik Høyre foreslår. Vi vil arbeide for en endring av overgangsstønaden. Vi vil jobbe enda mer for arbeidsrettede tiltak. Mange aleneforeldre får en bedre situasjon når de kommer over i jobb. Det å styrke arbeidslinjen, er viktig, men det å ta vekk inntektssikringen først, slik Høyre foreslår, er ikke vår politikk.

Presidenten: Da ønsker representanten Røe Isaksen ytterligere en replikk, og det er anledning til det. Det er tildelt fem replikker, vi er nå på den tredje.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [22:35:19]: Jeg tar hintet.

Jeg skal bare igjen stille spørsmålet. Mener statsråden – ikke som statsråd, da mener hun vel det statsråden mener – er det sånn å forstå, at Arbeiderpartiet vil beholde overgangsstønaden i neste periode, eller har man programfestet – som det står på linje 2101 – å erstatte overgangsstønaden for eneforsørgere etc.? Betyr det at overgangsstønaden vil bli borte? Det er et ganske enkelt spørsmål.

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:35:53]: Det som er viktig for Arbeiderpartiet, er at det skal være en økonomisk støtte til de aleneforsørgere som er i aktivitet. Det er vår politikk, det bidrar til flere i arbeid. Så vil vi se på endringer av overgangsstønaden for å bidra til en enda mer arbeidsrettet ordning. Men det å frata aleneforsørgere inntektssikring, det ønsker vi ikke.

Presidenten: Representanten Røe Isaksen tok allikevel ikke hintet.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [22:36:24]: Beklager, president, men i denne programformuleringen står det ingenting om at man skal innføre en alternativ inntektssikring målrettet mot eneforsørgere. Det står at man skal erstatte overgangsstønaden for eneforsørgere med aktivitetsrettede tiltak og barnehageplass etter at barnet er fylt ett år. Det er pussig hvis Arbeiderpartiet mente at man skulle erstat-

te det bare med en ny ordning direkte for eneforsørgere, at man ikke programfestet det. Eller er det noe annet som ligger bak?

Jeg spør igjen: Kan statsråden garantere at overgangsstønaden vil overleve i fire år til hvis Arbeiderpartiet kommer i regjering?

Statsråd Anniken Huitfeldt [22:37:00]: Det jeg kan garantere, er at aleneforsørgere skal ha støtte på samme nivå. Vi vil ikke ta fra aleneforsørgere støtte. Hva ordningen heter, vil vi komme tilbake til, men at vi ønsker en ordning som bidrar til at aleneforsørgere får midler slik at de ikke kommer uforholdsmessig dårlig ut, det er det vi står for. Det er ikke det samme Høyre har foreslått i denne saken. De har foreslått å fjerne overgangsstønaden for dem som har barn over ett år.

Presidenten: Det er anledning til ytterligere en replikk dersom noen skulle ønske det. Det er det ikke, og dermed er replikkordskiftet omme.

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

Karin Yrvin (A) [22:37:56]: Bak mange av de forslagene som ligger på bordet i dag, ligger det en antakelse om at hvis de som er syke, bare trener mer, øver mer og får ny kompetanse, vil man få flere i arbeid. Men er det sikkert at man treffer på problemstillingen?

Ta f.eks. situasjonen for dem som har psykiske lidelser. Det er dokumentert stor vilje til å jobbe, men mange blir ikke ansatt. De får ikke sjansen. Det finnes dessverre veldig lite statistikk om arbeidsdiskriminering, og det håper jeg man kan legge merke til når man nå skal utarbeide en stortingsmelding – at på dette området mangler man det statistiske grunnlaget for å ta beslutninger.

Jeg vil gi et bilde på hva vi snakker om av diskriminering på et generelt grunnlag – som dekning for påstanden om diskriminering.

Eksemplene er stort sett tatt fra WHO-rapporten «Mental health and development».

En europeisk undersøkelse viser at bare 50 pst. av dem som har psykiske utfordringer, får hjelp. Har man diabetes, er sjansen for å få hjelp 92 pst.

I en undersøkelse gjort i 63 land, er det bare fire land som ikke har restriksjoner på stemmeretten til dem med psykiske tilstander. I Norge og USA kan man nektes forsikring om man har et alvorlig psykisk helseproblem. Det er litt mer alvorlig i USA, hvor helsesystemet er basert på forsikringer.

Med slike understrømmer er det ingen grunn til å tro at diskriminering ikke gjelder i arbeidslivet her hjemme. De få tallene vi har, viser at psykisk lidelse er den usynlige diagnosen som fører til diskriminering når den blir kjent. Da sier det seg selv at en handlingsplan for arbeid og psykisk helse er viktig, og det at man lykkes med inkluderende arbeidslivsavtalen, er viktig. Vi gjør de psykisk syke en bjørnetjeneste dersom vi ikke har mer fokusering på den jevne arbeidsgivers ansvar for den psykisk syke. Bevisbyrden må snus.

Det er bra at det tas opp særtiltak, men det er viktig at det ikke bare er særtiltak. Hele arbeidslivet må være inkluderende.

Noe av det som mangler, er kunnskap om psykiske lidelser. I Arbeiderpartiets partiprogram står det at man ønsker et kunnskapsløft på dette området, og det håper jeg at tas med i arbeidet som skal gjøres med stortingsmeldingen.

Til slutt: Å ikke-diskriminere krever jevnbyrdighet; at psykisk syke blir tatt på alvor som jevnbyrdige samfunnsborgere, og at flertallet tar et oppgjør med bruken av ordet «utenforskap», om oss som er annerledes. Vi er – og skal være – en del av samfunnet, om vi kan arbeide eller ikke.

Karin Andersen (SV) [22:40:35]: Først vil jeg takke representanten Yrvin for det innlegget. Jeg burde også ha sagt noe i mitt innlegg om det som hun pekte på nå, for dette er veldig viktig. Det foregår diskriminering i arbeidslivet. Man blir diskriminert av ulike grunner, fordi man har vært syk, har hull i CV-en, eller fordi man har psykiske problemer. Det er helt riktig – som representanten Yrvin sa – at vi også er nødt til å se på hvordan arbeidslivet fungerer, om man virkelig er villig til å ta imot folk med helseproblemer.

Høyresidens manglende innsats mot sosial dumping kommer her i et grelt lys, for det er klart at i et arbeidsliv som blir tøffere, med mindre beskyttelse enn i dag, vil det ikke være mulig for folk med helseproblemer å fungere, enten problemene er fysiske eller psykiske. Men man ser kanskje litt mer lempelig på å ta inn noen som kan jobbe døgnet rundt for dårlig betaling i en kort periode, inntil også de blir syke. Dette henger sammen.

Så til diskusjonen om ytelser mens man kvalifiserer seg. SV er veldig tilhenger av det, og vi er veldig tilhenger av overgangsstonaden – eller hva man nå kaller den. Jeg registrerer diskusjonen her nå. Poenget er at man kan kikke i budsjettene. Der har Høyre og Fremskrittspartiet fjernet over 1 mrd. kr på årsbasis, og det er de pengene familiene som har to og en halv gang så stor sjanse som andre til å bli fattige, skal leve av mens de kvalifiserer seg. Det er kravet i dag, og pengene er borte. Jeg tror dette er viktig for disse familiene.

Fremskrittspartiet går også til det skritt å fjerne Jobbsjansen, som jo også er en ordning som skal hjelpe folk som står utenfor – særlig gjelder dette innvandrerkvinner – med motivasjon og støtte for at de skal kunne komme i jobb. Også den fjerner Fremskrittspartiet.

Dette er jo ordninger som faktisk får folk som står utenfor arbeidslivet, i jobb, og de er evaluert. Fafo har evaluert hvordan overgangsstonaden virker. Den virker mest for innvandrerkvinnene. Folk kommer i jobb. Så går man løs på det, og da blir dette veldig vanskelig å forstå. Skjønner man ikke at det å ha en trygg inntektssikring mens man kvalifiserer seg for arbeidslivet – enten man er i en vanskelig sosial situasjon, en vanskelig helsesituasjon, eller det har skjedd et eller annet i livet som har gjort at man ikke har greid å stå i jobb – er nødvendig for at folk skal få et fotfeste? Skjønner man ikke at det faktisk er lurt å gjøre det? I tillegg er det jo sosialt riktig, fordi det forhindrer fattigdom. Det gjør det. Det skal vi diskutere mer etterpå.

Dette er jo en av de viktigste ordningene vi har, fordi den kombinerer sikring av inntekt mens du kvalifiserer deg for arbeidslivet. I stedet køler man på med kontantstøtte, som er betaling for å holde folk unna arbeidslivet.

Laila Dāvøy (KrF) [22:43:54]: Jeg hører at en del fra regjeringspartiene snakker mye om annet enn det som ligger i dette forslaget, som Kristelig Folkeparti mener er et godt forslag. Det er mange gode tiltak her. Vi trenger å gjøre en kraftanstrengelse for å få flere med nedsatt arbeidsevne i arbeid.

Det som har vært en gledelig utvikling når vi snakker med en del av arbeidsmarkedsbedriftene, er at det sies – i alle fall fra noen – at de faktisk får flere folk ut i det ordinære arbeidet nå enn tidligere. Det er veldig gledelig.

Jeg, personlig, har vært på besøk hos Telenor ute på Fornebu. De har to prosjekt, Telenor Open Mind og Telenor Integration, som faktisk klarer å få mennesker som har hatt vanskeligheter med å komme i arbeidslivet, ut i jobb igjen. Men det krever en litt annen tiltaksstruktur enn det som ligger i systemet i dag, for – som representanten Røe Isaksen også var inne på – mange går fra tiltak til tiltak. Vi vet også altfor lite om effekten av mange av de tiltakene som vi bruker i dag.

Egentlig tok jeg ordet for å vise til en undersøkelse som Arbeidsforskningsinstituttet kom med i 2012, som helt sikkert både departementet og statsråden kjenner til, men som jeg synes vi skal minne hverandre om. Arbeidsforskningsinstituttet påpeker at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å inkludere funksjonshemmede i arbeidslivet. Analysen viser at samfunnet vil spare milliarder ved å få flere i jobb. De skriver på sine nettsider at en økning på 5 pst. i f.eks. arbeidsdeltakelse vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst på om lag 13 mrd. kr over en tiårsperiode. Hver enkelt nye arbeidstaker vil i tiårsperioden bidra med en samfunnsøkonomisk gevinst på nær 900 000 kr. Spennende tall, en vinn-vinn-situasjon, men da er det utrolig viktig å vite at de tiltakene vi setter i gang, virker. Jeg tror at for mange av dem som har nedsatt arbeidsevne, vil det kanskje være viktig å få et noe lengre tiltak, i stedet for å måtte gå noen måneder på hvert tiltak og så ha et opphold imellom, slik vi ser at mange har det i dag.

Så har jeg lyst til å slå et slag for at det offentlige går foran med et godt eksempel. Det offentlige er nesten fraværende når det gjelder å ta inn mennesker med nedsatt funksjonsevne i arbeidslivet. Der burde vi gjort en kraftanstrengelse alle sammen.

Robert Eriksson (FrP) [22:47:00] (komiteens leder): Jeg er veldig glad for at dette representantforslaget er fremmet, og som man ser, er det en samlet opposisjon i komiteen som støtter alle forslagene, og som ønsker et krafttak for å hjelpe flere til å realisere drømmen om å være en del av arbeidslivet og det inkluderende samfunnet. Derfor hadde det vært godt om også flertallspartiene hadde kommet oss litt i møte på det, men jeg tror nok at undrenes tid nok er forbi, så man kan ikke forvente det.

Det som fikk meg til å ta ordet, var bl.a. det som representanten Karin Andersen henviste til. Ja, Fremskrittspar-

tiet ønsker å redusere overgangsstonaden fra tre år til ett år. Ja, Fremskrittspartiet ivaretar de som er de mest sårbare. Både de som går på utdanning, og de som har syke barn, skal kunne beholde stonaden lenger og i inntil tre år.

Jeg synes at måten SV nærmer seg dette på, blir litt merkelig, i den forstand at man nærmest definerer alle enslige mødre som får rett til overgangsstonad, som fattige. Det er jo ikke situasjonen. Det er jo ikke tilfellet – langt derfra. Jeg synes det er en litt merkelig form for retorikk når man står på denne talerstolen og sier at dette virkelig vil ta vekk fundamentet for dem som er mest sårbare i forhold til fattigdomsbekjempelse. Det blir for meg litt merkelig.

Jeg registrerer replikkvekslingen mellom statsråden og representanten Røe Isaksen. Jeg registrerer også at Arbeiderpartiets nye program, som de går til valg på, går lenger enn det Fremskrittspartiet foreslo i sitt alternative budsjett. Man foreslår altså å fjerne overgangsstonaden. Vi foreslår at man i alle fall skal beholde overgangsstonaden.

Vi ble kjeftet huden full i denne salen. Samtidig – og det er jo helt uforståelig – går representanten Karin Andersen i strupen på Fremskrittspartiet på grunn av dette, men ivrer etter å få sitte i en regjering som vil fjerne den ordningen Fremskrittspartiet ønsker å beholde. Det synes jeg blir litt merkelig, men jeg registrerer i hvert fall – og jeg vil bruke Karin Andersens egen retorikk – at Karin Andersen og SV ivrer etter å få lov til å sitte i regjering med et parti som er dominerende, og som vil fjerne en av de viktigste ordningene for å bekjempe fattigdom. Det synes jeg er interessant.

Karin Andersen (SV) [22:49:57]: Først vil jeg si at det representanten Eriksson sier om overgangsstonaden, er feil. Du får ikke overgangsstonad hvis du ikke er enten helt arbeidsledig eller bare har lite grann jobb, for dette er en sterkt behovsprøvd ordning mot inntekt. Du er enslig, og du har ikke jobb – det er kombinasjonen for å få overgangsstonaden.

Realiteten er altså at Høyre og Fremskrittspartiet har fjernet over 1 mrd. kr på årsbasis, og da er det ikke så mye penger igjen inn i denne ordningen. Og så vidt jeg kan se, har de ikke styrket noen av de andre inntektssikringsordningene for å kunne ta av for at det skulle komme flere inn der og få inntektssikring, f.eks. gjennom arbeidsavklaringspenger – men alle disse ville jo ikke kvalifisere til det. Og rett til arbeidsledighetstrygd har de jo ikke, for de har ikke jobb. Det er en realitet at da har de iallfall rett på sosialhjelp. Jeg kan heller ikke se at de har styrket kommunesektoren eller noen ting for å ta høyde for det der, og det betyr rett og slett at man tar inntekten fra familien.

Det er realiteten. Jeg har vært med i denne salen lenge – jeg har sittet i opposisjon i åtte år og har vært med i en regjeringskonstellasjon i åtte år – og jeg ser hvor det er mulig å få til mest. Jeg har ikke finlest Arbeiderpartiets program, men jeg registrerer at vi er enige om at de pengene ikke skal tas fra de enslige forsørgerne. De skal ha inntekt mens de kvalifiserer seg, for det virker, og det er jeg veldig glad for at blir sagt nå, og det kommer til å være det SV står for, uansett, fordi vi vet at det virker. Det å holde denne ordningen oppe, hindrer massiv fattigdom,

og det hjelper folk til å kvalifisere seg, for det har Fafo gått igjennom – de har undersøkt ordningen, og den virker!

Så jeg kan ikke forstå hvordan representanten Eriksson kan tolke det de sjøl har foreslått som noe annet enn det det faktisk er, også på Jobbsjansen, fordi innvandrerkvinner ikke skal få noe mer hjelp enn noen andre – sjøl om de står langt fra arbeidslivet, sjøl om vi vet at de kanskje ikke engang får lov til å tenke den tanken at de skal ut i arbeidslivet. Denne ordningen er jo nettopp en ordning for at de til og med skal få støtte hjemme hos seg sjøl for å kunne tørre å tenke tanken om å begynne i den jobben. Men neida, det skal vi ikke ha. Men kontantstøtte skal de få – for å være hjemme og for å holde ungen sin unna barnehagen – og etterpå klager man over at ungene ikke kan norsk når de begynner på skolen. Det er gale ordninger Fremskrittspartiet foreslår. Regjeringen foreslår ordninger som virker.

Robert Eriksson (FrP) [22:52:55]: Bare en kort oppklaring: For det første ønsker også Fremskrittspartiet å hjelpe både innvandrerkvinner og innvandrer menn inn i arbeidslivet, på samme måte som vi ønsker å hjelpe folk med nedsatt arbeidsevne, funksjonshemmede, inn i arbeidslivet. Og jeg vil minne representanten Andersen om at Fremskrittspartiets alternative budsjett ikke har fjernet inntektssikringen for denne gruppen. Vi kom med en egen jobbstrategi på 1,5 mrd. kr mer enn det som regjeringen la opp til. Vi styrket arbeidsavklaringspengene nettopp for å ta høyde for at man skulle ha inntektssikring. Men det vi ikke ønsket, var å gi folk passive ytelser fremfor å bli aktivt fulgt opp for å komme tilbake til arbeidslivet.

Jeg registrerer at der er det en stor forskjell: Fremskrittspartiet ønsker – og det står vi for – at folk skal hjelpes inn i arbeidslivet. Uansett om man er innvandrerkvinner, innvandrer menn, funksjonshemmet eller en vanlig borger som er arbeidsledig, så skal man ha hjelp til å komme inn i arbeidslivet. Derfor har vi også sikret en bedre jobbstrategi, og vi har sikret at vi skal ha mer på arbeidsavklaringspenger, slik at man har inntektssikring. Det hopper representanten Karin Andersen glatt over. Den store forskjellen er at vi ønsker å hjelpe dem inn mot arbeidslivet fremfor at de skal bli gående på passive ytelser, mens SV ønsker at de skal bli værende på passive ytelser. Det registrer jeg er den store forskjellen, og på det området tror jeg vår politikk er bedre enn SVs politikk.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 23.

Sak nr. 24 [22:54:42]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentanten Robert Eriksson, Anders Anundsen og Harald T. Nesvik om fjerning av aldersgrense for fratredelse i statlige selskaper og virksomheter (Innst. 482 S (2012–2013), jf. Dokument 8:124 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomite-

en vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Sylvi Graham (H) [22:55:32] (ordfører for saken): Saken vi skal behandle nå, handler om aldersgrenser i offentlig sektor og om særaldersgrensene som finnes for en rekke yrkesgrupper – politifolk, sykepleiere, hjelpepleiere osv.

Vi har jo for bare et par måneder siden behandlet et lignende forslag, og da om 70-årsgrensen i arbeidsmiljøloven. Mitt klare inntrykk er at vi – i alle partier – deler intensjonen om å la folk også litt opp i årene fortsette å arbeide dersom de ønsker det. I de aller fleste tilfeller er det noe alle tjener på. Men vi har litt forskjellige innfallsvinkler. I den forrige runden vi hadde, kom flertallet likevel fram til et bredt kompromiss, der man ba regjeringen legge fram en sak om dette i løpet av neste vår.

Det kompromisset var jeg ganske fornøyd med da, og som jeg understreket den gangen, er dette «en idé hvis tid har kommet». Det er snart 100 år siden 70-årsgrensen ble innført, og arbeidsliv og levealder er noe helt annet nå enn det var da. Det er på høy tid å tilpasse lovverket ikke bare til pensjonsreformen, men også til det faktum at vi ikke bare lever lenger, men også er friske lenger.

Derfor er jeg litt skuffet over at vi ikke har kunnet kommet fram til et lignende kompromiss når det gjelder særaldersgrenser. Jeg deler forslagsstillernes utålmodighet i denne saken, og derfor fremmer Høyre, sammen med Fremskrittspartiet, et forslag om at også særaldersgrensene bør utredes. Logikken bak dette er ganske enkel: Mange særaldersgrenser er håpløst gammeldage og til dels uforståelig lave for oss i dag.

En politimann på 63 på vei oppover Karl Johan eller nedover Grønlandsleiret oser av autoritet. Å si at man ved fylte 63 brått per definisjon er ubrukelig som politimann, er en fornærmelse overfor alle oppegående mennesker. Ekstra ille blir det når et foreldet lovverk møter dårlig personalpolitikk og – om jeg skal måtte si det – en nesten uforståelig mangel på dømmekraft.

Sykehuset Innlandet ga i vinter alle sine ansatte over 65 år ti dager på å si opp jobben sin, og hvis de ikke sa opp frivillig, ville sykehuset gi dem sparken. Mens man fra denne talerstolen snakker om flere varme hender, er det altså slik realiteten er. Derfor er det minst like betimelig å gå igjennom alle særaldersgrensene som det er å utrede 70-årsgrensen.

På denne bakgrunn vil jeg dessuten også understreke at jeg har forståelse for det andre forslaget som fremmes, at fratredelsesplikten skal opphøre for dem som passerer særaldersgrensen, og som jobber i det offentlige eller i offentlig eide selskaper. På sikt vil jeg også dit. Jeg forstår

som sagt forslagsstillernes utålmodighet, men som vi har understreket tidligere – dette er kompliserte problemstillinger, og nettopp derfor ber vi om en skikkelig utredning av særaldersgrenser, og det involverer også en dialog med partene i arbeidslivet. Derfor mener vi også at man ikke kan oppheve fratredelsesplikten før en slik utredning foreligger. Det er om å gjøre å gjøre tingene i riktig rekkefølge, og derfor kan vi ikke støtte forslaget nå.

Men helt til slutt, innen jeg tar opp det forslaget som Høyre er med på her, må jeg si at det er viktig at staten – ja, det offentlige – til enhver tid går foran med et godt eksempel. God seniorpolitikk dreier seg om respekt for mennesker og om samfunnets økonomiske verdier. Bare ved å forlenge yrkesaktiviteten med seks måneder kan det årlig utløses 28 000 nye årsverk og 14–15 mrd. kr i samfunnsgevinst. Dette kommer fram i en ny rapport utarbeidet av Ny Analyse på oppdrag for Senter for seniorpolitikk. Samfunnet og arbeidsgiverne trenger seniorenes arbeidskraft, samtidig som senioren selv får realisere seg i arbeidslivet. Dette er en vinn-vinn-situasjon!

Helt til slutt tar jeg opp forslaget som Høyre er med på.

Presidenten: Da har representanten Sylvi Graham tatt opp det forslaget hun refererte til.

Robert Eriksson (FrP) [22:59:50] (komiteens leder): Dette forslaget handler egentlig om to ting, men mest om én ting. Det handler om fratredelsesplikten. Men det handler aller mest om å gi dem som jobber i offentlig sektor, og som vil og kan jobbe lenger, muligheten til å jobbe lenger. I sitt innlegg redegjorde også saksordføreren for det som skjedde tidligere i år med en ansatt ved Sykehuset Innlandet, som fikk beskjed om i løpet av ti dager enten å si opp eller bli oppsagt. Det er ikke et godt signal å gi når vi er politisk samstemt om at vi skal legge til rette for at folk skal kunne stå lenger i arbeidslivet.

Forslaget går på to ting som vi kan skille mellom. For å ta særaldersgrensene først: Allerede i 2005 ble det fremmet forslag der man ba regjeringen foreta en gjennomgang av særaldersgrensene. Da vi senere behandlet pensjonsreformen, sa regjeringen i proposisjonen at man hadde gode grunner for å foreta en gjennomgang, og at man skulle prioritere det.

Siden har ikke Stortinget hørt noen verdens ting når det gjelder en gjennomgang av særaldersgrensen. Det har snart gått åtte år uten at regjeringen har kommet tilbake til Stortinget med det man lovte man skulle komme tilbake med. Det synes ikke jeg er et veldig høyt og godt tempo med tanke på at man ønsker å stimulere til at flere kan få stå lenger i arbeidslivet.

Jeg har respekt for det som også var begrunnelsen for at særaldersgrensen ble innført. Dette forslaget handler ikke om å oppheve særaldersgrensen, for jeg synes at folk som har hatt en lang dag på jobb, er reelt utslitt, skal få muligheten til å gå av når man har passert den nedfelte alderen. Men det vi foreslår, er endringer i aldersgrenseloven § 2, der man fjerner fratredelsesplikten. Jeg mener at det er stor forskjell på å kunne få retten som ansatt til å kunne gå av når en ikke klarer stå lenger i

jobb, og det å bli tvunget til å slutte. Det er en vesentlig forskjell.

Derfor kunne jeg også i denne saken håpet at regjeringen – og jeg gleder meg til å høre statsråden etterpå – ville imøtekomme forslaget likevel, ved at staten kunne gå foran. Det er det vi ber om: Kan vi som arbeidsgiver – der staten er hovedeier, i statlige selskaper og virksomheter – fjerne fratredelsesplikten? Kan vi sette oss ned og ta et initiativ overfor partene og få gjort det, sånn at vi kan gå foran som et godt eksempel og stimulere til at flere i offentlig sektor som vil og kan, kan få stå lenger i arbeidslivet?

Det er det det handler om, og det håper jeg at man kan komme oss i møte på, for jeg tror det egentlig er full enighet i denne sal om at det er det man egentlig ønsker.

Med det tar jeg opp det forslaget Fremskrittspartiet har i innstillingen.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:03:35]: Stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Anders Anundsen og Harald T. Nesvik har fremmet forslag om at fratredelsesplikten for ansatte som har passert særaldersgrensen, skal opphøre i statlige selskaper og virksomheter der staten er eeneier eller majoritetseier. Videre bes regjeringen om å legge fram en særskilt gjennomgang av særaldersgrensene i offentlig og privat sektor, slik pensjonsreformen forutsetter.

I lov om aldersgrenser for offentlige tjenestemenn er den alminnelige aldersgrensen 70 år. Nådd aldersgrense innebærer både en plikt til å fratre stillingen og en rett til pensjon. Aldersgrensen kan likevel settes lavere enn 70 år dersom stillingen medfører uvanlig fysisk eller psykisk belastning, slik at den enkelte normalt ikke makter å skjøtte arbeidet forsvarlig til fylte 70 år. Alternativt er det et krav at stillingen stiller spesielle krav til fysiske og psykiske egenskaper som normalt blir sterkere svekket før fylte 70 år, enn det en forsvarlig utførelse av tjenesten tilsier.

Lavere aldersgrense enn 70 år kalles ofte særaldersgrense. Hovedbegrunnelsen for denne særaldersgrensen er altså å skjerme arbeidsgiver og samfunn fra konsekvensen av at noen står i sin stilling uforsvarlig lenge. De fleste særaldersgrenser i offentlig sektor ble fastsatt for en god del år siden. I mange tilfeller er innholdet i de aktuelle stillingene annerledes enn den gangen hvor aldersgrensen ble fastsatt. Manuelle oppgaver kan ha blitt automatisert. Videre har levealderen i befolkningen økt over tid, og mye tyder på at helsetilstanden i eldre aldersgrupper jevnlig har blitt bedre. I mange tilfeller kan det i hvert fall være mulig og forsvarlig å stå lenger i arbeid enn det som er lagt til grunn da dagens særaldersgrenser ble fastsatt.

Et sentralt spørsmål ved pensjonsreformen er å få folk til å stå lenger i arbeid. Å videreføre et system med lavere særaldersgrense for en stor yrkesgruppe støtter ikke

opp om dette målet. Jeg er derfor enig med forslagsstiller i at det bør foretas en gjennomgang av særaldersgrensen i offentlig og privat sektor, og tar sikte på å starte et slikt arbeid. Gjennomgangen bør også omfatte den såkalte 85-årsregelen, som innebærer at man kan ta ut alderspensjon inntil tre år før aldersgrensen, dersom summen av alder og tjenestetid er minst 85 år.

Det jeg er skeptisk til, er å fjerneplikten til å fratre for dem med særaldersgrense uten å se dette i sammenheng med øvrige deler av regelverket, som bl.a. retten til pensjon. Jeg mener videre at det ikke er hensiktsmessig å begrense eventuelle justeringer i særaldersgrensen til statlige selskaper og virksomheter staten er eeneier og medeier i.

Det må også tas hensyn til at særaldersgrensene innebærer både rettigheter og plikter for dem som er omfattet. Endringer i regelverket for personer med særaldersgrenser bør derfor håndteres i samråd med partene i arbeidslivet, ikke gjennom et enkeltvedtak i Stortinget. Ved en slik gjennomgang må det også tas stilling til behov for eventuelle overgangsordninger.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [23:07:12]: Jeg har egentlig to spørsmål, så hvis statsråden svarer på de to, slipper vi med bare én replikk.

Jeg er veldig glad for at statsråden nå tar sikte på å starte arbeidet med en gjennomgang av særaldersgrensen. Jeg håper som punkt A at statsråden kan si litt nærmere når hun har tenkt å starte det arbeidet, og når hun kan se for seg at det skal være ferdig. Det sa man jo også i 2005, og det har gått åtte år siden. Jeg håper det ikke tar nye åtte år.

Til spørsmål to: Jeg registrerer at statsråden er skeptisk når det gjelder å fjerne fratredelsesplikten, og at hvis man skal fjerne den, må det gjelde for alle. Der er jeg helt enig med statsråden. Men synes ikke også statsråden at det kan være en god sak å starte der hvor man selv er arbeidsgiver, i de virksomhetene man selv er majoritetseier, sånn at iallfall de som ønsker, vil og kan jobbe lenger, skal få muligheten til å jobbe lenger og ikke bli tvunget til å gå av ved en bestemt dato?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:08:13]: Nei, jeg synes ikke det, for disse spørsmålene mener jeg må være grunnlag for drøftinger med organisasjonene. Hele pensjonsforliket kom i stand gjennom at Stortinget sluttet seg til det, og at arbeidslivets parter var med på det. Jeg mener også at når det gjelder særaldersgrensene, er det viktig å drøfte det med organisasjonene.

Nettopp derfor kan ikke jeg si at på det og det tidspunktet vil dette være gjort, nettopp fordi det må organisasjonene være med på. Det er ulike aldersgrenser for ulike yrkesgrupper, så det må håndteres på den måten, og jeg vil advare veldig sterkt mot å gjøre det til et resultat av en behandling av et stortingsforslag om dette spørsmålet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 24.

Presidenten: Etter ønske fra komiteen behandler vi sak nr. 25 og 26 under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 25 [23:09:34]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Torbjørn Røe Isaksen, Laila Dāvøy og Borghild Tenden om tiltak mot barnefattigdom i Norge (Innst. 479 S (2012–2013), jf. Dokument 8:125 S (2012–2013))

Sak nr. 26 [23:09:51]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dāvøy, Kjell Arvid Svendsen, Line Henriette Hjemdal og Øyvind Håbrekke om tiltak for å bekjempe fattigdom i Norge (Innst. 481 S (2012–2013), jf. Dokument 8:128 S (2012–2013))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det åpnes for replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Thor Erik Forsberg (A) [23:11:02]: (ordfører for sak nr. 26): Vi har til behandling et representantforslag om tiltak for å bekjempe fattigdom. Det er mange og til dels omfattende forslag, så jeg får ikke mulighet til å gå inn på alle, men vil berøre de jeg oppfatter som noen av de viktigste.

Alle trenger et sted å bo. Å disponere sin egen bolig er forutsetningen for å delta i arbeidslivet, for å ta utdanning, for å ha et sosialt liv og for å ta vare på sin egen helse. I stortingsmeldingen Bygge – bu – leve, som ble avgitt til Stortinget 8. mars 2013, varsler regjeringen en ny nasjonal strategi for boligsosialt arbeid. Strategien skal bidra til at flere får et egnet sted å bo, og at flere får den oppfølgingen de trenger for å mestre boforholdet. Noen grupper må ha særlig oppmerksomhet og hjelp for å få en mer varig bosituasjon. Det gjelder spesielt utsatte unge, personer med rusmiddelproblemer, psykiske lidelser, flyktninger og vanskeligstilte barnefamilier. I en tid med høye leiepriser og et presset boligmarked er det viktig at kommunene kan tilby en stabil og trygg bolig til de mest vanskeligstilte. Her bør det spesielt nevnes at regjeringen har foreslått i revidert statsbudsjett for 2013 en videre styrking av Husbankens lånerammer med 5 mrd. kr, slik at den nå er totalt 25 mrd. kr. I stortingsmeldingen sier regjeringen at den vil gi opptil 40 pst. i tilskudd til utleieboliger for flyktninger og andre prioriterte grupper. Det vil være et viktig bidrag til mange presskom-

muner som opplever knapphet på boliger til vanskeligstilte.

Komiteens flertall mener at det er viktig at sosialhjelpsummålingen til fattige barnefamilier behovsprøves ut fra de samme kriterier i alle kommuner, og at resultatet skal gi familien et forsvarlig livsopphold ut ifra individuelle vurderinger. Barn som lever i vanskeligstilte familier, skal ha god, rask hjelp og oppfølging. Da loven om sosiale tjenester i Nav ble vedtatt, forsterket Stortinget lovens formålsparagraf og satte inn en bestemmelse om hensynet til barn. Barn har egne behov, og det skal vurderes hva slags hjelp de kan trenge for at de kan få en trygg og god barndom.

Det er gjennomført tilsyn med hvordan kommunen følger opp loven, og det er avdekket både manglende oppfølging og lovbrudd i mange kommuner. En samlet komité understreker viktigheten av at loven om sosiale tjenester i Nav følges opp, slik at vanskeligstilte faktisk får den hjelp de har rett til.

Makspris i barnehager er det viktigste virkemiddelet for høy deltakelse i barnehage. Det eksisterer allerede et tilfredsstillende regelverk som sikrer barnefamilier med lavest betalingsevne, lavere utgifter eller fritak for utgifter til barnehageplass. SFO-tilbudet er i stor grad kommunenes ansvar, og det er allerede iverksatt moderasjonsordninger. Regjeringspartiene støtter på målet fortsatt er å utvide gratistilbudet, slik det blir gjort fra høsten 2013.

Uoverstigelige gjeldsproblemer er det etter hvert mange i vårt samfunn som opplever. Det er i dag flere frivillige organisasjoner som får støtte til gjeldsrådgivning. De utgjør et viktig supplement. Mange som sliter med gjeld, har også andre problemer, knyttet til bl.a. helse, sosiale problemer eller manglende tilknytning til arbeidslivet. Mange med gjeldsproblemer vil derfor parallelt med håndtering av gjeld ha behov for helsetjenester, sosialfaglig oppfølging og arbeidsrettet bistand. Det krever samarbeid mellom ulike instanser, og det kan det være vanskelig for en gjeldsrådgivningstjeneste i privat eller frivillig regi å ivareta. Regjeringspartiene vil derfor prioritere å sikre kvaliteten i de offentlige økonomirådgivningstjenestene. I denne sammenhengen er det også viktig å se til tiltak som et offentlig gjeldsregister for å forhindre at flere tar opp mer gjeld enn det er mulig å håndtere.

Flertallet er grunnleggende uenig i å gjeninnføre kontantstøtte for toåring. Det er arbeid som er den beste veien ut av fattigdom. Mange kvinner har trukket seg ut av arbeidslivet i kortere eller lengre perioder som en følge av dette, og kontantstøtten i seg selv kan ha bidratt til at flere familier opplever lavinntekt. Å svekke kvinners tilknytning til arbeidslivet bidrar også til at det kan være vanskeligere å komme inn i arbeidslivet senere. Det er spesielt at høyrepartiene som ynder å snakke høyt om arbeidslinjen, støtter en ordning hvor man får betalt for å la være å bruke en barnehageplass. Det betyr færre kvinner i arbeidslivet, dårligere integrering og mer fattigdom på sikt. Samtidig ønsker Høyre og Fremskrittspartiet å kutte inntektssikringen til enslige forsørgere som ikke har arbeid, men som er i aktivitet, opplæring eller arbeidstrening, slik kravene er for å motta ytelsene. Det er ingen tvil om at dette vil øke barnefattigdommen og fjerne mulighetene de har

til å ha en trygg inntekt mens de kvalifiserer seg. Å fjerne eller kutte barnetilleggene i uføretrygden vil også bety mer fattigdom hos barn. Et regjeringsskifte vil være et aktivt skritt mot økte forskjeller og mer fattigdom. Det burde forslagstillerne i Kristelig Folkeparti merke seg.

Jeg anbefaler med dette opp innstillingen fra komiteen.

Robert Eriksson (FrP) [23:16:13] (komiteens leder):

En av de viktigste måtene å få hjulpet barn som vokser opp i familier med vedvarende lav inntekt, er naturlig nok å hjelpe foreldrene til å komme inn i ordinært arbeidsliv og få et lønnet arbeid og på den måten få bedre inntekt. Det har vært diskutert grundig bl.a. i foregående sak og i et par andre saker i dag. La det være det overordnede og det viktigste.

Men så ser vi også at det er mange barn som fortsatt lever i fattigdom. Det er barn som ikke kan delta på det som det er helt naturlig for andre barn å delta på. Det gjelder å kunne dra på skoleturer, det gjelder å oppleve en ferietur, det gjelder å delta sammen med resten av laget på en fotballturnering. Jeg har selv vært leder i et idrettslag der vi har hatt barn som vokser opp i familier med en vedvarende lav inntekt, og der vi har sett at foreldre har kviet seg for å melde på ungene for å delta på bl.a. Norway Cup med høye egenandeler. Det har vi klart å løse gjennom et samarbeid med frivilligheten, som har gjort at man også har fått de barna inkludert og aktivt med.

Det var ønsket at vi skulle få til en tverrpolitisk dugnad der alle partiene kunne sette seg ned og bli enige om noen felles forslag som kunne løfte flere barn ut av fattigdommen. Min partileder, Siv Jensen, tok det initiativet i Stortingets spørretime før jul. Regjeringspartiene sa nei. Så viktig var den valgkampsaken de gikk til valg på i 2005, da de skulle fjerne fattigdommen med et pennestrøk, at de ikke engang kunne sette seg ned med opposisjonen og prøve å finne frem til felles forslag og ha en felles dugnad. Det syns jeg er skuffende. Men dermed er jeg veldig glad for at alle de fire ikke-sosialistiske partiene har klart å komme frem til 14 gode forslag som vil hjelpe flere barn til å få en bedre hverdag uten å leve i en hverdag preget av fattigdom. Derfor er jeg også glad for at de fire partiene som står bak dette forslaget, har klart å finne bevilgninger på 70 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett som vil styrke innsatsen mot barnefattigdom for andre halvår 2013. Vi ønsker sterkere samarbeid med frivilligheten. Vi kan bruke Ferie for alle som et eksempel. Det er et av prosjektene til Røde Kors, der over 1 000 unger hvert år som egentlig er kvalifisert til å delta i prosjektet, ikke får muligheten. Det er ikke fordi Røde Kors eller frivilligheten ikke har kapasitet, men fordi man ikke har råd eller penger. Man har ikke rammen for å gjøre det. Vårt forslag ville gitt de 1 000 barna en ferieopplevelse. Det har vi fått klart bekreftet fra frivilligheten. Hadde vi fått de midlene som dere legger inn i revidert nasjonalbudsjett og fulgt opp de forslagene dere fremmer, kunne vi ha gitt de 1 000 barna en god ferieopplevelse i sommer. Det sier regjeringspartiene dessverre nei til.

Vi ønsker også å tenke nytt, bl.a. når det gjelder forslag nr. 12, hvor vi ville fått et bedre samspill mellom atfø-

ringsbedriftenes opplæringstilbud og de videregående skolene med en direkte linje der en kan ta tak i ungdommene som står i fare for å dette ut av skolen.

Det er en grunn til at man faller utenfor. Det er en grunn til at man ikke lenger ønsker å gå på skolen. Hvorfor ikke gi disse kompetanse, opplæring på en annen arena, i større grad enn det som gjøres i dag? Dette er ikke et nytt forslag. Vi har jobbet med bl.a. atføringsbedriftene om dette forslaget, som man synes er godt for å kunne hjelpe flere til å fullføre utdanning og komme ut i arbeidslivet.

Jeg har også lyst til å si noen ord om forslag nr. 13, som handler om å sette i gang et forsøksprosjekt mellom Nav og dagligvarebransjen. Dagligvarebransjen har også sin egen bransjeskole. Kiwi er en av de dagligvarekjedene som ønsker å få ungdom som faller utenfor skolen, kvalifisert til arbeidslivet. Det har vært store problemer – man har i to år forsøkt å få til en avtale med Nav for å få det på plass. Det har man ikke klart å få til. Jeg skulle ønske vi hadde en statsråd som kunne vært midtbanemotor for å få det på plass. I stedet for at de ungdommene havner på uføretrygd, kunne man gitt dem de naturlige arenaene for å kunne komme seg inn i arbeidslivet. Det hadde også vært positivt for å forhindre fattigdom.

Jeg vil til slutt på vegne av Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ta opp våre forslag i innstillingene til sakene nr. 25 og 26.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson har tatt opp de forslagene han refererte til.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [23:21:35]: Jeg skal ikke bruke tid på å gjenta beskrivelsen av hvorfor det er viktig å gjøre noe med barnefattigdom. Jeg skal bare kort begrunne hvorfor Høyre mener at disse tiltakene er viktige, selv om de ikke er tilstrekkelige. Fattigdom har selvfølgelig dype, kompliserte og av og til strukturelle årsaker. Det betyr at den aller viktigste kampen mot fattigdom fører man f.eks. ved å ruste folk til arbeidslivet, gi folk behandling i helsevesenet hvis de har psykiske lidelser, hjelpe folk å mestre rusproblemer, sørge for at man ikke opplever sosial marginalisering og integreringspolitikk – alle de store tingene.

Så har fattigdomsbekjempelsen en annen side. Det gjelder de små, enkle tiltakene, som ikke har til hensikt å fjerne fattigdommen med et pennestrøk – som ikke har de voldsomt store ambisjonene, men som har et veldig enkelt siktemål, nemlig å sikre at de som er i den situasjonen at de vokser opp i en fattig familie, får en litt enklere hverdag. Det er i den kategorien disse forslagene som de fire opposisjonspartiene presenterer, havner i. Dette er forslag som er små, og som ikke vil løse fattigdomsproblemene i Norge. Det er på mange måter den stikk motsatte innfallsvinkelen av de store vyene om at man kan fjerne fattigdom med et pennestrøk, og at det bare handler om politisk vilje. Det er snarere små, viktige skritt som kan lindre effektene av fattigdommen for noen, men som ikke vil fjerne fattigdommen i Norge. Nettopp derfor er det tiltak som er så enkle å gjennomføre, og som regjeringspartiene selvfølgelig er mer enn frie til å stjele fra.

Jeg har lyst til å nevne en kombinasjon av tiltak, som jeg synes er spesielt viktige. Å få på plass integreringspolitikk, å få folk ut i jobb og å ruste folk for arbeidsmarkedet tar tid. Men det man kan gjøre med en gang, er å sikre at alle barn i Norge, uavhengig av hvilken kommune man bor i, har et minstemål av tilgang til en meningsfull fritid. I dag eksisterer det en fattigdomspott, som mange kommuner bruker på f.eks. utstyrslån. Noen kommuner har gode ordninger for at man f.eks. får dekket kontingenter. Andre kommuner har et slags kulturkort, som gjør at også barn som ikke har råd til det, kan delta på fotballkamper, teaterforestillinger og den slags.

Det er etter min mening ingen grunn til at ikke alle kommuner skal ha slike ordninger. Hvorvidt man burde pålegge det og uniformere ordningen fra sentralt hold, er jeg mer usikker på. Men det er ingen grunn til at ikke alle kommuner i Norge, uavhengig av om de er røde eller blå, styrt av Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, SV eller Kristelig Folkeparti, skal ha slike enkle ordninger, nettopp fordi de er billige, fordi de skaper mye glede hvis man gjør det på en riktig måte, og fordi det er så fryktelig enkelt å sette i gang.

Karin Andersen (SV) [23:24:58]: Noen barns oppvekst er hele tida preget av dårlig råd. Det er også mange voksne som har det vanskelig, men jeg tror de sporene som dette setter hos en del unger, er mye dypere enn for mange andre. Jeg tror at det ikke først og fremst handler om den rene nød, men at man føler seg så mye mer annerledes enn alle andre, og at man ikke kan delta i det samfunnet som er så preget av at man har penger, og at alt koster penger. Ikke bare det: Det verste er kanskje at jeg ser stygge tendenser til at vi ikke respekterer folk med dårlig råd på samme måte som andre folk. Det merker ungene, og det tror jeg er det verste. Et samfunn med små økonomiske forskjeller mellom folk er godt. Det er bra. Fra SVs side har vi et ønske om at forskjellene skal minske, og at vi må foreta enda større løft for de aller fattigste.

Regjeringen har gjort mye på dette området. Vi har greid å holde forskjellene nede. Vi har også greid å stoppe økningen på dette området. Vi har satt i gang viktige ting, f.eks. satsingen på barnevern, som vi vet er noe av det viktigste vi kan gjøre. For dette går i arv i generasjoner hvis vi ikke klarer å bryte den vonde sirkelen. Det er den viktigste fellesnevneren.

Kommunene kan gjøre svært mye på dette området. Vi har en lov om sosiale tjenester i Nav. Den har man ført tilsyn med. Resultatet av det tilsynet er etter mitt syn ganske oppsiktsvekkende forferdelig. For svært mange kommuner gjør ikke det som loven pålegger dem. De skal ta hensyn til barn, de skal sikre at barn får en god oppvekst og får de tingene som vi alle er opptatt av. Det er litt rart at en del av de forslagene som fremmes her i dag, gjelder kommunepolitikk. Jeg vet at forslagene blir fremmet i f.eks. Oslo og Tromsø. Da er det opp til kommunepolitikerne der å gjøre det som representanten Røe Isaksen var innom i stad. Som han sa: Det er små tiltak, og det er et kommunalt ansvar. Han var ikke engang sikker på om det er nødvendig at staten skal pålegge dem tiltakene. Jeg skulle veldig gjer-

ne ha gjort det. I de kommunene som Høyre har ansvaret for, er det fullt mulig å sette i gang med dette. Så gjør det! Det er et ansvar, og kommunene tar ikke det ansvaret i dag. Stortinget har pålagt dem å gjøre det, og det må skje.

Det er ikke mulig å inngå i en felles dugnad med partier som faktisk øker barnefattigdommen. Man vil fjerne overgangsstønaden, som i dag er en stønad man får for å være i aktive tiltak for å komme seg i jobb. Det er ingen passiv ytelse, som Fremskrittspartiet sier – det er feil. Når man fjerner den, som Høyre og Fremskrittspartiet ønsker, er det anslagsvis 17 000 barn som over natta vil miste familieinntekten. Den eneste inntekten som står igjen, er om man eventuelt kommer over på sosialhjelp – i stedet for at familien skal ha en trygg inntekt i to år. Og det tar jammen to år hvis man skal greie å kvalifisere seg for arbeidsmarkedet i dag. Det tar så lang tid. Veldig mange av disse foreldrene fullfører utdanning eller kommer i gang med utdanning. Etterpå tør de å fullføre på studielån.

Med Jobbsjansen er det likeens – den skal bort. Dette gjelder de familiene som Nav sjøl i sin rapport sier har to og en halv gangs risiko for å ende opp i evig fattigdom. Man går målrettet på dem og fjerner inntekten og grunnlaget de kan stå på mens de kvalifiserer seg. Ordningen virker. Det er over 1 mrd. kr. Fremskrittspartiet vil ta enda mer, for de vil i tillegg ta utdanningsstønaden fra disse familiene – og de vil fjerne Jobbsjansen for innvandrerkvinnene. Så kommer man jammen med forslag om økt kontantstøtte, som er betaling for å holde ungen unna barnehagen og mor unna jobb. Det virker, det også. Vi sliter med å få innvandrerkvinnene i jobb – ja, vi gjør det. Men de store, viktige tiltakene som opposisjonen fremmer forslag til, virker i motsatt retning. Derfor er SV imot dem.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [23:30:17]: Jeg må si at dette er en ganske spesiell debatt. Det foreligger et representantforslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre med 14 forslag om tiltak mot barnefattigdom. Det foreligger 9 forslag fra Kristelig Folkeparti om å bekjempe fattigdom.

Hvis jeg forholder meg til Høyre og Fremskrittspartiet, er de to partienes fremste kritikk av regjeringens partiene at man bruker for mye penger på fellesskapets hånd, at vi har en for stor del av bruttonasjonalproduktet over fellesskapet hvis formål er å sikre verdige forhold for mennesker.

Vi er i den situasjonen at disse 23 forslagene lider den skjebne at de «vedlegges protokollen», og at det så i en eller annen form skal framstilles som om regjeringens partiene er mindre offensive når det gjelder å gi verdige forhold blant mennesker enn det opposisjonen er.

Det er noe spesielt norsk over dette, synes jeg. Jeg vet ikke hvordan det er i andre land, men jeg må si at det er litt spesielt norsk at det er en slags konkurranse i å være hyggeligst mot hverandre og snillest mot hverandre på områder som i mange tilfeller er ganske små, når vi samtidig har de store skillelinjene, og regjeringens partiene blir angrepet for at en for stor andel av bruttonasjonalproduktet går over fellesskapet – nettopp fra spesielt Høyre og Fremskrittspartiet, men også i økende grad fra Venstre.

Det å ha det materielt trygt og godt har med verdighet

å gjøre, og det er arbeidslivets organisering, det er de trygdeordningene vi har, det er den boligpolitikken vi kan føre, og det er den solidariteten vi har i hverdagslivet, som avgjør det. Det er rett og slett at en her inspirerer til eller engasjerer seg for å ha et Samholds-Norge som er varmere og bedre enn et Markeds-Norge. De samme partiene som her er veldig offensive når det gjelder fattigdom, er jo de som er de fremste i å gjøre strukturelle endringer med tanke på å fremme Markeds-Norge, hvor det blir mindre samhold.

Situasjonen i dag, etter Senterpartiets vurdering, er at forskjellene i inntekt øker blant mennesker i Norge – ikke blir mindre. Nasjonalstaten har ansvaret for trygghet og sikkerhet, men vi har en situasjon hvor det er friest mulig flyt av arbeid og kapital, og vi vet – ut fra historisk erfaring – at det fører til stadig større forskjeller. Det er avgjørende å ha en nasjonalstat som har herredømme over de nødvendige politiske virkemidler, sånn at man kan korrigere markedet og dermed sikre et samholdssamfunn som er vesentlig mer sentralt på viktige livsområder, enn det et markedssamfunn vil kunne være.

Dette med kommunal velferd er jo helt avgjørende. Vi ser en rekke kommuner som er dyktig på dette og greier å ha forebygging, som greier å ha en ansvarsoppbygging i hele livsløpet til mennesker, og som greier å gripe inn på et tidlig tidspunkt og hjelpe – det skal mange ganger ikke så veldig mye til, når en er tidlig ute. Vi vet at det er mange trygge lokalsamfunn rundt om i Norge, hvor det ikke er så stor grad av flytting, innflytting og det hele – det er en stor grad av stabilitet. Man kjenner naboen, det er sterke frivillige organisasjoner, og det er folk som tar ansvar og hjelper hverandre. Dette er noe av det som virkelig er den sterke delen av norsk kultur, som har gitt egalitære samfunn, og som er et bolverk mot ulike former for fattigdom.

Jeg vil avslutte med å si at en kan fremme slike forslag, og det er bra, men det er de store økonomiske og politiske linjene som avgjør i hvilken grad vi greier å skape verdighet mellom mennesker. Jeg kunne håpe at i hvert fall noen av de partiene som står bak dette, i større grad kunne være med på det laget som altså legger til rette for jamnbyrdige forhold i alle deler av samfunnslivet. Da ville diskusjonen om fattigdom få en større grad av ærlighet over seg.

Laila Dāvøy (KrF) [23:35:21]: Politikk handler om å skape et stadig bedre samfunn. Et samfunn som er godt for barna, er et samfunn som er godt for oss alle. Derfor er det klokt å satse på å gi barn trygge oppvekstvilkår, hvor fattigdom ikke oppleves som hemmende eller nedverdiggende. De foreliggende forslagene vil ikke løse fattigdomsproblematikken en gang for alle, men de vil være viktige skritt på veien mot en bedre fattigdomspolitik.

Når det gjelder det ene dokumentforslaget, er det spisset nettopp mot barn. Tiltakene er konkrete, og det vil hjelpe mange fattige barn til å få gode tiltak som de i dag kanskje ikke har, som flere har vært inne på.

Jeg tror få av oss i denne sal forstår hvordan det er å vokse opp i fattigdom i dagens Norge. Barn som vokser opp i lavinntektsfamilier, kan ikke på noen måte lastes for den økonomiske situasjonen de er i. Derfor bør vi ta et ekstra ansvar for å sikre at denne gruppen blir inkludert på så

mange arenaer som mulig, på en likeverdig måte. Ingen er uenig i det.

Men vi må tørre å tenke bredere både om hva man kan gjøre for å bekjempe barnefattigdom, og hvem som kan gjøre det. Det viktigste er tross alt stadig å nærme oss målet om å løfte flest mulig barn ut av fattigdom, og nå har det gått litt den gale veien når det gjelder barn under 18 år.

Et egnet tiltak som jeg har lyst til å nevne, som vi fremmer, er å sikre at alle barn fra økonomisk vanskeligstilte familier skal få tilgang til utstyrslån til fritidsaktiviteter og ordninger tilsvarende opplevelseskort. Barnefattigdom i Norge dreier seg ikke bare om sosial nød eller mangel på forbruksvarer. Det handler heller ikke om å sammenlikne seg med de rikeste. For barna handler fattigdom kanskje først og fremst om manglende mulighet til å delta i aktiviteter på linje med andre barn. Det handler om barns verdighet og deres mulighet til utfoldelse og utvikling.

Det er bra at regjeringen støtter en prøveordning med opplevelseskort for barn og unge i lavinntektsfamilier i Møre og Romsdal. Et slikt tilbud er likevel noe vi skulle sett i alle fylker. Jeg er sånn sett skuffet over regjeringens manglende vilje til å satse større på dette.

Så har jeg lyst til å løfte frem de frivillige organisasjonene, som på en utmerket måte stiller opp hvor det offentlige ikke strekker til. Gjennom de frivillige organisasjonene får mange barn i en vanskelig situasjon et tilbud om aktivitet og deltakelse. Kristelig Folkeparti har lenge sagt at uten frivilligheten stopper Norge – også hva gjelder bekjempelse av barnefattigdom, ser er vi at frivilligheten er en avgjørende medspiller. Det er derfor svært viktig ikke å undervurdere frivillighetens innsats, men heller trappe opp tilskuddsordninger til frivillige organisasjoner, og tar et krafttak slik at de kan yte fritidstilbud til barn som har behov for det.

Jeg vil også nevne det andre representantforslaget, som ikke så mange har vært inne på her i dag. Det er sak nr. 26 – det mer generelle representantforslaget fra Kristelig Folkeparti om fattigdom. Jeg vil ikke gå inn på alle forslagene der, men bare nevne noen.

Det er en bekymring som jeg synes er ganske stor. Det gjelder ikke i alle kommuner, men det gjelder faktisk i ganske mange. Etter at vi fikk maksimalprisen i barnehagene, har en del kommuner økt SFO-satsene, slik at de har eksplodert. Mange har faktisk ikke råd til å ha barna i SFO-ordningen. Sånn sett ønsker vi en ytterligere gradering både av barnehagesatser og SFO-satser for de aller fattigste.

Når det gjelder tannhelse, kunne jeg holdt et langt foredrag. Det er mange år siden – det var i første stortingsperiode til Stoltenberg-regjeringen – at tannhelse virkelig skulle settes på dagsordenen. Veldig lite har skjedd. Det har skjedd noe – noen små skritt – men vi venter alle på en tannhelsereform i større format. De aller fleste partiene i denne sal har tatt til orde for det.

Så til kontantstøtten: Den varer altså bare i ett år, jeg må få lov til å nevne det. Vi ønsker to år i dette forslaget. Men slik som en del representanter snakker her, skulle man nesten tro at kontantstøtten varer til de blir konfirmanter eller begynner på skolen.

Man skulle nesten tro at det var uheldig for en del barn at foreldrene satser på å være hjemme med dem, kanskje litt ut over ett- og toårsalder. Det er det faktisk ikke. Vi burde hatt valgfrihet – mer enn det denne regjeringen vi nå har, ønsker.

Til slutt tar jeg opp forslagene fra Kristelig Folkeparti i sak nr. 26.

Presidenten: Representanten Laila Dāvøy har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Borghild Tenden (V) [23:40:43]: Fattigdom rammer ofte uventet og tilfeldig. Det er ingen enkel forklaring på hvordan og hvorfor det skjer i verdens rikeste land, men det er et problem som vi, som landets nasjonalforsamling, har en plikt til å ta inn over oss med det aller, aller største alvor.

Førsteprioriteten må etter Venstre syn være å bekjempe fattigdom og helseproblemer hos barn og barnefamilier – nettopp fordi barn er helt uten skyld i den situasjonen de fødes inn i og vokser opp i. Ingen velger sin egen barndom. Derfor må støtteordningene som er avgjørende for barns livs- og oppvekstvilkår, være rause.

Venstre har vært opptatt av barnefattigdom lenge. Venstres forrige leder, Lars Sponheim, tok på et folkemøte i TV2 den 19. august i 2009 initiativ til et felles politisk løft for å redusere fattigdommen blant barn spesielt. Dette initiativet ble positivt møtt av både statsministeren og de øvrige partilederne. Med dette ferskt i minnet fremmet nåværende leder, Trine Skei Grande, den første dagen det nye Stortinget var samlet etter valget i 2009, et forslag til konkret oppfølging av et fellesløft for å bekjempe og redusere fattigdom blant barn og i barnefamilier. Dette var Venstres første forslag i en ny periode. Det viser hvor viktig dette er for Venstre.

Hun forventet at det var en reell vilje til å gjøre det alle var enige om tre uker før valget. Hun trodde at vi i det minste kunne bli enige om å legge all partipolitisk prestisje til side, og se om vi i fellesskap kunne finne fram til en tiltakspakke for å bekjempe fattigdom blant barn – men nei.

Det må unektelig være et paradoks for en regjering som lovet å avskaffe fattigdommen, at det etter åtte års regjeringstid har blitt flere fattige barn i Norge. Ifølge SSB er det nå 74 000 barn under 18 år som lever i familier med vedvarende lav inntekt. Det er 6 500 flere enn da denne regjeringen overtok makten i 2005.

Jeg skal ikke forlenge denne debatten. Jeg hevder ikke at Venstre har svar på alle problemene, men vi har i dag skissert 14 ulike tiltak i forbindelse med Innst. 481 S som kan bidra til å redusere fattigdommen.

Med dette tar jeg opp Venstres forslag som er omdelt i salen. I tillegg stemmer vi for forslagene nr. 1, 2, 3 og 13 i samme sak.

Presidenten: Det er notert. Representanten Borghild Tenden har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:43:50]: Jeg vil takke forslagsstillerne for framleggene. Denne regjeringen har

satt fattigdom, og spesielt fattigdom som har med barn å gjøre, høyt opp på den politiske dagsordenen. Jeg forstår det slik at forslagsstillerne støtter denne dagsordenen og betydningen av en løpende diskusjon om hvilke grep som bør og kan tas.

De to representantforslagene inneholder en rekke enkeltforslag. Hvert enkeltforslag er kommentert i mine skriftlige svar til komiteen. Mange av inntektsområdene som foreslås styrket, er styrket – eller aktivitet er igangsatt – under denne regjeringen. Så i den grad representanten Røe Isaksen sier at det her er mange tips å hente for regjeringen, synes jeg at mange av de forslagene som er fremmet av opposisjonen, bærer preg av å være tips de har fått fra regjeringen selv. Ett eksempel på det var da jeg var kulturminister og vi ga støtte til kulturkort, som handler om at kommunen går foran og gir gratis adgang til kino, svømmehall, museer og teater. Det har ikke kostet kommunen noe, for de har brukt eksisterende tilbud, men det er jo ett eksempel på at fattigdom i vår tid handler mindre om at man ikke har penger til mat. Det handler om mangel på felles opplevelser, at det er noen unger og ungdommer som ikke har noe å fortelle fra helgen, som ikke deltar i svømmehallen og på fritidsaktiviteter, sånn som andre unger.

Vi har styrket mange av disse ordningene, bl.a. aktivitet og deltakelse for utsatte barn, i regi av frivillige organisasjoner. Vi har også mottatt kritikk fra en del av opposisjonspartiene for at vi er for instrumentelle i vårt syn på de frivillige organisasjonene. De mener at de skal ha en rolle med tanke på inkludering. Men jeg mener at dette nettopp er de frivillige organisasjonenes rolle.

Et knippe enkelttiltak – om de er aldri så gode – kan ikke alene løse fattigdomsutfordringene. Forslagsstillerne bak forslagene om tiltak mot barnefattigdom oppsummerer med at de viktigste tiltakene på lang sikt vil være et sosialt utjevne skole- og arbeidsliv med plass til alle. Det er jeg fullt og helt enig i. Forslagsstillerne vil imidlertid med sine forslag prioritere målrettede tiltak mot dem som trenger det mest, framfor brede ordninger. Det er jeg ikke udelte enig i, da jeg mener at fattigdom må bekjempes på både kort og lang sikt.

Jeg mener at den nordiske velferdsmodellen med sterke fellesskapsløsninger og et universelt sikkerhetsnett har bidratt til en jevn inntektsfordeling, og begrenset omfanget av fattigdom. Et eksempel med gratis kulturskoletimer for alle er viktig fordi det er universelt. Det hjelper ikke bare dem som har minst, men det er et tilbud for alle.

Det å forebygge fattigdom hindrer at fattigdom overføres til nye generasjoner. Vi må derfor se på hvilke forhold i samfunnet, hvilke samfunnsstrukturer, som bidrar til å skape og opprettholde sosiale og økonomiske forskjeller, og da er lønnsarbeid og sterk tilknytning til arbeidslivet den viktigste enkeltfaktoren som forhindrer fattigdom.

Ifølge EUs lavinntektsgrense vil en familie kunne bli definert som fattig dersom man har tre barn, mor er hjemmевærende, og far tjener 600 000 kr eller mindre – da kommer en under det som er lavinntektsgrensen. Regjeringens arbeid er derfor rettet mot det å gi flere mulighet til å velge arbeid og aktivitet framfor stønad, og kvalifiserings-

programmet er et eksempel på et målrettet tiltak som gir langtidsmottakere av stønad muligheten til å komme i arbeid. Et annet er Jobbsjansen, som representanten Andersen har snakket varmt og godt om i dag, som er et eksempel på tiltak som gir hjemmевærende innvandrerkvinner mulighet til å delta i opplæring og kvalifisering.

Jeg mener at velferdsordninger må utformes slik at de støtter opp om målet om arbeid til alle. Et reelt, rimelig og godt tilbud om barnehage og SFO er eksempler på samfunnsprioriteringer som er nødvendig for at valget ikke lenger skal måtte stå mellom arbeid eller omsorg. Stønadene må også være utformet på en slik måte at det er mer lønnsomt å arbeide enn å motta trygd. Derfor er det uforståelig at opposisjonen ønsker å øke og utvide kontantstøtten, all den tid vi vet at blant dem som står i fare for å havne i lavinntektsfamilier, er mor ofte utenfor arbeidslivet.

Regjeringens langsiktige innsats mot fattigdom må likevel kombineres med kortsiktige tiltak for å hjelpe barn som faller utenfor, her og nå – barn som ikke får dra på sommerferie eller delta i bursdager. Regjeringen vil derfor målrette og styrke ordninger som møter de ulike barnas behov for å delta i fritidsaktiviteter og ferietilbud.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Laila Dāvøy (KrF) [23:49:05]: I brevet som statsråden har gitt komiteen, står det at det på enkelte områder er behov for en forsterket innsats og mer målrettede tiltak overfor personer med økt risiko for fattigdom. Det er vi nok alle enig i, så spørsmålet mitt til statsråden er: Mener statsråden at de tiltakene som regjeringen viser til at de har satt i gang, eller skal sette i gang, er offensive nok? Vil de kunne redusere fattigdommen blant barn under 18 år, som har økt de senere år?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:49:46]: Noen av tiltakene kan redusere antall barn under fattigdomsgrensen, men ikke alle.

Jeg har vært så heldig å ha vært barne- og likestillingsminister og har tatt over departementet etter representanten. De tiltakene som vi offensivt gjennomførte etter at Bondevik-regjeringen gikk av, reduserer ikke nødvendigvis antall barn under fattigdomsgrensen.

Det handler om å gi tilbud om ferie og fritidsaktiviteter. EUs fattigdomsgrense og OECDs fattigdomsgrense går utelukkende på inntekten. Det at vi har redusert barnehageprisene, reduserer ikke nødvendigvis det antall personer som er definert til å være under EUs fattigdomsgrense. Mange av tiltakene bidrar til at barnefamilier får det bedre – får billigere barnehager og flere fritidsaktiviteter.

Men det som virkelig gjør noe med fattigdomsgrensen, er en mor ute i jobb. Da er mer kontantstøtte et veldig dårlig forslag.

Laila Dāvøy (KrF) [23:50:45]: Jeg hører hva statsråden sier.

Jeg er enig i at vi skal ha målrettede tiltak. Statsråden snakker om ferie for barn. Jeg mener å huske at det koster ca. 8 mill. kr – kanskje mindre. Dersom Røde Kors hadde

fått det, ville de kunne gitt 100 pst. av de barna som søkte om et ferietilbud, sommerferie denne sommeren. Dette utgjør egentlig ikke veldig mange midler i et stort statsbudsjett.

Mitt spørsmål er: Synes statsråden det er tilfredsstillende at et så godt tilbud som ferie for barn bare dekker 50 pst. av antallet som søker? Er det offensivt?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:51:34]: Det er i hvert fall mye mer offensivt enn det barne- og likestillingsdepartementet som Laila Dāvøy representerte, for det ga jo ingen type støtte til tiltak i den størrelsesordenen vi nå har fått. Det betyr at vi er mye mer offensive nå enn før.

Røde Kors har fått mer penger. Det har vi også gått inn for i statsbudsjettet for inneværende år på Navs område. De gir mer støtte til ferie- og fritidsaktiviteter. Det er viktig. Jeg er meget stolt over at denne regjeringen har hatt en langt mer offensiv holdning enn den forrige regjeringen på dette punktet.

Robert Eriksson (FrP) [23:52:17]: Statsråden sier selv at noe av det viktigste er å legge til rette for ferier og fritidsaktiviteter. Hun viser til at man har økt bevilgningene til frivilligheten og til Røde Kors.

Mitt enkle spørsmål er da: Når Røde Kors fortsatt må gi avslag til 1 000 barn som er kvalifisert for å delta på Ferie for alle, fordi man ikke har tilstrekkelige midler til prosjektet, vil statsråden ved fremleggelsen av statsbudsjettet for 2014 kunne garantere at disse barna får innvilget sin etterlengtede ferie – iallfall fra 2014? I en nasjon som i fjor hadde et overskudd på 400 mrd. kr, kan statsråden unne disse barna 10 mill. kr?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:53:09]: Det jeg kan garantere, er at vi bruker mer penger på ferietilbud enn før, og at Røde Kors har fått økte midler til sitt prosjekt Ferie for alle. De ble senest økt i 2013. Jeg er stolt av å kunne øke disse midlene.

Men svaret mitt – på dette området som på alle andre områder – er at når det gjelder statsbudsjettet for 2014, kommer jeg til å si hva som kommer, når det blir presentert.

Robert Eriksson (FrP) [23:53:46]: Jeg registrerer at statsråden ikke vil si hva som kommer. Det vil forhåpentligvis bli slik at statsråden får legge frem statsbudsjettet, men at det kommer en tilleggsproposisjon, slik at det blir et annet flertall som får på plass de gode tiltakene.

Mitt neste spørsmål går på at det er veldig mange ungdommer som dropper ut av skolen, og på dagligvarebransjens tilbud om bransjeskoler, der bl.a. Kiwi har jobbet veldig aktivt med å ta tak i disse ungdommene, i stedet for at de skal havne på uføretrygd. Arbeid er den beste måten å sikre inntekt og unngå fattigdom på. Vil statsråden ta initiativ til å løse floken mellom Kiwi og Nav, slik at man på en positiv måte kan bruke dagligvarebransjen til å få ungdom i aktivitet, og slik at de får en alternativ utdanning, fremfor å bli uføretrygdet?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:54:45]: Det vi støtter, er at ungdom skal få flere tilbud om opplæring i ordinært arbeidsliv, for vi ser at det virker.

Når det gjelder den konkrete saken om Kiwi, er jeg helt sikker på at Nav har det for øye at vi skal få flere ungdommer ut i arbeid, og at de i større grad enn i dag ønsker å benytte seg av ordinært arbeidsliv. Men det er viktig at vi sikrer oss at tilbudet om utplassering i ordinært arbeidsliv bidrar til reell kvalifisering, og at dette ikke – som vi har sett i mange land – blir utnyttet av arbeidsplassen. Jeg har ikke noe grunnlag for å si at dette på noen som helst måte gjøres i Norge i dag, men det er viktig at vi stiller krav til dem som tar imot ungdommer på utplassering.

Sylvi Graham (H) [23:55:45]: Jeg registrerer at regjeringspartiene, statsrådets partier, ikke har tenkt å stemme for særlig forslag nr. 10 – som jeg ønsker å løfte fram i et spørsmål – nemlig om å be regjeringen «styrke kommunenes tilbud om råd og veiledning til personer med økonomiske problemer». I sitt svarbrev til komiteen sier statsråden:

«Alle kommuner skal ha et tilfredsstillende tilbud om økonomisk rådgivning (...) Oppgaven er plassert i NAV-kontoret og kan suppleres».

Er statsråden sikker på at alle kommunene har den nødvendige dimensjonen på den økonomiske rådgivningen? Min erfaring etter å ha vært ordfører i 14 år er nemlig at våre kommuner hadde et bedre økonomisk rådgivningskontor før Nav-reformen, som igjen ble erstattet med delvis stillinger rundt omkring i de forskjellige kommunene. Er statsråden trygg på at det er tilstrekkelig økonomisk rådgivning i kommunene?

Statsråd Anniken Huitfeldt [23:56:43]: Jeg er kjent med at kompetansen bør styrkes i en del kommuner. Derfor har fylkesmennene satt i gang opplæringstiltak på dette området for de ansatte ved Nav-kontoret. Arbeids- og velferdsdirektoratet gir tilskudd til forsøk med interkommunalt samarbeid, som kan være en god løsning for mange kommuner.

Den landsdekkende økonomirådgivningstelefonen ble etablert i 2009. Tjenesten er et lavterskeltilbud, som har som formål å gjøre økonomisk rådgivning lettere tilgjengelig og bidra til at personer med betalingsproblemer kommer raskere i gang med å finne en løsning. Dette tilbudet blir styrket når vi får bedre opplæring.

Mange kommuner har et veldig godt tilbud, men ikke alle tilbud er gode nok.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Kari Henriksen (A) [23:57:52] (ordfører for sak nr. 25): Arbeiderpartiet har i hele sin historie kjempet mot fattigdom og for frihet for grupper og personer. Regjeringen har iverksatt flere tiltak for å bedre situasjonen for familier, barn og unge som sliter økonomisk.

Når jeg hører på debatten her i dag, hører jeg at den

har to lag. Det ene er at høyresiden, opposisjonen, prøver å unngå alt som dreier seg om de grunnleggende strukturer i et samfunn, og det andre er at en snakker om enkelttiltak som om de skal redde verden.

Den viktigste grunnleggende strukturen i samfunnet i dag er at vi har skapt et samfunn som har arbeid til nesten alle. 340 000 nye arbeidsplasser er det viktigste tiltaket for å hindre at barn og voksne opplever fattigdom.

Thor Erik Forsberg, representanten fra Arbeiderpartiet, viste til tilsynsrapporten og undersøkelsen i Nav om hvorvidt de faktisk følger opp sitt ansvar for å ivareta barns behov, noe som under denne regjeringen kom inn i formålsparagrafen. De fant mye som de skulle forbedre. Nettopp fordi vi hadde fått det i lovs form, kunne Helsetilsynet foreta disse kontrollene på Nav-kontorene: Blir barn fulgt opp? Det er grunnleggende å få disse bestemmelsene inn i lovverket. Det har altså denne regjeringen gjort.

Der vi vil ha makspris på barnehageplass, vil høyresiden ikke love noe. Der vi sier at vi vil ha en forutsigbar kommuneøkonomi, er det svært usikkert hva slags kommuneøkonomi som kommer fra den blå-blå regjeringen. Det eneste det ligger an til, er at de som har mer, skal få mer. 100 mrd. kr i skatteuttak til dem med høye inntekter er ikke godt for barna – heller ikke for fattige familier, som ikke har en inntekt å få skatteuttak på. Vi vil ha mer kultur. Sannsynligvis blir det mindre kultur med en blå regjering. Vi vil ha flere tiltak for å gjøre integreringen bedre. Høyresiden vil ha færre. Vi vil at alle barn – rike og fattige – skal bli kjent med hverandre i en felles skole. Høyresiden vil fjerne valgfriheten for de fattigste. De vil aldri ha råd til å kjøpe privat utdanning eller private helsetjenester.

Kristelig Folkeparti har erfaring med å sitte i regjering. Forrige gang, da Laila Dāvøy var barne- og familieminister, økte andelen fattige fra 2 pst. til 4,94 pst. Hvorvidt det var Kristelig Folkeparti-politikk eller press fra Høyre, vites ikke, men godt for fattige barn og voksne var det definitivt ikke. Derfor er det underlig at Kristelig Folkeparti nå velger å garantere for en borgerlig regjering som faktisk fjerner de grunnleggende strukturene for å hindre fattigdom.

Dag Terje Andersen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Sylvi Graham (H) [00:01:15]: Det har fra Senterpartiets representant vært snakk om å være i en konkurranse om å være snillest her i dag. Jeg må få lov å gjøre meg de refleksjoner at jeg synes det er noe som er litt uverdigg ved denne debatten her i dag. Det å høre at regjeringspartiene prøver å overbevise seg selv eller velgerne – eller hvem det nå er – om at det bare er de som har sosial samvittighet, eller bare de som har ønske om å legge til rette for dem som virkelig har behov her i dette samfunnet, er ikke bra. Jeg kommer – riktignok for snart fire år siden – fra en kommunal tradisjon. Der satt jeg i 14 år og var helt enig med mine politiske kolleger om at vi kunne være enige om målet, og at vi kunne respektere hverandre selv om vi trodde på forskjellige midler for å nå det. Jeg ser ikke fnugg av det her i dag.

I 2005 var det – ifølge EUs målemetode for fattig-

dom – 91 000 barn i alderen 0–17 år, altså 8,7 pst., som kunne betegnes som fattige. I 2011 var tallet 106 000 barn, tilsvarende 9,5 pst., skriver Dagbladet. Antall og andel fattige barn har vokst under denne regjeringen – det er regnskapet etter åtte år med den regjeringen som sa de skulle fjerne fattigdommen med et pennestrøk, og at det kun handlet om politisk vilje. Vi bør kunne bli enige om én ting i denne salen, og det er at vi må sikre de sosiale sikkerhetsnettene som gjør at ikke barna som vokser opp i lavinntektsfamiliene, kan lastes på noen måte for det, og at samfunnet derfor bør ta et ekstra ansvar for å sikre at den gruppen blir inkludert på så mange arenaer som mulig, på en likeverdig måte.

Høyre har aldri trodd at dette var en enkel problemstilling, men de viktigste tiltakene for å bekjempe fattigdom, inkludert barnefattigdom, er selvfølgelig på lang sikt godt sosialt utjevne skoler og et åpent arbeidsliv med plass til alle mammaer og pappaer. Disse «små» forslagene vi fremmer i dag, representerer 70 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett, som kommer om noen få dager. Det ville vært viktige skritt, og jeg synes det er uverdige at regjeringspartiene forsøker å late som om det bare er de som har sosial samvittighet, når de ikke stemmer for disse forslagene.

Karin Andersen (SV) [00:04:00]: Jeg tror representantene er ærlige på at de er opptatt av barnefattigdom, det har veldig mange representanter vist. Problemet er når man i andre saker fremmer forslag som fjerner det sikkerhetsnettet som representanten Graham nå var oppe og snakket om, f.eks. overgangsstonaden, som er en trygghet for de fattigste familiene der en har én forsørger. Dette funker for at folk skal komme i jobb. Det er da dette blir vanskelig.

Det er en del av disse forslagene som ikke er store, og de er i hovedsak – mange av dem – et kommunalt ansvar. Forslagene vil bli fremmet i Oslo og Tromsø av SV, og da er det fullt mulig for Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre, som sitter med ansvar i disse kommunene, å gjøre dette. De er pålagt etter lov om sosiale tjenester i Nav å gjøre disse tingene. Det er mulig at Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet nå mener at dette ansvaret skal legges i sin helhet på staten – det er godt mulig. Det er SV uenig i. Vi ønsker at disse forslagene skal realiseres der de hører hjemme.

Representanten Graham sier også at hun kommer fra en kommunal tradisjon, der man samarbeider. Ja, det skjønner jeg, men det er også dessverre dokumentert nå i fire rapporter fra Helsetilsynet at den kommunale tradisjonen ikke er å følge sosialtjenesteloven. Det mener jeg er en meget alvorlig sak, som vi er nødt til å se nærmere på, og vi må få strammet opp dette.

Det er slik flere har sagt, at en del av de tingene vi alle sammen ønsker å gjøre, ikke vil endre på tallet på barnefattigdom. Bedre fritidstilbud, billigere barnehager, vi kunne hatt gratis tannlege, vi kan ha gratis husleie – det vil allikevel tallmessig være like mange fattige barn, fordi det bare er inntekten som teller.

Det er etterlyst samarbeid med de frivillige. Det er ikke mange uker siden jeg var på frivillighetssentralen på

Hamar. De fikk tilskudd til frivillig arbeid for familier med enslige forsørgere. De forklarte selvfølgelig det vi skjønner alle sammen, at det å være aleine som forsørger for barn, er veldig vanskelig og tungt. Ikke bare har man dårlig råd, men man har ofte også et dårligere nettverk enn vi andre har vært heldige å ha. For å si det sånn; for å oppdra unger trenger en ofte mange voksne. Vi samarbeider i veldig stor utstrekning med de frivillige organisasjonene. Det skal vi fortsette med, fordi det er viktig, og det er riktig.

Robert Eriksson (FrP) [00:07:25]: Det er sent nok, og det er sørgelig at en må forlenge debatten, men det som fikk meg til å ta ordet, var representanten Henriksen. Hun sa i sitt innlegg at fattigdom og frihet alltid har vært en grunnleggende tanke hos Arbeiderpartiet. Ja, vi merket det tidligere i kveld, da vi var innom både pleiepenger og de døvblinde. Vi merket det.

Jeg vil råde representanten Henriksen til heller å lytte til det som blir sagt i debattene fra denne talerstolen, fremfor å komme med manus som er skrevet ferdig kvelden før, for det kan være opplysninger som kommer fra denne talerstolen som er verdt å lytte til og verdt å ta med seg i debatten. Det vi står her og sier, mener vi faktisk. Det er ikke noe som er oppdiktet.

Vi har ikke sagt at vi fremmer enkelttiltak som om det skal redde verden, vi har sagt at dette er et lite, viktig steg i riktig retning. Ingen av oss har brukt begrep som at dette er saliggjørende og skal redde verden. Vi har sagt at det er et viktig og riktig steg i riktig retning.

Samtidig registrerer jeg – også innenfor denne regjeringssperioden – at vi nå har over 700 000 utenfor arbeidslivet. Når representanten Henriksen sier at høyresiden ikke vil ha en makspris på barnehager, vil jeg minne om at vi for en del år tilbake inngikk et barnehageforlik hvor alle politiske partier var enige om en makspris. Meg bekjent har ikke regjeringen foreslått å endre den maksprisen, verken i forrige eller inneværende periode, så det ligger vel fast når det gjelder barnehageforliket. Jeg synes man skal være litt mer edruelig når man bruker retorikk i sine innlegg fra denne talerstolen.

Representanten Karin Andersen har hengt seg opp i den ene tingen, og det er overgangsstonad. Hvis man ønsker å hjelpe de enslige mødrene også tilbake til arbeidslivet, hvorfor ikke da tilby dem arbeidsavklaringspenger mens de blir kvalifisert til å komme ut i arbeidslivet, som for mange av dem kan gi en bedre inntekt enn overgangsstonad? Hvorfor ikke sørge for at de får den individuelle oppfølgingen, den lange og tette oppfølgingen som gjør at de kommer tilbake til arbeidslivet? Hvorfor ha to ytelser som skal nå akkurat det samme, hvorfor ikke effektivisere det, gjøre det bedre og få en mer samlet opptreden overfor de familiene?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 25 og 26.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 97 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 3–49, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 50–82, fra Trond Helleland på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 83–85, fra Trond Helleland på vegne av Høyre
- forslagene nr. 86–88, fra Knut Arild Hareide på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 89–97, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre

Forslagene nr. 1–88 er inntatt innstillingen, mens forslagene nr. 89–97 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Det voteres over forslagene nr. 89–92, 94 og 97, fra Venstre.

Forslag nr. 89 lyder:

«Stortinget ber regjeringen å etablere et InterCity AS med mulighet til å utstede statsgaranterte obligasjoner for å finansiere InterCity innen 2025, Ringeriksbanen og ny Oslotunnel.»

Forslag nr. 90 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å legge til rette for en ny jernbanetunnel under Oslo med ferdigstillelse innen 2025.»

Forslag nr. 91 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å etablere Gjøvikbanen som pilotstrekning for anbud på investeringer og drift av banelegemet, ikke bare togsett oppå skinnene.»

Forslag nr. 92 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en ny høyhastighetsutredning som er uavhengig av Jernbaneverket og som kan danne grunnlaget for konkurransedyktige fjernstrekninger i fremtiden.»

Forslag nr. 94 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gi storbykommuner som ønsker det få overta driften av lokaltogtrafikken.»

Forslag nr. 97 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 med 25,0 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 26 (2012-2013). Stortinget ber regjeringen bruke følgende fordeling:

Kapittel/Post Prosjekt 2014-2017 2018-2023

Økt ramme -8800 -16200

1320.30 Bompenger ved utbygging gjennom videreføring av bomstasjoner -920 -2150

1326.90 (ny) InterCity på 12 år; obligasjonsmodell 3632 12757

1326.91 (ny) Oslotunnel på obligasjonsmodell 743

1326.91 (ny) Ringeriksbanen; obligasjonsmodell 1200 641

1350.32 (ny) Utredning tiltak mot Bergen, Kristiansand, Trondheim, Göteborg og Nord-Norge 330

1350.30 Krysningsspor 350

1350.23 Drift og vedlikehold 420

1350.30 Kongsvingerbanen 450

1350.30 Stavanger – Egersund 200

1350.30 Arna – Voss 400

1350.30 Ålgårdbane 590

1350.30 Gjøvikbane 700

1350.30 Trondheim – Stjørdaltiltak 150

1330.61 (ny) Fornebu-bane 400 1900

1330.61 (ny) Bybane Bergen 1652 1448

1330.61 (ny) Bybane Stavanger 800 3000

1330.63 (ny) Miljøpakker 2313 887

1330.61 (ny) Ny t-banetunnel 100 400

1330.62 (ny) Sykkeltiltak 400 400

1330.61 (ny) T-bane til Ahus 500 800

1320.29 Veg på Sørlandet – OPS 253 464

1320.36 E16 Varpe bru – Smedalsosen -1300 -150

1320.30 Rv93 Kløfta -500

1320.30 Rv93 Salkobekken–Eiby 300

1320.30 Rv92 Gievdneuoika–Karasjok 200

1062.21 Sjøfartstiltak 100 150

1320.63 (ny) Vedlikehold fylkesveier 280 260

1320.72 Transnova 200

1301.75 (ny) Nord-Norgeslinjen 100 150

Effektivisering -4000 -6000»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 101 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.18.02)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 93, 95 og 96, fra Venstre.

Forslag nr. 93 lyder:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge muligheten for privat finansiering av en opprusting av Ofotbanen.»

Forslag nr. 95 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et hurtiglederprosjekt i regi av Transnova for å sørge for tilrettelegging for el-bil i de sentrale transportkorridorene.»

Forslag nr. 96 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å sørge for videre drift av hydrogenfyllestasjonene i Norge.»

Høyre og Kristelig Folkeparti har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 77 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.18.22)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 86–88, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 86 lyder:

«1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2014–2023 økes med 17,92 mrd. kroner ut over regjeringens forslag slik at midler som stilles til rådighet for samferdselsformål økes med 27,92 mrd. kroner, jf. fordeling i følgende tabell: Økonomiske rammer, avvikende fra regjeringens forslag. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kroner.

Formål	Regjeringens forslag NTP 2014–2023	Kristelig Folkepartis forslag NTP 2014–2023	Økning
Kap. 1350 Jernbanelinjen	16 781	17 381	600
Kap. 1330 post 71 ¹⁾	-	250	250
Kap. 1330 post 60	923	1423	500
Belønningsordning kollektivtiltak			
Kap. 1320 post 61	228	1000	772
Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene			
Kap. 1330 post 61 Tilskudd bybaner	-	200	200
Kap. 1320 post 23/30	31 155	31 605	450
Statens vegvesen			
Kap. 1301 post 72 ²⁾		20	20
Infrastruktur El-bil Transnova			
Effektiviseringsgevinst			-10
Sum økning			1 792

¹⁾ Ny post: Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

²⁾ 50 mill. kroner første fire år.

2. Økte midler innenfor disse hovedrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. 450 S (2012–2013).»

Forslag nr. 87 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastruktur-fond med en ramme på 50 mrd. kroner, slik at større utbygginger i større grad gjennomføres helhetlig og med mer forutsigbar finansiering.»

Forslag nr. 88 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.»

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 6 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.18.37)

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 med 454,5 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 26 (2012–2013). Stortinget ber regjeringen bruke følgende fordeling:

Kap. 1320 Statens vegvesen	Påplussinger fra Fremskrittspartiet
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+35,00 mrd. kroner
Post 30 Riksveiinvesteringer via statsbudsjett	+33,00 mrd. kroner
Post 31 Rassikring	+6,00 mrd. kroner
Post 62 Tilskudd rassikring fylkesveinett	+6,00 mrd. kroner
Post 63 (Ny) Tilskudd vedlikehold fylkesveier	+37,00 mrd. kroner
Post 72 Kjøp av riksveiferje/utvides til fylkesferjer	+20,00 mrd. kroner
Post 99 (Ny) Anslag annen finansiering dekkes av staten	+97,50 mrd. kroner

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 83–85, fra Høyre.

Forslag nr. 83 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et vedlikeholds-fond på 50 mrd. kroner, der avkastningen er øremerket vedlikehold av vei og jernbane.»

Forslag nr. 84 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke Belønningsordningen gradvis til 1 mrd. kroner årlig.»

Forslag nr. 85 lyder:

«Stortinget ber regjeringen planlegge og foreta en helhetlig og full utbygging av InterCity-triangelet så raskt som mulig, og senest innen 2030.»

Votering:

Forslagene fra Høyre ble med 83 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.18.52)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 3–18, 21, 23–27, 29–31, 33–46, 48 og 49, fra Fremskrittspartiet.

Kap. 1322 Jernbane SF

Post 95 Kapitalinnskudd	+38,00 mrd. kroner
-------------------------	--------------------

Kap. 1324 Riksvei SF

Post 95 Kapitalinnskudd	+124,00 mrd. kroner
-------------------------	---------------------

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Særskilte tilskudd kollektivtransport	+10,00 mrd. kroner
Post 80 (Ny) Storbypakke (Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim)	+13,00 mrd. kroner
Post 81 (Ny) Bypakke	+5,00 mrd. kroner
Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+10,00 mrd. kroner

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post 30 Investering i linjen	+15,00 mrd. kroner
------------------------------	--------------------

Kap. 1062 Kystverket

Post 30 Nyanlegg (Stad skipstunnel)	+1,00 mrd. kroner
Post 45 Nyanskaffelser/vedlikehold farleder	+2,50 mrd. kroner
Post 65 (Ny) Utvikling godshavner	+1,50 mrd. kroner
SUM Fremskrittspartiets påplussinger	+ 454,50 mrd. kroner
+ Regjeringens NTP 2014–2023	507,99 mrd. kroner
Sum Fremskrittspartiets NTP 2014–2023	+ 962,49 mrd. kroner

Stortinget ber regjeringen prioritere motorveitbygging og oppgradering av eksisterende motorvei på følgende strekninger:

- Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund med bru over Glomma
- E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo–Kristiansand
- E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer
- E39 Kristiansand–Stavanger
- E16 Sandvika–Hønefoss
- Rv. 4 Oslo–Mjøsbrua
- Rv. 2 Riksgrensen/Magnor–Kongsvinger
- E39 Stavanger–Bergen
- Rv. 25/ Rv. 3 Hamar–Elverum
- E16 Hønefoss–Gardermoen–Kongsvinger
- Rv. 35 Hokksund–Åmot
- E134 Drammen–Bergen
- Rv. 19 fergefri forbindelse Østfold–Vestfold

Stortinget ber regjeringen særlig prioritere jernbaneinvesteringer på følgende strekninger:

- Østfoldbanen Oslo–Halden–Sverige
- Dovrebanen Oslo–Lillehammer
- Vestfoldbanen Oslo–Skien
- Kongsbergbanen
- Kongsvingerbanen
- Gjøvikbanen Oslo–Gjøvik–Dovrebanen
- Jernbanetunnel og ny T-banetunnel under Oslo sentrum

- Fornebubanen
- A-husbanen
- Forbindelse mellom Follobanen og Alnabru
- Jærbanen
- Ofotbanen
- Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss
- Østfoldbanen Østre linje
- Sørvestbanen Porsgrunn–Brokelandsheia
- Bergensbanen
- Sørlandsbanen
- Gamle hovedbanen»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond pålydende 500 mrd. kroner, der 75 pst. av avkastningen øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter og 25 pst. øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme jernbaneprosjekter.»

Forslag nr. 5 lyder

«Stortinget ber regjeringen omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (vei og jernbane), vanns og luft og

havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Tilsynet skal ha et særlig fokus på ulykkesutsatte veistrekninger.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem plan for effektivisering av Vegdirektoratet/Statens vegvesen i forbindelse med ordinært budsjett for 2014.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om å overføre fylkesveiene fra fylkene til staten og kommunen, der veiene som tidligere var klassifisert som øvrige riksveier overføres tilbake til staten, og øvrige veier fordeles mellom staten og kommunene.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at fergesamband klassifisert som riksveiferge, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferger som etter forvaltningsreformen ble omklassifisert fra riksveiferge til fylkesveiferge.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre retningslinjene for fergeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide pågående forskning med gratis ferge til å omfatte et av de nåværende større riksveiferjesambandene i en periode på 2 år og peker spesielt på ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg på E39 i Hordaland.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak om statlig overtakelse av bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenge opphører umiddelbart.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen hvert år fremover legge frem en komplett oversikt overfor Stortinget over brutto bompenge, innkrevingskostnader, finansieringskostnader og netto bompenge for samtlige bompengeprosjekter i Norge.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om å oppheve den lovmessige adgangen til bompengennevning på offentlige veier.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen dimensjonere nye trygge norske motorveier til en maksimalfartsgrense på 130 km/t.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede bedre tilrettelegging og koordinering for ekspressbusser i hver enkelt transportkorridor.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke tas utbytte fra Avinor AS i NTP-perioden 2014–2023.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge

frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk basert på «Strategi for norsk luftfart» fra juni 2008, og fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal havnestrategi der man satser på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter med målsetting om å redusere planleggingstiden til tre år.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på alle motorveistrekninger i NTP 2014–2023.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede bruk av offentlig–privat samarbeid (OPS) basert på statlig fullfinansiering.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere reisetidsforutsigbarhet i statens veileder i samfunnsøkonomiske analyser.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning med kjøp av sjøbasert godstransportkapasitet innenlands for å øke overgang fra landbasert til sjøbasert godstransport.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede full konkurranse på alle norske jernbanestrekninger som i dag trafikeres av NSB, og legge frem forslag for Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen organisere Kystverket som statsforetak (SF), for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede nye ringveiløsninger rundt de største byene.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av bypakkene i de fire største byene.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede bygging av vei i flere plan for å utvide veikapasiteten spesielt i og rundt de største byene.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre innretningen på Belønningsordningen innenfor kollektivtransport slik at disse fordeles til byområder etter søknad, men uten krav om lokale tiltak finansiert med bompenger og krav om restriksjoner på lokal bilkjøring. Stortinget ber regjeringen sørge for at belønningsordningen fremstår som en belønning for nye tiltak innenfor kollektivtransporten for å øke kollektivandel og antall transporterte passasjerer spesielt i rushtiden og med dokumentasjon underveis og ved avtalens utløp.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog (kap. 1351) på årlig statsbudsjett blir utvidet med statlig kjøp av persontransport generelt, og uavhengig av transportmiddel i de fire største byene, under budsjettkapittel 1330 Særskilte transporttiltak. Stortinget ber om at en slik utvidet ordning kommer på plass fra og med statsbudsjettet for 2014.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at programområdet Bymiljøavtaler innenfor den økonomiske rammen for riksveinvesteringer ifølge tabell 7.4. i ny NTP 2014–2023 brukes til investering i riksveinettet i de fire største byene med vekt på tiltak som øker fremkommelighet generelt og kollektivtransport spesielt, og til statlig kjøp av kollektivtransport fordelt med 50 pst. til hvert formål.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere kapasitetsfremmende tiltak innenfor kollektivtransport som blant annet prosjektet «Spontan samkjøring i Bergen» i tildelelse av midler fra hhv. Belønningsordning og Bymiljøpakker.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede periodisk godkjenning av veinettet i Norge og et klart definert statlig juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes dårlig vei.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten, med målsetting om ferdigstillelse innen utgangen av NTP 2014–2023.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at E18 Rugtvedt–Dørdal bygges ut med full 23-meters veibredde slik politiet, brannvesenet, Statens vegvesen og aksjonsgruppa for E18 krever.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke rammene for perioden 2014–2017 med 100 mill. kroner, slik at det unngås stans i utbyggingen på rv. 9 gjennom Setesdal.»

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel i 2014 basert på alternativ «Stor tunnel» med statlig fullfinansiering.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber regjeringen med utgangspunkt i Oslo-pakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektfinsiering, og med et tidsperspektiv 2014–2043.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Voter ing :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.19.18)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 19, 20, 22, 28, 32 og 47, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen arbeide for en betydelig reduksjon i «securitykostnader» på norske flyplasser i løpet av de nærmeste årene og gi Stortinget tilbakemelding på egnet måte om resultatene av dette arbeidet.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en full gjennomgang av sjøtransportens avgifter og gebyrer, med sikte på forenklinger og reduksjoner i det samlede nivået for å styrke sjøtransportens relative konkurransevne.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å styrke oljevernberedskapen, inkludert depotutstyr, håndtering av skipsvrak og rutinemessig evaluering av oppryddingsaksjoner.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen redegjøre for tiltak for å fjerne vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet og sammenhengen mellom vedlikeholdssituasjon og arbeidet med punktlighet på jernbanen i forbindelse med ordinært statsbudsjett for 2014.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en sak om bykommunalt ansvar for kollektivtransporten for Bergen, Stavanger og Trondheim slik man allerede har i Oslo.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelen kan realiseres innen 2025.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Voter ing :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.19.38)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 53 og 55–81, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang følgende OPS-prosjekter i løpet av kommende NTP-periode:

1. E18 Oslo–Asker («Vestkorridoren»)
2. Alnabruterminalen
3. E16 Bjørum–Hønefoss
4. Ringeriksbanen
5. E18 Telemark/Aust-Agder (i hensiktsmessige strekninger)
6. E16 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
7. Rv. 3 Østerdalen
8. E16 Valdres–Filefjell
9. E6 i Hedmark og Oppland (i hensiktsmessige strekninger)
10. E134 Drammen–Haugesund (i hensiktsmessige strekninger)
11. E39 «Hordfast» og «Møreaksen»
12. Rv. 555 Sotrasambandet
13. E16 Arna-tunnelen
14. E6 «Trondheimsveien» (i hensiktsmessige strekninger)
15. E136 Ålesund–Oppland grense (i hensiktsmessige strekninger)
16. Saltapakke 2
17. Regionpakke Tromsø (i hensiktsmessige strekninger)»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre rentekompensasjonsordningen for fylkesveiene.»

Forslag nr. 56 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utforme bilavgiftene slik at de oppfordrer til miljøvennlig og sikker transport.»

Forslag nr. 57 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl. 18.00 og 05.00.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber regjeringen dimensjonere alle nye jernbaneutbygginger for 250 km/t.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å konkurranseutsette

tårntjenestene og etablere et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter.»

Forslag nr. 61 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at skip som ligger til kai i offentlige havner, bør pålegges å benytte landstrøm der dette er tilgjengelig.»

Forslag nr. 62 lyder:

«Stortinget ber regjeringen modernisere Jernbaneverket ved å omdanne selskapet til et statlig selskap med en profesjonell byggherre- og toglederfunksjon. Eierskap til infrastruktur, stasjoner og kjøreveier overføres dette selskapet.»

Forslag nr. 63 lyder:

«Stortinget ber regjeringen omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap og rendyrke selskapets byggherrevirksomhet.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et vegtilsyn uavhengig av eksisterende transportetater, og gi dette ansvaret for tilsyn med både veier og kjøretøy.»

Forslag nr. 65 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere instrumenter for å måle utviklingen i kollektivtilbudet, slik at det blir enklere å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre.»

Forslag nr. 66 lyder:

«Stortinget ber regjeringen planlegge for full utbygging av InterCity-strekningene i Østlandsområdet, prioritere kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående transport i og rundt storbyene.»

Forslag nr. 67 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra til at storbyregionene innen 2030 har utviklet et bærekraftig kollektivnett basert på de smarteste transportløsningene, innovativ og miljøvennlig teknologi, enkelt tilgjengelig for alle.»

Forslag nr. 68 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport med å opprette en ordning for forenkling av overgangen fra en transportform til en annen.»

Forslag nr. 69 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ha en opptrappingsplan som sikrer de statlige bevilgningene til storbyregionenes kollektivnett.»

Forslag nr. 70 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for egne sykkelspressveier til bykjerner og sentraliserte næringsområder.»

Forslag nr. 71 lyder:

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

Forslag nr. 72 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig lønnsordning for gang- og sykkelvei.»

Forslag nr. 73 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bygge flere midtrekkverk, forsere byggingen av allerede planlagte midtrekkverk samt senke terskelen for trafikkmengden som kreves for at en vei skal utrustes med midtrekkverk, fortrinnsvis til 6 000 ÅDT.»

Forslag nr. 74 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ny tilskuddsordning til havneformål. Ordningen skal forvaltes av Kystverket.»

Forslag nr. 75 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utnyttelse av mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir i transportsektoren, eksempelvis for trafikksikkerhet og kollektivtrafikken.»

Forslag nr. 76 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å inkludere boligutbygging som et dokumenterbart kriterium i Belønningsordningen for kollektivtransport og/eller de kommende bypakkene.»

Forslag nr. 77 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlige investeringstilskudd etter prinsippet om samsvarende medfinansiering av lokale tilskudd (50/50 fordeling).»

Forslag nr. 78 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkohol.»

Forslag nr. 79 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem for Stortinget en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil.»

Forslag nr. 80 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.»

Forslag nr. 81 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.»

Votering:

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 78 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.19.57)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 50–52, 54 og 82, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter, i første rekke med mål om å halvere tidsbruken.»

Forslag nr. 51 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring.»

Forslag nr. 52 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bygge vei og jernbane raskere gjennom å redusere planleggingstiden, samordne innsigelse bedre og organisere større vei- og jernbaneutbygginger som egne prosjekter der offentlig-privat samarbeid brukes som gjennomføringsstrategi.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å redusere kapitalkostnadene og lånebelastningen ved OPS- og bompengeprojekter, fortrinnsvis ved å gi selskapene tilgang på statlige lån til markedsmessige betingelser, statlige refinansieringsgarantier til markedsmessige betingelser eller andre målrettede tiltak der statens kredittverdighet benyttes til å redusere finansieringsrisiko.»

Forslag nr. 82 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 77 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.20.17)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre skattefritak for arbeidsgiverbetalte kollektivkort.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 72 mot 30 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.20.35)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen modernisere og revidere havneloven, med sikte på å åpne for at havner kan organiseres som aksjeselskaper.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.20.52)

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland («Oljefondet») tas i bruk som investeringer i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.

II

Stortinget ber regjeringen raskest mulig implementere hovedanbefalingene i NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser i statens veileder i samfunnsøkonomisk analyse.

III

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen nasjonal motorveiplan, enten som tillegg til statsbudsjettet for 2014 eller som egen stortingsmelding.

IV

Stortinget ber regjeringen legge en forpliktende plan for konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden ERTMS.

V

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som styrker konkurransen i markedet for godstransport med jernbane, slik at det blir mer attraktivt å frakte gods på skinner.

VI

Stortinget ber regjeringen øke jernbanetransportens konkurransekraft ved å forserer bygging av kryssingsspor på viktige godsstrekninger.

VII

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.

VIII

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette tårntjenestene ved norske flyplasser.

IX

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med nasjonalbudsjettet for 2014.

X

Stortinget ber regjeringen muliggjøre videreforsendelse av bagasje til de sluttdestinasjoner der tollbehandling er tilgjengelig på flyplassen.

XI

Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.

XII

Stortinget ber regjeringen utrede bruk av tog med to etasjer for å utvide tokkapasiteten.

XIII

Stortinget ber regjeringen inkludere bruk av ekspressbåt som tiltak innenfor kollektivtransport i de 4 største byområdene (mellom by og nærmeste nabokommuner) i tildeling av midler fra henholdsvis Belønningsordning og Bymiljøpakker.

XIV

Stortinget ber regjeringen fremlegge for Stortinget en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.

XV

Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranse om persontransport med tog, og gradvis avvikle NSBs monopol gjennom å åpne for kjøp av persontransporttjenester fra andre aktører.

XVI

Stortinget ber regjeringen styrke satsingen på jernbanefaglig utdanning, blant annet ved å gjøre den mer uavhengig av Jernbaneverket.

XVII

Stortinget ber regjeringen gjennomgå kjørevegsavgiften på jernbanen, med hensikt å kartlegge hvordan den bør utformes for å oppnå en konkurransenøytral infrastruktur med et mangfold av tilbydere.

XVIII

Stortinget ber regjeringen gjennom et offentlig–privat samarbeid planlegge for opp mot 80 døgnhvileplasser og spesielt tilrettelegge for dette der det bygges ny vei.

XIX

Stortinget ber regjeringen arbeide for en konkurranse- nøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører.

XX

Stortinget ber regjeringen sette inn avbøtende straks- tiltak mot dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko.

XXI

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om motorsyklenes rolle i norsk samferdsel.

XXII

Stortinget ber regjeringen iverksette nye tiltak for å redusere bruk av salt på norske veier.

XXIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at nattfergetilbudet

på strekningen Volda–Folkestad blir opprettholdt for å opprettholde dagens beredskap.

XXIV

Stortinget ber regjeringen starte et offentlig–privat samhandlingsprogram mellom myndigheter og bransje for å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten, blant annet gjennom å kartlegge varestrømmer for å få et bedre grunnlag for å overføre mer gods fra vei til sjø.

XXV

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å øke bruk av sjøbasert kollektivtransport sammen med aktuelle fylkeskommuner.

XXVI

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i los-tjenesten med sikte på å redusere antall losinger gjennom økt bruk av farledsbevis, samt å redusere avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten.

XXVII

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det utarbeides en Nordisk transportplan.

XXVIII

Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres over komiteens innstilling til I–XXV og XXVII.

Presidenten gjør oppmerksom på at det er Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som står bak innstillingen. Presidenten har forstått det sånn at Venstre støtter innstillingen. Presidenten antar at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

Voteringstavlene viste at det var avgitt 55 stemmer mot og 47 stemmer for innstillingen.
(Voteringsutskrift kl. 00.21.30)

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): President! Jeg stemte feil.

Presidenten: Dermed er komiteens innstilling til I–XXV og XXVII med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

Det voteres over komiteens innstilling til XXVI.

Det er fremdeles Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som står bak innstillingen. Presidenten antar at Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Venstre ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til XXVI ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.22.50)

Presidenten: Det voteres over komiteens innstilling til XXVIII.

Votering:

Komiteens innstilling til XXVIII ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:48 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende veiprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.»
Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.23.53)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:49 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevis, Bård Hoksrud og Jan-Henrik Fredriksen om å fullføre utbyggingen av rv. 9 med gul midtstripe gjennom hele Setesdalen – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke rammene for perioden 2014–17 slik at det unngås stans i utbyggingen av rv. 9 gjennom Setesdal.»
Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.24.37)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:60 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voterer alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1–4, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Troms.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Nordland.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Sogn og Fjordane.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.25.23)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt tre forslag. Det er forslagene nr. 1–3, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:73 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø – vedlegges protollen.

Presidenten: Det voterer alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 73 mot 28 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.26.03)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:75 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N. Myhre om statlig finansiering av overskridelsene i Oslo-pakke 3 – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voterer alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av overskridelsene i Oslo-pakke 3.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.26.45)

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:78 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å etablere tiltak for å innhente vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete tiltak for hvordan regjeringen har tenkt å ta igjen forfallet på riks- og fylkesveinettet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fastsette en dato for når forfallet på riks- og fylkesveinettet skal være fjernet.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.27.24)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:79 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Gjer-

mund Hagesæter om full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø i Nasjonal transportplan for 2014–2023.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.28.05)

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:80 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

- «1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.

5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.
6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.»
Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.28.47)

V o t e r i n g i s a k n r. 10

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:113 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Gjermund Hagesæter om strakstiltak for å gjennomføre nødvendig rassikring av E16 mellom Bergen og Voss – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide midler til nødvendig rassikring og trafikksikring av E16 mellom Bergen og Voss i revidert nasjonalbudsjett for 2013 og ordinært statsbudsjett for 2014 gjennom en kombinasjon av rassikringsmidler og vedlikeholdsmidler. Stortinget ber regjeringen prioritere strekningen i første del av planperioden 2014–2017, både når det gjelder rassikring /trafikksikring og arbeidet for å fremskynne oppstart av ny trasé for E16 mellom Bergen og Voss.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.29.26)

V o t e r i n g i s a k n r. 11

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E134 Stordalstunnelen i Hordaland. Vilråa går fram av Prop.156 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga av E134 Stordalstunnelen.
3. bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Vilråa går fram av Prop.156 S (2012–2013).
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggssavtale med bompengeselskapet om delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 og fastsetje nærare reglar for innkrevjinga.
5. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Statens vegvesen innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i Prop. 156 S (2012–2013).
6. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Jernbaneverket innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i Prop. 156 S (2012–2013).
7. Samferdselsdepartementet kan i 2013, for det materiellet som inngår i staten si rammeavtale med NSB AS, gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 1 955 mill. kroner.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling punktene 1, 2, 3 og 4 og forslagene fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget godkjenner bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland som omtalt i Prop. 156 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og forskottering om nødvendig for å holde fremdriften i prosjektet. Finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget godkjenner ikke at det kreves inn bompengar til samferdselspakke for Kristiansandregionen. Stortinget legger til grunn at nødvendig utbygging av nåværende og tidligere riksveier finansieres av staten. Nødvendig statlig finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling punktene 1, 2, 3 og 4 og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.30.00)

Presidenten: Det votes videre over punktene 5, 6 og 7 i komiteens innstilling.

Votering:

Komiteens innstilling punktene 5, 6 og 7 ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 12

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Svein Flåtten på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det votes først over forslag nr. 2, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Regjeringen bes medvirke til at det innen høsten 2014 foretas en ny vurdering av bompengetakstene for E18 på hele strekningen Gulli–Langangen basert på bompengeselskapets oppnådde rentebetingelser, økt innkrevningstid til 20 år og anledning til å fravike kravet om lik kilometersats for hele strekningen for å kunne redusere trafikklekkasjer på de mest utsatte stedene.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Voteringstavlene viste at det var avgitt 76 stemmer mot forslaget og 26 stemmer for forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 00.30.39)

Alf Egil Holmelid (SV) (fra salen): President! Jeg stemte feil.

Presidenten: Harald Grønn bekrefter at du har stemt feil.

Da er det avgitt 77 stemmer mot forslaget og 25 stemmer for forslaget. Dermed er forslaget forkastet.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold etter vilkårene i Prop. 123 S (2012–2013) og i Innst. 349 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Det votes alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, som lyder:

«Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold slik det er omtalt i Prop. 123 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering, og om nødvendig med statlig forskottering, for å holde planlagt fremdrift i prosjektet. Statlig finansiering dekkes inn i statsbudsjettet for 2014.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.31.49)

Votering i sak nr. 13

Presidenten: Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er forslagene nr. 1–3, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en sak om statlig nedslag og børsnotering av NSB.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med et nedslag i NSB vurdere om man bør skille ut NSB Buss i et eget selskap som selges separat.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen selge ut all NSBs eieningsmasse som man ikke har behov for, som ledd i å sikre selskapets kjernevirksomhet.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 77 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.32.13)

Komiteen hadde innstilt:

Meld. St. 31 (2012–2013) – om verksemda til NSB AS – vert å leggje ved protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 14

Komiteen hadde innstilt:

Meld. St. 38 (2012–2013) – verksemda til Avinor AS – vert å leggje ved protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 15

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget samtykker ikke i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengene knyttet til prosjekt rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Stortinget legger til grunn at nødvendig utvidelse av dette sambandet må forsøres og gjennomføres med full statlig finansiering.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å bevilge midler til utstyr og industribrannbil til Søndre Follo brannvesen, slik at bilistene som skal kjøre i disse farlige tunnelene vet at brannvesenet har det beste utstyret tilgjengelig ved hendelser i tunnelen.»

Det voteres alternativt mellom forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengene knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Vilkaene framgår av Prop. 170 S (2012–2013) og Innst. 493 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling

og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.33.08)

Votering i sak nr. 16

Presidenten: Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er forslagene nr. 1–3, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget godkjenner ikke finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 som omtalt og redegjort for i Prop. 172 S (2012–2013).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget forutsetter at riksveitiltak i Trondheim finansieres med statlige midler gjennom Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjett, med forskottering om nødvendig, for å holde planlagt fremdrift på prosjektene.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget legger til grunn at Trondheim gjennom de ordninger som gjelder for kollektivtransport i byene, får statlig bidrag til dette.»

De voteres alternativt mellom forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 etter vilkåra i Prop. 172 S (2012–2013) og Innst. 494 S (2012–2013).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærmere regler for finansieringsordninga.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.33.39)

Votering i sak nr. 17

Komiteen hadde innstilt:

vedtak:

Opplysninger om søkeren			Pensjon				
Nr.	Namn	Alder ved avskjeden (for etterlatne, noverande alder)	Tenestestad	Vedteke	Pr. md.	Gitt frå	Merknad
<i>Utanriksdepartementet</i>							
1	Elena Gontsjarova	50	Murmansk	13.2.2012	917	1.1.2012	
2	Oscar Hugo Hoyos	65	Bern	28.3.2012	2979	1.1.2012	
3	Svetlana Karpusjina	65	Moskva	26.4.2012	2127	1.6.2012	
4	Liv Gudvor Aure Olli	67	Helsingfors	29.5.2012	6135	1.8.2010	Tilleggstid
5	Rita Anja Methi Huste	60	Houston	9.7.2012	4664	1.4.2012	Tilleggstid
6	Subrimaniam						
	Subrimaniam	72	Kuala Lumpur	27.7.2012	1719	1.9.2012	
7	Hassan Emara	65	Kairo	15.8.2012	2742	1.10.2012	
8	Benjamin Agunos	65	Abu Dhabi	9.11.2012	3762	1.9.2013	
9	Sonja Mcleod	60	Harare	9.11.2012	7798	1.8.2012	Tilleggstid
10	Neeta Sharma	60	New Delhi	9.1.2013	3819	1.1.2015	
11	Julie Bhushan	57	New Delhi	9.1.2013	5558	1.7.2015	
12	Nasreen Hossain	57	Dhaka	11.1.2013	4065	1.4.2014	
13	Michael Lees	57	Dhaka	14.1.2013	2459	1.8.2013	
14	Vasant Buranactucanont	67	Bangkok	12.3.2013	1558	1.1.2013	
15	Karin Figenschow						
	Biancarelli	70	Paris	25.3.2013	3222	1.1.2013	Tilleggstid

Votering:

Votering i sak nr. 18

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: I denne saken har Robert Eriksson satt fram ett forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«II

I statsbudsjettet for 2013 blir det gjort følgjande endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
611	1	Pensjonar frå statskassa Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 18 800 000 til kr 19 000 000	200 000
612	1	Tilskott til Statens pensjonskasse Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 8 579 000 000 til kr 9 116 000 000	537 000 000
	70	For andre medlemmer av Statens pensjonskasse, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 95 000 000 til kr 101 000 000	6 000 000
615	1	Yrkesskadeforsikring Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 81 000 000 til kr 82 000 000	1 000 000
616	1	Gruppelivsforsikring Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 182 000 000 til kr 186 000 000	4 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
660		Krigspensjon	
	70	Tilskott, militære, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 146 000 000 til kr 150 000 000	4 000 000
	71	Tilskott, sivile, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 367 000 000 til kr 375 000 000	8 000 000
664		Pensjonstrygda for sjømenn	
	70	Tilskott, blir auka med frå kr 212 586 000 til kr 232 586 000	20 000 000
666		Avtalefesta pensjon	
	70	Tilskott, blir auka med frå kr 1 880 000 000 til kr 1 926 000 000	46 000 000
667		Supplerande stønad til personar over 67 år	
	70	Tilskott, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 410 000 000 til kr 420 000 000	10 000 000
2620		Stønad til einsleg mor eller far	
	70	Overgangsstønad, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 2 428 000 000 til kr 2 489 000 000	61 000 000
2651		Ytingar under arbeidsavklaring	
	70	Arbeidsavklaringspengar, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 32 164 800 000 til kr 37 045 800 000	881 000 000
2655		Uførheit	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 23 110 000 000 til kr 23 688 000 000	578 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 35 830 000 000 til kr 36 724 000 000	894 000 000
	72	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 2 249 000 000 til kr 2 305 000 000	56 000 000
	76	Yrkesskadetrygd, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 66 000 000 til kr 68 000 000	2 000 000
2670		Alderdom	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 55 295 000 000 til kr 56 692 000 000	1 397 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 101 130 000 000 til kr 103 677 000 000	2 547 000 000
	73	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 5 770 000 000 til kr 5 921 000 000	151 000 000
2680		Ytingar til gjenlevande ektefellar	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 1 210 000 000 til kr 1 241 000 000	31 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 970 000 000 til kr 995 000 000	25 000 000
	72	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 93 000 000 til kr 95 000 000	2 000 000

III

Stortinget ber regjeringen følge oppfordringen fra Pensjonistforbundet om å sette i gang et arbeid med omgjøring av stortingsvedtaket om fratrekk på 0,75 prosent i forhold til lønnsutviklingen ved reguleringen av løpende pensjoner.»

Voteringstavlene viste at det var avgitt 76 stemmer mot forslaget og 22 stemmer for forslaget.
(Voteringsutskrift kl. 00.34.17)

Da voterer det på nytt over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet.

Line Henriette Hjemdal (KrF) (fra salen): President!
Jeg stemte feil.

Votering:

Presidenten: Presidenten foreslår at vi tar voteringen i denne saken på nytt, for nå var det flere som oppdaget at de hadde stemt feil.

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 23 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.35.08)

Komiteen hadde innstilt:

I

Arbeidsdepartementet får fullmakt til å regulere pensjonar frå statskassa på same måten som for statspensjonistar.

II

I statsbudsjettet for 2013 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r			
611		Pensjonar frå statskassa	
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 18 800 000 til kr 19 000 000	200 000
612		Tilskott til Statens pensjonskasse	
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 8 579 000 000 til kr 9 037 000 000	458 000 000
	70	For andre medlemmer av Statens pensjonskasse, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 95 000 000 til kr 100 000 000	5 000 000
615		Yrkesskadeforsikring	
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 81 000 000 til kr 82 000 000	1 000 000
616		Gruppelivsforsikring	
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 182 000 000 til kr 186 000 000	4 000 000
660		Krigspensjon	
	70	Tilskott, militære, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 146 000 000 til kr 149 000 000	3 000 000
	71	Tilskott, sivile, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 367 000 000 til kr 374 000 000	7 000 000
664		Pensjonstrygda for sjømenn	
	70	Tilskott, blir a u k a med frå kr 212 586 000 til kr 227 586 000	15 000 000
666		Avtalefesta pensjon	
	70	Tilskott, blir a u k a med frå kr 1 880 000 000 til kr 1 911 000 000	31 000 000
667		Supplerande stønad til personar over 67 år	
	70	Tilskott, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 410 000 000 til kr 419 000 000	9 000 000
2620		Stønad til einsleg mor eller far	
	70	Overgangsstønad, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 2 428 000 000 til kr 2 489 000 000	61 000 000
2651		Ytingar under arbeidsavklaring	
	70	Arbeidsavklaringspengar, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 36 164 800 000 til kr 37 045 800 000	881 000 000
2655		Uførheit	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 23 110 000 000 til kr 23 688 000 000	578 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 35 830 000 000 til kr 36 724 000 000	894 000 000
	72	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 2 249 000 000 til kr 2 305 000 000	56 000 000
	76	Yrkesskadetrygd, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 66 000 000 til kr 68 000 000	2 000 000
2670		Alderdom	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 55 295 000 000 til kr 56 421 000 000	1 126 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 101 130 000 000 til kr 103 187 000 000	2 057 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
2680	73	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 5 770 000 000 til kr 5 921 000 000	151 000 000
	70	Ytingar til gjenlevande ektefellar Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 1 210 000 000 til kr 1 241 000 000	31 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 970 000 000 til kr 995 000 000	25 000 000
	72	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir a u k a med frå kr 93 000 000 til kr 95 000 000	2 000 000

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 19

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 13 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–12, fra Trine Skei Grande på vegne av Venstre
- forslag nr. 13, fra Torbjørn Røe Isaksen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti

Forslag nr. 13, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er framsatt under debatten og følgelig etter fristen som er fastsatt i Stortingets forretningsorden for innlevering av forslag som ønskes tatt opp til realitetsvotering. I § 38 annet ledd i forretningsordenen er det likevel en åpning for at det kan tas til votering dersom Stortinget ikke motsetter seg det. På den bakgrunn vil presidenten foreslå at det voteres over forslaget. – Det ser ut til å være tilslutning til det.

Det voteres først over forslagene nr. 1 og 8, fra Venstre. Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen foreta en helhetlig gjennomgang av arbeidsmiljøloven og fremme forslag som gjør arbeidsmiljøloven mer tidsriktig, enklere, mer fleksibel og som i størst mulig grad likebehandler alle virksomheter og ansettelsesforhold.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endring i arbeidsmiljøloven som i større grad åpner for at arbeidsgiver og arbeidstaker kan avtale søndagsarbeid som er tilpasset lokale ønsker og behov.»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 101 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.36.23)

Presidenten: Det voteres så over forslagene nr. 2 og 6, fra Venstre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang et arbeid

med sikte på å fremme forslag om endringer i lovreglene for å likestille midlertidige ansettelser i arbeidsmiljøloven og tjenestemannsloven.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om klargjøring av arbeidsmiljølovens bestemmelser om hva som menes med «uavhengig stilling» (som unntas fra arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstid/over-tid m.m.)»

Her har Kristelig Folkeparti varslet at de støtter forslagene.¹

Torbjørn Røe Isaksen (H) [00:36:45] (fra salen): Vi har levert inn en liste med hensyn til våre representanter om hva de skal stemme, hvis forslagene skal behandles enkeltvis, bl.a. når det gjelder forslag nr. 1, så jeg foreslår at presidenten tar det en gang til.

Presidenten: Forslag nr. 1 sto ikke på listen fra Høyre. Jeg har selv sett listen. Men mener representanten at det var ønskelig at Høyre skulle få anledning til å stemme for forslag nr. 1? Så vidt jeg vet, er ingen av de varslingene som jeg kommer til å referere til, tatt opp fra talerstolen, i hvert fall ikke alle. Noen av dem er levet skriftlig, og forslag nr. 1 sto ikke på den listen. Men vi tar det gjerne om igjen, slik at det blir et korrekt uttrykk for partienes holdning.

Vi går da tilbake og starter voteringen over det innkomne forslag på nytt. Det betyr at vi må skille forslag nr. 1 og forslag nr. 8, for jeg forstår det fremdeles slik at Høyre ikke skal stemme for forslag nr. 8?

Torbjørn Røe Isaksen (H) [00:38:15] (fra salen): Da har ikke dere sett den listen som er levet inn.

Presidenten: Jeg kan bekrefte at Harald Grønn kom med listen i hånden, og jeg har sett den. Så listen er levert inn. Men da får vi ta stemmeforklaring underveis. Det var meningen at vi skulle ta om igjen forslagene nr. 1 og 8 fra Venstre. Ønsker Høyre å stemme for de forslagene, tar vi voteringen på nytt.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [00:38:39] (fra salen): Ja, både ...

¹ Det ble ikke votert over forslagene nr. 2 og 6, fra Venstre. Votering i slutten av møtet 19. juni 2013.

Presidenten: Ja, men vi kan ikke ha noen debatt nå. Hvis jeg kan få stemmeforklaring for hvert enkelt forslag, ja eller nei, skal vi klare å få gjennomført denne voteringen i løpet av natta. Ønsker Høyre at vi skal stemme over både forslag nr. 1 og forslag nr. 8 på nytt?

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): Ja.

Presidenten: Da voterer det igjen over forslagene nr. 1 og 8, fra Venstre. Her har da Høyre varslet at de ønsker å stemme for forslagene.

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 83 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.39.22)

Presidenten: Det voterer så over forslagene nr. 3–5 og 7, fra Venstre.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i arbeidsmiljøloven § 14-9 slik at det gis en generell adgang til midlertidige ansettelser i inntil 12 måneder, men at maksimal varighet samtidig reduseres fra dagens 4 til 2 år (§ 14-9 femte ledd) og at det presiseres i loven at arbeidsgiver ikke kan bytte ut en arbeidstaker ved å ansette en ny arbeidstaker for å utføre det samme arbeidet etter midlertidighetens utløp.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å forenkle og endre arbeidsmiljøloven § 10-5 slik at reglene om gjennomsnittsberegning av arbeidstid gjøres mer brukervennlige, i større grad åpner for individuelle avtaler som sikrer lokalt tilpassede løsninger og i størst mulig grad likestiller virksomheter med og uten tariffavtale.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve arbeidsmiljøloven § 10-12 fjerde ledd om at fagforeninger med såkalt innstillingsrett etter arbeidstvistloven og tjenestetvistloven kan inngå tariffavtaler som fraviker enkelte øvrige bestemmelser i arbeidsmiljøloven.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen definere nattarbeid til arbeid mellom kl. 00.00 og kl. 06.00 og fremme forslag til endringer i arbeidsmiljøloven i tråd med dette.»

Her har Høyre varslet at de støtter forslagene.

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): Det er mulig jeg har levert en veldig utydelig lapp, men det er stikk motsatt.

Presidenten: Det betyr i så fall at Høyre nå varsler at

de ikke ønsker å stemme for forslagene nr. 3–5 og 7. Er det riktig oppfattet?

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): Ja.

Presidenten: Det er heller ingen andre som har varslet støtte til de forslagene, og vi går til votering.

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 99 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.41.29)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 9 og 11, fra Venstre.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å styrke arbeidsmiljøloven slik at varslers rettigheter lovfestes i arbeidsmiljøloven.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å lovfeste rettigheter knyttet til permittering.»

Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har varslet at de støtter forslagene.

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): Høyre skal også stemme for forslagene nr. 9 og 11.

Presidenten: Da har Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti varslet at de ønsker å stemme for forslagene nr. 9 og 11.

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 55 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.42.10)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 10 og 12, fra Venstre.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av en varslingsenhet under Arbeidstilsynet. Enheten bør være et varslingssted som mottar og registrerer varslings saker. Enheten bør ha som mål å komme i en dialog-situasjon med involverte parter, men bør også utstyres med myndighet til å gripe inn i virksomheter, sørge for oppklaring rundt de forholdene det varsles om og med sanksjonsmuligheter overfor arbeidsgiver. Stortinget ber regjeringen evaluere enheten etter to år for å se om enheten fungerer etter intensjonen.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjøre IA-avtalens positive virkemidler, som for eksempel tilretteleggingstilskudd, tilskudd til bedriftshelsetjeneste og fast kontaktperson i arbeidslivssentrene, gjeldende for alle

virksomheter og alle arbeidstakere uavhengig av om disse har inngått tariffavtale.»

Fremskrittspartiet og Høyre har varslet at de støtter forslagene.

Torbjørn Røe Isaksen (H) (fra salen): Nei, vi skal stemme imot.

Presidenten: Da har Fremskrittspartiet varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 78 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.43.27)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:65 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om et moderne, trygt og fleksibelt arbeidsliv – forslag om endringer i arbeidsmiljøloven m.m. – bifalles ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 13, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:65 S (2012-2013) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om et moderne, trygt og fleksibelt arbeidsliv – forslag om endringer i arbeidsmiljøloven m.m. – vedlegges protokollen.»

Presidenten antar at Venstre nå vil støtte forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. – Det nikkes.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 54 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.44.14)

Votering i sak nr. 20

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om lik rett til grunnpensjon/garantipensjon i folketrygden uavhengig av sivil status og ektefelles/samboers inntekt.»

Det votes alternativt mellom innstillingen og dette forslaget.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:103 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson om lik rett til alderspensjon uavhengig av sivil status og ektefelles inntekt – bifalles ikke.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.45.00)

Votering i sak nr. 21

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 3–9, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet

Det votes først over forslagene nr. 3, 4, 6, 7 og 9 fra Fremskrittspartiet. Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at dagens partnerskap i Nav endres, slik at man oppnår en sammenslåing av den statlige og kommunale delen, og at Nav omdannes til én statlig enhet, innen utgangen av 2014. Dette innebærer blant annet:

- at den kommunale sosialhjelpen gjøres til et statlig ansvar under Nav, og at man innfører normerte satser likt over hele landet
- at ansvaret for kvalifiseringsprogrammet tilbakeføres fra kommunene til Nav.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige forslag som sikrer tilbakeføring av kompetanse og vedtaksmyndighet til Nav-lokalt når det gjelder de «brukernære» ytelsene. Dette innebærer at man foretar en ny oppgavefordeling som sikrer et klart grensesnitt, slik at de ulike nivåene vet hva de skal gjøre innenfor de ulike ytelser.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om hvordan brukerne sikres rett til å bytte veileder i arbeids- og velferdsetaten, samt at det gis mulighet i helt spesielle tilfeller for brukerne til å kunne skifte Nav-kontor.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer en helhetlig kompetansestrategi for arbeids- og velferdsetaten, og at Stortinget blir orientert gjennom de årlige budsjettproposisjonene.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nye og forpliktende saksbehandlingsfrister innen Navs ytelsesforvaltning.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.45.29)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 5 og 8, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige forslag som legger til rette for sammenslåing av små Nav-kontor, og at de nye enhetene bygger på de naturlige arbeidsmarkedsregionene, og naturlige samarbeidsregioner mellom kommunene.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et offentlig utvalg (NOU) som får til mandat å gjennomgå dagens ytelser og tiltakskjede i Nav. Utvalget gis videre mandat til å fremlegge forslag om hvordan man kan forenkle dagens regelverk og tiltakssystem slik at man sikrer redusert byråkrati, raskere saksbehandling og bedre brukeroppfølgning, samt sikre næringslivet økt tilgang på kvalifisert arbeidskraft.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.45.51)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2 fra, Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer raskere og mer effektiv saksbehandling for funksjonshemmede som trenger hjelpemidler, samt forslag om forenkling for vedlikehold og reparasjon av allerede innvilgede hjelpemidler.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.46.12)

Presidenten: Det votes så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2013

fremme forslag om oppretting av Nav-ombud etter modell fra pasient- og brukerombudet.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 54 mot 45 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.46.29)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:111 S (2012–2013) – om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Laila-Marie Reiertsen og Vigdis Giltun om et mer helhetlig, effektivt og brukervennlig Nav – bifalles ikke.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

Voteringstavlene viste at det var avgitt 76 stemmer for og 25 stemmer mot komiteens innstilling.

(Voteringsutskrift kl. 00.47.06)

Snorre Serigstad Valen (SV) (fra salen): President! Jeg stemte feil!

Presidenten: I kveld stemte representanten Serigstad Valen feil selv. Da korrigerer vi det.

Stemmetallet skal da være 77 stemmer for og 24 stemmer mot komiteens innstilling. Komiteens innstilling ble dermed bifalt.

Votering i sak nr. 22

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Tove Linnea Brandvik på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:112 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dāvøy, Line Henriette Hjemdal og Kjell Ingolf Ropstad om retten til tolke- og ledsagerhjelp for døvblinde mennesker ved fritidsaktiviteter – vedlegges protokollen.»

Presidenten: Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen ved forskrift sikre at døvblinde mennesker gis et fullverdig tilbud om tolk/ledsagere til bruk ved hobby- og fritidsaktiviteter, uavhengig av om det skal gjøres i fellesskap med andre eller alene.

Presidenten: Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak innstillingen, og Venstre har varslet at de støtter den.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.48.27)

Votering i sak nr. 23

Presidenten: Under debatten er det satt fram elleve forslag. Det er forslagene nr. 1–11, fra Torbjørn Røe Isaksen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå igjennom målstyrringsregelverket i Nav, med sikte på å etablere færre og tydeligere mål som bygger opp under intensjonen om at flere mennesker skal delta i arbeidslivet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere metodeverktøy for effektmåling av arbeidsmarkedstiltak. Effektmålingen bør inneholde informasjon om overføring til ordinært arbeid etter avsluttet tiltak, samt hvorvidt en tidligere tiltaksdeltager forblir i arbeid etter henholdsvis tre og fem år.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen iverksette klarere krav til leverandørene av attføringstjenester, herunder en vurdering av hvordan bedrifter som ikke leverer tilfredsstillende resultater, skal følges opp.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke satsingen på lese- og skriveopplæring i regi av Nav og i tiltaksapparatet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om å sikre at alle gode krefter tas i bruk for å gi unge mennesker en mulighet til å delta i arbeidslivet. Ordningen bør legges opp langs følgende linjer:

- Nav utarbeider en liste over godkjente tilretteleggere i offentlig, privat og ideell sektor.
- Det utarbeides et system hvor de som formidler Nav-brukere inn i arbeid, mottar et honorar. Tilskuddsordningen bør utformes slik at virksomheten belønnes dersom vedkommende er i arbeid etter henholdsvis tre år og fem år.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om hvordan sosiale entreprenører i større grad kan benyttes som leverandører til det offentlige.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede et tidsbegrenset arbeidsskattefradrag ved overgang fra frygd til arbeid.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan med tiltak for å stanse veksten i antallet unge uføre.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak med gjennomgang av alle ytelser til unge på sosialhjelp, herunder individstønad og bostøtte til unge mennesker som bor hos sine foreldre eller foresatte, for å sikre at ordningene oppmuntrer til arbeid eller utdanning.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om gjennomgang av alle lønnstilskuddsordningene, herunder tidsubestemt lønnstilskudd (TULT), for å sikre at disse i større grad brukes for å sikre at personer med nedsatt arbeidsevne kan være helt eller delvis i arbeid.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en forenklet og forsterket ordning for tilretteleggingstilskudd for funksjonshemmede.»

Det voteses alternativ mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:117 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Bakke-Jensen, Linda C. Hofstad Helleland, Torbjørn Røe Isaksen, Jan Tore Sanner og Sonja Irene Sjøli om å gi mennesker utenfor arbeidslivet en ny sjanse – vedlegges protokollen.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 54 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.49.20)

Votering i sak nr. 24

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Sylvi Graham på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslag nr. 2, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteses først over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fratredelsesplikten for ansatte som har passert særaldersgrensen, i statlige selskaper og virksomheter staten er eiere eller majoritetseier i, opphører.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.49.47)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:124 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Anders Anundsen og Harald T. Nesvik om fjerning av aldersgrense for fratredelse i statlige selskaper og virksomheter – vedlegges protokollen.

Presidenten: Det voteses alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en særskilt gjennomgang av særaldersgrensene i offentlig og privat sektor, slik pensjonsreformen forutsetter, i løpet av 1. halvdel av 2014.»

Venstre har varslet at det støtter forslaget.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble innstillingen bifalt med 60 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.50.20)

Votering i sak nr. 25

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

– forslagene nr. 1–14, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen trappe opp tilskuddsordninger til frivillige organisasjoner som yter fritidstilbud til fattige og vanskeligstilte barn.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle barn fra økonomisk vanskeligstilte familier har tilgang på utstyrlån til fritidsaktiviteter og ordninger tilsvarende opplevelseskort, organisert enten i regi av det offentlige eller i regi av frivillige organisasjoner.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å styrke inkluderingstiltak i regi av frivillige organisasjoner og kommuner.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tilby gratis barnehageplass til alle barn av flyktninger hvor begge foreldrene deltar i introduksjonsprogrammet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å

styrke tilbudet til barn og unge rammet av fattigdom og dårlig oppvekst- og levekår i kommuner med storbyproblematikk.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en opptrappingsplan for psykisk helsevern for barn og unge.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt tilgjengelighet av og faste åpningstider for skolehelsetjenesten og helsestasjoner.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk sosialt entreprenørskap i bekjempelsen av barnefattigdom.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke koordineringen mellom barnevernet og Nav for å sikre at barnevernsbarn ikke faller utenfor arbeidslivet i overgangen til voksen alder.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes tilbud om råd og veiledning til personer med økonomiske problemer.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige forslag til lovendringer slik at kommunene ikke kan foreta avkorting i foreldrenes sosialhjelp når de har barn under 18 år som bor hjemme og som har egen inntekt under den skattemessige friinntektsgrensen.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et forsøksprosjekt med det formål å styrke samarbeidet mellom arbeidsmarkedsbedriftenes utdanningstilbud og de videregående skolene. Formålet med et slikt prosjekt skal være å fange opp elever som står i fare for å falle ut av det ordinære skoleløpet.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et forsøksprosjekt mellom Nav og dagligvarebransjen, hvor ungdom som har falt ut av videregående opplæring gis mulighet til å kvalifisere seg gjennom dagligvarebransjens bransjeskoler.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et treårig landsomfattende «sommerjobbprosjekt», etter modell fra Kristiansand kommune, målrettet mot ungdom mellom 16–22 år med behov for spesiell oppfølging, og hvor ungdommene enten har falt ut av videregående skole og/eller vært i kontakt med barnevernet eller sosialtjenesten.»

Det voteses alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:125 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Torbjørn Røe Isaksen, Laila Dāvøy og Borghild Tenden om

tiltak mot barnefattigdom i Norge – vedlegges protokollen.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 48 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 00.51.04)

Votering i sak nr. 26

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 27 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–4, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 5–8, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 9–13, fra Laila Dāvøy på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslagene 14–27, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre

Forslagene nr. 1–13 er inntatt i innstillingen og forslagene nr. 14–27 er omdelt i salen.

Det voteres først over forslagene nr. 14–27, fra Venstre.

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en nasjonal minstenorm for sosialhjelp til livsopphold (ekskl. bo-utgifter) som prisjusteres hvert år. Denne normen bør tilsvare Statens institutt for forbruksforskning (SIFO) forskningsbaserte standard for et nøkternt livsopphold.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning (etter dansk modell) for hjemkjøp av boliger, hvor en leid kommunal bolig kan nedbetales gjennom husleie og på sikt bli eid bolig. Stortinget ber videre regjeringen bidra til bygging av flere leieboliger, hvor en andel av dem blir hjemkjøpsboliger.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde barnetrygden som en universell ordning, men differensiere den på bakgrunn av inntekt slik at barnetrygden blir mer målrettet, rettfærdig og omfordelende slik at de med lav inntekt får økt barnetrygd mens de med høy inntekt får mindre netto barnetrygd.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom forskriftsendring fastslå at forsørgere med lav inntekt skal betale gradert sats av maksimal oppholdsbetaling når det gjelder barnehager og SFO.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med gratis kjernetid for barn i barnehager i områder med relativt sett overrepresentasjon av fattige barn.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke det kommunale barnevernet og heve kvaliteten på barnevernspesialtjenestene.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke skolehelsetjenesten.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke ordningen med omsorgslønn for foreldre med syke/funksjonshemmede barn.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med gratis helsehjelp, inklusive tannhelse for barn fra 16 til 18 år.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for lavterskel psykologtilbud i kommunehelsetjenesten med statlig tilskudd.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke programmet for basiskompetanse i arbeidslivet.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede bedringer i regelverket for selvstendig næringsdrivende som har gjeld knyttet til egen næringsvirksomhet.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke den økonomiske rådgivningstjenesten i Nav.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå kvalifiseringsprogrammet med sikte på å gjøre det mindre vilkårlig og mer målrettet mot utsatte grupper.»

Votering:

Forslagene fra Venstre ble med 95 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.51.40)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 9–12 fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at barnetrygd og kontantstøtte holdes utenfor utmålingen av sosialhjelp.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at forsørgere med inntekt under 2 G maksimalt skal betale 40 pst. av gjeldende maksimalsats av barnehagebetaling, samt at betaling for SFO-plass ikke kan overstige 40 pst. av samme beløp for samme gruppe.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om fritak for egenandeler for helsetjenester for personer i husholdninger med samlet inntekt under 2 G.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om fri-

tak for egenandeler ved tannhelsetjenester for langtids sosialhjelpsmottakere, personer i kvalifiseringsprogram og personer i kommunale tiltak.»

Voteringstavlene viste at det var avgitt 93 stemmer mot og 6 stemmer for forslagene.

(Voteringsutskrift kl. 00.51.59)

Kari Henriksen (A) (fra salen): President! Min stemme ble ikke registrert.

Arne Sortevik (FrP) (fra salen): Min stemme ble heller ikke registrert.

Presidenten: Da tar vi den voteringen på nytt.

Det er bra at det følges med på at skjermen responderer på avgitt stemme.

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 95 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.52.56)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 13, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om styrking av ordningen med fri rettshjelp.»

Venstre har varslet at de ønsker å støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 95 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.53.18)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 5–8, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at omsorgstrequende i institusjoner, som mottar hjemmetjenester, psykisk psyke og andre grupper som har rettigheter i den offentlige tannhelsetjenesten, får en ubetinget rett til tannhelsepleie.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en obligatorisk tannhelsesjekk ved første skoleår.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at pasienter med særlig høye tannhelseutgifter knyttet til sykdom og behandling i munnhulen, innlemmes i egenandelstak 2-ordningen.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som innlemmer enslige personer med inntekt som er lik eller lavere enn den til enhver tid gjeldende minstepensjon, og

personer i husstander med en samlet inntekt under 2 G, i egenandelstak 2-ordningen.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.53.38)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke kontantstøtten til å gjelde frem til barnet er 3 år.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 55 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.53.55)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1–3, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om flere arbeidsmarkedstiltak, spesielt øremerket personer med nedsatt funksjonsevne.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om bedret lavterskel botilbud i regi av Husbanken og sterkere satsing på oppfølging og botrening i regi av kommuner og frivillige organisasjoner.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre gode rammevilkår for gjeldsrådgivning i regi av frivillige organisasjoner.» Venstre har varslet at de ønsker å støtte forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 54 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.54.15)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:128 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dāvøy, Kjell Arvid Svendsen, Line Henriette Hjemdal og Øyvind Håbrekke om tiltak for å bekjempe fattigdom i Norge – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 27 [00:54:39]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 00.55.
