

Møte tirsdag den 13. desember 2016 kl. 10

President: Olemic Thommessen

Dagsorden (nr. 32):

1. Innstilling fra næringskomiteen om Bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, kapitler under Nærings- og fiskeridepartementet og Landbruks- og matdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Innst. 8 S (2016–2017), jf. Prop. 1 S (2016–2017))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2016–2017), jf. Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017))
3. Referat

Presidenten: Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Akershus fylke: Anne Odenmarck

For Buskerud fylke: Lavrans Kierulf

For Rogaland fylke: Marie Ljones Brekke

Fra Sosialistisk Venstrepartis stortingsgruppe foreligger søknad om omsorgspermisjon for representanten Kirsti Bergstø fra og med 13. desember og inntil videre.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Vararepresentanten, Johnny Ingebrigtsen, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Johnny Ingebrigtsen er til stede og vil ta sete.

Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger meddelelse om at den innvilgede permisjonen for representanten Tor André Johnsen i dagene 14. og 15. desember er trukket tilbake. – Denne meddelelse tas til etterretning.

Fra Statsministerens kontor foreligger det to brev til Stortinget. Det første brevet, datert 21. oktober, lyder:

«Midlertidig bestyrelse av Kunnskapsdepartementet

I statsråd 21. oktober 2016 ble det besluttet at statsråd Anniken Hauglie overtar styret av Kunnskapsdepartementet, i tillegg til det ansvarsområdet hun i dag har i Arbeids- og sosialdepartementet, i inntil 4 dager i den tid statsråd Torbjørn Røe Isaksen avvikler omsorgspermisjon i forbindelse med fødsel.»

Det andre brevet, datert 12. desember 2016, lyder:

«Det vises til kgl. res. av 21.10.2016, der det fremgår at Torbjørn Røe Isaksen planlegger å avvikle inntil 4 dagers omsorgspermisjon i forbindelse med fødsel.

Vi informerer nå om at statsråden vil avvikle omsorgspermisjonen i perioden fra og med mandag den 12. desember til og med torsdag den 15. desember 2016.

Statsråd Anniken Hauglie overtar styret av Kunnskapsdepartementet, i tillegg til det ansvarsområdet hun har i dag, for samme tidsrom.»

Presidenten foreslår at de refererte brevene vedlegges protokollen. – Det anses vedtatt.

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

Sak nr. 1 [10:02:20]

Innstilling fra næringskomiteen om Bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, kapitler under Nærings- og fiskeridepartementet og Landbruks- og matdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Innst. 8 S (2016–2017), jf. Prop. 1 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 35 minutter, og at taletiden blir fordelt slik:

Arbeiderpartiet 30 minutter, Høyre 20 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

Geir Pollestad (Sp) [10:03:25] (leiar for komiteen): Senterpartiet sitt alternative budsjett er etter mitt syn det beste klima- og miljøbudsjettet som er lagt fram for Stortinget – det grønaste budsjettet. For vårt alternativ er tilpassa Noreg, det er tilpassa at det bur folk i heile landet, og det er tilpassa at me har bedrifter i heile landet. Det er eit budsjett for ein praktisk miljøpolitikk og ein aktiv næringspolitikk.

Enkelte parti verkar å tru på ein miljøpolitikk som handlar om luft, kjærleik og høge avgifter, godt tilpassa ulike frukostmøte på restaurantar rundt Stortinget og for å begeistra folk i dei mange tenkjetankane. Det er ikkje det bedriftene treng, og det er heller ikkje det miljøet treng. Senterpartiet sin grønne politikk handlar i stor grad om å se- tja naturen i arbeid og skapa arbeidsplassar ut frå naturressursane.

Senterpartiet er ein forkjempar for fornybar energi. Me må ha rammevilkår, men òg vilje til å seia: Ja, me skal gje næringslivet billig og grøn straum, men det vil ha konsekvensar, for utan vindmøller inga vindkraft, utan kraftlinjer inga fornybarsatsing, utan røygater og demningar inga vasskraft. På same måte er det ikkje mogleg å satsa på bioenergi og biodrivstoff viss me ikkje godtek at me må ha skogsbilvegar, at me må tola gjødsling av skogen, og at me må tola hogst. Det verkar som om enkelte parti meiner at det primære formålet med skogen er at me skal sjå på han. Det er ikkje god miljøpolitikk.

Vårt alternative budsjett legg òg opp til å byggja dei lange verdikjedene for å bruka naturressursane – til beste for klimaet og for å skapa arbeidsplassar. Når det gjeld bioenergi, har me eit grønt investeringsfond som har sett av ein kapital på 10 mrd. kr, for me ser at når me skal byg-

gja opp ein bioenergi- og biodrivstoffindustri i Noreg, treng me kapitaltilførsel. Slik gjer Senterpartiet på område etter område. Me utviklar lange næringskjeder – knytte til mineralnæringa, skognæringa, landbruksnæringa og energinæringa. Eit anna eksempel på ein aktiv næringspolitikk er haldninga vår til romfartspolitikken. Det er her nøkkelen til ein grønare politikk ligg, og det er her nøkkelen til ein framtidsretta næringspolitikk ligg.

Noreg har den beste osten i verda, eit ektefødt barn av norsk landbrukspolitik. Noreg har Europas lågaste antibiotikaforbruk i matproduksjonen, eit ektefødt barn av norsk landbrukspolitik. Likevel har me ei regjering som ikkje anerkjenner kor fantastisk bra norsk landbruk er, og som bruker kvar anledning til å dra norsk landbruk i dansk retning. Ei slik regjering fortener å verta bytt ut.

I dag demonstrerer norske sjøfolk utanfor Stortinget. Dei vil ha norske løns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norsk farvatn. Senterpartiet har, saman med Arbeidarpartiet og SV, eit forslag om å greia ut dette. Regjeringa seier nei. Men det mest oppsiktsvekkjande er at Framstegspartiet si stortingsgruppe òg seier nei til dette. Ein skulle tru at det partiet hadde hjarte for sjøfolk flest. Har det no vorte slik at Framstegspartiet ikkje har problem med at norske sjøfolk vert utkonkurrerte av billig utanlandsk arbeidskraft? Eg vil på det sterkaste oppfordra representantane frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre til å støtta forslaget vårt. Det handlar om ei utgreiing. Kunnskap har aldri skada, og når me kjenner handlingsrommet, får me diskutera kva slags politikk me ønskjer å bruka.

Eg ønskjer òg å takka komiteen for ei effektiv og god saksbehandling av budsjettet. Eg trur ein heil komité er einig om at for framtidige år kunne det vera ein fordel å få finansdebatten og innstillinga noko tidlegare. Men me har strekt oss langt, og me har fått til ei innstilling som eg trur gjev godt uttrykk for det som er det politiske standpunktet til dei forskjellige partia. Det kjem av at me har hatt eit godt samarbeid i komiteen, og at folk har sagt at dette skal me få til. Me har oppnådd politiske resultat, gjort endringar og fått politiske avklaringar og breie fleirtal, bl.a. om Investinor. Det ønskjer eg å retta ein stor takk til komiteen for.

Med det vil eg ta opp dei forslaga som Senterpartiet står bak. Eg vil òg visa til at me har lagt fram eit forslag i saka i dag som omtalar det kommersielle fisket etter kongekrabbe frå 1. januar 2017, og håper at fleire parti vil støtta det.

Presidenten: Representanten Geir Pollestad har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Ingunn Foss (H) [10:08:40]: En samlet komité er enig i at Innovasjon Norge er statens og fylkeskommunenes viktigste verktøy for å realisere verdiskapende næringsutvikling i hele landet, og at målene er flere gode gründere, flere vekstkraftige bedrifter og flere innovative næringsmiljøer. Senterpartiet er med på en merknad hvor det står at man

«frykter at et ensidig fokus på innovasjonseffekt, uten samtidig å ta hensyn til lokale ringvirkninger og verdiskapning, vil kunne risikere å få en skeivdeling av

innovasjonsmidlene og dermed svekke verdiskapningen i deler av landet.»

Hva betyr dette, og mener Senterpartiet at Innovasjon Norge skal ha andre mål enn å fremme innovasjon og næringsutvikling?

Geir Pollestad (Sp) [10:09:23]: Senterpartiet sitt mål med Innovasjon Norge er at det skal bidra til å skapa arbeidsplassar, men det skal bidra til å skapa arbeidsplassar i heile landet. Men det vil òg seia at om me skal lykkast med det, er det for Senterpartiet svært viktig at det er ei tett forankring mellom Innovasjon Norge og det lokalsamfunnet og den regionen som verdiskapinga skjer i. Hovudføremålet med den merknaden er nettopp å seia at Innovasjon Norge skal ha ein tanke om at me skal skapa vekst og utvikling i heile landet. Viss ein kjem til det resultatet at der ein har størst innovasjonseffekt, der me puttar alle pengane, er inn i dei store byane, er Senterpartiet ueinig i det, for me meiner at det aller beste for Noreg på lang sikt er at me har ei jamn geografisk utjamning og nye arbeidsplassar i heile landet.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:10:27]: Et av forslagene Senterpartiet står bak, er at regjeringen skal sette krav om standardkontrakter ved behandling av plan for utbygging og drift av petroleumsutbygginger, de såkalte PUD-ene. I dag er det sånn at det er selskapene som har ansvaret for å ta de kommersielle beslutningene på norsk sokkel. At Stortinget skal gå inn og pålegge selskaper hvilke kontraktformat selskapene skal bruke, er ikke veien å gå, og det er stikk i strid med å gi forutsigbare, stabile rammevilkår for industrien.

Selskapene har selv ansvar for å redusere kostnadene for å bli mer konkurransedyktige i et krevende globalt marked, uavhengig av oljeprisen. At Stortinget skal legge føringer for dette, er ikke nødvendigvis noe som bidrar til verken at flere norske verft får mer jobb, eller at man blir mer konkurransedyktig.

Jeg trodde Senterpartiet var for næringsfrihet og stabile rammevilkår på sokkelen. Når skiftet man standpunkt?

Geir Pollestad (Sp) [10:11:28]: Eg er bekymra for den situasjonen me ser på norsk sokkel no, der leverandørindustrien er veldig pressa, fyrst og fremst på grunn av låg oljepris, men det aktørforholdet som ein har på sokkelen og ved utbyggingar, er òg ein medverkande faktor.

Senterpartiet er oppteke av å anerkjenna Statoils betyding, men me ser at det er behov for politikk for å endra maktforholdet for å redde den viktige norske leverandørindustrien. Det faktum at det vert levert ein PUD, ein plan for utvikling og drift, er ikkje noko nytt, og der er det vanleg å leggja enkelte politiske føringer. Det har skjedd før, og det vil skje i framtida òg. For eksempel har ein stilt krav om ilandføring. No ønskjer me å stilla krav om standardkontraktar, rett og slett fordi me meiner det vil betra maktforholdet mellom oljeselskap og leverandørindustri.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Else-May Botten (A) [10:12:57]: Norge står i en krevende situasjon. Sysselsettingen i 2016 ligger an til å bli den laveste på over 20 år, og arbeidsledigheten ser ut til å bite seg fast på et høyt nivå. Vi har faktisk høyere ledighet

enn USA. Ledigheten har rammet ulikt i landet vårt – Sør- og Vestlandet hardest. Arbeiderpartiet mener regjeringen ikke har gått offensivt nok inn med midler til tiltakspakker, og har derfor lagt inn 1 mrd. kr mer i året som kommer.

Under regjeringen Stoltenberg II ble det skapt 360 000 nye arbeidsplasser i Norge – to av tre i privat sektor. Under regjeringen Solberg er det så langt blitt skapt 32 000 nye arbeidsplasser – to av tre i offentlig sektor. En ting er at regjeringen kommer for sent og har en for svak politikk mot ledigheten, men når det nesten ikke skapes nye jobber, kan vi slå fast etter tre år at denne regjeringen lykkes ikke med det viktigste: arbeid til alle. For Arbeiderpartiet er arbeid til alle jobb nr. 1, og det gjelder for hele landet, ikke bare deler av det.

Vi har noen unike fortrinn her i landet. Vi er rike på naturressurser, vi er rike på kompetanse, og ikke minst har vi et arbeidsliv med tillit mellom partene, en tillit som gjør omstilling og innovasjon mulig. Skal vi omsette dette til ny vekst for Norge, trenger vi en regjering som legger til rette for det. Vi må satse på fellesskapet og en næringspolitikk som virker, ikke som den regjeringen driver, gjennom skattekutt som øker forskjellene uten å skape nye arbeidsplasser. Vi må ivareta et organisert og ordnet arbeidsliv, ikke undergrave det slik regjeringen gjør, når de legger opp til flere midlertidige ansettelser og såkalt faste ansettelser uten lønn mellom oppdrag. Vi må se hele landet, ikke bare deler av det, slik regjeringen gjør når de bygger ned distriktpolitiske virkemidler med hundrevis av millioner i året. Vi må bygge opp om offentlige satsinger som gjør det lett for nye bedrifter å vokse, ikke bygge ned slik regjeringen gjør når de kutter i Investinor og preså Kornordningen og taper Argentum. Vi politikere må prioritere der vi har fortrinn, ikke overlate det til byråkratiet, slik regjeringen gjør når de prioriterer generelle ordninger.

I denne perioden har Arbeiderpartiet drevet en målrettet og aktiv næringspolitikk fra opposisjonsplass, og vi satser der Norge har spesielle forutsetninger for å lykkes. Vi har satsinger på bioøkonomi, hav, miljøteknologi, reiseliv og mineralnæringen, og over flere budsjett har Arbeiderpartiet foreslått en systematisk satsing på å overføre kompetanse fra petroleumsnæringen til andre næringer. Vi har tatt til orde for en strategisk satsing på havet for å utnytte våre verdensledende miljø til ny verdiskaping. Arbeiderpartiet vil satse på havrommet, men det er en avgjørende forskjell på oss og regjeringen – vi vil gjøre det på en måte som skaper arbeidsplasser, og vi vil gjøre alt vi kan for at det skal gjøres med skikkelige lønns- og arbeidsvilkår. Det er vår ambisjon. Da må vi ha en utredning av handlingsrommet i havrommet og bruke trepartssamarbeidet. I dag har resten av Stortinget mulighet til å støtte oss i det, gjennom å stemme for forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV.

For å skape nye verdier må forskningsmiljøet og næringslivet samarbeide tettere. Derfor foreslår vi forskningssentre for havrommet, etter modell av forskningssentre for miljøvennlig energi, hvor forskning og arbeidsliv inngår i et langsiktig samarbeid. Det må samarbeides nært mellom bedrifter og på tvers av ulike næringer. Derfor satser vi mer enn regjeringen på klyngeprogram, og vi har foreslått et toppindustrienter hvor norsk arbeidsliv og forskningen kan samarbeide om å møte den digitale fremtiden.

Arbeiderpartiet er bekymret for at regjeringen ikke gjør nok for å forberede oss på fremtiden. De teknologiske endringene går stadig raskere og treffer flere sektorer i samfunnet. Regjeringen ligger på etterskudd i å sikre den nødvendige kompetanse for å nå dette. Arbeiderpartiet har lagt inn 1 000 nye studieplasser og legger til rette for programmering i grunnskolen. Arbeiderpartiet vil føre en klimapolitikk som virker, og som fungerer for næringslivet. Derfor har vi en klimapakke som gir nye muligheter for industri, og som kutter utslippene.

La meg avslutte der jeg begynte: Norge trenger nye arbeidsplasser. Mange av disse vil komme i etablerte bedrifter, men en betydelig andel vil måtte komme fra nye selskap som også er store. Arbeiderpartiet vil styrke vekstmulighetene for norske oppstartsselskap, bl.a. gjennom tidligfasekapital. I dette budsjettet vil regjeringen gjøre det motsatte. Regjeringen foreslår å trekke tilbake 1,25 mrd. kr fra Investinor, uten å kunne si noe om hvorvidt dette ville ha svekket norske bedrifters vekstevne.

Jeg mener vi trenger en ny retning og en ny regjering, og tar herved opp forslagene som Arbeiderpartiet er sammen med andre eller alene om.

Presidenten: Representanten Else-May Botten har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Ove Trellevik (H) [10:18:25]: Regjeringa har styrkt, forenkla, forbedra og utvida tilskotsordninga for sjøfolk betydeleg sidan ho stod stille etter den førre regjeringa. Og no vil altså Arbeidarpartiet greie ut allmenngjering av norske løns- og arbeidsvilkår i norske farvatn og på norsk sokkel, samtidig som dei ønskjer meir aktivitet på norsk sokkel, og samtidig som dei ønskjer meir gods frå land til sjø. Meir gods frå land til sjø er tiltak som Arbeidarpartiet har støtta veldig, men mitt spørsmål er: Korleis ser Arbeidarpartiet for seg at dette tiltaket – meir gods frå land til sjø – vil verta påverka dersom me skulle innføra norske løns- og arbeidsvilkår for alle som transporterer gods langs norskekysten og til og frå Noreg?

Else-May Botten (A) [10:19:13]: Jeg er veldig glad for å få det spørsmålet. Det er viktig å få mer gods over på sjø, og der vil jeg si at regjeringen har kommet med en tiltaksordning, som er kondemneringsordningen, men vi ser også at den ikke treffer. Arbeiderpartiet vil ha bedre innretning for å få den til faktisk å virke, og vi ønsker også å ha en incentivordning for vareeiere for å fokusere mer på det.

Når det gjelder arbeidsvilkårene på norsk sokkel, er det viktig at vi finner det ut, at vi får den kompetansen som trengs for å se hva vi kan gjøre med hensyn til norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel. Og dette er ikke noe nytt som Arbeiderpartiet har kommet med nå, vi la fram en tiltakspakke 3 i 2013, der vi sa at dette må vi få utredet, og dette ønsker vi å ta tak i. Så ble det regjeringsskifte. Monica Mæland som næringsminister har nedsatt et utvalg som har sett på dette, og som har påpekt at dette bør gjøres. Hvorfor Høyre er redd for den kunnskapen, må de svare på selv.

Ove Trellevik (H) [10:20:15]: Høgre er aldri redd for kunnskap, heller ikkje i dette tilfellet. Men erfaringa med

allmenngjøring av tariff frå andre sektorar er at det ikkje nødvendigvis tilgodeser norske arbeidsplassar. Arbeidsplassane vert ikkje øyremerkte norske arbeidstakarar likevel. Erfaringane er at kostnadene går opp, det ser me alle dei plassane der dette er gjennomført, og då er spørsmålet mitt, igjen: Ser ikkje Arbeidarpartiet at dette vil få negative konsekvensar for tiltaket for å få meir gods frå land til sjø?

Else-May Botten (A) [10:20:48]: Det Arbeiderpartiet ser, er at det er store utfordringer med dette, og når vi hører episoder om at folk får 35 kr i timen på norsk sokkel, må det være viktig å innhente denne informasjonen og den kunnskapen, og jeg håper at både Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti blir med mindretallet på å se på denne utredningen. Hva som skal skje i etterkant, er det ingen som har sagt noe om, men det å innhente den kunnskapen vil jo bidra til at vi får mer informasjon og et bedre grunnlag for å finne ut hva vi gjør videre. Partene i denne sammenhengen står milevis fra hverandre, og det viser at det er store utfordringer i næringsen rundt dette, og at det er viktig å få på plass gode løsninger. Da må vi ta ansvar for å gjøre det vi kan.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [10:21:49]: Stortinget har sagt at vi skal redusere utslippene av klimagasser, Stortinget har også sagt at vi skal ha 15 pst. økologisk forbruk og produksjonsarealer, og Stortinget har sagt at vi skal øke matproduksjonen i takt med befolkningsveksten.

Omlegging til økologisk drift fører til, ifølge fagmiljøene, at vi får en reduksjon av produksjonen, og at vi får større klimagassutslipp på grunn av dreining i produksjonen. Hvordan vil Arbeiderpartiet oppfylle de tre målene om økologisk produksjon, økt matproduksjon og reduserte utslipp? Og mener representanten at Stortinget skal fortsette å bruke mer penger på at det skal produseres mindre mat og slippes ut mer klimagasser?

Else-May Botten (A) [10:22:29]: Dette er en diskusjon vi har hatt i Stortinget nylig. Jeg synes at ja, vi skal ha økt matproduksjon. Da er vi nødt til å ta hele landet i bruk, og da er vi nødt til å ha en landbrukspolitikk som bidrar til at vi får utnyttet arealet over hele landet og ikke bare bygge opp under store bruk. Kanaliseringspolitikken er viktig i den sammenhengen.

Når det gjelder økologisk landbruk, har et bredt flertall på Stortinget sagt at vi skal øke den produksjonen med 15 pst. innen 2020. Da har vi et felles ansvar for det. Vi har sagt at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med tiltak, og at dette skal drøftes i stortingsmeldingen nå i første omgang. Men statsråden har lovet at han kommer tilbake til Stortinget med en strategi der vi har mulighet til å diskutere de ulike tiltakene for å nå dette målet. Vi ser også at forbrukerne nå setter mer og mer fokus på økologiske matvarer.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Gunnar Gundersen (H) [10:23:48]: Omstilling er et slitt begrep. Det er regelen og ikke unntaket i den moderne verden. Stillstand er starten på tilbakegang. Regjeringen leverer et budsjett som fokuserer på arbeid, aktivitet og omstilling. Et offensivt næringsliv er kjernen i å møte ut-

fordringene. I næringslivet skapes og utvikles de jobbene som bærer vår felles velferd, vår evne til offentlig finansiert velferd, og som gir trygghet og sosial tilhørighet for hver enkelt av oss.

Jeg er dypt uenig med Arbeiderpartiets talsperson. Det er enklere å øke de offentlige utgiftene og finansiere det med skatteøkninger enn det er å skape framtidens private jobber med en verdiskapning i seg som kan bære vårt velferdsnivå. Oljeprisfallet har til fulle illustrert utfordringen.

Det er vel kanskje først i ettertid vi fullt ut kommer til å innse hvilken fantastisk periode oljeaktiviteten har gitt Norge de siste tiårene. Dette gjelder både for hver enkelt av oss og ikke minst for den norske stat. Man vil ikke finne nye næringer med tilsvarende skattepotensial som olje. Denne perioden kommer neppe tilbake. Oljeprisfallet denne gangen skiller seg fra tidligere fall. Svært få tror at oljemotorens kraft kommer tilbake med samme styrke. Det merkes når arbeidsplasser med en verdiskapning på 8–10 mill. kr bak hver arbeidsplass forsvinner.

Regjeringen har helt siden den tiltrådte, møtt dette med offensiv politikk for å bygge vår langsiktige konkurransekraft. Det satses på infrastruktur, samferdsel og kunnskap som aldri før. Dette gir muligheter for hele landet, og det øker arbeidsstyrkens fleksibilitet og evne til å møte de nye utfordringene. Det forenkles og forbedres og satses på næringsrettet forskning gjennom SkatteFUNN, Forny 2020 og BIA, og næringslivet responderer. Det ropes ikke akkurat etter mer regionale utviklingsmidler. Det ropes etter mer av samme politikk.

Det satses på nyskaping og innovasjon. Gründeraktiviteten setter rekorder, og antall nystartede bedrifter er økende. Norge er et innovativt land, men utfordringen er å drive ideene helt fram til de blir til større bedrifter. Her er det også offensive satsinger, enten det er på såkornfond, klyngeprogram eller lavterskeltilbud gjennom etablererstipend og låneordninger gjennom Innovasjon Norge. Det som forundrer, er at opposisjonen fortsetter å holde fast på mantraet om formuesskatt og diskriminering av norsk eierskap til norske arbeidsplasser når virkeligheten er at de lovende ideene har for lett for å bli flyttet og solgt ut av landet.

Det er store regionale forskjeller på utviklingen i Norge akkurat nå. Sør- og Vestlandet opplever fortsatt nedgang med en oljeindustri som sliter. Budsjettet inneholder målrettede stimulanser til denne delen av norsk økonomi. Resten av landet opplever oppgang som følge av en politikk som fokuserer på konkurransekraft. En svakere norsk krone er en del av dette og viser at utlandet og markedene i hvert fall mener at regjeringen balanserer godt mellom det å bruke oljepenger til å investere i Norges muligheter og stimulere til ny aktivitet, og det å bruke penger over offentlige budsjetter. Det er optimisme i de mer tradisjonelle, konkurranseutsatte næringene, og det lover godt for framtiden.

Budsjettforliket mellom regjeringen og Kristelig Folkeparti og Venstre har gitt forbedringer til et allerede godt budsjett på næringsområdet. Det er en vilje til å satse på tiltak som gir konkurransekraft.

Norge har et fantastisk utgangspunkt. Vi har en soliditet i norsk økonomi som andre land misunner oss, og regjeringen bruker nå handlefriheten den, har til å møte omstillingsbehovet i norsk økonomi offensivt. Hovedbudskapet i budsjettet er å stimulere til langsiktig styrket konkur-

ransekraft. Det virker, og det fungerer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Else-May Botten (A) [10:28:26]: Denne regjeringens viktigste prosjekt er skattekutt. Nå hører vi at de gjør det for at det skal skapes nye arbeidsplasser. Problemet er at det er bare regjeringen selv som tror på dette. Da de kom i regjering, advarte ekspertene. Bare 3 av 20 økonomer som VG snakket med, var enige om at formuesskattekutt kom til å fungere. I 2015 advarte økonomene igjen om at kutt i formuesskatten ikke var riktig medisin. Vi har spurt regjeringen mange ganger uten å få svar. Én ting er at økonomer, embetsfolk, statsråder og statssekretærer ikke klarer å finne resultatene av regjeringens politikk, men enda viktigere er fasiten: Sysselsettingen har ikke vært så lav på 20 år, og det skapes ikke nye arbeidsplasser i privat sektor. Når skal skattekuttene begynne å virke? Når kommer arbeidsplassene?

Gunnar Gundersen (H) [10:29:20]: Jeg tror representanten mener sysselsettingsrate når hun snakker om sysselsetting, for norsk sysselsetting har økt de siste 20 årene. Det er jeg rimelig sikker på, men det kan vi gå inn og sjekke etterpå.

Det er en grunnleggende tro i Høyre på at lokalt forankrede eierskap er viktig for nyskaping og innovasjon. At Arbeiderpartiet til de grader snakker ned det lokale private eierskapet og samtidig er bekymret for at bedrifter flytter ut av landet og blir kjøpt av utenlandske investorer, er rett og slett ganske uforståelig for meg. Vi har en grunnleggende ideologisk tro på at det at man har kontakt mellom lokalt eierskap og dem som jobber i bedriften, har en verdi i seg selv. Enhver rapport som sier det motsatte, vil jeg komme til å sette store spørsmålstegn ved.

Geir Pollestad (Sp) [10:30:25]: Me har ei byråkratiregjering: Det er nye direktorat, nye tilsyn, og byråkratiet veks. Eg vil fokusera på noko som vert kalla Regelrådet. Neste år legg ein opp til å bruka 8,6 mill. kr på å tilsetja byråkratar som har som føremål å kjempa mot byråkrati, vert det sagt, men som i praksis har som ansvar å passa på at utgreiingsinstruksjonen vert følgd. Dei gjev veldig ofte raudt kort til regjeringa sine utgreiingar, men regjeringa følgjer dei ikkje opp. Leiaren av Regelrådet, Sandra Riise, har sagt til Dagens Næringsliv at viss ikkje regjeringa lyttar til innspel deira, fryktar ho at Regelrådet kan verta eit supperåd.

Mitt spørsmål til representanten Gundersen er om han trur at det å tilsetja fleire byråkratar for å sjå etter utgreiingsinstruksjonen er løysinga for å nedkjempa byråkratiet i Noreg.

Gunnar Gundersen (H) [10:31:23]: Jeg tror regelråd er en god idé, ut ifra at vi kanskje trenger noen som holder oss i ørene og passer på hva som skjer. Vi får se. I Sverige er erfaringene med regelråd svært gode, så vi får la Regelrådet i Norge få lov til å starte opp før vi begynner å diskutere hvordan de håndterer situasjonen.

For øvrig er det jo også en balansegang når det gjelder det å skape kontrollorganer i en markedsøkonomi. Det hersker ganske stor forvirring rundt det med fritt marked. Det er jo ikke fritt. Det skal overvåkes at ting skjer etter lover

og regler, og man skal passe på at alle aktørene oppfører seg godt. Så den balansegangen er krevende, men jeg synes regjeringen gjør det bra.

Johnny Ingebrigtsen (SV) [10:32:28]: Goliat er en plattform i Barentshavet. Den eies av Eni og Statoil, som vi vet. De produserer for 50 mrd. kr i året. Kostnadene for å bringe denne oljen inn til markedene er på mellom 700 mill. og 800 mill. kr. Det er fordelt på tre tankbåter. Ingen av mannskapene om bord på de tankbåtene er – så vidt vi vet – norske. Det er kjempegod økonomi i dette – de er lastet med penger når de går fra Barentshavet. Det kommer samfunnet til gode, men ikke når det gjelder transporten.

Da er spørsmålet mitt til representanten Gundersen: Er det ikke da riktig å vedta norske lønns- og tariffvilkår, og er det ikke riktig at vi skal ha norske standarder – også for sikkerheten – for de norske sjøfolkene, som ikke får hyre om bord fordi de er for dyre?

Gunnar Gundersen (H) [10:33:26]: Dette er en stor utfordring – det kan vi være enige om. Stoltenberg II la til side utredningen, for det var rett og slett ikke gjennomførbart. Det sier jo litt. Det er valg om et snaut år.

At vi skulle vedta norske lønns- og arbeidsvilkår for norske skip, ville være det samme som å prøve å sette opp en mur rundt Norges mest internasjonale næring. Tenk på en situasjon hvor et skip skal gå til sju forskjellige havner i sju forskjellige land i løpet av noen få dager, og så skal man operere med forskjellige vilkår hvis ikke Norge også forholder seg til at det er flagglandet som bestemmer lønns- og arbeidsvilkår.

Men vi er enige om at dette er en stor utfordring. Jeg konstaterer bare at den forrige regjeringen – den rød-grønne – la til side utredningen nettopp fordi de konkluderte med at dette var altfor komplisert.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:34:42]: Norge er i all hovedsak et godt land å bo i. Levestandarden er høy, og den norske drømmen, som i realiteten er mye enklere å oppnå enn den amerikanske drømmen, lever i beste velgående. Da faren min ble født, var forventet levealder for menn 63 år. Noen tiår senere, da jeg ble født, var den økt til 75 år.

Vi har et godt utbygd helsevesen, som ser hver enkelt pasient, og som består av ildsjeler som går på jobb hver dag for å redde liv. Vi har et utdanningstilbud som blir bedre og bedre, med kompetente lærere og assistenter, som skal få mulighet til å fylle på med enda mer kunnskap og kompetanse. I løpet av relativt få år etter at Siv Jensen og Øystein Djupedal på en komitéreise fant en felles barnehagetone, har vi fått i stand det som kanskje er verdens beste barnehagetilbud, i alle fall når det gjelder kvantitet – men det holder også et kvalitativt høyt nivå på grunn av mange og dedikerte ansatte. Vi har til og med mulighet til å betale familier som ikke benytter seg av barnehager. Det kan ikke mange land ta seg råd til.

Hovedgrunnen til at vi lever i et sånt fantastisk land, er – tro det eller ei – ikke helt vanvittig dyktige og framsynte politikere. Det er fordi vi har arbeidstakere som står opp hver eneste morgen, tar på seg kjeledressen eller legefakken og går på jobb. Det er fordi vi har arbeidsgivere i pri-

vat sektor som har valgt en annen vei enn den aller tryggeste. Det er de som har satset det de hadde, som har møtt veggen mange ganger, men som likevel aldri har gitt opp. Det er disse som betaler for moroa vi har i disse dager med å fordele goder og byrder og dele ut milliarder til mer eller mindre gode tiltak. Disse er ryggraden i det norske samfunn, og det er disse vi skal hjelpe, motivere og legge til rette for skal bidra enda mer. Kaken må i årene framover bli større hvis vi skal ha nok stykker til alle sammen.

Regjeringen presenterte i starten av oktober et budsjett for arbeid, aktivitet og omstilling. Norsk økonomi samlet og en stor del av næringslivet vårt er nå inne i en krevende periode. Det krever tiltak, og det krever handlekraft. I 2017 prioriterer de ikke-sosialistiske partiene tiltak som fremmer flere jobber, som bedrer velferden, og som trygger hverdagen til folk flest.

Omstilling er imidlertid ikke noe nytt. Av og til høres det ut som at vi politikere tror at bedrifter først nå vet hva det vil si å tilpasse seg et forandret marked eller skape nye produkter. Forskjellen nå er vel at den store omstillingen har kommet mye raskere enn det mange så for seg. Det mest alvorlige oljeprisfallet på 30 år har selvsagt skapt usikkerhet i viktige deler av norsk økonomi. Heldigvis har oljeprisen nå omtrent doblet seg fra bunnoteringen, men vi vet alle at det er tøffe år foran oss. Det må derfor skapes nye arbeidsplasser, og de som allerede finnes, må sikres. De viktigste tiltakene er de langsiktige. De skal sikre konkurransekraft og omstillingsevne og stimulere til vekst i privat, konkurranseutsatt næringsliv – det næringslivet som leverer til statsbudsjettet, og som ikke lever av statsbudsjettet.

Regjeringspartiene gikk til valg på å forenkle, fornye og forbedre Norge. Det løftet har vi holdt, og vi følger det videre opp i neste års budsjett. Vi gjør hverdagen enklere for bedrifter og folk flest. Vi har redusert kostnadene for næringslivet med 11 mrd. kr samlet sett. Vi har redusert og forenklet skjemaer og økt den elektroniske kommunikasjonen mellom bedriftene og det offentlige. Skattene for næringslivet på arbeidsplasser går ned, skattene for norsk eierskap går ned, og skattene på arbeidsinnsats går ned. Vi får bedre offentlig kommunikasjon og bygg og anlegg. Siden Stortinget fikk nytt flertall, har bevilgningene til samferdsel økt med 50 pst., fra 40 mrd. kr til 60 mrd. kr. Vedlikeholdsetterslepet på vei og bane går etter mange tiår for første gang ned. Det betyr noe for næringslivet vårt.

Vi satser massivt på fornying. Siden denne regjeringen tok over i 2013, har midlene til næringsrettet forskning og innovasjon økt massivt. Satsingen på forskning, innovasjon og gründere – omstilling i praksis – har økt med 2,7 mrd. kr. Det betyr noe for de arbeidsplassene vi har i dag, og de som bedriftene skal skape i morgen.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Else-May Botten (A) [10:39:55]: Sjøfolk, skipsoffiserer og maskinister er ryggraden i norsk maritim kompetanse. Arbeiderpartiet frykter at det vil bli færre av dem, og at unge mennesker ikke vil satse på å bli en del av næringen, fordi de ser en næring med dårlige arbeids- og lønnsvilkår. I vår tredje handlingsplan mot sosial dumping, som kom i 2013, foreslo vi å utrede muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i skipsfarten som utfører oppdrag ut og inn fra norsk kyst. Det har re-

gjeringen avslått å følge opp, men i dag har Fremskrittspartiet muligheten til å bidra. Alt de trenger å gjøre, er å stemme for forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV om en utredning. Vil Fremskrittspartiet stemme for dette, og hvis ikke – hvorfor er en redd for å få mer kunnskap om det?

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:40:48]: Jeg synes det er rørende at Arbeiderpartiet endelig har fått omtanke og viser omsorg for norske sjøfolk. Jeg tror dessverre at dette forslaget er å kaste blå i øynene på en stor yrkesgruppe. Vi vet fra tidligere at det i praksis vil være veldig vanskelig, nærmest umulig, om ikke ulovlig, å få til. Så mener jeg også at vi skal stille oss et kontrollspørsmål i denne typen saker: Ønsker vi at andre land skal gjøre det samme? Hva hvis f.eks. Kina, Indonesia eller Malaysia bestemte seg for at ingen som jobber i deres farvann, skal tjene mer enn gjennomsnittet i det aktuelle landet? Det ville rammet norske sjøfolk massivt.

Så mener jeg at man hele tiden, særlig i krevende tider, bør velge de tiltakene man vet har effekt. Fremskrittspartiet ønsker en fullverdig, god nettolønnsordning på lik linje med det våre naboland har. Det vet vi har effekt, og det ønsker vi å videreutvikle.

Geir Pollestad (Sp) [10:42:00]: Den norske sjømannen, sjøfolk, er grunnlaget for den maritime næringa. Tradisjonelt har Senterpartiet og Framstegspartiet vore einige om at me må ha ein politikk som når både sjøfolka og reiarane. No kan det sjå ut til at regjeringssamarbeidet med Høgre har gjort at det først og fremst er reiarane som ligg Framstegspartiets hjarta nærast. I det førre svaret sa representanten at dette var vanskeleg, umogleg, kanskje var det ulovleg. Eg vil minna om at når det gjeld transportnæringa, på landevegen, har Framstegspartiet vore ein forkjempar i å kjempa mot kabotasje og å få klare reglar for det, mens når det gjeld sjøfolk, er ein redd for å innhenta kunnskap. Kva er det Framstegspartiet fryktar i ei slik utgreiing som gjer at ein ikkje kan stemma for at det skjer?

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:42:55]: Fremskrittspartiet er selvfølgelig ikke redd for kunnskap. Det er vi ikke på noen områder, heller ikke dette området. Som jeg også sa i mitt forrige svar, mener jeg at vi skal tenke oss nøye om, og at i krevende tider skal man velge det man vet fungerer. Er det noe vi vet fungerer, er det at en god, fullverdig nettolønnsordning løser mange av de utfordringene som finnes til sjøs i dag. Fremskrittspartiet ønsker å videreutvikle den nettolønnsordningen vi allerede har forbedret og forsterket, til å bli en fullverdig, god nettolønnsordning på lik linje med den man har i f.eks. Danmark.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:43:49]: Eg må ærleg seie eg er skuffa over at Framstegspartiet ikkje er villig til å løfte ein finger for norske sjøfolk. Her har ein store visjonar om havnasjonen Noreg, om havrommet osv., og så ser vi ei utvikling der stadig færre av dei som jobbar på norske båtar, er nordmenn, norske sjøfolk. Det er fordi ein ikkje tilbyr dei vilkåra som norske arbeidstakarar må ha for å kunne leve eit liv i Noreg. Eg vil difor spørje representanten, når ein no skal lage ein visjon om havnasjonen Noreg, kome med ei melding til våren, osv.:

Korleis meiner Framstegspartiet at den store havsatsinga skal skje på norske hender, med norske sjøfolk?

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:44:48]: SV legger til grunn både i dette spørsmålet og i forrige spørsmål fra en annen SV-representant at vi skal ha en norsk offshorenæring, at vi skal ha olje- og gassaktivitet. Jeg tror det viktigste for å beholde norske sjøfolk er at man faktisk har offshorevirksomhet, at man har olje- og gassaktivitet. Det er en næring som SV i stor grad er imot, per definisjon. Jeg er usikker på om Goliat hadde hatt livets rett hvis det var SV som styrte i denne salen og i regjeringskontorene.

Når SV og representanten Knag Fylkesnes sier at vi ikke har løftet en finger, er det selvsagt ikke riktig. Vi har styrket nettolønnsordningen gang på gang, fra vi kom inn i regjeringskontorene, og det har vi til hensikt å fortsette å gjøre. Jeg mener som sagt at vi skal gjøre det vi vet fungerer, og er det noe vi vet fungerer, er det at en god netto-lønnsordning bidrar til å styrke norske sjøfolk.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:46:02]: I fjor var årets nyord «grønt skifte», i år tror jeg kanskje mange føler at de har hørt «grønt skifte» noen ganger for mye. Det grønne skiftet har vært sentralt i budsjettarbeidet, og det har også vært viktig for Kristelig Folkeparti i arbeidet med næringsbudsjettet, for skal vi klare det grønne skiftet og omstillingen vi må gjennom, trenger vi grønne, bærekraftige og levedyktige næringer for framtiden. Det har vært Kristelig Folkepartis utgangspunkt for vårt alternative budsjett, som vi nå kan se resultater av i budsjettenigheten. Endelig har vi fått i gang arbeidet med å starte opp et CO₂-fond for næringslivet. Et slikt fond, som lenge har vært ønsket fra næringslivets side, vil være viktig for å sikre finansiering av mer miljøvennlig teknologi og bidra til erstatning av fossilt drivstoff.

I budsjettavtalen er det også enighet om en flat CO₂-avgift. Jeg er svært fornøyd med at det er gjort et viktig foreløpig unntak for landbruks- og fiskerinæringen, da vi vet at en økt CO₂-avgift vil ha alvorlige konsekvenser for disse næringene. Landbruks- og fiskerinæringen skal også ta sine kutt og være en del av det grønne skiftet. Derfor skal det settes ned to partssammensatte utvalg, som skal se på mulighetene som finnes uten at det går ut over de overordnede målsettingene: at vi skal være verdensledende sjømatnasjon, at vi skal øke matproduksjonen, og at vi skal ha landbruk over hele landet.

Når jeg er ute på gårdsbesøk, møter jeg innovative bønder som tenker nytt om hvordan de vil drive gården sin og produsere grønnere i dag enn i går. De vil være en del av det grønne skiftet. Landbruket har selv ønsket å få på plass en klimarådgivningsordning i regi av Bondelaget. Nå er den på plass, og gjennom en slik rådgivning vil det bli gitt råd basert på situasjonen og forholdene på den enkelte gård. Det er slik vi får de mest effektive tiltakene satt ut i livet. Dette vil gi resultat.

Andre viktige klimatiltak innenfor denne næringen er forskning på fôr og gjødsel som vil bidra til et grønnere og mer effektivt jordbruk.

Bioøkonomien vet vi vil spille en viktigere rolle i framtidens næringsliv. OECD har vurdert verdiskapingspotensialet i bioøkonomien som høyt, og over hele verden tas

det nå initiativ for å fremme bioøkonomi. Derfor er det svært gledelig at vi gjennom budsjettenigheten har klart å fordoble årets bevilgning til bioøkonomi under Innovasjon Norge: 50 mill. kr utover de 40 mill. kr som lå der fra regjeringens side. Jeg er sikker på at dette vil bidra til ny og grønn verdiskaping i framtiden. Biomasse kan gi oss mat og energi og i tillegg erstatte mange av de produktene vi i dag lager av olje.

Så redder Stortinget nok en gang trebasert innovasjonsprogram. Det er et målrettet program og et viktig program.

Fiskeri har vært og vil være en viktig hjørnestein i norske kystsamfunn, og en av våre viktigste eksportnæringer, som blir stadig viktigere. For å ha en bærekraftig forvaltning må vi vite hvor mye vi har, og hvor mye vi kan ta ut. Derfor er det veldig bra at regjeringen i utgangspunktet ønsket å bruke mer penger til bestandsforskning i 2017, og at man også – gjennom forhandlingene med Venstre og Kristelig Folkeparti – øker denne bevilgningen. Kunnskap er nøkkelen til at vi kan ta ut nok og riktige fiskeressurser.

Til slutt vil jeg slå fast at frivillige organisasjoner er en viktig ressurs for samfunnet. De gjør en viktig jobb for fellesskapet. Som politiker ønsker jeg å legge til rette for et sterkt sivilt samfunn. Regjeringens forslag om å endre støtten til organisasjonene over Landbruksdepartementet fra grunnstøtte til prosjektstøtte vil føre til mer byråkrati og mindre forutsigbarhet for disse organisasjonene. Det var derfor viktig å få stoppet denne omleggingen som regjeringen la opp til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Knut Storberget (A) [10:50:53]: Aller først får jeg gratulere Kristelig Folkeparti med viktige gjennomslag. Det er ærlig ment. Det gjelder både trebaserte innovasjonsprogram, støtten til organisasjonene, osv. Det er viktige saker.

Men vi ser jo en dreining i norsk landbruk, hvor støtten i større grad favoriserer de store. Det kommer også nye forslag, f.eks. om at man skal endre regioninndelingen for melkekvoter, som vil kunne bety ytterligere sentralisering og en forsterking av den trenden som går i retning av at det blir større enheter, og at mer areal ute i randsonen faktisk går ut av drift.

Jeg vil spørre Kristelig Folkepartis representant om dette er en utvikling som Kristelig Folkeparti vil komme til å støtte i framtiden – dvs. at man gjør om på regioninndelingen for melkekvoter, men at man også forsterker støtten til de aller største, og at de minste blir skadelidende.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:51:57]: Aller først: Tusen takk for rosende ord, som representanten mener. Jeg tar dem på alvor.

Ja, vi har klart å ta viktige grep for landbruket i årets budsjett, både ved å øke tiltak rett til gårdene og ved at vi skal kunne ta ut mer skogvirke, som jeg vet også representanten er opptatt av, ved økning til tømmerkaier og skogsbilveier.

Jeg kan også forsikre representanten om at det overordnede målet for Kristelig Folkeparti er å øke matproduksjonen vår, og at vi skal ha landbruk over hele landet. Da er det slik at vi trenger små, gode gårder, vi trenger de mellomstore, og vi trenger de litt større, fordi ressursgrunnlaget vårt er slik ut fra topografien.

Vi ønsker ikke å redusere antallet melkere regioner til ti. Det er for oss uakseptabelt, for vi skal ta vare på grasland der det er, og ha melkeproduksjon der. Vi vet hvilke uheldige erfaringer vi hadde da Akershus og Østfold var sammen. Det forteller meg at her skal vi gå varsomt fram.

Geir Pollestad (Sp) [10:53:14]: Eg vil til liks med representanten Storberget gje ros til Kristeleg Folkeparti for det som ein oppnådde i budsjettforhandlingane. Eg får òg vera ryddig og seia at eg gjev rosen i noko meir moderat form enn det representanten Storberget gjorde, men rosen er likevel ekte.

Mitt spørsmål handlar om den maritime næringa, som Kristeleg Folkeparti har vore opptekte av. Eg registrerer at Kristeleg Folkeparti i innstillinga ikkje støttar forslaget om å greia ut norske løns- og arbeidsvilkår i norske farvatn. Kva er grunngevinga for at Kristeleg Folkeparti ikkje gjer det? Kan det skje i løpet av debatten at Kristeleg Folkeparti kjem fram til at ein ønskjer å støtta ei slik utgreiing og få den kunnskapen på bordet, slik at me kan ta stilling når me veit kva handlingsrom Noreg har?

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:54:14]: Jeg takker også for rosen representanten Pollestad gir, dog i en litt mindre omfavnelse. Jeg skal vel tenke at om noen måneder er det valg, og da skal vi møtes på andre arenaer.

Det er ikke noen tvil om at landbruket gjennom Venstres og Kristelig Folkepartis posisjon de fire siste årene har kommet godt ut av det, for det hjelper lite å være i opposisjon, som Senterpartiet har valgt å være, og sitte og rope. Det er i posisjon man har hånda på rattet, og da får man styring.

Over til spørsmålet: I den regjeringen der Senterpartiet satt med hånda på rattet, sa man at FNs havrettskonvensjon, EØS-avtalen og WTO-avtalen er med på å sikre norske økonomiske interesser og norsk velferd, både direkte og indirekte. Jeg synes det er en god bæreplanke som vi kan ta med oss videre. En utredning kan sette spørsmålstegn ved så viktige bæreplanker, og der er ikke Kristelig Folkeparti foreløpig.

Johnny Ingebrigtsen (SV) [10:55:39]: Landingsforskriften var representanten inne på.

Det er veldig bra, når vi skal høste av naturen, at vi har kontroll på hva vi får inn, og hva vi produserer og selger ut. Landingsforskriften har virket litt, og vi skal tilpasse den, men næringen sier – jeg har selv gått med slohanskene på nevene i lag med bedriftsledere, og de har fortvilt fortalt meg hvor detaljert dette er – at verken store eller små bedrifter klarer å følge opp alle de detaljene som den krever av dem.

Da lurte jeg på om Kristelig Folkeparti og Hjemdal, med sitt fokus på de myke verdiene, er obs på disse detaljerte punktene i landingsforskriften, at de kan være for detaljerte og for rigide – ja, så mye at de sågar kan virke mot sin hensikt.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:56:39]: Tusen takk for en detaljert og god replikk. Jeg har stor respekt for å ha en medrepresentant som har slohanskene på. Det kan jeg dessverre ikke si at jeg har hatt den siste uka.

Ja, jeg er obs på at det kan bli en veldig detaljert forskrift. Vi har også fått forsikringer fra statsråden og regje-

ringspartiene om at den høringen som har vært, vil ta dette på alvor, og at utformingen av forskriften ikke vil være så detaljert. Det er iallfall mitt håp. Så skal jeg følge opp det også seinere – i løpet av resten av denne uken.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Pål Farstad (V) [10:57:41]: Større satsing på marin forskning og utvikling har vært en av de viktigste sakene for meg i denne stortingsperioden. I Venstres alternative statsbudsjett for 2014 la vi inn en kraftig økning i midler til f.eks. bestandsforskning. Det har vi fortsatt med hvert år siden, også for 2017. Det er slik satsing som må til for å sikre at vi skal være fremst i verden som sjømatnasjon.

Jeg trekker fram dette fordi fiskeri- og havbruksnæringen og alle andre deler av marin sektor skaper enorme verdier. Det gir mat til norske og utenlandske matbord, og norsk sjømat har en stor og enestående betydning for norske kystsamfunn og norsk økonomi. Slik vil jeg ha det framover også.

Mange titalls millioner i verdiskaping er tapt fordi vi ikke har satset nok på bestandsforskning. Slik vil vi tape også i framtiden hvis vi ikke satser mer på dette området. En ekstra krone til bestandsforskning vil gi flerfoldige tilbake. Det gjelder også annen marin forskning. Møreforskning, Nofima og andre er fantastiske ressurser, som jeg håper kan gis enda større albuerom i marin forskning for framtiden – om vi snakker om lakseforskning, luseforskning, markedsforskning og forskning på lite utnyttede arter og andre organismer i havet.

I en flertallsmerknad fra samarbeidspartiene vises det til at det skal nedsettes partssammensatte utvalg som skal vurdere muligheten for å innføre gradvis CO₂-avgift også for fiskeri og landbruk, under forutsetning av at distriktpolitiske, landbrukspolitiske og fiskeripolitiske målsettinger ivaretas. Jeg er fornøyd med at det blir slått fast at disse utvalgene skal være bredt sammensatt med representanter fra ulike deler av disse næringene, og at det også skal ses på andre positive klimaeffekter disse næringene kan bidra til.

Jeg vet at det jobbes godt innenfor organisasjonene på både fiskeri- og landbrukssiden for å få ned klimautslipp. Det er prisverdig, og dette arbeidet i næringene må komme tydeligere fram. Et arbeid med partssammensatte utvalg vil bidra til det.

Det er en viss avstand mellom Venstre og regjeringspartiene i landbrukspolitikken. Det kommer til uttrykk gjennom arbeidet som gjøres på Stortinget gjennom året, også i budsjettet. For min del er jeg fornøyd med budsjettet som nå legges fram for landbruket, fordi det endelige resultatet ligger nært opp til Venstre.

Ikke minst er det viktig for meg at økologiseringen på Tingvoll som vi var enige om i fjor, blir videreført. Arbeidet som gjøres ved det økologiske miljøet ved NORSØK og NIBIO på Tingvoll, må stå sentralt for å oppnå økologimålene Stortinget har. Jeg forventer at det innebærer forskning og utvikling også ved NORSØK i årene framover, slik intensjonen var med budsjettavtalen som ble inngått i fjor.

Grønn omstilling, flere miljøvennlige arbeidsplasser, mer risikovillig kapital til investeringer i tidlig fase – det er viktige budskap i Venstres næringspolitikk. Så vel Sivas inkubasjonsprogram, miljøteknologiordningen under Inn-

ovasjon Norge som forsknings- og utviklingskontrakter er eksempler på gode, målrettede ordninger Venstre vil styrke. Samtidig er det nødvendig med nye tiltak.

Da snakker jeg om nye, målrettede såkornfond, et eget teknologioverføringsprogram fra olje og gass til nye næringer, satsing på innovasjon i helse og omsorg og en gjennomgående satsing på IKT både i offentlig forvaltning og i skolesektoren. Spesielt viktig for meg er det å sikre risikovillig kapital til investeringer i tidlig fase gjennom det offentlige virkemiddelapparatet.

Til slutt vil jeg trekke fram at jeg er tilfreds med måten vi har landet spørsmålet om Investinor og det trebaserte innovasjonsprogrammet på, og at støtten til organisasjonene under budsjettet til Landbruksdepartementet fortsetter som før og ikke knyttes til prosjektstøtte.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Knut Storberget (A) [11:02:35]: Venstre har en lang historie som et grønt parti – og smykker seg ofte med det – og har gode tiltak på mange felt som må kunne karakteriseres som grønne. Skogen er et av dem, det å kunne utvikle skogen som virkelig en ny vekstnæring i Norge, det å få lagd biodrivstoff. Representanten Farstad var inne på spørsmålet om trebasert innovasjon og har fått på plass det programmet. Det er jeg veldig glad for.

Men det er én ting som jeg undres over – og jeg har tatt det opp før – når jeg leser Venstres alternative budsjett. Det er at kanskje en av forutsetningene for å få mer trebasert innovasjon, få fram mer biodrivstoff som er av en sunn generasjon og et sunt alternativ, er at vi får ut tommeret. Der slår Venstre til i sitt alternative budsjett ved å kutte ikke bare litt, men 72 mill. kr. Hvordan henger det sammen?

Pål Farstad (V) [11:03:36]: Takk for gode ord om den grønne profilen til Venstre, det har vi snakket om før.

Når det gjelder saken om skogsbilveier, er det et spørsmål som jeg har fått gjentatte ganger fra både Storberget og andre. Venstre har gjennom sin behandling av den saken i våre organer besluttet at vi skal kutte på det området. Det er klimahensyn som i første rekke kommer fram der.

Nå har vi fått en avtale med regjeringspartiene som jeg synes er veldig god, og som jeg er særdeles tilfreds med.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:04:38]: Sjølv om eg har stor sans for representanten Farstad, er ikkje SV på friarferd i denne debatten.

Dette er det fjerde budsjettet som Venstre er med på å danne, og vi begynner allereie no på ein måte å sjå fasiten for den samarbeidsavtalen som ein har hatt. Utsleppa går ikkje ned, dei går opp, og talet på grøne arbeidsplassar må ein verkeleg leite med lupe for å finne. Kva for vurderingar gjer Pål Farstad seg av dei budsjetta vi har bak oss? Har det vore ein suksess å samarbeide med Framstegspartiet og Høgre i regjering?

Pål Farstad (V) [11:05:26]: Venstre har fått til særdeles mye innenfor gründerpolitikk, innenfor miljøteknologi og også når det gjelder å ha en grønn profil på næringspolitikken. Jeg kan ikke se at vi hadde fått til en bedre profil på det med et annet alternativ enn det vi har i dag.

Vi har vist gjennom våre alternative budsjetter at vi er

enda mer ambisiøse enn det vi får til gjennom avtalen og gjennom budsjettavtalene, men jeg føler at vi er kommet rimelig langt i forhold til det som vi opplevde da andre partier styrte i regjeringskontorene. Det er Venstre fornøyd med.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:06:52]: Venstre og Kristeleg Folkeparti vende seg til Høgre og Framstegspartiet etter valet, overtydde om at det ville gi meir grøn omstilling. I dag, tre år etterpå, når det fjerde statsbudsjettet deira straks er ferdigbehandla, ser vi at utsleppa aukar, og det er langt mellom kvar nye grøne arbeidsplass. Spørsmålet vi kan stille oss i dag, er: Kvar gjekk det gale?

Det første den blå alliansen gjorde, var å gi milliardane til dei aller rikaste. Dette aukar forskjellane i det norske samfunnet, som i seg sjølv svekkjer næringslivet. OECD har dokumentert at den lange trenden med aukande inntektsulikskap i nær sagt alle OECD-land har skada den økonomiske veksten. Teorien til dei blå-blå var at skattane var veksthemmande, men dei klarte ikkje å finne økonomar som meinte at det ville vere vekstskapande.

Det andre den blå alliansen gjorde, var å gi kunstig andedrag til delar av oljenæringa i staden for å vri denne kompetansen og teknologien over til næringar for framtida. Oljeprisfallet er ei stor utfordring for ein oljeøkonomi, men krisa blir større dersom ein ikkje virir ledig kapasitet og kompetanse over til andre næringar. Resultatet er at mange dyktige utanlandske arbeidstakarar no har reist frå landet, ei arbeidsløyse er i ferd med feste seg, og store moglegheiter for industrialisering er tapte.

Det tredje som har kjenneteikna næringspolitikken til den blå alliansen, er motstand mot å drive aktiv næringspolitikk. Marknaden skal rå, staten skal trekkje seg tilbake. Det gir seg utslag i ulike forhold:

- sal av statlege selskap
- reduksjonar i Investinor og avskrivingsreglar
- liberalisering i fiskeri, jordbruk og skog
- fråvær av IKT-strategi
- svekking av lovar som vernar arbeidsfolk og sjøfolk, osv.

Felles for denne linja er at Noreg, norske kystsamfunn og lokalsamfunn, taper. Dei store investormiljøa vinn. Ein større del av verdiskapinga går ut av landet. Kven kjempar den blå alliansen eigentleg for, er spørsmålet stadig fleire stiller seg i det norske samfunnet.

Målt i budsjett kroner har SV den mest aktive næringspolitikken av alle på Stortinget. Vi meiner det må bli satsa no viss vi skal få til den store omstillinga det norske samfunnet må gjennomføre. Den satsinga som SV legg opp til, skal skje på premissane til miljøet og folket. Vi vel konsekvent næringar som toler Paris-avtala, og ein politikk som baserer seg på at verdiskapinga skal kome det norske folket til gode, ikkje at Noreg berre skal bli eit haustingsland for dei store selskapa.

Noreg er eit havland, og uansett korleis framtida blir, kjem havet til å stå sentralt. Vi føreslår difor at det blir etablert eit omfattande innovasjonsprogram som vi har kalla Marin fremtid, for å skape ei industriell og berekraftig framtid til havs, kombinert med ei verftssatsing. Vi føreslår vidare å starte arbeidet med å elektrifisere kysten gjennom ulike ordningar for å fase inn elferjer og elsjar-

kar, generell elektrifisering av kysttransport og landstrøm.

Noreg har store moglegheiter til å gå frå å vere eit haustingsland innanfor fiske, jordbruk og skog til å bli ein industrinasjon. Difor vil vi etablere eit eige innovasjonsprogram innanfor bioøkonomi.

Den store x-faktoren i samfunn og næringsliv er teknologi. Ingenting endrar meir. Den teknologiske utviklinga går stadig raskare framover, og digitaliseringa har så vidt begynt. Det digitale grip stadig meir inn i tenester og produksjon og har gått frå å vere ein kuriositet på kontorrekvisita-rommet til å bli ein integrert del av så ulike område som helse, utdanning, industri og politi. Noreg heng ikkje med i utviklinga. Globaliseringa har med denne teknologiske utviklinga snudd, med framveksten av neste generasjon med industriteknologi.

For å møte alt dette føreslår SV ei raskare omstilling gjennom eit nytt digitaliseringsprogram i Innovasjon Norge. Vi legg opp til 1 000 fleire IKT-studieplassar i høgare utdanning og ei pakke med utdanningstiltak for alle yrke, som går under tittelen Livslang læring.

Vi vil leggje til rette for omstilling av norsk industri ved å gjere avskrivingsreglane betre, satse enda meir på Katalpult-programmet enn regjeringa har gjort, og ha ulike ordningar for å løfte næringslivet i heile landet.

Eg vil også ta opp forslaga våre i innstillinga.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Frank Bakke-Jensen (H) [11:12:21]: Det er av og til litt merkverdig å høre representanten Knag Fylkesnes beskrive kystens øde. Han er veldig korrekt i sine merknader når han sier at «Norge er et havland», og at uavhengig av utvikling vil «havet stå sentralt» – punktum – kanskje med unntak av variasjonene i flo og fjære. Men vi skal la det ligge.

Jeg leser i SVs merknader at rekrutteringen til fiskerierne går ned, og at fiskeriministeren utelukker stadig flere unge fra å delta i fiskerierne, selv om vi kan legge fram både tall og historier som viser det motsatte. Unøyaktighetene i omtalen av det som skjer på kysten, er ganske stor. Jeg skal sitere litt:

«Prisen på kvoter har gått i taket, og det kan være dyrere å få seg en fiskekvote enn å få seg et hus. Dette medlem vil snu denne utviklingen.»

Jeg har to spørsmål. Det ene er: Hvor stort er huset man skal få? Det andre er: Hvor mye billigere enn et hus skal en fiskekvote være?

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:13:27]: Ja, kva skal vi svare til det? Det skal vere billigare å kome seg inn i eit yrke enn å kjøpe seg ein stad å bu. Det som er litt merkeleg med spørsmålet til Bakke-Jensen, er at han legg opp til at det er heilt greitt med den utviklinga vi no ser. Det vi har høyrte nok av frå dei blå-blå og frå Bakke-Jensen, er at det går så det suser langs kysten. Det er heilt riktig at eksporten aukar, men det vi i SV har vore bekymra for, er kven verdiskapinga går til. Er det vanlege folk langs kysten verdiane går til, eller er det andre miljø? Det som er eit faktum med den politikken som dei blå fører, er at meir av verdiskapinga går til å betale gjeld, og det blir

dyrare for ungdom å kome seg ut i fisket. Ein må ha eit mykje meir nyansert syn på dette enn det representanten Bakke-Jensen fremjar, dersom ein er opptatt av folket langs kysten.

Oskar J. Grimstad (FrP) [11:14:27]: Representanten frå SV er i alle debattar ganske einsidig når det gjeld diskusjonsforma knytt til kystflåten og dei havgåande fartøya. Han er veldig einsidig på kystflåten si side og bekymrar seg for kystsamfunna – som for så vidt kan vere greitt nok. Men det er no ein gong slik i dag at 70–80 pst. av det som ein tek frå havet, blir tatt av kystflåten. Resten blir tatt av den havgåande flåten og gjer at vi gjennom året har ein ganske jamn tilgang av fisk på marknaden. Vi veit bl.a. at fisk som blir fiska, som er isa og såkalla fersk, kan ligge opptil tre veker om bord, isa, mens ein båt med platefrysar om bord, ein såkalla havgåande båt, fryser fisken, behandlar han, og etter tre timar er han frosen og tatt vare på. Spørsmålet er: Kva vil representanten føretrekkje å få på sitt middagsbord: ein tre veker gamal såkalla ferskfisk, eller ein fisk som var frosen og behandla etter tre timar?

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:15:42]: Det slår meg når vi står her på golvet framfor presidenten, at dette er ein klassisk sunnmøringen-møter-nordlendingen-situasjon. Her har vi alle ingrediensar. Det er havflåte versus kystflåte, osv. No er òg frosenfisk versus ferskfisk komen inn som eit nytt element i debatten. Eg trur vi må forbi dette. SV er ikkje «anti» havgåande fiskeflåte, men vi meiner det må vere klare grenser for kor den havgåande skal gå. Det vi har vore kritiske til – og som det godt kan hende at representanten Grimstad kan vere einig i – er den storleiksbegrensinga som har vore på kystflåten, den auken som har vore der. Der er ein no heilt oppe i 500 kubikk i lasteromsvolum, og det har vore negativt, for det har faktisk ført til at fleire av dei havgåande båtane har kome inn i kystfarten også. Dette har vore ei negativ utvikling for utnytting av lokale artar, osv. Basisen for politikken til SV er at vi må ha mest mogleg satsing på ferskfisk, og da må vi leggje opp heile infrastrukturen etter det. Det er slik vi får dei største verdiane for samfunnet og mest verdiskaping på land.

Pål Farstad (V) [11:17:02]: Jeg vil fortsette litt i samme sporet, til representanten Knag Fylkesnes. Norge har en mangfoldig og bredt sammensatt fiskeflåte, en variert fiskeflåte, kyst- og havfiskeflåte. Ikke minst har vi en havfiskeflåte som bidrar til å hevde våre rettigheter i internasjonale farvann, som er viktig når det gjelder kvoteforhandlinger osv., som vi holder på med. Vi ser stadig innspill fra Torgeir Knag Fylkesnes der han hegner om kystflåten og i praksis angriper havfiskeflåten, f.eks. ved å snakke ned fryst råstoff, som var litt av temaet i forrige replikk. Da skal jeg være konkret og spørre: Hva tenker Knag Fylkesnes om fryst råstoff levert til norske anlegg?

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:17:59]: Det er openbert at mykje av fiskeriet må langt ut på havet for å hente verdiane, for det er langt ut på havet verdiane faktisk er. Da kjem produkta tilbake i frosen form. Viss vi klarer å byggje ein industri i Noreg som kan ta imot dei frosne produkta i Noreg, og skape verdiar her, er det perfekt, fantastisk bra – det vil eg støtte. Eg er ingen militant

motstandar av det frosne. Det er meir kva som verkeleg skaper verdiar langs kysten, som denne representanten er opptatt av. Det som kanskje representanten Farstad kan vere einig med meg i, er at vinden blåser ikkje kystfiskets veg for tida. Vinden blåser i andre retningar. Det er dei store båtane som i større grad overtar fisket i Noreg i dag, og debattane her i Stortinget har i større grad vore prega av interesse til dei store havgåande fartøya. At det da finst nokon som talar kystflåten og kystfolket si sak, er heilt på sin plass i ein kystnasjon som Noreg.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Statsråd Monica Mæland 11:19:25]: Vi bor i et land med fantastiske muligheter. Vi har en velfungerende økonomi, vi har en høyt utdannet befolkning, og vi har store naturressurser.

Så har vi lenge visst at vi har en todeling i norsk økonomi, og det har gjort oss sårbare. Og fra at alle pilene pekte oppover i veldig mange år, har vi de siste årene hatt en negativ utvikling i deler av økonomien. Det mest alvorlige oljeprisfallet på 30 år har vist oss akkurat hvor sårbare vi faktisk er.

Det har ført til at omstillingsbehovet kom raskere enn noen kunne tenke seg. Men regjeringen har siden tiltredelsen vært tydelig på at økt konkurransekraft for norsk næringsliv skulle være en av våre hovedsatsinger. Og vi så allerede ved tiltredelsen behovet for at vi trengte flere bein å stå på.

Statsbudsjettet har også for neste år en todelt innretning. Vi fortsetter med målrettede tiltak for å skape aktivitet i de regionene og bransjene som er hardest rammet av oljeprisfallet. Over Nærings- og fiskeridepartementets budsjett foreslås i hovedsak tiltakspakken for 2016 videreført. Tiltakene i denne pakken skal sikre aktivitet og arbeidsplasser på kort sikt, samtidig som de legger til rette for en langsiktig omstilling av norsk økonomi.

I statsbudsjettet for 2017 prioriterer regjeringen fortsatt tiltak som sikrer arbeid, aktivitet og omstilling. Det handler om å skape stabile rammevilkår for næringslivet, bedre konkurranseevnen og bidra til høy grad av åpenhet mot internasjonale markeder. Denne prioriteringen blir opprettholdt og forsterket gjennom budsjettavtalen med samarbeidspartiene Venstre og Kristelig Folkeparti.

Jeg reiser mye rundt i landet og besøker bedrifter, og der er tilbakemeldingen veldig tydelig: De vil ha mer av den politikken vi fører. De vil ha mer til samferdsel, de vil ha lavere skatter og avgifter, flere forenklinger for næringslivet og ikke minst mer til forskning og innovasjon. Det er ikke et rop om økte skatter der ute. Derfor har vi en historisk satsing på samferdsel i neste års budsjett. Vi senker skattene for næringslivet, og ikke minst har vi økt satsingen på forskning og innovasjon.

Siden regjeringen tok over i 2013, har midlene til næringsrettet forskning og innovasjon økt med nærmere 3 mrd. kr, inkludert beregnet skattefradrag for SkatteFUNN-ordningen og etter budsjettavtalen med samarbeidspartiene. Og vi ser at det virker: Veksten i næringslivets FoU-arbeid er veldig høy i 2015 – for andre år på rad. Næringslivet bruker om lag 13 pst. mer på egenutført forskning og utviklingsarbeid i 2015 enn i 2014.

Gjennom regjeringens maritime strategi legger vi til rette for, gjennom 69 tiltak, at flere skip kan ha norsk

flagg. Dette er viktig for at vi også i framtiden skal ha en stor norsk flåte, og for å sikre norske arbeidsplasser og vår maritime kompetanse.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er det viktigste virkemidlet for å beholde maritim kompetanse i Norge. I disse dager legger regjeringen også fram en lovproposisjon som skal sikre ordningen videre.

Vi viderefører også satsingen på grønn skipsfart i 2017. Både miljøteknologiordningen, kondemnerings- og innovasjonslåneordningen bidrar til mer klima- og miljøvennlig skipsfart og gir næringen utviklingsmuligheter og konkurransefortrinn.

Videre styrker vi regjeringens satsing på havnæringene med 25 mill. kr. Regjeringen fortsetter også arbeidet med viktige forenklinger og digitalisering for næringslivet, og vi foreslår derfor 172 mill. kr til oppstart av et nytt registersystem i Brønnøysund.

Regjeringen prioriterer i 2017 tiltak som legger grunnlag for mer arbeid og aktivitet i dag, og som skal ta Norge trygt gjennom de omstillingene vi må igjennom.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Knut Storberget (A) [11:23:34]: Det statlige eierskapet er viktig for landets økonomi, men det er også viktig for det statsbudsjettet vi nå er i ferd med å vedta deler av. Vi henter inn utbytte fra bl.a. Telenor, som er betydelig, og som kommer godt med når regjeringa skal forhandle med ivrige samarbeidspartnere. Vi vet at det har oppstått en situasjon i Telenor som er vanskelig, og som må håndteres av selskapets organer. Jeg ønsker å spørre statsråden om det medfører riktighet, det som er sagt i media, at statsråden er informert om den situasjonen og har hatt en løpende dialog med styrets leder i løpet av den siste tida.

Statsråd Monica Mæland [11:24:20]: Det er riktig at utbytte er viktig for statens budsjett, selv om denne regjeringen tar ut mindre utbytte enn det den rød-grønne gjorde i sine siste år.

Når det gjelder vår dialog med selskapene, har vi fast og jevnlig dialog med alle selskapene der vi er på eiersiden. Den dialogen er i sin natur fortrolig, og det er det viktig at den er. De skal ha tillit til at vi er profesjonelle eiere, og alle parter skal ha en dialog som de vet ikke blir gjengitt i offentlighet. Jeg har hatt dialog med Telenor som jeg har med andre selskaper. Der mottar vi informasjon, og vi kan stille spørsmål. Generelt er det slik at vi ikke gir uttrykk for meninger i dialogen. Vi gir ikke råd, og vi har ikke synspunkter. Skulle vi ha det, følger vi de eierprinsippene vi har, og gir uttrykk for det gjennom de organene vi skal. I Telenors tilfelle er det slik at Telenor har en bedriftsfor-samling, en generalforsamling og en nominasjonskomité.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [11:25:34]: De siste dagers medieomtale av Telenor gjør det nødvendig at også jeg stiller spørsmål til næringsministeren om det. I statens ti prinsipper for god eierstyring, som er nedfelt i eierskapsmeldingen fra 2013–2014, heter det i prinsipp 2: «Det skal være åpenhet knyttet til statens eierskapsutøvelse og selskapets virksomhet.» Og i prinsipp 10: «Selskapet skal arbeide målrettet for å ivareta sitt samfunnsansvar.» Mitt spørsmål til statsråden er om statsråden opple-

ver at Telenor har levd tilstrekkelig opp til disse to prinsippene.

Statsråd Monica Mæland [11:26:22]: Jeg registrerer at styrelederen i Telenor i helgen ga uttrykk for at selskapet nå er i en veldig vanskelig situasjon. Det er det enkelt å være enig i. Men jeg er også veldig tydelig på den rollefordelingen vi har mellom oss som eiere og styrets ansvar. Det er styret som skal ta ansvar for denne situasjonen, ikke minst ta de beslutningene som er nødvendig for at selskapet skal komme videre. Så gjør vi våre vurderinger av styrets arbeid, men det gjør vi altså i de rette fora, som i Telenors tilfelle er nominasjonskomiteen, bedriftsforsamlingen og generalforsamlingen. Jeg har tillit til at styret tar situasjonen på alvor, og håper de nå får arbeidsro til å ta de beslutninger de skal ta.

Geir Pollestad (Sp) [11:27:21]: Eg ønskjer å følgja opp om temaet Telenor. Det er rett som statsråden seier, at ein sann samtale og dialog skal vera fortruleg. Samtidig er dette eit børsnotert selskap der likebehandling av aksjonærar er eit viktig prinsipp. Eit anna viktig prinsipp er at det er styret si oppgåve å tilsetja og – om nødvendig – avsetja konsernsjefen. På bakgrunn av det lurar eg på om statsråden kan bekrefte at ho ikkje på nokon som helst måte har hatt dialog med styreleiaren om tillit til konsernsjefen.

Statsråd Monica Mæland [11:28:02]: Når jeg sier at eierdialogen skal være fortlølig, så mener jeg det. Det betyr at jeg ikke refererer fra den dialogen. Men la meg gjenta det som er vårt prinsipp for våre eierdialoger med alle selskaper: Vi mottar informasjon. Det er styrene som beslutter hva de skal informere om, når de skal informere, og hvor mye de skal informere oss, på samme måte som de informerer andre eiere.

Det er slik at vi mottar informasjon. Vi kan stille spørsmål ved saken, vi kan stille spørsmål ved styrets arbeid, men vi gir ikke uttrykk for meninger, synspunkt og råd. Det gjør vi i så fall overfor de organer vi skal – det kan være bedriftsforsamling, det kan være generalforsamling.

Geir Pollestad (Sp) [11:28:47]: Når det gjeld dialogen, så er den fortlølig. Eg meiner at statsråden sitt syn bør det vera openheit om. Då er mitt spørsmål veldig direkte: Har statsråden på nokon som helst måte gjeve uttrykk overfor styreleiaren for sitt syn på konsernsjefen i Telenor?

Statsråd Monica Mæland [11:29:11]: Jeg har tenkt å holde fast på det et samlet storting har ment om dette, at eierdialogen skal være fortlølig. Jeg kommer ikke til å gå inn på enkeltheter i dialogen. Jeg kan bare gjenta: Vi gir ikke uttrykk for synspunkt, vi gir ikke råd, vi har ikke meninger. Vi mottar informasjon, vi stiller spørsmål ved den informasjonen, men har vi synspunkt, så gjør vi det gjennom de organer vi skal i alle de selskaper hvor staten er på eiersiden.

Else-May Botten (A) [11:29:49]: Jeg skal stille et spørsmål om noe statsråden helt sikkert har en mening om. For to år siden la statsråden fram en maritim strategi, og i sitt innlegg nå på talerstolen sa statsråden at hun vil

komme til Stortinget med en proposisjon om lovfesting av nettolønnsordningen, som jeg tolket det. Kan statsråden si hvor langt man har kommet i å levere på de 69 tiltakene som lå i maritim strategi, og når får man denne proposisjonen til Stortinget?

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Monica Mæland [11:30:24]: Den proposisjonen går til statsråd denne uken hvis alt går etter planen, og det gjør det forhåpentligvis. Når det gjelder de 69 oppfølgingspunktene, hadde vi, sist jeg sjekket, fulgt opp rundt 65 av dem, og de øvrige var i arbeid. Så vi har jobbet med å iverksette alle de oppfølgingspunktene.

Jeg skjønner i dag at de rød-grønne har fått en ny symbolsak. I desember 2016 er «allmenngjøring» den nye saken for de rød-grønne. Etter åtte år i regjering hvor man ikke lovfestet nettolønnsordningen, ikke styrket ordningen, ikke gjorde noe med fartsområdereglene, er nå allmenngjøring svaret på de utfordringene vi har. Der tror jeg de rød-grønne tar feil. Det tror jeg de visste da de satt i regjering, og det tror jeg de vet nå. Det er både juridiske og politisk gode grunner for ikke å gjennomføre slike endringer på norsk sokkel.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:31:35]: Norsk industri har ønskt ein klårare strategi frå regjeringa på industrifeltet og har ropt lenge etter ein overordna industripolitikk. Det er spesielt aktuelt no, der det skjer så mykje på teknologifeltet internasjonalt, og når Noreg openbart ikkje klarar å følgje tilstrekkeleg med. Mykje av grunnen til det er ein passiv stat.

Spørsmålet mitt handlar eigentleg om industrimeldinga, som vi forventar kjem rett over nyttår eller noko sånt. Då blir ho behandla utover våren, før sommaren. Er det rett at utrullinga av den politikken – som kjem i industrimeldinga, og som Stortinget da vil vere einig i – vil få verkeleg effekt først i 2018, altså etter denne stortingsperioden, og at ein har gått i fire år utan ny politikk?

Statsråd Monica Mæland [11:32:33]: Jeg er uenig i premissene. Det har ikke vært slik at vi har sittet passivt og sett på næringslivet. Vi har nylig lansert en bioøkonomistrategi, vi jobber med en reiselivsmelding, i fjor la vi fram en maritim strategi, 100 mill. kr i tillegg til de 1,9 mrd. kr vi bruker på nettolønnsordningen. På en rekke områder har regjeringen lagt fram strategier som vi planlegger å følge opp med konkrete tiltak.

Jeg vet ikke hvor representanten har sine informasjoner fra. Men allerede nå i budsjettet foreligger det forslag om en katapultordning til norsk industri, et tiltak i en strategi som ennå ikke er lagt fram. Vi er utålmodige etter å iverksette politikk. Det har vi gjort i tre år, og det kommer vi også til å gjøre i de neste årene.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Knut Storberget (A) [11:33:42]: Vi er godt på vei mot nytt valg i Norge, og vi har tre år bak oss. For noen av oss er det faktisk den siste budsjettdebatten vi skal delta i, og det må være tillatt å gjøre seg noen overordnede tanker om den virker, den politikken som vi nå i løpet av

tre år har fått forklart skulle gi mer sysselsetting, mer vekst og bedre livskvalitet for de fleste av oss. Det ser ikke lystelig ut. Hvis vi ser på ledigheten i Norge, som flere av talerne har vært inne på, står vi overfor en historisk høy ledighet på 135 000 mennesker. Vi vet også at mye av det vi ikke liker når det gjelder sysselsetting og ledighet, er i ferd med å bite seg fast. Jeg er klar over at regjeringa peker på alle mulige andre faktorer enn sin egen virksomhet når man skal forklare høye ledighetstall, men tre år inn i perioden må det være lov til å spørre: Hvorfor kommer ikke resultatene?

Hvis man spør dem som driver ute i næringslivet, er det heller ikke akkurat noen optimisme å spore. På nyhetene i dag tidlig fikk vi presentert en undersøkelse fra ManpowerGroup som viser at Norge egentlig kommer veldig dårlig ut når det gjelder spørsmålet om pessimisme blant arbeidsgivere. Bare 8 pst. av norske arbeidsgivere vil ansette folk på nyåret. Vi ligger langt under både USA og Sverige – som vi ofte liker å sammenligne oss med – når det gjelder det som vi vel alle ønsker å mobilisere, nemlig optimisme hos dem som skal drive næring. Der kommer vi dårlig ut. Jeg undres over at de virkemidlene som regjeringa har valgt, faktisk ikke skaper mer optimisme der ute. Det blir sagt at det ikke er noe «sug» eller «rop» etter skatteskjerpelser. Nei vel, det kan jeg godt forstå. Men det må jo også sies at mange av de virkemidlene man har brukt gjennom skatt og for så vidt også gjennom avgift – men betydelige skattelettelser – ikke har skapt det hurraropet som man kanskje skulle forventet da vi debatterte for tre år siden ved innsettelsen av en ny regjering.

Det tredje momentet som vi ser ute, og når vi vedtar dette budsjettet, er at vi mer enn noen gang er blitt avhengig av oljepenger, til tross for at regjeringa, høyrepartiene, signaliserte veldig sterkt at en av de viktigste oppgavene var å redusere den avhengigheten. Vi setter altså rekord i bruk av oljepenger, og jeg leser – egentlig til min forferdelse – at Venstre er ute i Dagens Næringsliv etter budsjettforliket og påpeker mye av det samme. Det er jo litt spesielt.

Et fjerde moment – som har betydning for hvordan folk har det – er en rapport fra Nav, Nav-rapporten Fattigdom og levekår i Norge 2016, som viser at forskjellene i Norge er i ferd med å øke. Det er som noen av talerne har vært inne på tidligere, at hvis vi skal klare å få opp produksjonen, få opp veksten, er det viktig at vi fortsetter å redusere forskjellene blant folk. Det gjelder i næringslivet, men det gjelder også i politikken. Det er viktig at vi klarer å skape et samfunn med mindre forskjeller. For dem under 30 år ser det mørkt ut. De opplever at det ser mørkt ut. De kommer skjevt ut når det gjelder fordeling, og dette er jo nettopp et av resultatene av det kanskje mest sentrale virkemiddelet regjeringen har valgt, nemlig betydelig skattelette til dem som har veldig mye, og som favoriserer dem med kapital.

Det er det Nav-undersøkelsen gjenspeiler, og vi ser altså at den vedvarende lavinntekten i Norge i løpet av de siste tre årene har vokst fra 7,7 pst. av andelen opp mot 9 pst. Dette er ingen bærekraftig utvikling. Det er derfor jeg mener at alternativet som Arbeiderpartiet har lagt fram, er bedre når det gjelder spørsmålet om fordeling, se på skatteprofilen, det er bedre når det gjelder spørsmålet om tiltak overfor de ledige, men det er også bedre med hensyn til å redusere oljeavhengighet. Og jeg mener også at dette vil

skape mer optimisme enn det vi ser ute hos dem som i dag driver næring.

Frank Bakke-Jensen (H) [11:38:53]: På grunn av høyt utbud av fossil energi og derved lavere priser på olje og gass ble omstillingsbehovet til Norge konkretisert og materialisert raskere enn mange våget å spå da vi sto ved inngangen av denne stortingsperioden.

Sjømatnæringsens betydning i en slik omstillingsøkonomi var det ganske mange som pekte på, men hvor raskt denne næringen skulle få økonomisk vekst, var det nok vanskeligere å forutse.

Høyre har vært klar på at et av de viktigste verktøyene for omstilling er et næringsliv som behersker forskning og utvikling. Og sjømatnæringen har på alle måter svart på denne utfordringen. Vi lovte vekstfremmende skatteletter, og næringen sa ja takk. Nå ser vi aktører fra alle ledd i næringen benytte seg av SkatteFUNN, Brukerstyrt innovasjonsarena og de andre forskningsprogrammene våre.

Disse verktøyene benyttes også av næringsliv som vil over fra en oljenæring med lavere aktivitet til en voksende, innovativ sjømatnæring. Vi ser en strøm av kunnskap, kapital og teknologi fra energi- og maritim sektor over til sjømat. Dette er en gledelig utvikling og et godt tegn på at politikken vår virker.

Tilgang til mange og gode markeder er også viktig for å lykkes. For et land så eksportavhengig som vårt starter de fleste verdikjedene et eller annet sted der ute. For å strekke den nasjonale delen av verdikjeden og øke vår verdiskaping er det viktig at vi starter ute i markedet. God markedsadgang til mange markeder gjør oss mindre sårbare for endringer ute og hjemme. Jeg registrerer at det finnes stemmer som gjør forsøk på å plassere seg i kategorien nasjonalistisk, proteksjonistisk, populistisk og markedsorientert. På vegne av norsk sjømatnæring spesielt, men også universitetssektoren, forskningssektoren, justissektoren og de andre sektorene generelt, må jeg få lov til å advare mot en slik utvikling. Norsk alenegang, spesielt med så tynne begrunnelser som det vi får levert i den daglige debatten, kan aldri føre noe godt med seg. I dag behøver norsk næringsliv mer internasjonalt samarbeid, ikke mindre.

De ti siste årene har det vært havbruksnæringen og spesielt laksen som har stått for verdiøkningen i norsk eksport, så også nå. Men bak prognosene om norsk sjømat-eksport på over 90 mrd. kr i 2016 kan vi også lese gledelige tall for hvitfisksektoren.

Også her skyldes det godt markedsarbeid. Hvitfisknæringen har lært mye av havbruk, og det ser vi resultatene av i dag. Tørrfisk fra Lofoten får som første norske matprodukt opprinnelsessertifisering og et spesielt skjermingssertifikat. Som champagne og cognac må produseres i sine opprinnelige distrikter, må også tørrfisk fra Lofoten være akkurat det: Den må være fra Lofoten.

Hvitfisknæringen har forstått at verdiskaping starter ute i markedene. Hva vil forbrukerne i Frankrike ha? Hva vil forbrukerne i Portugal ha? Og det aller viktigste: Hva vil den unge konsumenten, neste generasjon franskmenn og portugisere, ha? Det har hvitfisknæringen skjont, og de produktene leveres nå. Det har de gjort ved at det har vært tilgjengelige forskningsmidler for produktutvikling. Det har man gjort fordi vi har lagt rammene om næringen sånn at den kan utvikle seg selv. Man strekker den nasjonale

verdikjeden, vi øker verdiskapingen i Norge.

Klima er også en viktig del av budsjettdebatten, og da er det en fryd å kunne nevne sjømatnæringen. Det er altså matproduksjon i verdensklasse med et klimaavtrykk så lite, vent og fløyelsliknende at det er en lykke å diskutere grønt skifte når man kan representere sjømatnæringen.

Så hører jeg noen merkelige framstillinger av situasjonen i norsk arbeidsliv og norsk næringsliv fra denne talerstolen. De rød-grønne skapte 330 000 arbeidsplasser, to tredjedeler av dem i privat sektor. Vel, det er merkelig da at sjefsøkonomen i LO i 2013 kunne si at denne utviklingen kan ikke fortsette, for all vekst innenfor privat sektor har gått til arbeidsinnvandring – arbeidskraft vi har hentet inn. Og nå viser statistikken at den arbeidskrafta er flyttet ut igjen. Det var svenske servitører, polske snekkere og jugoslaviske elektrikere. Når det blir lavere aktivitet, når det blir lavere konjunktur, flytter folk tilbake hvis de har kommet hit kun for å arbeide.

Vi skal være forsiktige med å løfte og rope for mange floskler og bruke fløskelaktige setninger for mye når vi skal beskrive hvordan situasjonen er ute. Når jeg reiser rundt, møter jeg et næringsliv som er framoverlent. Jeg møter et næringsliv som har lyst til å forske og utvikle, og jeg møter et næringsliv som sier at ja, vi har vært oljemarinert, men jaggu skal vi ta den plassen, jaggu skal vi stå på for nasjonen Norge, og jaggu skal vi stå på sånn at vi har en bærekraftig velferdsstat også i framtida. Det er det det handler om. Det handler om folk som legger arbeidsinnsats og sparepengene sine i det å skape en arbeidsplass, skape en bedrift, fylle mer på den felles velferdskassa vi har.

Oskar J. Grimstad (FrP) [11:44:10]: Regjeringas forslag til budsjett for 2017 handlar om arbeid, aktivitet og omstilling. Sjømatnæringa er ei svært viktig næring som bidreg til arbeidsplassar og aktivitet langs den langstrekte kystlinja vår, og må få gode rammevilkår til å vekse. Føreseieleg berekraftig vekst i fiskeri- og havbruksnæringane styrkjer konkurransekrafta vår og skaper gode arbeidsplassar framover, og vi ser at etterspørselen etter trygg, god sjømat er aukande.

Regjeringa følgjer opp fiskeripolitikken med vekt på tiltak som forenkler, effektiviserer og aukar innovasjons- og omstillingsevne også i sjømatindustrien. Det legg grunnlaget for lønsame framtidsretta arbeidsplassar for komande generasjonar.

Sjølv om etterspørselen er stor, har vi også betydelege ambisjonar om vekst, og regjeringa er svært bevisst på viktigheita av å ha fokus på arbeidet med marknadstilgang for norsk sjømat.

Høgre–Framstegsparti-regjeringa er også opptatt av å satse på havbruksnæringa for å auke produksjonen i samsvar med produksjonsreguleringsregimet som Stortinget slutta seg til i 2015. Det nye produksjonsreguleringsregimet gir havbruksnæringa sterke incentiv for å utvikle og ta i bruk teknologi som sikrar at det miljømessige fotavtrykket blir halde innanfor akseptable rammer under det vedtatte, auka produksjonsvolumet. Nærings- og fiskeridepartementet signaliserte at dei tar sikte på at første kapasitetsjustering etter det nye systemet kan skje i 2017.

Havbruksnæringa, som for tida har rekordgod lønsemd, kan dessverre ikkje seie seg problemfri. Rømming og lus har vore utfordrande over tid. Spesielt har luseproblemet

vore krevjande, og difor er næringa og forskingsmiljøa i fullt arbeid med utvikling av tiltak for å redusere forekomsten av denne fiskeparasitten.

Det er all grunn til å tru at dette vil løysast, men fram til det vil reguleringane framleis måtte vere strenge med tanke på verknaden på villaks og aurestamma vår, som alle er opptatt av å ta vare på.

Forsking for auka og meir effektiv og lønsam utnytting av marine ressursar innanfor bioøkonomien er også foreslått styrkt i 2017. Noreg har tradisjon for å liggje i front når det gjeld å nytte biobaserte ressursar, og regjeringas bioøkonomistrategi viser at det framleis skal satsast.

Så har Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre inngått budsjettavtale der det er vedtatt innføring av lik CO₂-avgift i ikkje-kvotepliktig sektor i 2018. Fiskerinæringa og landbruket er foreløpig unntatt dette, og det skal setjast ned eit partssamansett utval som skal vurdere moglegheita for gradvis innføring av CO₂-avgift for disse sektorane og foreslå andre klimatiltak. Eg er glad for at ein understrekar at dette arbeidet skal skje under føresetnad av at distriktpolitiske, landbrukspolitiske og fiskeripolitiske målsetjingar blir varetatt.

Landingsforskrifta av 1. januar 2015 skal setjast i verk frå 1. januar 2017. Ein samla komité vil oppmode om at handhevinga blir smidig og fleksibel, at bedriftene blir gitt tilstrekkeleg tid til å få nødvendige system på plass, og at ein finn løysingar som varetar også dei små bedriftene på ein akseptabel måte utan for mykje byråkrati.

Denne forskrifta er blitt justert i alt elleve gonger, så vidt eg har forstått, på bakgrunn av dialog med fiskarar og mottak, men framleis er det utfordringar, får vi signal om. No vil nok fiskeriministeren svare for seg sjølv, men det har vore gjort ein betydeleg innsats for å nå målsetjinga som komiteen har signalisert om minimalt meirarbeid og byråkrati.

Så nokre ord om sjøfolka eg var heldig å treffe i dag morgon då eg kom til Stortinget. La meg berre slå fast med ein gong: Framstegspartiet har vore og er sjøfolkas parti. Heilt sidan Anders Langes tid under møtet på Saga kino der det var svært mange i salen som kom nettopp frå flåten vår. Som ung seglde eg sjølv i handelsflåten, og der var norske sjøfolk på alle hav, og dei var populære og kjende for å vere dyktige i virket sitt.

Det blir litt kunstig no for meg at Arbeidarpartiet og dei raud-grøne gir inntrykk av å vere bekymra for sjøfolka og vil løyse dette gjennom ei utgreiing. Høgre–Framstegsparti-regjeringa har gjort meir for dei norske sjøfolka enn den føregåande gjorde dei åtte åra dei sat. Dei svekte nettølønsordninga år for år ved ikkje å regulere taket i ordninga, slik at ho blei mindre og mindre verd. Det førte til at norske sjøfolk blei skifta ut med billig utanlandsk mannskap.

Noko av det første denne regjeringa gjorde, var å heve taket for nettølønsordninga, nettopp for å motverke denne negative trenden.

Å gå for ei rekkje utgreiingsforslag no, etter at Fartsområdeutvalets arbeid er ferdig og skal gjennomførast, fryktar vi i Framstegspartiet vil medføre utsetjing av dette viktige arbeidet, og imens blir flåten tappa for nordmenn og -kvinner. Vi i Framstegspartiet ønskjer ei fullverdig nettølønsordning.

Framstegspartiet vil lovfeste fullverdig nettølønsordning basert på ordningar nabolanda våre opererer med – eksempelvis, som det har vore nemnt, den danske model-

len – og vil vere den beste løysinga for å trygge arbeidsplassane om bord og sørge for at stolte nordmenn og -kvinner framleis skal ha sitt arbeid på havet i framtida.

Odd Omland (A) [11:49:26]: Tallenes tale er klar. Det skapes knapt nye arbeidsplasser i privat sektor under denne regjeringen. Etter tre år kan vi slå fast at denne regjeringen ikke lykkes med det viktigste: arbeid til alle. Denne regjeringen gikk til valg på handlekraft, men det er nettopp handlekraft denne regjeringen mangler. I stedet må de bruke sine krefter på å holde flokken samlet.

Regjeringens passivitet skaper utrygghet. De har forlatt den aktive næringspolitikken fra Stoltenberg-regjeringen, og regjeringen har etter mitt syn brukt enhver anledning til å tømme verktøykassen. I sine merknader sier Høyre og Fremskrittspartiet rett ut at deres definisjon på en aktiv næringspolitikk er generelle virkemidler, i tillegg til skatte- og avgiftskutt.

Under debatten om toppindustriiseret i forrige uke ga representanten Gundersen sterkt uttrykk for at vi trenger mer av det samme for å lykkes. Det må være lov å spørre: Når er det denne politikken skal begynne å virke? Hvor lenge skal vi ha høy ledighet og nær sagt ingen jobbvekst før representantene fra Høyre og regjeringen vil innrømme at de tar feil? Tallene taler for seg. Politikken virker ikke. En rekke eksperter har – som vi har hørt tidligere her – advart mot dette, og nå viser resultatene at de fikk rett.

Ikke bare virker den ikke, men de 21 mrd. kr i skattelette som denne regjeringen har gitt, mest til de aller rikeste, medfører at forskjellene øker, og vi får mindre til velferd og fellesskapsløsninger. Vi rigger altså ikke for framtiden.

For Arbeiderpartiet er arbeid til alle jobb nr. 1. Vi vil ha trygghet i arbeid og for arbeid. Da må vi etter Arbeiderpartiets syn ha en aktiv næringspolitikk. Som et lite land må vi prioritere hvor vi skal satse, og som et langstrakt land må vi sørge for at det er vekst i hele landet. Derfor har vi i våre budsjetter bevilget 1 mrd. kr mer til regionale utviklingsmidler i denne perioden, derfor har vi styrket miljøteknologiordningen med 1 mill. kr, derfor satser vi målrettet på økt verdiskaping i havnæringen og bioøkonomien, og vi satser på mineralnæring, reiseliv, flere klynger og toppindustriiseret. Vi legger til rette for nye bedrifter som vil vokse gjennom akseleratorprogrammet.

Der vi satser, bygger denne regjeringen ned. Den bygger ned distriktsrettede virkemidler, bremser spesifikke programmer og satser på generelle virkemidler.

Men prioritering skjer jo uansett. Hvis ikke næringsministeren vil, hvis ikke Stortinget gjennom budsjettet vil, så skjer det en prioritering. Forskjellen er at det skjer i byråkratiet. Det er jo spesielt å se at Innovasjon Norge har brukt hele året på å argumentere for at Norge må samle kreftene og satse på spesifikke områder.

I Aftenposten den 24. oktober skriver Anita Krohn Traaseth:

«En liten økonomi som Norge kan ikke satse like mye på alt. Derfor må mer av innsatsen rettes inn mot områder der verdens utfordringer krysser norsk kompetanse.»

Er det ikke nettopp dette som er næringsministerens jobb – å prioritere hvor vi skal rette innsatsen?

Skattekutt er denne regjeringens viktigste prosjekt i næringspolitikken, med ett unntak. Det er én gruppe som stadig får skatteskjerpelser: de som skal produsere trygg og

sikker mat for oss i framtiden – landbruket. Hvert eneste år er det noe nytt. Tidligere har denne regjeringen foreslått økt skatt ved salg av gårdsbruk innen familien, noe som ville gjort generasjonsskiftet betydelig dyrere. I år kom forslaget om skatt på investeringsmidler innen BU-ordningen, en ordning som vil svekke lønnsomheten spesielt i distriktslandbruket. Heldigvis har støttepartiene stoppet flere av disse forslagene i Stortinget.

Til slutt: Representanten Frank Bakke-Jensen nevnte at all vekst i sysselsettingen kom med arbeidsinnvandrere under vår regjering, og at de nå er flyttet tilbake. Men ledighetstallene må jo tale for seg selv. De som er her, er i alle fall ledige.

Statsråd Per Sandberg [11:54:39]: Havet har alltid vært en viktig ressurs for Norge, både opp igjennom historien og i dag – og framtiden vil vise at havet vil ha enda større betydning for Norge. Vi er allerede god på hav, men vi skal bli bedre – og vi skal utvikle en enda sterkere havklynge.

Norge har en sterk global posisjon i alle de store havnæringene, som olje og gass, sjøfart, fiskeri og havbruk. På flere av disse områdene er Norge faktisk verdensledende innen teknologi og kompetanse. Vi har et godt utgangspunkt for å være i førersetet i den videre utviklingen av disse næringene. Derfor har vi besluttet å igangsette et arbeid med en havstrategi, som skal legges fram i 2017.

Vi ser allerede nå initiativ til å overføre kunnskap og teknologi fra offshorenæringen og maritim næring til havbruksnæringen. Dette er viktig for å kunne videreutvikle havbruksnæringen, men også for å bevare kompetanse. Og ikke minst – som mange har vært opptatt av så langt – er det viktig for framtidig sysselsetting og omstilling.

Denne regjeringen har hele tiden vært opptatt av at Norge skal ha flere ben å stå på ved siden av olje og gass. De siste to årene har fallende oljepriser og økende arbeidsledighet vært en sterk påminnelse om dette. Jeg vil likevel få lov til å si at i 14 av 19 fylker er det lenge siden arbeidsledigheten har vært så lav, særlig i Nord-Norge.

I en tid da resten av næringslivet gjennomgår en omstilling, går sjømatnæringen så det suser. I år vil det igjen bli satt ny rekord i eksport av fisk og fiskeprodukter, når vi snakker om verdi – kanskje passerer vi 90 mrd. kr.

Jeg skulle gjerne sagt at regjeringen eller undertegnede tar æren for dette. Når regjeringen og undertegnede får kritikk for alt som er galt, skulle man kanskje også fått æren for alt som er bra. Men jeg gjør ikke det, for årsaken til dette er ikke bare valuta og det som går på konkurranse. Det er fordi vi gjennom flere tiår har bygget kompetanse og er god på fisk.

Sjømatnæringen kan i dag beskrives som et eventyr. Alle kan være enig i det. Og næringen har et potensial til å bli betydelig større, men det er noen utfordringer.

For å få til dette må vi være i kunnskapsfronten. I statsbudsjettet for 2017 foreslår regjeringen å øke bevilgningen til marin forskning med 62,5 mill. kr. I budsjettforliket er dette økt betydelig. Dermed har marin forskning økt med 370 mill. kr siden regjeringen tiltrådte i 2013.

Norge har god tilgang på fornybare biologiske ressurser, både i havet og på land. Vi kan utnytte ressursene vi har, på en mye bedre måte, men det er også et stort potensial for nye arter. Regjeringen foreslår derfor en satsing på 50 mill. kr til bioøkonomi gjennom Norges forskningsråd.

Dette kan bidra til betydelig større næringsutvikling. I budsjettforliket suppleres dette med 50 mill. kr.

I fjor foreslo regjeringen et nytt vekstregime i havbruksnæringen. Dette skal styres gjennom handlingsregler basert på miljøfaktorer innenfor geografisk definerte produksjonsområder. Formålet med dette er at disse skal fungere som geografiske enheter for regulering av produksjonskapasiteten på tillatelsesnivå. Jeg har foreslått at kysten deles inn i 13 slike områder. Lakselus er det vi skal forvalte etter.

I budsjettforslaget er Fiskeridirektoratets havbruksforvaltning styrket med 12,5 mill. kr. Jeg er glad for å kunne sørge for å implementere det nye regimet og tilsynet med dette. Budsjettforliket styrker satsingen på bærekraftig havbruk med ytterligere 5 mill. kr.

Det nye regimet gir havbruksnæringen sterke incentiver til å utvikle og ta i bruk ny teknologi og nye driftsformer. Jeg er optimistisk og positiv til det som skjer. Målet er at første kapasitetsjustering skal skje i 2017. Det nye havbruksfondet vil forhåpentligvis skape nye inntekter til kommunene, som er veldig viktig i så måte.

Regjeringens prioritering i 2017 er tiltak for arbeid, aktivitet og omstilling. Sjømatnæringen har en nøkkelrolle i den omstillingen vi nå går igjennom, og budsjettforslaget legger til rette for videre vekst i næringen gjennom forskning og styrking av tilsynet for å sikre bærekraft. På begge disse områdene blir budsjettet styrket gjennom budsjettforliket.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingrid Heggø (A) [12:00:19]: «Å skape usikkerhet om EØS-avtalen slik Fremskrittspartiet gjør i arbeidet med nytt partiprogram er rett og slett skremmende», seier Kjell Ingebrigtsen på vegner av Sjømatalliansen.

Ein ting hadde vore at statsråd Sandberg, som har varslet EØS-motstanden sin, ikkje hadde forstått konsekvensane av å seia opp EØS-avtalen, men statsråden skriv i eit svarbrev til undertekna at dersom Noreg går ut av EØS, vil varer frå Norge verta behandla som import frå såkalla tredjeland. Norsk sjømat vil m.a. vera underlagd veterinærkrava til EØS og full grensekontroll – i tillegg til forverring av konkurransekrafta, som følgje av at tollfritak fell bort. Noreg tapar tollfritak for dei fleste kvitfiskprodukt til EU.

Statsråden går altså med opne auge inn for å sveikja konkurransekrafta til norsk sjømatnæring. Er statsråden komfortabel med å skapa forverra konkurransekraft for den næringa han er sett til å passa på?

Statsråd Per Sandberg [12:01:27]: Forutsetningen for spørsmålet er feil. Statsråden står lojalt bak regjeringserklæringen. Resultatene vil vise seg – og de viser seg. Vi har bedre resultater gjennom å forhandle med EU enn vi noensinne har hatt. Denne fiskeriministeren går 100 pst. inn for det som ligger i regjeringserklæringen. Jeg skjønner at Arbeiderpartiet og representanten Heggø ikke greier å sortere regjeringdeltakelse fra parti – det skjønner jeg godt – men jeg registrerer at interesseorganisasjonene, som Fiskarlaget, som Sjømat Norge, greier å skille mellom hattene. Jeg driver programprosess i partiet.

Det er veldig interessant at representanten Heggø ønsker å kaste meg som fiskeriminister fordi jeg er EØS-motstander. Jeg synes det er mer alvorlig at Arbeiderpartiet nå

vil ekskludere 50 pst. av det norske folk fra å delta i regjeringsamarbeid fordi man er skeptisk til EØS. Det er et alvorlig angrep på demokratiet.

Else-May Botten (A) [12:02:37]: Fiskeriministerens parti har varslet kamp mot byråkratiet. På dette området må vi kunne slå fast at regjeringen ikke helt får det til. Byråkratiet vokser under denne regjeringen, stikk i strid med det som skulle skje. I opposisjon fremmet Fremskrittspartiet forslag om budsjettkutt i bl.a. Fiskeridirektoratet, der de mente det var store muligheter for effektivisering og strammere prioriteringer. I posisjon er det nettopp Fremskrittspartiet som foreslår å bevilge mer til drift av Fiskeridirektoratet, men i budsjettforliket med Venstre og Kristelig Folkeparti ble det enighet om å kutte i disse driftsutgiftene.

Kan statsråden forklare denne snuoperasjonen? Er han fornøyd med resultatene så langt i den varslede kampen mot byråkratiet?

Statsråd Per Sandberg [12:03:20]: Hvis representanten Botten hadde sjekket det opp – man har også kuttet i Fiskeridirektoratet.

Men jeg synes det er interessant, for jeg lyttet til hovedinnlegget fra representanten Botten tidligere i dag, der det ble sagt at Arbeiderpartiet under Stoltenberg II skaffet til veie 360 000 arbeidsplasser – to tredjedeler i privat sektor og én tredjedel i offentlig sektor. Det betyr at Stoltenberg II fikk ansatt 120 000 i offentlig sektor gjennom sin periode. Så sa Botten at denne regjeringen hadde skaffet 32 000 arbeidsplasser, der to tredjedeler var i offentlig sektor. Det betyr at denne regjeringen har økt antall ansatte i offentlig sektor med 20 000, mens Stoltenberg II økte antall ansatte i offentlig sektor med 120 000. Det er en vesentlig forskjell.

Jeg tror vi også må se dette i en større sammenheng. Denne regjeringen har fått store oppgaver, særlig innenfor havbruk, der vi har et potensial for å vokse fem ganger. Da er det naturlig at vi også får på plass mer kontrolltilsyn, gjennom både Fiskeridirektoratet, Mattilsynet og Veterinærinstituttet. Det håper jeg – og tror – at Arbeiderpartiet er enig i, når vi skal vokse på den måten som vi skal.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [12:04:34]: I en av julehilsenene som næringskomiteen har fått, pekes det på at 2017 kan bli et rekordår for fiskeri. Vi skal lytte til næringen, men det vi vet, er at det var rekordår i 2014 og i 2015, og statsråden sa at vi kanskje også i 2016 setter nye rekorder når det gjelder fiskeeksport, målt i verdi.

Vi vet at næringen er veldig opptatt av å få økt markedsandel. Hvis vi legger regjeringsplattformen i bunnen, er mitt spørsmål til statsråden nå på tampen av ett år og – jeg håper – med et nytt, godt år i vente for oss alle: Hvilke konkrete grep vil statsråden ta for å øke norsk markedsandel, slik at rekordåret fører til mye fisk på norske tallerkener og også mye mer eksport?

Statsråd Per Sandberg [12:05:29]: Jeg synes det er et meget godt spørsmål. Denne regjeringen jobber ikke bare for å styrke våre markedsandeler og vår posisjon innenfor EU, vi jobber selvfølgelig parallelt på betydelige områder for å komme inn på andre markeder. Blant annet er India et stort marked som vi ønsker å komme oss inn

på, men der har vi noen utfordringer, for det er EFTA vi forhandler ut fra. Da kan man si at som et av medlemslandene i EFTA er det kanskje en utfordring for Norge å komme videre med det, men dette har vi jobbet lenge med. Vi jobber med betydelige markeder også utover dette for å få markeder i tillegg til EU. Vi må innse at når EU nå har fått en frihandelsavtale med Canada bl.a., der Canada fritt kan eksportere til EU, vil det være en utfordring for norsk sjømateksport. TTIP er foreløpig lagt til side, men vil kunne bli en utfordring for norsk sjømateksport. Derfor er det viktig også å lete etter andre markeder for å selge denne fantastiske kvalitetssjømaten vi har. Da er det litt interessant når Arbeiderpartiet også er veldig opptatt av min posisjon som nestleder, for hvis vi skal forhandle dette utenfor EU, må vi i hvert fall få lov til å ... (presidenten avbryter).

Geir Pollestad (Sp) [12:06:46]: Ettermålet til fiskeriministeren kan verta at han er tidenes byråkratiseringsminister. Forslaga om innføring av journalplikt etter landingsforskrifta møter massiv motstand. Fiskeriministeren forsvarer seg med at dette kunne ha vore så mykje verre. Men det har vorte laga ein tjukk rettleiar til denne journalføringsplikta, som skal innførast frå 1. januar. Der står det:

«Journaler skal føres som en egen integrert del av mottakers produksjonsstyrings- og logistikkssystem.»

Det står vidare at bedrifta skal kunna henta opplysningar frå dei andre informasjonssystema i bedrifta.

Dette er ei verkelegheit som mange fiskeribedrifter og fiskemottak i landet ikkje kjenner seg igjen i. Vi skriv no 13. desember, dette skal tre i kraft den 1. januar. Mitt spørsmål er: Synest statsråden det er god nok tid til å tilpassa seg? Vil han ta initiativ til å utsetja forskrifta?

Statsråd Per Sandberg [12:07:49]: Årsaken til at jeg pekte på at det kunne vært verre, er at de rød-grønne sendte ut en forskrift som ville ha blitt en katastrofe for næringen. Det var en forskrift som faktisk ble forkastet fordi den ville skapt en katastrofe for næringen. Den var så komplisert og ville fått et sånt kontrollregime at mottaket nærmest hadde stoppet opp.

Siden jeg ble fiskeriminister, har jeg hatt flere runder med næringen, direktoratet og departementet for å forenkle. Jeg har foretatt elleve–tolv justeringer. Senest tirsdag i forrige uke hadde jeg og mitt departement et møte med næringen, der vi ytterligere foretok fire veldig små justeringer der jeg bl.a. justerte fra 2 mill. kr til 5 mill. kr. Jeg har også sagt at når dette skal implementeres fra 1. januar neste år, er det ikke sånn at alt skal innføres umiddelbart. Man skal ha en glidende overgang, og det har jeg sagt til dem som skal kontrollere dette. Jeg har tatt dette på fullt alvor og har hele veien justert det etter næringens bekymringer.

Pål Farstad (V) [12:09:07]: Etter de årlige budsjettforhandlingene med samarbeidspartiene har vi hvert år fått mindre til ressursforskning enn det mine og Venstres ambisjoner har vært. Regjeringspartiene har rett og slett ikke vært like ambisiøse som oss. Men etter budsjettforhandlingene har vi i hvert fall fått på plass en større satsing enn det regjeringen opprinnelig hadde lagt fram. Slik

sett har vi fått noe som ligner på en offensiv satsing på dette området.

Også i 2017-budsjettet er det foretatt påplussinger, men nok en gang er det Venstre og Kristelig Folkeparti som har kjempet fram denne påplussingen.

Spørsmålet blir: Hvorfor benytter ikke fiskeriministeren og regjeringen muligheten til å være skikkelig offensiv når det gjelder ressursforskning?

Statsråd Per Sandberg [12:10:05]: La meg med en gang si at jeg er veldig glad for at vi har Kristelig Folkeparti og Venstre på Stortinget som gir meg bistand og trygghet for at vi får økte midler til ressursforskning. Jeg kan vel si så mye som at når jeg sitter i ulike regjeringskonferanser og i budsjettkonferanser i regjeringen, jobber jeg hektisk for å få på plass mer midler til ressursforskning, for det er helt nødvendig. Jeg synes at de resultatene som regjeringen nå har fått sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti på det generelle når det gjelder forskning, og særlig når det gjelder ressursforskning, er bra. Vi kunne sikkert fått på plass enda mer, for jeg ser at det er et enormt potensial koblet opp mot bioøkonomistategien. Ikke minst med hensyn til den havstrategien vi skal ha neste år, er det viktig at vi har betydelig kompetanse når det gjelder både ressurser som eksisterer i dag, og også å finne nye ressurser.

Johnny Ingebrigtsen (SV) [12:11:10]: Det var nå veldig høvelig at en fisker kunne ta replikk på fiskeriministeren – sånn må det være.

Fiskeriministeren er i rett båt og har den rette formuleringen når han snakker om den store økningen i verdiskaping og eksport av sjømat. Det er den ene rekorden etter den andre. Fiskeriministeren må nok dele den med andre, også med meg.

Når vi kommer til lands med lastet båt, står ungdommene som har lyst til å gå ut i næringen, på dekk og på kaien. De vet at for en liten kvote på en liten båt på ca. ti meter koster det 2,5 mill. kr, og det koster 2–3 mill. kr for båten. Da sier jeg: Kan dere ikke bare begynne som fiskere, dere har jo lyst til det? Hvordan skal vi få det til økonomisk?

Spørsmålet til fiskeriministeren er: Hva har han tenkt å gjøre for å få ungdommene til ikke bare å telle penger – telle milliarder? Vi må telle ungdommer vi får inn – skal ha inn – i næringen. Hva vil fiskeriministeren gjøre for å få skikk på det?

Statsråd Per Sandberg [12:12:14]: Nå har Stortinget nettopp bedt meg om å utrede eller legge fram en strategi for hvordan man i større grad skal rekruttere ungdom inn i fiskeri. Det tar jeg som hovedgrep når det gjelder hvordan man skal rekruttere. Men så ser jeg også, gjennom min omfattende reisevirksomhet som fiskeriminister dette året, at det er positive signaler der ute. Det er et økende antall fiskere i Finnmark bl.a., ikke mye, men vi ser noen tegn. Og vi har en rekke tiltak i dag som går på å rekruttere ungdom, vi har rekruteringskvoter, vi har det innenfor skolen, vi har det på en rekke områder. Alle disse områdene kan med sikkerhet styrkes. Men nå skal jeg også legge fram en strategi om hvorvidt det finnes nye grep, bl.a. om man kan rekruttere ungdom til å være med på fiske på vinterstid. Jeg ser at noen har konkludert med at Stortinget har sagt at

det skal man gjøre nå, men min beskjed fra Stortinget er å utrede dette.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Ingrid Heggø (A) [12:13:34]: Først ei melding til regjeringspartia: Den politikken dei fører, skapar nesten ikkje nye arbeidsplassar. Talas tale er klokkeklar. Då hjelper det ikkje å halda fram med same medisin, i større dosar.

Noreg er eit havland. For å kunna hausta meir og auka verdiskapinga basert på havet er det viktig å sikra god kunnskap om havet. Eg er difor svært glad for at Stortinget har gjeve regjeringa marsjordre om å satsa meir på bestands- og ressursforskning. Gjennom budsjettforliket vart dette heldigvis auka med 2 mill. kr ekstra, medan Arbeidarpartiet har 10 mill. kr ekstra til dette arbeidet i sitt alternative budsjett.

I så måte er Havforskningsinstituttets prosjekt REDUS, som nyttar data som næringa sjølv har henta inn, eit viktig prosjekt. Eit krevjande samarbeid å få på plass, men det vil gagna alle om det lykkast. Forskarane, fiskarane og politikarane har alle interesse av eit betre styringsverktøy og sikrare bestandsanslag i alle ledd. Skal vi kunna hausta av den blå åkeren i generasjonar framover, treng ein forskingsbasert grøn forvaltingspolitikk.

Når det gjeld spørsmålet om fri forskning, som er særskild viktig, er eg glad for at det ser ut til at konflikten mellom forskarane og fiskeriministeren no er skrinlagd. Det er òg viktig å satsa på ny teknologi. Våre to viktigaste næringar, olje og gass og sjømat, må arbeida saman om det grønne skiftet skal kunna lykkast, og vi kan læra av kvarandre. Offshorenæringa har m.a. vore den aller flinkaste guten i klassen på utvikling av nye teknologiske løysingar. I den samanhengen vil eg nemna at den første elsjarken alt er komen, at Stortinget har bede om kvotebonus for elsjarken.

Landingsforskrifta har vore mykje omtala denne hausten. Den verkar svært byråkratisk, og eg er glad for at ein samla komité går inn for at ein skal bruka sunt bondevett ved handhevinga av denne. Det vert viktig å utvisa fleksibilitet og godt skjønnt og òg prøva å finna gode løysingar for dei mindre bedriftene. «Forenkling» kan vera eit stikkord å ta med seg her.

Eg vil òg kort innom havbruksfondet, som skulle sikra langsiktige og føreseielege inntekter til kommunane. Hovudutfordringa der er at det nesten ikkje kom inn midlar på fondet. Heldigvis tok ministeren til fornuft på årsmøtet til Nettverk for fjord- og kystkommunar NFKK og sa seg samd med Arbeidarpartiet i at det var innbetalingstidspunktet som var avgjerande. Vi har òg ein tverrpolitisk avtale om å sjå meir på havbruksfondet i morgon.

Klimakrisa er eit faktum, men derimot kan ei innføring av ei CO₂-avgift på fiskebåtane fort verta symbolpolitikk, i verste fall med motsett effekt, som levering andre stader, lengre segltid og meir utslipp. Eit miljøfond etter modell av NO_x-fondet har eg meir tru på. Det er tverrpolitisk einigheit om å sikra kvalitet i alle ledd, men vi må finna gode verktøy som kan sikra dette. Det er ei utfordring for heile sjømatnæringa når kvaliteten ikkje er som forventa i marknaden.

Norsk fisk er vår fremste eksportvare, og det er ei etterspurd vare, spesielt i Europa, vår største marknad. Stor

var difor forundringa då fiskeriministeren flagga sitt EØS-syn. Eg er villig til å slåst for EØS-avtalen «to the bitter end», som det heiter på nynorsk. Han sikrar konkurransevna til sjømatnæringa, han vil gje oss marknadstilgjenge, vi slepp grensekontroll på fisken, og vi får tilgjenge til hamnene. Her heiar eg på Høgre i regjering.

Ressursrenteavgifta vert òg diskutert. Her er Arbeidarpartiets grunnsyn som før. Sysselsetjing og verdiskaping kysten rundt er den beste ressursrenta. Så skal vi sjølv sagt sjå på kva Eidesen-utvalet legg fram i morgon. Eg er spent på kva utvalet føreslår for fordeling av ressursrenter, og kven som skal betala kor mykje, eller om verdiskaping og sysselsetjing på kysten framleis er det overordna.

Stortinget får store og viktige saker til handsaming denne våren. Sjølv om Arbeidarpartiet vil søkja brei semje for å gje næringa gode, langsiktige vilkår, er eg ikkje i tvil. Fiskeripolitikken vert styrt både tryggast og på best kurs dersom ei regjering med hovudfargen raud igjen står ved roret.

Ove Trellevik (H) [12:18:18]: Budsjettet me i dag vedtek, er eit godt budsjett. Det er eit budsjett for fleire jobbar, meir gründerskap og betre konkurransekraft. Høgre har alltid prioritert forskning, samferdsel, innovasjon og konkurransekraft, og me er godt tilfreds med det budsjettforliket me har fått til saman med dei andre samarbeidspartia.

Regjeringa har brukt målretta tiltak for å skapa stabile rammevilkår for næringslivet. Satsinga på gründerar gjev også gode resultat. Aldri før har det vore registrert så mange nye etableringar. SSBs rapport Innovasjons- og verdiskapingseffekter av utvalgte næringspolitiske virkemidler, frå april 2016, viser at politikken til regjeringa verkar. Me har fått fleire gründerar, me har fått fleire nye arbeidsplassar, og me har fått auka verdiskaping.

I den maritime næringa vart regjeringas maritime strategi godt motteken, og i budsjettet for 2017 vert vrakpantordninga vidareført, men ordninga skal også evaluerast og vidareutviklast.

Tiltaket for meir gods frå land til sjø vert satsa på med over 50 mill. kr. I budsjettmerknadene kritiserer Arbeidarpartiet dette tiltaket for at det er for lite og for seint, men det er jo velkjent tom retorikk frå Arbeidarpartiet. Faktum er at det me vedtek i dag, er langt meir ambisiøst enn det Arbeidarpartiet føreslår i sitt alternative budsjett. I tillegg har regjeringa fått ordninga godkjent av ESA, noko den førre regjeringa ikkje fekk.

Budsjettet vil også gje oss konkurransefortrinn i utviklinga av grøn skipsfart, med ei betydeleg styrking av miljøteknologiordninga og Enova.

Samarbeidspartia er også einige om at det skal lagast ein strategi for utvikling og kommersialisering av flytande vindmøller, noko som kan bidra til å elektrifisera meir på norsk sokkel.

Arbeidarpartiet og andre parti har tidlegare teke til orde for at regjeringa må utgreia konkurranseforholda på norsk sokkel. Bakgrunnen var at fleire meinte Statoil var for stor, einerådande og dominerande. Eg meiner at vel så viktig er det gode arbeidet for å få meir aktivitet på norsk sokkel, slik at fleire norske aktørar kan veksa og samtidig gjera norsk sokkel meir attraktiv for fleire utanlandske selskap, og såleis få meir konkurranse og større mangfald på norsk sokkel. Då er det kjekt i dag å registrera at regjeringa har

kunngjort 87 nye leiteområde på norsk sokkel. Dette er svært gledeleg, men skal me nå måla våre, må også kostnadene på norsk sokkel ned.

Så tek Arbeidarpartiet i dag til orde for at regjeringa skal utgreia moglegheita for å stilla krav om norske løns- og arbeidsvilkår i norske farvatn, òg på norsk sokkel. Det er verd å merka seg at Stoltenberg II-regjeringa ikkje fullførte ei slik utgreiing då dei sat i regjering. Det er det mange gode grunnar til. Å allmenngjera norsk tariff vil auka kostnadene for norsk konkurranseutsett næringsliv. Det ville også setja Noreg i eit underleg ljøs internasjonalt om me kom til å gjera dette.

Me er eit lite land, men me er ein stor maritim nasjon, og me er heilt avhengige av å få frakta andre nasjonar sitt varegods, og me er heilt avhengige av tilgang til andre land sine hamner. Proteksjonisme er ikkje i det heile det me er tente med.

Eit grunnleggjande prinsipp i havretten er at flagget til eit skip bestemmer kva for jurisdiksjon skipet er underlagt. Tenk om alle land skulle allmenngjera sine løns- og arbeidsvilkår. Det er lite realistisk og heller ikkje mogleg å gjennomføra at eit skip som f.eks. besøkjer sju forskjellige land på sju dagar, skal takla sju forskjellige nasjonar sine løns- og arbeidsvilkår.

Sjømennenes arbeidstakarorganisasjonar har fått utgreidd temaet, og ein av konklusjonane er at eit slikt tiltak vil vera eit svært uvanleg steg å ta for eit europeisk land. Fleire hevdar også at allmenngjering av tariff vil vera problematisk med tanke på EØS-avtalen.

Høgre har trua på den norske sjømannen, og Høgre meiner at tilskotsordninga for sysselsetjing av sjøfolk er det viktigaste verkemiddelet for å halda på norsk maritim kompetanse på norske skip. Regjeringa har styrkt og forenkla tilskotsordninga betydeleg sidan ho stod stille under den førre regjeringa.

Regjeringa har fjerna grensa for maksimal utbetaling for skip i norsk kystfart, hurtigruta og utanriksferjer i NOR, Norsk Ordinært Skipsregister.

Tilgang til tilskotsordninga i NIS, Norsk Internasjonalt Skipsregister, er gjort lettare, og det er innført ei særskilt ordning for NIS-konstruksjonsskip.

I sum leverer regjeringa god maritim politikk, mens Arbeidarpartiet er på utgreiingsstadiet. Dei leverte ikkje i regjering, og no meiner dei at tida er moden for å greia ut ei heilt urealistisk løysing, som ikkje lèt seg gjennomføra i praksis. Heller ikkje i eit replikkordskifte tidlegare i dag var Arbeidarpartiet villig til å diskutera dei negative sidene ei slik allmenngjering i praksis vil gje. For meg er dette berre god valkampretorikk frå Arbeidarpartiet – i kjent stil.

Eirik Sivertsen (A) [12:23:26]: La meg få starte med en kort merknad til representanten Trellevik, som er opp-tatt av den fantastiske incentivordningen for å få mer gods fra vei til sjø, der regjeringen klarte å få på plass 30 mill. kr i 2017 – en ordning som også er kritisert fra næringen fordi den har feil innretning og ikke retter seg mot vareeierne. Vel, Arbeiderpartiet stilte 3 mrd. kr til rådighet i perioden i Nasjonal transportplan. Det er en helt annen sum enn de fattige 30 mill. kr denne regjeringen fikk til siste år i perioden.

Norge – og resten av verden – står foran et fundamentalt skifte, ofte formulert som den fjerde industrielle revolusjonen. Digitaliseringer slår nå inn over alle sektorer og

endrer måten vi samhandler på, måten vi skaper verdier på, og den skaper mange nye muligheter og mange utfordringer. Norge er relativt sett godt rustet til å møte disse utfordringene og disse endringene. Vi har en høyt utdannet befolkning, relativt sett godt utbygd infrastruktur, og vi tar tidlig i bruk ny teknologi. Min store bekymring er likevel at vi undervurderer betydningen og konsekvensene av omveltningen. Forutsetningen for å få til en vellykket omstilling er at vi klarer å ligge i forkant, at vi forbereder oss på hva som kommer, og at vi kan ta kontroll over utviklingen og de samfunnsmessige konsekvensene og ikke bare passivt vente til vi får dem i fanget.

Denne bekymringen har ikke blitt mindre i løpet av høsten. I forrige måned behandlet Stortinget regjeringens melding Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet. Den er full av fagre målsettinger om hvordan vi kan bruke digitalisering som virkemiddel for å videreutvikle offentlig sektor og en styrking av innovasjonen som en del av offentlig sektor. Problemet er at regjeringen ikke følger opp sine egne ambisjoner. Det er både skuffende og gir grunn til bekymring. La meg ta tre eksempler bare fra denne høsten og fra mitt eget fylke:

Helseinformasjonstjenesten Klara Klok gir kvalitets-sikret informasjon og veiledning til ungdom. Temaene er kropp og helse, følelser, rus og seksualitet – uavhengig av hvem en er, og hvor en bor, fordi Klara Klok har vært digital helt fra starten av for 16 år siden. Nordland fylkeskommune og Bodø kommune tok ansvaret for å få i gang en tjeneste som senere ble nasjonal, og som har besvart hundretusenvis av spørsmål. I 2014 kom det inn 54 000 spørsmål alene. Nå foreslår regjeringen å legge ned tjenesten for å bygge opp et nytt tilbud om digitale forebyggende tjenester for ungdom. Etter hva jeg forstår, skal man plassere dette tilbudet i Oslo. Hvorfor er det ikke gitt noen begrunnelse for. Det kan ikke være økonomisk, siden lønningene er høyere her, arbeidsgiveravgiften er høyere, og kontorleien er høyere. Kompetanse kan ikke være grunnlaget, for gjennom 16 år er det bygget opp et miljø som har god kompetanse nettopp på denne tjenesten. Konsekvensen av vedtaket er ytterligere sentralisering og nedbygging av de mulighetene som digitaliseringen kan gi.

Det andre eksempelet er Altinn. I statsbudsjettet omtales Altinn som selve motoren i arbeidet med digitalisering og effektivisering av offentlig sektor, og dermed også bedre tjenester og reduserte kostnader for næringslivet og innbyggerne. Derfor beskrives arbeidet med forbedring av Altinn og at det digitale tjenestetilbudet fra det offentlige skal videreføres og videreutvikles. Det skal tilbys flere tjenester, og det skal arbeides med å gjøre dem tilgjengelige på ulike digitale plattformer som nettbrett, smarttelefon og gjennom direkte integrasjon med næringslivets egne IKT-systemer. Men det henger ikke sammen med hva regjeringen gjør.

Når vi leser uttalelsene fra direktøren i Altinn i media, ropes det et varsko. Han når ikke opp i prioriteringen. På sikt vil dette ha konsekvenser for sikkerheten – ikke akutt, men det er i ferd med å nærme seg en sånn situasjon. Men det som er enda mer alvorlig, er at nå begynner offentlige brukere og næringslivets brukere å bygge opp sine egne tjenester fordi Altinn ikke klarer å levere det de har bruk for. Regjeringen har tydeligvis ikke skjont hva som trengs for å sikre at Altinn fortsatt kan ivareta sin viktige funksjon som motor i digitaliseringen, som regjeringen selv

beskriver det.

For å ta det tredje: Mulighetene for innovasjon og offentlige anskaffelser gjennom digitale løsninger og norsk næringsliv er sentral i regjeringens melding om en digital agenda for Norge. Men det er ikke det man gjør i praksis. Det er ingen som ber om særbehandling eller subsidiering av norske bedrifter. Den tilretteleggingen vi skal gjøre, skal skje innenfor konkurransereglementet.

Da Helse Midt-Norge i år la opp til et kjempestort anbud på 2,7 mrd. kr for et nytt pasientjournalssystem som integrerer tilbudet mellom sykehus, hjemmetjenesten og fastlegen, valgte man kriterier som gjør at selv ikke de største norske leverandørene har mulighet til å nå opp – man ekskluderer dem. Det er ikke å legge til rette for å bruke offentlig innkjøp som tilrettelegging for innovasjon og et skifte. Regjeringen pynter seg med fagre ord og retorikk, men digitaliseringsmuligheter synes de ikke å være i stand til å gripe.

Ole M. Thommessen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Jon Georg Dale [12:28:37]: Gjennom forslaget til budsjett fra regjeringa og budsjettavtalen følger vi to hovudstrategiar: Vi handterer både den kortsiktige situasjonen i arbeidsmarknaden, og vi handterer den nødvendige omstillinga for Noreg. Det gjer at vi bruker offentlig sektor for å få rask effekt i arbeidsmarknaden og løyse oppgåver som har vore forsømte tidlegare. Vi har brukt handlingsrommet vårt i økonomien til å bidra til å gje vekstincitiv framfor å spare pengane våre i utanlandske bedrifter, vi bruker skattesystemet for at folk skal velje å investere i norske arbeidsplassar også i tida framover, og vi måler næringspolitikken i verdiskaping og ikkje, som SV, i budsjett kroner. For det er verdiskaping vi til sjuande og sist lever av.

Få område viser dette betre enn jordbruksområdet. I norsk landbruk er det grunnleggjande veldig positive utviklingstrekk. Inntektsutviklinga i perioden 2014–2017 var ved inngåing av jordbruksforhandlingane i år prognostisert til 18 3/4 pst. – 6 pst. per år, meir enn dobbelt så mykje som andre grupper. Hittil viser tal frå 2015 at inntektsutviklinga i jordbruket i 2015 aleine var på 13 pst. Det verkar, når ein tør å tenkje nytt, og det gjer denne regjeringa. Difor er produksjonstilvilen og investeringsviljen i norsk jordbruk stor, difor har vi høgare produksjon i mange sektorar i landbruket enn vi hadde tidlegare, difor aukar norsk matmangfald. Arealreduksjonen har flata ut og gått ned – med lågare nedgang i areal enn under den førre regjeringa. Kornarealet er stabilisert. Fôrimporten er redusert. Bruken av antibiotika i norsk husdyrproduksjon er framleis rekordlåg. Reduksjonen i talet på bruk er mindre enn under den førre regjeringa, og reduksjonen i talet på årsverk i jordbruket er mindre enn under den førre regjeringa. Talet på konkursar er rekordlåg.

Dette er den situasjonen ein hamnar i når ein er villig til både å gjennomføre nødvendige reformer, og å sørgje for at ein har mange med seg på laget. Det gjer at ein har fått til gode avlingar, som kjem av godt vær. Ein har fått til bønder som har satsa på innovasjon, på investeringar og på teknologi, fordi det gjev lønsemd. Vi har satsa på at det faktisk i større grad enn tidlegare løner seg å produsere to liter mjølk – dobbelt så mykje som å produsere ein liter

mjølk. Det gjer at folk har lyst til å produsere to liter i staden for ein liter. Den samla matproduksjonen går dermed opp.

Norsk jordbruk treng meir modernisering, ikkje mindre. Den landbrukspolitiske debatten er ofte prega av ein diskusjon om i kva grad ein skal gjere nødvendige tilpassingar i jordbruket, som alle andre sektorar rundt jordbruket heile tida gjer, eller i kva grad ein skal stå stille. Men det er ikkje først og fremst bøndene som er redde for endring. Det er faglaga, Senterpartiet og andre aktørar i det politiske miljøet. Men det verkar jo i praksis. Det er det som er gledeleg. Det gjer at vi i tida framover no kan bygge på eit jordbruk som er basert på at vi vil auke den norske produksjonen. Det gjer at vi kan bygge på eit jordbruk som vil ta marknadsmoglegheitene sine, og det gjer at vi får eit jordbruk som i større grad enn i dag vil vere i stand til å ta opp konkurransen i tida framover.

Denne budsjettavtalen sikrar både det og nye satsingar på viktige område. Biøkonomi har vore nemnt tidlegare i dag, nye moglegheiter for norsk industri, både i jordbrukssektoren og i havområda, noko som også er styrkt gjennom budsjettavtalen med Venstre og Kristeleg Folkeparti. Satsinga på skoginfrastruktur er alvorleg viktig, satsinga på tømmerkaier er dobla i denne regjeringsperioden, og satsinga på tømmerbilvegar er auka med 80 pst. I tillegg kjem satsinga som følgje av budsjettavtalen. Så målretta satsingar som gjev auka lønsemd, er avgjerande både i skogen og i jordbruket. Det har denne regjeringa lagt til rette for, både i det statsbudsjettet som vi no behandlar, og i føregåande år, og det skal vi hauste fruktene av i mange år.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Odd Omland (A) [12:33:49]: Som jeg var inne på i mitt innlegg, sverger jo denne regjeringen til skattekutt, men en næring som er blitt utsatt for stadige forslag om skatteskjerpelser, er landbruket. Det har regjeringen gjort til tross for at de før valget lovet at de skulle ha målrettede skattelettelser her. Men det motsatte har altså skjedd: Denne regjeringen har fremmet forslag om å målrette skatteskjerpelser mot landbruket, men mange av dem er heldigvis stemt ned her i Stortinget. Dette gjelder både forslaget som kom i fjor, om å skattelege salg av eiendom innad i familien, og det som kom i år, om å fjerne skattefritaket for BU-tilskudd innenfor distriktsrettede virkemidler.

Bondelaget har kalt dette «regjeringas skattebløff». Er det slik at regjeringen mener det de kaller dynamiske skatte-kutt, virker for andre bedrifter, men ikke for landbruket?

Statsråd Jon Georg Dale [12:34:52]: Det er ei stor glede å få diskutere skattepolitikk med Arbeidarpartiet i Stortinget og høyre at dei meiner at skattelettane er for låge. Det heng ikkje heilt saman med den skattepolitikken vi har sett dei siste åra frå Arbeidarpartiet, som berre i 2017 føreslår å auke skattane med over 10 mrd. kr for alt norsk næringsliv og for alle norske lønstakarar. Det ville ha vore ei dramatisk endring i skattepolitikken. Det har ikkje denne regjeringa føreslått, tvert imot: Eg vil sørgje for at også jordbruket får nytte av f.eks. redusert selskaps- og personskatt. Så har vi hatt andre forslag på høyring, f.eks. om endringar i jordbruksfrådraget, som kunne ha gjeve nye skatteincentiv til jordbruket, men om det har

jordbruket sjølv sagt gjennom høyringsrundane at dette ønskjer dei ikkje. Og regjeringa har lagt det vekk. Det kan vere greitt når ein er høg og mørk, at ein også tenkjer på at ein risikerer å møte seg sjølv i døra relativt heftig.

Odd Omland (A) [12:35:56]: Det som var mitt spørsmål, var om det var forskjell på landbruket og andre bedrifter når det gjaldt den dynamiske skattepolitikken, og det har vi sett at det har vært.

Et annet godt eksempel på regjeringens totale mangel på en aktiv næringspolitikk er at de vil avvikle det trebaserte innovasjonsprogrammet. Dette er et målrettet program som nettopp retter seg mot et område der vi skal satse: skogen. Programmet har også gitt gode resultater, noe regjeringen selv beskriver både i budsjettet og i skogmeldingen som komiteen nå har til behandling. Det er derfor uforståelig at nettopp dette programmet skal avvikles, og nok en gang er programmet reddet her i Stortinget.

Hvorfor har regjeringen lagt seg på en så passiv linje i næringspolitikken? Og hvorfor kutter en i virkemidler som virker?

Statsråd Jon Georg Dale [12:36:54]: Nei, også jordbruket nyter godt av regjeringas skattepolitikk, f.eks. gjennom reduksjon av selskapsskatt og personskatt. Det er openbert at det også fungerer for jordbruket.

Så vert det flatt for meg når Arbeidarpartiet kritiserer den satsinga vi har hatt på skog, med ei dobbelt så høg satsing på tømmerkaier og med ein 80 pst. auke på skogsbilveggar. I tillegg kjem dei grepa som no vert tekne i budsjettforliket med Venstre og Kristeleg Folkeparti. Det handlar om noko så grunnleggjande som at den viktigaste måten vi kan få lønsemd i skogindustrien på, er å sørge for at nokon høgg skog i Noreg. Alt grunnlag for ei effektiv verdikjede startar i primærleddet, og det er det vi har sørgt for. Vi har vridd pengane i retning av auka infrastruktur for skogindustrien, fordi vi meiner det er viktigast, og fordi skogindustrien alltid har peika på at det er viktigast. Så skal eg godta at Stortinget løyver pengar til trebasert innovasjonsprogram no.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [12:38:08]: Bare en liten kommentar til foregående replikkordveksling: Jeg synes det er riktig å si at det er ikke mange av de skatte-skjerpelsene som regjeringen har presentert, som har blitt reversert. Alle innenfor landbruket har blitt reversert, så det ikke er noen tvil om det.

Vi har et overordnet mål om at vi skal øke matproduksjonen i Norge. Da må vi bruke ressursene våre, og vi må ha landbruk over hele landet. I landbruksmeldingen som statsråden leverte på fredag, går regjeringen inn for at produksjonsregionene skal reduseres til ti. Men statsråden sa også, hvis jeg har en riktig kladd fra pressekonferansen, at man skal ha spredt geografisk produksjon. Det er viktige stikkord som jeg ikke ser så mye til ellers. Kan statsråden utdype det i denne sal?

Statsråd Jon Georg Dale [12:39:12]: Då gler eg meg til representanten Hjemdal får lese enda meir i jordbruksmeldinga, for ho inneheld mange distriktspolitiske tiltak på landbruksområdet. Den viktigaste diskusjonen er diskusjonen om kvar vi skal produsere korn og grønt, kontra

kvar grasareala skal liggje. Der gjorde vi grep i årets jordbruksavtale, og eg varslar vidareføring av det.

Samtidig er det openbert slik at ei omlegging av beite-tilskotet i retning av å prioritere utmark sterkare først og fremst prioriterer dei viktige distriktsområda, noko som gjer at vi får eit jordbruk over heile landet. Det tredje punktet handlar om kvoteregionar. Eg meiner at det er fornuftig å ha noko større fleksibilitet i kvoteregionane, men innretta på eit vis som gjer at vi ikkje risikerer at vi flyttar store delar av mjølkeproduksjonen vår til flatbygdene, til kornareala, til dei beste jordbruksområda, for vi må produsere dei grunnleggjande verdiane vi kan, på den beste jorda: korn og grønsaker. Det har eg tenkt å leggje fram nye forslag om, også i tida framover.

Geir Pollestad (Sp) [12:40:25]: Eit av regjeringa sine glansnummer innanfor landbrukspolitikken har vore å snakka om å forenkla. Det har vorte presentert lange punktlistar med forenklingstiltak. I innlegget sitt sa statsråden at han var oppteken av at politikken verka i praksis. Då vil eg utfordra på: Med dei forenklingstiltaka som er gjennomførte fram til no, har ein vanleg bonde spart meir eller mindre enn 30 minutt i papirarbeid og byråkrati? Og då meiner eg ikkje 30 minutt om dagen, eg meiner ikkje 30 minutt i veka, eg meiner ikkje 30 minutt i månaden, men eg meiner: Har ein bonde spart meir eller mindre enn 30 minutt i året på dei forenklingstiltaka? Og for statsråden feier dette bort og seier at her finst det ikkje noka oversikt: Dersom me stiller næringsministeren dette spørsmålet, på hennar felt, får me eit tindrande klart svar. Til no har eg ikkje fått noko klart svar frå landbruksministeren.

Statsråd Jon Georg Dale [12:41:28]: Det vil representanten heller ikkje få no, for dette forenklingstiltaket er faktisk ikkje å måle alt ein kunne tenkt seg, og alt som kunne tenkjast målt i jordbruket. Vi måler på dei viktige parameterane, og vi måler på produksjon, som Stortinget har fastsett som eit tydeleg mål. Vi måler på inntekt, som viser at vi har ei inntektsutvikling i jordbruket no som er vesentleg betre i denne regjeringsperioden enn ho var i førre regjeringsperiode. Så vi måler på dei viktige tinga. Vi måler på areal, vi måler på talet på gardbrukarar, vi måler på lønsemd. Så meiner eg utover det at det eg har lagt fram forslag om i jordbruksmeldinga, i stor grad er at det skal liggje til begge partane i jordbruksavtalen moglegheiter for nye forenklingar, og det skal gjerast på ein måte som gjer at vi sparer myndigheitene for arbeidstid og får mindre skjemavelde, men også på ein måte som bidreg til å dempe belastninga for jordbruket. Så eg meiner det er godt vareteke i den nye meldinga, og reknar med at det vil få tilslutning frå Senterpartiet.

Pål Farstad (V) [12:42:39]: Som jeg var inne på i hovedinnlegget, er det viktig for meg at den økologisatsingen på Tingvoll som vi var enige om i fjor, blir videreført. Arbeidet som gjøres ved miljøet ved NORSØK og NIBIO på Tingvoll, er helt sentralt for å oppnå de målene som vi har satt oss innenfor økologi. Jeg forventer at det innebærer forskning og utvikling ved NORSØK også i årene framover, slik intensjonen i budsjettavtalen i fjor var. Kan landbruksministeren bekrefte at det vil skje?

Statsråd Jon Georg Dale [12:43:18]: Ja, er svaret på det. Difor er det også f.eks. flytta til ein eigen kapittelpost, så i tilfelle nokon skulle sove i timen, kan både eg og representanten Farstad sørgje for at vi faktisk klarar å følgje opp dette også i dei komande åra. Dette er også ein av dei tinga – trur eg at eg kan leggje til – som representanten Farstad kan føle seg trygg på når han samarbeider med denne regjeringa.

Knut Storberget (A) [12:43:53]: Jeg blir alltid så glad når jeg hører Fremskrittspartiet-representanter snakke så varmt om tiltak inn mot norsk landbruk. Jeg husker de alternative budsjettene. Vi ville ikke kunnet snakke om mye lønnsomhet i landbruket hvis man skulle halvere overføringene over jordbruksoppgjøret.

Jeg hører at statsråden snakker om at inntektene øker. Det som er et bekymringsfullt trekk i inntektsvurderingene til norsk landbruk, må være at inntektsforskjellene øker. De små og mellomstore tjener mindre, mens de store tjener mer. Arbeiderpartiet er bekymret for det, først og fremst på grunn av at hvis vi skal kunne klare å opprettholde og øke matproduksjonen over hele landet, er vi avhengige av å ta i bruk det tilgjengelige arealet vi har.

Jeg har lyst til å spørre statsråden om han er bekymret for at en økt inntektsforskjell i landbruket vil bidra til at mer areal som ikke er drivverdig for de store, på sikt vil gå ut.

Statsråd Jon Georg Dale [12:44:57]: Ikkje basert på målingar i eit enkeltår, men viss vi ser ein varig trend til at lønsemda vert svekt betydeleg blant ein god del av produsentane våre til fordel for nokre få store, ville eg òg ha vore bekymra over det. Det ser vi førebels ikkje. Difor meiner eg at vi bør måle det over noko tid.

Eg meiner likevel – og det undrar meg eigentleg at Arbeidarpartiet ikkje viser at dei er meir opptekne av det gjennom dei stortingsbehandlingane og debattane vi har hatt rundt dette – at viss vi skal ha meir samla matproduksjon, må det ligge produksjonsstimulans føre. Det må løne seg å strekke seg litt lenger for å klare å produsere litt meir på dei ressursane ein har tilgjengeleg. Viss vi samla får til det, aukar vi moglegheitene for norsk jordbruk. Men då må vi ha ein støttestruktur og ein struktur gjennom jordbruksavtalen som faktisk stimulerer til det. Difor treng vi faktisk at staten varetek den rolla som bidreg til at det ligg føre målsetjingar og moglegheiter for å nå dei måla som Stortinget har sett om auka produksjon.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet over.

Martin Henriksen (A) [12:46:19]: Havet gir store muligheter for Norge. Det er vi flinke til å minne hverandre på. Det som er like viktig å huske, er at naturen har en tålegrense. Fiskeri er en evigvarende ressurs. Bestandene vi høster, må være i balanse, og aktiviteten må være bærekraftig. Forskning er nøkkelen for å sikre det. Men vi trenger mer kunnskap dersom sjømatnæringen skal vokse innenfor bærekraftige rammer. Jeg mener regjeringa burde vært mer offensiv i å satse på forskning for å kartlegge bestander, for å finne nye løsninger, utvikle teknologi og styrke kompetanse.

I vårt alternative statsbudsjett tar Arbeiderpartiet de første skrittene for en ny strategisk satsing på havet. Det

inneholder bl.a. et marint kunnskapsløft basert på Hav21-strategien. En annen del er 50 mill. kr til pilotering av ny teknologi og innovasjon. Vi foreslår å øke bevilgningen til bestandsforskning for å kartlegge ressurser og sikre bærekraftig forvaltning, og for å tette gapet mellom forskning og næringsliv foreslår vi en bevilgning til forskningssentre for havrommet etter modell fra forskningssentrene til miljøvennlig energi.

Særlig i en tid da debatten om havbruk spesielt er polarisert, er fri, uavhengig og grundig forskning avgjørende. Viktig kunnskap gir oss et grunnlag for å ta gode avgjørelser. Det skiller reelle problemstillinger fra myter. Om man velger å lytte til denne forskningen, er en annen sak, men hver og en av oss har et eget ansvar for at debatten er basert på kunnskap, og for å verne om forskningens integritet.

Det har pågått en liten ordveksling om forskningens uavhengighet det siste året her i salen. Det var utløst av at fiskeriministeren tidligere i år sa at han ville ta et oppgjør med mørke motkrefter, og på direkte spørsmål pekte han på politikere, professorer, institusjoner og at de finnes på universitetene våre og i akademien. Vi har også hatt en debatt om Havforskningsinstituttet etter at fiskeriministeren, som er øverste sjef for instituttet, uttalte at de skal være næringsvennlige og dele regjeringas ambisjoner for vekst. Det er fremdeles en problematisk uttalelse.

Dette har vi hatt debatter om i Stortinget, og derfor er det interessant å se hva regjeringa skriver bl.a. om Veterinærinstituttet i budsjettet, hvor det står:

«I 2017 skal instituttet prioritere kunnskapsutvikling og faglig arbeid som kan understøtte målene regjeringen har presentert i Meld. St. 16 (2014–2015) Forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett.»

Vi må slå fast at Veterinærinstituttets og andre forskningsinstitutters faglige arbeid skal ta utgangspunkt i uavhengig forskning. Det er fundamentalt for tilliten til at beslutninger hviler på best mulig faglig grunn. Veterinærinstituttet og andre institutter står derfor fritt til også å prioritere forskning som ikke understøtter målene i stortingsmeldinga dersom de finner faglige grunner til det innenfor rammene av instituttets virksomhet.

En økt satsing på forskning må gå hånd i hånd med et soleklart vern om uavhengigheten og integriteten til forskningen. I det alternative statsbudsjettet som Arbeiderpartiet har lagt fram, tar vi de første stegene mot en ny strategisk satsing på havet, med en lang rekke satsinger på utvikling av ny teknologi for bestandsforskning og for et marint kunnskapsløft. Ingen steder er det der lagt føringer for resultater eller prioriteringer for de ulike forskningsinstituttene innenfor deres faglige virksomhet. Det må vi forvente at regjeringa i statsbudsjettet også legger til grunn.

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

Audun Otterstad (A) [12:50:51]: Det har aldri vært tydeligere behov i denne sal for en lese-, skrive- og regneargati enn når man hører på landbruksministeren. I Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett ligger vi åpenbart titalls millioner over regjeringens budsjett når det gjelder investeringer både til infrastruktur og til veier for å transportere ut tømmer.

For at næringslivet skal investere, og for at man ikke

skal leve av statsbudsjettet, men bidra til statsbudsjettet, som er kjent retorikk fra høyresiden i denne sal, er det i all hovedsak viktig med stor forutsigbarhet og transparens. Det siste er ikke en utfordring i Norge. Men man har sett en rekke store eksempler på at når forutsigbarheten mangler, gir det store utslag, bl.a. på britisk sektor hvor man tok store beslutninger bare for noen år siden om ikke å investere i resirkuleringsanlegg for avfall, som resulterte i at de har en rekordeksport av avfall til bl.a. Sverige og en del til Norge, fordi man ikke klarer å ha et forutsigbart regime for avgifter eller investeringstilskudd.

«Investinor kan ha blitt påført varige skader» slår Adresseavisen tydelig og klart fast i dag og feller en knallhard dom over regjeringens politiske håndverk med en av de viktigste tilgangene på venturekapital for at flere selskaper skal kunne være med og bidra til statsbudsjettet. Representanten Bjørnstad fra Fremskrittspartiet sier at han har jobbet med dette i over tre år. Vel, å jobbe i over tre år med en sak som er liggende politikk fra den foregående Arbeiderparti-regjeringen, må jeg si er imponerende, og det vitner om Høyres ideologiske trang til å ha en mindre aktiv næringspolitikk. Som representanten Gundersen så glitrende sa det selv:

«Personlig mener jeg regjeringens forslag om å endre mandatet til Investinor var godt. Mye av motstanden mot dette bygger på en misforståelse, eller at man ikke har skjønnet forslaget fra regjeringen.»

Det er ganske imponerende at det bare er Høyre som har skjønnet dette, at alle andre partier i Stortinget ikke har skjønnet det. Alle næringsaktørene i Trondheim og de fremste gründermiljøene med Atmels Bogen i spissen sier at dette er avgjørende for at man skal kunne ta nye arbeidsplasser ut av Norge, for at man skal kunne skape nye bedrifter. Som en av de andre gründerne sier det: Alle næringer som skal vokse, trenger tilgang på kapital.

Hvordan øke tilgangen på kapital? Ved å redusere Investinor og ved å strupe mandatet – den logikken er det bare Høyre og Høyres representanter som kan forklare med troverdighet i denne salen.

Ingunn Foss (H) [12:54:09]: Arbeidsplasser skapt i privat sektor under den økonomiske oppturen da Arbeiderpartiet styrte, ble i stor grad bekledd av arbeidsinnvandrere – mange østeuropeere i bygg og anlegg og mange svensker i restaurant- og servicesektoren. Det har både LO og SSB pekt på. Rekordmange arbeidsinnvandrere flytter fra Norge, var overskriften våren 2016. SSB-tall for 2016 viste at utflyttingen av utenlandske arbeidere i 2015 var den største som noen gang var registrert.

SSB-analysen viser bl.a. at arbeidsinnvandrere fra EUs medlemsland i Øst-Europa i stor grad påvirkes av ledighetsraten i Norge. Når ledigheten stiger, flytter mange av disse hjem igjen. Arbeidsinnvandrere fra andre land påvirkes vel så mye av ledighetsraten i eget hjemland som av ledighetsraten i Norge. LOs sjeføkonom, Stein Reegård, sa i juni 2016: Økningen i arbeidsledigheten har først og fremst tatt seg betydelig opp blant innvandrere med bakgrunn fra EU øst. Og som SSB-analysen viser: Mange av disse flytter hjem igjen, og de som ikke gjør det, blir beklageligvis arbeidsledige i Norge. LOs sjeføkonom sa også at samtlige nye jobber har gått til arbeidsinnvandrere. SSB-tallene viser at de skapte arbeidsplassene ikke var varige. Hele 85 pst. av oppgangen i sysselsettingen fra fjerde

kvartal 2012 til fjerde kvartal 2013 hadde sitt motstykke i arbeidsinnvandring. Og hvis man ser på perioden etter 2004 under ett, har innvandrere stått for to tredjedeler av veksten i sysselsettingen. Så Norge og norsk velstand har hatt behov for denne arbeidsinnvandringen, men Arbeiderpartiet kan ikke nå late som om de klarte å skape mange varige arbeidsplasser i privat sektor da de styrte, og at vi ikke klarer å skape arbeidsplasser i privat sektor. Det er rett og slett ikke rett.

På Sørlandet merkes oljedgangen godt, og det er mange som har mistet jobbene sine. Men det meldes fra lokalt nivå om at ledigheten likevel er mindre enn forventet, og at det er rekordmange som i disse dager starter eller har startet egne bedrifter. Det meldes også om at det finnes gode ordninger gjennom virkemiddelapparatet som lokale bedrifter og gründerne benytter seg av. Hele landsdelen gleder seg også selvfølgelig over at Mechatronics Innovation Lab nå er finansiert gjennom budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre.

Det er en ganske unison røst fra næringslivet om at vi må gjøre mer av det denne regjeringen allerede gjør. Da er det underlig å registrere at Arbeiderpartiet tilsynelatende totalt overhører budskapet fra næringslivet.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [12:57:11]: Forbruket av antibiotika og forekomsten av resistens blant norske husdyr er blant det aller laveste i verden. Mens norske bønder i gjennomsnitt bruker ca. 2 mg antibiotika per kg produsert kjøtt, er tilsvarende tall for Italia 370 mg og for Tyskland 211 mg. Det tyder på at vi i Norge har dyktige bønder, vi har god helse blant dyra, noe som fører til at det er et redusert behov for antibiotika, og vi har en restriktiv praksis hos veterinærer når det gjelder bruk. I tillegg har vi en ansvarsfull og kompetent husdyrnæring og et meget godt samarbeid mellom dyrehelse- og folkehelsemyndigheter.

I juni 2015 ble det vedtatt en nasjonal strategi mot antibiotikaresistens. Landbruks- og matdepartementet har utarbeidet en handlingsplan mot antibiotikaresistente bakterier i mat og dyr, som følger opp regjeringens strategi. Planen er utarbeidet etter innspill fra egne fagetater og fra næringen selv. Blant det mest sentrale er å videreføre omfattende tiltak for å hindre at norske svinebesetninger skal bli et reservoar for resistente bakterier. Vi skal reservere enkelte kritisk viktige antibiotika til humanmedisinen. Vi skal utrede forskriftskrav om resistenstesting av røktene og andre som har kontakt med svin. Vi skal videreføre arbeidet mot antibiotikaresistens hos fjørfe, og vi skal styrke overvåkning og kunnskapsutvikling.

Regjeringen foreslår i budsjettet for 2017 å styrke bevilgningen til arbeidet mot antibiotikaresistens med 10 mill. kr på landbruksområdet. I tillegg bevilges det 6 mill. kr under Helse- og omsorgsdepartementet til dette arbeidet. Bevilgningen skal gå til å videreutvikle veterinærmedisinsk legemiddelregister, styrke basisbevilgningen til forskning mot antibiotikaresistens og til å øke kunnskapen om utbredelse og spredning av antibiotikaresistens blant dyr. Dette er en gedigen satsing som tyder på at denne regjeringen og dette flertallet vil ha god og trygg mat basert på sunne og friske dyr i Norge. Det skal vi fortsatt ha, og det er denne regjeringen en pådriver for.

Johnny Ingebrigtsen (SV) [13:00:03]: Fiskerettigheter er en attraktiv og verdifull vare og har blitt det enda mer de siste månedene. Lekkasjene av rettigheter fra små til store fartøy har skutt fart, spesielt etter at fiskeriministeren skrøt – slik jeg oppfattet det – av at han hadde innført en fartøykvoteinstruks. Den var egentlig bra. Men jeg oppfattet det som et trylletriks, for der sikret man at båter som er fra 11 meter og ned, ikke skulle kunne selges til større båter, og det var bra, men det er ikke bra at båter på mellom 11 og 15 meter fortsatt kan selges til store båter. Derfor oppfattet jeg det som et lite trylletriks.

Det er en kjensgjerning at store fartøy har tilgang til mye større kapital og kan prise opp verdiene av rettighetene, som vi nå ser galopperer, og det er veldig uheldig for flere miljø. Det er i det siste kommet fram meninger om at den velkjente Finnmarksmodellen, som var kjempet fram i storm og i sjøsprøyt av fiskerorganisasjonene og flere fiskeriministre, må bestå. Den forteller at de forskjellige lengdegruppene på båtene må bestå, og en skal ikke kunne få lov å flytte dem til større båter. Det er det som er den farlige utviklingen. La de små, effektive kystbåtene fiske kystnært – de leverer lokalt, de leverer ferskt, og de gir sysselsetting.

Når det gjelder fylkesbindingen av de samme rettighetene, som er en annen side av samme sak, mente også jeg at den ordningen ikke var ideell, men det var helt feil å oppheve den fylkesbindingen som var – at man ikke kunne selge båter fra Finnmark og sørover, men man kunne selge dem inn – uten å ha et alternativ. Det har medført at det er ca. 30–40 pst. økning i rettighetene som nå selges ut av fylket. Det er solgt tolv pluss sju rettigheter fra Finnmark og sørover i år, det er solgt fem inn. Det er en båt på mellom 35 og 40 meter fra Finnmark som er solgt for ca. 200 mill. kr – for å illustrere størrelsen på dette. Det var bydd 100 mill. kr. for rettighetene til en 21-metring. Pengegaloppen er i full gang.

Skal det bli slik at de som sitter i fjæra og bor ved fisken, skal måtte se på at det er andre sørfra, med penger i ryggen, som skal fange fisken? Vi må ha statlige føringer for dette. Vi må sikre at lokalbefolkningen har tilgang til kystnære ressurser. Budskapet til revygjengen i Honningsvåg gjelder fortsatt: La oss få lov å fiske litt.

Else-May Botten (A) [13:03:22]: Til representanten Gunnar Gundersen, som sa i sitt innlegg at regionale utviklingsmidler ropes det ikke høyt om i landet: Det går kanskje ikke fakkeltog langs gatene der det sies at vi må ha mer regionale utviklingsmidler, men det er en av de viktigste stolpene som fylkene har for å bidra til regional utvikling. Det har vært viktige midler for å få gode investeringer på plass, ikke minst i Møre og Romsdal, der man brukte regionale utviklingsmidler for å få på plass gassen, få gassen på land i Aukra. Ormen til Møre var et prosjekt som heldigvis landet, takket være at det var mange som samlet seg og gikk i tog for å få dette på plass, og det er et av de største industrianleggene Norge har. Arbeiderpartiet har 200 mill. kr mer enn regjeringen, både til regionale utviklingsmidler og til arbeidsgiveravgiften.

Så til forenkling: Ja, det er viktig at man gjør grep når det gjelder det. Vi gjorde mye, og vi gjorde det bedre enn svenskene da vi satt i regjering. De hadde et regelråd. Det var noen fra Høyre som sa her at det var så veldig bra, det regelrådet som var i Sverige, og man kan jo tenke at da er

det rart at etter å ha etablert et regelråd i Norge, skjer det mindre forenklinger enn det gjorde uten.

Når det gjelder det at Høyre utfordrer oss på at det var arbeidsinnvandrere som fylte arbeidsplassene da vi satt i regjering og vi hadde økninger, må jeg si at jeg reagerer ganske sterkt på at Høyre mener at jobber som gjøres av innvandrere, skal være mindre verdt. En jobb i Norge er en jobb i Norge, samme hva slags statsborgerskap de som gjør den jobben, har. Det er et faktum at det ble skapt 360 000 nye arbeidsplasser mens vi satt i regjering, og at det nå skapes mange færre, og det er noe som regjeringen er nødt til å ta inn over seg.

Når det gjelder representanten Trellevik, som var opp-tatt av å få mer gods over på sjø, deler jeg veldig det synet. Det som jeg ikke skjønner med innlegget, er at han sier at Arbeiderpartiet roper at det kommer for sent, og at vi skulle hatt mer penger. Nei, Arbeiderpartiet sier ikke det. Vi sier at det er veldig bra at det er innført en slik type ordning, og at det er nok penger i den ordningen per nå, men ordningen fungerer ikke. Så langt er det tatt ut bare 100 000 kr, og vi har satt av 40 mill. kr her. Da er det viktig å se på hva slags type innretning vi skal ha for å få rederne til å bruke denne ordningen, som de har etterspurt lenge, og som jeg er veldig glad for at vi har fått på plass. Poenget er altså at det ikke fungerer, ikke at det er for lite.

Så til forslagene: Arbeiderpartiet støtter – og er med på – forslag nr. 17, mens vi går imot forslag nr. 18.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:06:36]: Bare nullutslipp er godt nok om vi skal stoppe de farlige klimaadringene. Beskjeden fra de to siste års klimatoppmøter er klar: Det haster med å kutte utslipp fram mot 2020.

Siden alle land som har gått fra fattigdom til rikdom, har hatt økt energiforbruk som en motor for veksten, er det å sørge for at land velger fornybare strøminvesteringer i stedet for å låse seg til fossile løsninger, helt avgjørende. Fossile investeringer i strøm har det ved seg at de er billigere å foreta, men de er dyrere å drifte. Det er billigere med dieselaggregat enn med solcellepanel, men strømmen fra dieselaggregatet er likevel dyrere per kWt.

Som utviklingsminister opplevde jeg at de fattigste landene med de beste solressursene og vannressursene hadde de høyeste strømprisene, fordi de ikke hadde tilgang til rimelig kapital, som ville gjort det mulig for dem å investere i et solcellepanel eller et vannkraftverk. Norge har betydelig kompetanse innenfor disse sektorene. Vi har bl.a. Scatec Solar og SN Power, som allerede bidrar med investeringer i utviklingsland – til berikelse for landene og for de norske selskapene selv. De har, sammen med regjeringens eget utvalg for grønn konkurransekraft, gitt oss politikere innspill om at norske institusjoner, som Garantiinstituttet for eksportkreditt, bør få i oppgave å sette opp en garantiordning for norske selskapers engasjement i utviklingsland, slik at ikke bare eksportører av norske varer, men også av investert og kapital og knowhow, kan kjøpe garantier.

Tanken er enkel. Dersom et selskap skal foreta en investering i et utviklingsland med få tidligere fornybarinvesteringer å vise til, vil risikoen oppfattes som høy og kostnadene for kapitalen bli tilsvarende høy. Men dersom tjue ulike prosjekter kan ses samlet gjennom at investorene får anledning til å kjøpe garantier av GIEK med statsgaranti som backing, vil risikoen på alle prosjektene sett

under ett være betydelig lavere og gjøre investeringene og dermed strømmen billigere.

Dette er et godt eksempel på hvordan en stat som Norge kan bruke sin rolle som stat og sin finansielle muskel på å støtte fornybarnæringer i Norge, støtte utviklingslands utvikling og kutte klimagassutslipp uten at det koster noe som helst.

Jeg tar derfor opp et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, MDG og SV, som jeg håper vil kunne samle Stortinget her i dag om å be regjeringen komme tilbake til Stortinget i løpet av vårsesjonen med en slik garantiordning i regi av Garantiinstituttet for eksportkreditt.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har tatt opp det forslaget han refererte til.

Ove Bernt Trellevik (H) [13:09:29]: Representanten Odd Omland kritiserer både regjeringas næringspolitikk og Høgres næringspolitikk. I merknadene kjem det tydelig fram at Høgre ønskjer å fokusera på innovasjonseffekten av dei ulike tiltaka me skal støtta. Arbeidarpartiet er redd for at dette skal svekkja vilkåra i andre delar av landet. Me må gjera det heilt klart at Høgre ønskjer like vilkår for alle gründerar og alle som søker og ønskjer støtte frå Innovasjon Noreg.

Eg er redd for at Arbeidarpartiets politikk vil styra det som skal gå til innovasjon, på ein slik måte at dei beste prosjekta faktisk ikkje vinn fram, men at me får prosjekt i delar av landet på grunnlag av geografi og kven det er som søker – ikkje nødvendigvis at det er dei beste prosjekta som gjev det beste resultatet.

Regjeringa har løyvd 4 mrd. kr til verkemiddel retta direkte mot Sør- og Vestlandet for å bøta på den uroa, beskrivinga, erfaringa og motstanden me opplever på grunn av den låge oljeprisen og den auka arbeidsløysa. Men å seia at budsjettet vårt er næringsnøytralt, er direkte feil. Det er ei historisk satsing på miljøteknologiordning, Innovasjon Noreg, GIEK, landbruk, romfart og gruvedrift – ei satsing som låg heilt brakk under Arbeidarpartiet si styring. At dette er næringspolitikk som på ein måte er nøytral, kan eg rett og slett ikkje forstå.

Når eg reiser rundt i det ganske land, møter eg eit næringsliv som er veldig begeistra for måten regjeringa handterer og stadfestar lokale næringslivsplanar og lokale kommuneplanar på – i langt større grad enn det Arbeidarpartiet gjorde då dei sat i regjering og skulle handtera motsegner frå fylkesmenn. Dette er aktiv næringspolitikk – det å lytta til næringslivet, det å lytta til kommunane. Det trur eg denne regjeringa har gjort på ein svært god måte, og dei fleste har fått det med seg, sjølv om Arbeidarpartiet ikkje har fått det med seg.

Så vert me kritiserte av Arbeidarpartiet for Investinor. Det var ein frå Arbeidarpartiet på talarstolen og snakka om at dette var det beste tiltaket me hadde. Det kan eg rett og slett ikkje forstå – 650 mill. kr i tap etter åtte år, årlig investerer dei i to–sju selskap. I 2015 brukte dei berre 24 mill. kr, i 2016 41 mill. kr – og budsjettet er på 100 mill. kr. Eg kan ikkje forstå at dette er dei viktigaste investeringane me har. I Innovasjon Noreg, f.eks., satsar me over 3 mrd. kr. Det er på høg tid at me går Investinor etter i saumane med dei resultata dei skapar.

I tillegg opplyste representanten Eirik Sivertsen om at me bomma på tala i budsjettet. Det er heilt feil. Me har

52 mill. kr i satsing på meir gods frå land til sjø. Når Else-May Botten seier at me ikkje skal lesa merknadene slik dei står skrivne i budsjettet, skal me ta det med oss. Eg takkar veldig for opplysinga om at det ikkje stemmer, det som står der.

Sivert Bjørnstad (FrP) [13:12:56]: Det er noen ting som henger igjen fra debatten, og som fortjener svar. Først til representanten Otterstad, som sa at jeg har jobbet med en sak i tre år: Det er vanskelig når saken ikke engang er tre måneder gammel, så det er selvfølgelig beviselig feil.

Jeg fikk ikke tid til å nevne Investinor i hovedinnlegget mitt, men jeg synes komiteen har kommet fram til en god løsning. Per nå ser det ikke ut som om det er for mye venturekapital i Norge, kanskje heller for lite. I fjor var investeringene i venturefasen en tredjedel både i kroner og øre og i antall selskaper som det ble investert i, sammenlignet med 2010. Derfor tror jeg det er bra at vi får en utredning av dette. Hadde det vært sånn at private investorer sto og skrapte på døren og følte seg fortrent av staten, hadde det selvfølgelig vært en helt annen situasjon, men jeg opplever ikke at det er situasjonen per nå.

Så til forslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. Arbeiderpartiet har styrt landet i 50 av de siste 75 årene og har nå endelig blitt bekymret. Det syns jeg er bra, men det er også litt trist. Vi vet fra tidligere at et sånt forslag er nærmest umulig å innføre og kanskje også ulovlig. Fremskrittspartiet har lenge ensomt kjempet for en bedret nettolønnsordning. Arbeiderpartiet var imot til langt ut på 2000-tallet. Vi vil fortsette å kjempe for en fullverdig og styrket nettolønnsordning, på lik linje med det noen av våre naboland har, f.eks. Danmark, og jeg ønsker Arbeiderpartiet hjertelig velkommen til å bidra i den kampen sammen med oss.

Så til representanten Knut Storberget, som etterlyste en mer sosial profil i skatte- og avgiftsopplegget. Vi gir skattelette til alle, Arbeiderpartiet gir økning til alle. Det er de to profilene man i sum har å velge mellom. Når Arbeiderpartiet øker avgifter, det være seg kringkastingsavgift, årsavgift, bompenger, arveavgift eller som Arbeiderpartiet vil foreslå på lørdag, at «Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag til innretning av en støykompont i engangsavgiften, og en vurdering av en egen støyavgift på dekk», så er det dem med svakest utgangspunkt som får den tyngste børen.

Økt oljepengebruk var også et tema i det innlegget. Flertallet bruker 225 mrd. kr, Arbeiderpartiet bruker 221 mrd. kr. Det er altså 4 mrd. kr som er den store forskjellen mellom de ansvarlige og de uansvarlige – 0,3 promille av statsbudsjettet.

Statsråd Per Sandberg [13:16:04]: Det var representanten Henriksen som fikk meg til å ta ordet. Jeg forstår godt at Arbeiderpartiet ikke vil slippe tak i myten om at undertegnede vil styre norsk forskning, men når man skal holde fast på denne type påstander, er det viktig at man husker på at kua har vært kalv. Jeg har tatt meg den friheten å gå tilbake til Stoltenberg II-regjeringen for å se hva den la som føringer med hensyn til forskning. Jeg vet ikke om det skyldes at det er det samme embetsverket som skriver i dag, som også skrev under Stoltenberg II-regjeringen, men jeg registrerte at representanten Henriksen nå

ikke legger noen føringer, mens man, da man satt i regjering, la betydelige føringer, også utover det som undertegnede har gjort. Stoltenberg II-regjeringen sa bl.a. i Prop. 1 S for 2010–2011, side 74, at kunnskapsutvikling skal «bidra til at målet i regjeringas strategi for en miljømessig bærekraftig havbruksnæring» kan nås. Stoltenberg II-regjeringen sa også i Prop. 1 S for 2011–2012, side 58, at Havforskningsinstituttet «vil fortsette å omstille den havbruksrelaterte forskningen slik at den i større grad underbygger forvaltningsrådene til Fiskeri- og kystdepartementet».

Det er litt flere føringer enn det jeg noensinne har lagt til grunn, men så mener jeg altså at all forskning innenfor marin næring er næringsvennlig, selv om resultatene av forskning noen ganger kanskje legger noen hindringer for næringen, for alt formål med forskning er at vi skal skape bærekraft og forutsigbarhet med hensyn til dette. Det er det jeg har lagt til grunn. Jeg skjønner at Arbeiderpartiet prøver å holde fast ved dette, men jeg kan gjerne lete fram flere sitater ut fra det Arbeiderpartiet har skrevet i sine føringer når de har sittet i regjering, som har vært betydelig mer i form av føringer enn det jeg noensinne har gitt uttrykk for. Jeg registrerer at Arbeiderpartiets medlemmer av KUF-komiteen er enig med meg, for de skriver i en merknad at «en konsekvens av dette er at man fra politisk hold kan styre hvilke temaer en fra politisk hold ønsker forskning på». Det er akkurat det jeg også har sagt, så der er vi enige, og det setter jeg virkelig pris på.

Jeg hadde egentlig også lyst til å ta ordet til representanten Ingebrigtsen når det gjelder fylkesbindingene, for jeg tror at istedenfor at SV nå proklamerer at båter og kvoter fosser ut av Finnmark, er det kanskje viktig å se på oppdateringen som jeg får en gang i måneden. Det er ingenting som fosser ut, men vi ser tegn til at enkelte nå fosser inn i Finnmark, og det synes jeg er veldig positivt.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:19:21]: Til siste talar: Eg skulle gjerne sett dei tala. Det vi høyrer frå kaie-ne rundt omkring i Troms og Finnmark og andre delar av landsdelen eg kjem frå, er det motsette. Her må vi visst fordjupe oss i tala til Sandberg.

Når det gjeld det eine eller det andre sitatet: Praksisen med å leggje opp til at institutta skal støtte opp under mål som regjeringa har sett, altså ikkje prioritere forskning som ikkje støttar desse måla, men som er uavhengig, må bort. Det som er positivt med den merknaden som kyrkje-, utdannings- og forskingskomiteen har utforma, der også eg har vore aktiv i å gi innspel, er at ein seier akkurat det. Den praksisen må bort. Vi skal ha ei uavhengig forskning. Vi skal ha grunn til å tru på den forskinga vi har, vi skal ikkje kunne tru at det ligg politiske føringar bak.

Så er eg heilt enig i ei utsegn som kom frå landbruksministeren om at det ikkje er eksport vi lever av; det er verdiskaping. Det synest eg var ei ypparleg utsegn frå landbruksministeren, ei utsegn som kan vere til ettertanke for fiskeriministeren, som er så opptatt av eksport – i den grad vi, det norske folk langs kysten i Noreg, klarer å gjere eksport til verdiskaping. Det er det som er interessant, ikkje kor mange fisk som forsvinn ut av landet. Ein kan førestille seg at verdiskapinga går heilt andre stader, noko det også er teikn til.

Det som kanskje er til størst ettertanke i denne debatten, er dei fantastiske moglegheitene vi hadde i starten av den-

ne stortingsperioden, men som har gloppe. Ein kan førestille seg moglegheitene om regjeringa hadde satsa alle dei milliardane dei gav i skattelette til dei rikaste, på næringsutvikling, på næringsbygging, på det grøne skiftet – alle dei store orda vi bruker i denne debatten. Den verkeleg store satsinga i dette budsjettet er jo at dei tusen rikaste kvar dag får 1 800 kr i skattelette, signert Høgre og Framstegspartiet. Auken frå dei blå-blå til Innovasjon Noreg er langt under 10 pst. av dei skattelettane som berre går til dei aller, aller rikaste i dette samfunnet. Hadde regjeringa omfamna initiativet som kom frå Norsk olje og gass, Tekna, Abelia og norsk industri våren 2014, da vi begynte å sjå oljenedturen i auga, om teknologioverføring frå denne næringa til andre næringar, hadde vi vore ein heilt annan stad.

Dette er historia om fire år med tapte moglegheiter, og vi i SV gleder oss til den perioden er avslutta.

Knut Storberget (A) [13:22:42]: Det er nesten så en må klype seg i armen når en hører at regjeringspartienes forsvar for at det ikke skapes arbeidsplasser i Norge, er at det under Stoltenberg II ble skapt mange arbeidsplasser, men det var så mye arbeidsinnvandring. En kunne sagt mye om det. Jeg mener at det i veldig stor grad er et gode og sier noe om aktiviteten i en økonomi at en skaper 360 000 arbeidsplasser, to tredjedeler av dem i privat sektor, og at det gir et signal om hvordan det går.

Jeg må nesten klype meg i armen når representanten Ingunn Foss bruker masse tid på å fortelle at det var så mange innvandrere, uten i det hele tatt å dvele ved hvorfor det er slik at man i løpet av de siste tre årene, når det gjelder å skape nye arbeidsplasser, ikke engang når opp til en tiendedel av de arbeidsplassene som ble skapt i forrige periode, og at to tredjedeler til alt overmål ikke er i privat sektor, men i offentlig sektor. Hvis jeg hadde vært medlem av et av de to partiene som stadig snakker om gjennomføringskraft og har en næringsvennlig «approach» eller forhold til samfunnet, hadde jeg stilt noen spørsmål ved om de ganske så kraftige virkemidlene man har satt inn, særlig skattelette, faktisk virker, og om at de facto ingenting av det som kommer av en stor gruppe nye arbeidsplasser, da måtte være i offentlig sektor. Det er derfor man med god grunn i denne debatten har stilt spørsmål ved hva det er som gjør at man i en stortingsmelding om skog og i statsbudsjettet snakker varmt om virkemidler som virker, f.eks. trebasert innovasjon. Det kostet 19 mill. kr eller noe sånt. Og så kutter man det ut. Det er det vi mener med passiv næringspolitikk – at man med vitende og vilje går inn for tiltak som man sjøl sier virker, og så kutter dem ut, men lar de store skattelettene, som man ikke har noe bevis for virker, stå – snarere tvert imot. Jeg opplever at begrunnelsen for å gå inn i alle de nye arbeidsplassene som ble skapt under Stoltenberg II, kun representerer det totale kollaps i regjeringens næringspolitikk.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:25:35]: Det har vært mange forskjellige angrep gjennom denne debatten – Forskjells-Norge, forskjellene øker. Vel, det kom en rapport i dag som sier at forskjellene øker, men den sier også litt om begrunnelsen for det, og den viser noen tegn på at regjeringens politikk vil føre til at forskjellene blir mindre.

Hva er den viktigste grunnen til forskjeller i et samfunn? Det er den utdannelsen samfunnet er i stand til å gi de unge. Den viktigste grunnen til forskjeller i et samfunn

er hva slags utdanningsnivå vi har, hvor god skole vi klarer å gi ungene våre. Med den satsingen som regjeringen har på skole, og med de resultatene som vi ser kommer nå, vil det hjelpe. Forskjellene vil bli mindre.

Innvandring er faktisk en viktig faktor til at forskjellene øker. Man får inn en mengde mennesker som har et litt dårligere utgangspunkt enn mange av dem som bor i landet. Det bør også tas med i denne debatten.

Så gjelder det arbeidsplasser. Vel, det er ikke våre ord – det var sjefsøkonomen i LO som advarte mot å lukke øynene og tro at alle arbeidsplassene vi har skapt nå, er varige arbeidsplasser som vil tilføre verdier og midler til fellesskapskassa. Veldig mange av de arbeidsplassene som er skapt i privat sektor, er midlertidige arbeidsplasser som vil være borte når vi kommer til en lavkonjunktur, sa sjefsøkonomen i 2013. Det undrer meg at ikke representanten Storberget klyper seg så hardt i armen at han oppdager at vi faktisk er i en lavere konjunktur nå enn der vi var i 2013. Da hadde alt vært på vei oppover, da var det ikke farlig å skape arbeidsplasser. Men det var ikke riktige satsinger, for det ble ikke skapt varige arbeidsplasser. Det gjør vi nå.

Avslutningsvis, til skattelette: Det er mange måter å levere skattelette på. En måte er å si at skattefritaket for medlemskap i en arbeidstakerorganisasjon må økes betydelig i neste periode, og at det skal vi gjøre hvis vi kommer i regjering. Det er en veldig presis skattelette for å kjøpe seg venner der ute. Veldig vellykket med de rød-grønne første gangen! Da solgte de Senterpartiet for 6 mill. kr på norsk tv, og det vil sikkert være veldig vellykket framover også. Men den type skattelette skaper ikke arbeidsplasser. Skattelette i formuesskatten for landsdelen vår er 600 mill. kr. som kunne vært tilgjengelig for å skape andre arbeidsplasser. Det er greit at det er mer i Bærum – det bryr jeg meg ikke om, – men det kunne vært 600 mill. kr tilgjengelig for å skape nye arbeidsplasser i Nord-Norge. Og hvorfor kan jeg si det? Jo, fordi veldig mange av de formuene som er skapt i Nord-Norge – formuesskatten betaler – er fordi folk eier arbeidsplasser, eier bedrifter og skaper verdier hver dag.

Geir Pollestad (Sp) [13:28:42]: Først nokre kommentarer til Senterpartiets stemmegjeving seinare i dag: Me kjem til å støtta forslag nr. 13, frå Arbeiderpartiet, og under punkt C i rammeområde 11 kjem Senterpartiet til å stemma imot V.

Så litt om forslag nr. 18, om kongekrabbe: Historia om kongekrabbe starta med kongekrabbemeldinga. Der ønskte Senterpartiet å ta inn at Måsøy-fiskarane òg skulle få rettar, men det var ikkje fleirtalet einig i. No har representantane Frank Bakke-Jensen og Oskar J. Grimstad fremja eit Dokument-8 forslag om kongekrabbefisket, der ein ønskjer å utvida kven som kan delta i fisket. Det forslaget som me har lagt fram i dag, passar veldig godt for å gje statsråden det handlingsrommet han treng for å endra dette frå 2017, fordi vi ber regjeringa om å vurdere å gje fiskarane i heile Finnmark tilgang til fisket. Det vil også verta akseptert om vurderinga endar med at fiskarane frå Måsøy bør koma inn, og at det kan fastsetjast nærmare vilkår – det ligg i forslaget. Men lat meg understreka at det ikkje er ei blankofullmakt til å endra aktivitetskravet som ein har tenkt, men at det er behov for å gjera justeringar for å få eit system som har aksept og tillit i fiskerinæringa. Eg vil oppfordra Høgre og Framstegspartiet, som har lagt inn eit re-

presentantforslag tidlegare, til å gje statsråden det handlingsrommet som gjer at når høyringa til direktoratet er avslutta og oppsummert, kan han gjera det som eg oppfattar at eit fleirtal på Stortinget ønskjer.

Til representanten Gunnar Gundersen: Han tok opp dette temaet at ingen går i fakkeltog for regionale utviklingsmidlar. Ja, det er rett, men det er ikkje eit uttrykk for at folk ikkje synest at regionale utviklingsmidlar er lite viktige. Det er fordi desse folka er opptekne av å gå i fakkeltog for å bevare lensmannskontoret sitt, for å bevare sjukehuset sitt og for å redda kommunen sin. Det er så mykje sentralisering frå denne regjeringa at ein har ikkje tid til å gå i alle dei fakkeltoga som ein skulle ha gått i. Det blir i debatten ofte snakka om kva vi skal leva av etter olja. Éin ting er eg trygg på: Å gå i fakkeltog er ikkje noko vi skal leva av etter olja.

Presidenten: Presidenten skjønner at det er produksjon av fakler, antakelig, som vi skal leve av! (Munterhet i salen)

Odd Omland (A) [13:31:38]: Representanten Ove Bernt Trellevik mente at regjeringen fører en aktiv næringspolitikk, og følte at vi svartmaler for mye i denne sammenheng. Han viste til at regjeringen satser på romfart. Da forstår jeg ikke at regjeringen i sitt forslag til budsjett la opp til nettopp store endringer i norsk romfartspolitik, noe som i realiteten ville ha bidratt til å bygge ned norsk romindustri, ved å kutte dramatisk i ESAs programmer. For to år siden fremmet de også et forslag om å kutte i Copernicus-programmet. Det er uforståelig med tanke på denne næringen som bidrar med viktige, høyteknologiske arbeidsplasser over hele landet og med FoU som kan benyttes også i andre næringer. Det er også merkelig at regjeringen foreslår så store endringer i romfartspolitikken før de startet arbeidet med en romstrategi.

Jeg må si at jeg er glad for at Høyre og Fremskrittspartiet har snudd i Stortinget, og at komiteen nå står samlet mot regjeringens dramatiske kutt. I tillegg er det viktig å følge opp med følgemidler for industrien, og det registrer jeg at bare de rød-grønne gjør.

En annen næring som er viktig for oss i Arbeiderpartiet, er mineralnæringen. Det regjeringen gjør med denne næringen, vitner heller ikke om en aktiv næringspolitikk. Jeg har i spørretimen utfordret ministeren på om de har til hensikt å følge opp Stoltenberg-regjeringens mineralstrategi overfor en næring som har stort potensial. Det fikk jeg bekreftelse fra ministeren på at de ville. Det er da med undring at vi igjen registrerer at regjeringen ikke retter opp kuttet på 25 mill. kr som ble gjort i NGU i salderingen av fjorårets budsjett, i NGUs kartleggingsprogrammer i Sør- og Nord-Norge. Kuttet i fjor ble begrunnet med den vanskelige flyktningssituasjonen. Når de likevel ikke gjør noe for å rette opp dette i årets budsjett, synes jeg det er helt uforståelig. Arbeiderpartiet har selv sagt lagt inn midler til dette i sitt budsjett, da vi mener at kartleggingen må fortsette slik at vi ikke mister denne kompetansen, noe som vil legge begrensninger på mulighetene for ny industriutvikling.

Jeg nevnte også i mitt forrige innlegg at regjeringen ikke er så aktiv i næringspolitikken. Selv om mange eksempler på dette kunne vært nevnt, vil jeg nevne ett til, som folk på Sørlandet merker seg. Mechatronics Innovation Lab er vik-

tig for den omstillingen Sørlandet står overfor, som et nasjonalt senter for innovasjon, pilotering og teknologikvalifisering for industrien. Det var derfor skuffende at regjeringen ikke har vist vilje til å prioritere bevilgninger til dette senteret, og jeg registrerer at det også denne gangen er budsjettforliket som bevilget midlene til MIL.

Ingunn Foss (H) [13:34:59]: Det var ikke Høyre som sa at arbeidsplasser skapt av den rød-grønne regjeringen ble bekledd av arbeidsinnvandrere, det var det LOs sjef-økonom Stein Reegård og SSB som sa.

Selvfølger er en arbeidstaker fra et annet land like mye verdt som en norsk arbeidstaker. Norge og norsk velstand var helt avhengig av utenlandsk arbeidskraft, spesielt i denne perioden. Men når Arbeiderpartiet i sin retorikk sier at det var de som skapte arbeidsplassene i denne perioden, og ikke tar med at vi hadde en historisk høy aktivitet i oljenæringen, faller det på sin egen urimelighet.

Å påstå at denne regjeringen, som har opplevd et historisk fall i oljeinntektene, ikke skaper arbeidsplasser, høres veldig rart ut, spesielt når næringslivet så tydelig melder om det motsatte.

Gunnar Gundersen (H) [13:36:12]: Jeg vet ikke hvem som må klype seg hardest i armen, men det forundrer meg å høre på representanten Storbergets svartmaling. Han må nesten ha glemt hvilket fylke han kommer fra. Jeg lurar på om han har tatt inn over seg hva oljeprisfallet faktisk betyr. Det betyr at de deler av landet som har kalt det å være i oljeskyggen i ganske mange år, nå opplever en renessanse hvor arbeidsplasser kanskje også må flytte litt tilbake dit. Hedmark har kanskje vært det fremste fylket til å markedsføre akkurat det med det å være i oljeskyggen, i hvert fall så lenge Arbeiderpartiet satt og styrte – og nå står altså en representant for Hedmark her på talerstolen og svartmaler det som skjer.

Det er en ganske dramatisk omstilling – det skal alle være oppmerksom på. Og det er som sagt jobber med uhyre høy verdiskaping som forsvinner ut. Vi får bare håpe at landet klarer å erstatte dem. Jeg synes regjeringen gjør en strålende jobb bare ved det å klare å holde tallene oppe med en sånn utfordring framfor seg.

Og så til Investinor og representanten Otterstad. Jeg lurar egentlig på om Arbeiderpartiet og Otterstad har lest det som står. For det første ble det satt av 100 mill. kr til nyinvesteringer, og man skrev samtidig i proposisjonen:

«Som økonomisk mål for selskapet skal forvaltningskapitalen over tid minimum holdes reelt uforandret, inkludert kostnader til drift av selskapet.»

Så presterer altså Arbeiderpartiet å framsette forslag om at man ikke skal lukke mandatet for nyinvesteringer. Man kan umulig har lest proposisjonen før man skrev i innstillingen og kom med forslaget! Det synes jeg er ganske bemerkelsesverdig. Da jeg hørte sitatet, hørtes det nesten bedre ut enn da jeg sa det. Det burde være et krav at man leser proposisjonen før man går ut og kritiserer det regjeringen gjør.

Om regionale utviklingsmidler til slutt: Kanskje det kunne bli et fylkeskommunalt startet prosjekt med den nye oljen – produksjon av fæker. Det finnes selvfølgelig vellykkede prosjekter gjennom regionale utviklingsmidler – selvfølgelig gjør det det. Men jeg tror også analysen viser at uhyre mye går bort til administrasjon og til konsulent-

honorar som ender opp i intet.

Og hvis man spør næringslivet: Vil du ha vei, eller vil du ha regionale næringsutviklingsmidler, er det ingen tvil om hva svaret er. Da er det entydig at man ønsker fortsatt satsing langs de linjer regjeringen legger.

Statsråd Jon Georg Dale 13:39:13]: Representanten Storberget seier at skattelette ikkje verkar. Det synest eg det er verdt å merke seg. For det er krevjande for ei regjering å vite kva slags arbeidsparti vi skal halde oss til, for dei veit sjeldan kva bein dei skal stå på.

Så vidt eg kjenner til, har Arbeidarpartiet no slutta seg til ei skattereform som i hovudsak har som intensjon å redusere skattane. Kvifor har dei vore med på det med mindre det verkar? Om det er slik at ein er med på ei reform ein ikkje meiner verkar, meiner eg at Arbeidarpartiet har eit forklaringsproblem.

Dei har eit forklaringsproblem til. Det gjeld at dei i iveren etter å ha kapital nok til alle enkeltprosjekta dei gjerne skulle ha valt å støtte, anten det er i jordbrukssektoren eller andre plassar, svarar med å finansiere det med å skrive ut auka skatt til norske bedrifter, til norske bønder, til norske arbeidstakarar. Så brukar dei noko av dei pengane til gode tiltak dei sjølve er for, og så set dei resten i oljefondet for å spare dei i utanlandske bedrifter, som skal konkurrere med dei norske. For meg er det avgjerande viktig at vi greier å ta vare på den norske kapitalen som kan reinvestast, anten det er i industrien eller i jordbruket.

Det fører meg over til det andre poenget, nemleg at SV no snakkar om fire år med tapte moglegheiter. Vi skal ikkje sjå lenge ut av vindauget før vi ser mykje folk i mange sektorar som no gjev gass for å utnytte moglegheitene, anten det er i jordbruket, i skogbruket, i fiskeria, i oppdrett eller i andre næringar. Dette er ikkje fire år med tapte moglegheiter. Det er fire år som har lagt grunnlaget for ny satsing i norsk næringsliv. Den nedgangskonjunkturen vi har hatt som følge av fall i oljeprisen, er ei krusing mot det vi ville sett dersom SV fekk styre politikken åleine. For ikkje berre ville dei ha stoppa utvinninga av olje på mange område og ikkje gjeve nye leiteområde som industrien på Vestlandet no treng, men dei ville også ha skrudd opp skattane for fastlandsindustrien. Då står SV att med det som representanten Knag Fylkesnes prisverdig omtalte som at dei har den mest aktive næringspolitikken målt i budsjettstøtte.

Det er ikkje budsjettstøtte vi lever av i dette landet. Vi lever av å gje næringslivet moglegheit til å skape verdier som vi sjølve haustar av. Vi lever av arbeidsplassane som bidreg til statsbudsjettet, ikkje av arbeidsplassane som har henta pengane sine i statsbudsjettet. Det er eit viktig prinsipp for denne regjeringa. Det gjer at eg er glad for at vi landar ein avtale om budsjettet i dag, for jordbruket og for sektorar elles, med Kristeleg Folkeparti og Venstre, som har vist seg villige til å vere med på å ta ansvar når landet krev det.

Oskar J. Grimstad (FrP) [13:42:29]: Eg må seie eg blir svært forundra over representanten Knag Fylkesnes si stakkarsleggjering av dei nordlegaste fylka i landet vårt. Han snakkar om kvotar og fartøy som fossar ut av Finnmark, kystflåten lir, og kvotane reiser sørover. Han har til og med eit forslag om eit investeringsfond, men berre spesifikt for dei nordlegaste fylka, Troms og Finnmark.

Eg trur ikkje landsdelen sjølv ønskjer denne nedsnakkinga av fylka og av innbyggjarane, som dette representerer. Så spør eg også meg sjølv: Kvar får Knag Fylkesnes opplysningane frå? Når statsråden korrigerer påstanden om «fossing ut av Finnmark», når det gjeld kvotar og fartøy, så seier han at nei, det er ikkje det svaret han får når han står på kaia i Finnmark og i Troms. Eg vil håpe at dokumentasjonen kan skaffast frå litt andre plassar enn frå ein diskusjon på kaikanten. Eg skal ikkje prate ned dei som står på kaikanten, men dokumentasjonen skal ein ikkje hente derfrå.

Så veit vi også at arbeidsledigheita i dei nordlegaste fylka er rekordlåg. Fiskarane gjer det godt, og lønsemda er generelt svært god. Eg har inga tru på at unødvendige særordningar vil løfte nokon som helst, men gjer eit stakkarsleg inntrykk, som Knag Fylkesnes gong på gong er med og sementerer gjennom sin argumentasjon om dei nordlegaste fylka.

Så heilt til slutt nokre ord knytte til dei 360 000 arbeidsplassane som Arbeidarpartiet fekk på plass gjennom sine åtte år: Ja, dei fekk på plass 360 000, derav 120 000 i det offentlege, men dei nådde aldri måla sine om dei varme hendene, ei heller 12 000 einarom, som var proklamert. Dei nådde berre 560.

Martin Henriksen (A) [13:44:41]: Aller først kan jeg ikke dy meg for å komme med en kommentar til representanten Gundersen, som stilte spørsmål ved behovet for regionale utviklingsmidler. Han argumenterte ca. på samme måte som en annen stortingsrepresentant fra Høyre gjorde da vi – Troms-benken – var på møte med Nord-Troms regionråd og Tromsø-områdets regionråd, der Høyre-representanten nærmest stilte spørsmål over bordet om hva behovet for regionale utviklingsmidler egentlig var. Det ble en interessant seanse, for da tok ordførerne ordet – én etter én – og pekte på muligheten til å bruke sine egne kommunale næringsfond til å satse på lokale prosjekter, som kai på Husøya, flerbrukshall på Bardufoss, Arctic Race of Norway osv. De sa rett ut at regionale utviklingsmidler altså er midler som gir våre lokale folkevalgte muligheten til å satse basert på lokal kunnskap, framfor at stadig mer skal kanaliseres via et kontor i Oslo.

Så har jeg en kommentar til fiskeriministeren: Når fiskeriministeren blir såpass irritert av mine bemerkninger om forskning, er det nesten fristende «å ta en Listhaug» og si at her har man åpenbart trakkert på noen ømme tær. Fiskeriministeren leste en merknad fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen, og det var en veldig god merknad, for det er altså fra et kapittel som jeg selv er saksordfører for. Han leste den første delen av setningen: «Man kan fra politisk hold styre hvilke temaer en fra politisk hold ønsker forskning på.» Så utelot han den andre delen av setningen: «... men ikke hvordan forskningen skal foregå, eller hvilke resultater som skal komme ut.» Dette er altså en merknad Høyre og Fremskrittspartiet ikke var med på.

Høyre og Fremskrittspartiet var heller ikke med på den andre merkningen, som jeg for så vidt nevnte, om at Veterinærinstituttet står fritt til også å prioritere forskning som ikke understøtter målene i stortingsmeldingen, dersom en finner faglige grunner for det. Dette var også en merknad Høyre og Fremskrittspartiet ikke var med på.

Den diskusjonen om forskning har vi hatt før, og at det fremdeles er uklareheter skyldes først og fremst at

Fremskrittspartiet og ministeren fremdeles ikke er tydelig nok. Fiskeriministeren har riktignok begynt å si de riktige tingene, men det er også verdt å merke seg at han ikke har gått tilbake på et eneste ord av det han har uttalt, verken om Havforskningsinstituttet eller om «de mørke motkrefte» – som det fremdeles hadde vært interessant å få vite hvem er, fremfor at man fremdeles skal kaste et mistenksomhetens slør over de pekefingrene som blir rettet mot akademier, institusjoner, politikere og professorer.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:47:35]: Eg hadde egentleg tenkt å halde eit hardt innlegg mot statsråd Dale, men så blei det Bakke-Jensen, så statsråd Sandberg osv. Så blei det Oskar J. Grimstad som heldt det siste innlegget.

Det er interessant at vi er komne dit i Framstegspartiet si historie at Framstegspartiet kallar alle dei som kjempar for kystfolkets rett til å hauste av egne ressursar, stakkarsleg. Det er altså stakkarsleg å kjempe mot den politikken som fører til at dei aller rikaste i dette samfunnet skal få enda meir. Det har blitt stakkarsleg i Framstegspartiet si verd. Det har verkeleg vore ei openberrring for meg no å sjå fødselen – live – av elitepartiet Framstegspartiet. Takk til representanten Oskar J. Grimstad for å invitere meg inn i fødestova.

Presidenten: Representanten Else-May Botten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Else-May Botten (A) [13:48:43]: Når det gjelder Investinor, tror jeg representanten Gundersen selv ikke har skjønnet hva et venturefond er for noe. Regjeringen ville lukke dette mandatet for aktive direkteinvesteringer og foreslo at Investinor kun skulle drive passiv medinvestering. Representanten Gundersen burde stå for egen komitémerknad, som går imot endring av Investinor.

Så til det som går på regionale utviklingsmidler, og at det var så bra at de skulle ned, for da fikk man jo mer penger til vei, sa Gundersen. Nei, det er ikke sånn. I mitt fylke har det blitt veldig mange færre millioner til regionale utviklingsmidler. Vi er det fylket som får minst penger til fylkesveier, og vi har altså ikke opplevd at det blitt en økning til veier.

Arbeidsplasser skapes ikke av politikere, de skapes av næringsaktører. Men hvorvidt det er attraktivt å skape nye arbeidsplasser, har med hva slags næringspolitikk man fører å gjøre. Så konklusjonen i dag er at det ikke skapes flere arbeidsplasser i Norge, og derfor kan det heller ikke være sånn at politikken er treffsikker og fungerer.

Ingrid Heggø (A) [13:50:06]: Det var representanten Gundersen som fekk meg til å ta ordet, då han spurde: Vil du ha veg eller regionale utviklingsmidlar? Svaret som eg får rundt omkring, er: Eg vil ha breiband. Det er det viktigaste satsingsområdet for reiselivet rundt i heile landet – det er breibandssatsinga. Det kan ein gjerne bruka nokre midlar på, meir enn det regjeringa har føreslått. Eg er glad for at Høgre og Kristeleg Folkeparti har fått opp løyvinga, men likevel ligg dei langt unna Arbeidarpartiet, som hadde 106 mill. kr meir til breiband i vårt alternative budsjett.

Regionale utviklingsmidlar: Det er massevis av gode eksempel på at det har vorte gode, varige bedrifter ut av

desse midlane. Eg skal nemna ei: Arctic Race of Norway. Ho vart dei første åra finansiert via dei regionale utviklingsmidlane. Ho hadde ikkje sett dagens lys viss det ikkje hadde vore for at dei tre nordlegaste fylka kunne bruka desse midlane. Og maken til god marknadsføring av Noreg skal ein jammen leita lenge etter. Så jo, vi vil òg ha regionale utviklingsmidlar.

Arbeidarpartiet var dei første som sette ned selskapskatten. Det skjedde mens vi var i regjering. Han går direkte på botnlinja, og det er langt meir effektivt enn å setja ned formuesskatten. Dette har dei aller fleste innsett for lenge sidan, og det vert òg underbygd av alle undersøkingar. Finanskrise, som kom i 2008, er fullstendig gløymd når Høgre og Framstegspartiet prøver å bortforklara at regjeringa Stoltenberg faktisk la til rette for at det kunne verta skapt 360 000 nye arbeidsplassar.

Eg vil heller ikkje vera så veldig bekymra over at Høgre og Framstegspartiet skaper offentlege arbeidsplassar. Det hadde vore bra viss det hadde vorte fleire lærarar, sjukepleiarar eller fleire tilsette i barnehagane. Men nei, desse arbeidsplassane går faktisk til oppbygging av eit byråkrati.

Eg vil gjenta det eg sa på slutten av mitt førre innlegg: Vi må føra ein aktiv næringspolitikk for at vi skal kunne leggja til rette for at det kan skapast nye arbeidsplassar her i landet. Det hjelper ikkje med meir dosering av feil medisin.

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

Knut Storberget (A) [13:52:59]: Jeg reagerer med stor interesse på at en ny forsvarslinje er trukket opp når det gjelder de 360 000 arbeidsplassene som ble skapt under Stoltenberg. Nå er det ikke nødvendigvis utlendinger, men at en ikke nådde andre mål. Jeg synes det blir stusselig. Vi står i en situasjon hvor regjeringa nå er i ferd med å forlate en stortingsperiode og har skapt bare én tiendedel av det antallet, hvorav to tredjedeler er i offentlig sektor, og så er det eneste svaret man får fra regjeringshold, at enten var det for mange utlendinger i statistikken, eller så oppnådde man ikke andre mål. Dette holder ikke.

En av konklusjonene på denne debatten må jo være at det må være mulig å ha flere tanker i hodet på én gang. Det å bygge skogsveier er bra, men det behøver ikke å gå på bekostning av trebaserte innovasjonsprogram. Vi må ha noe å kjøre til og fra. Det er ikke noe poeng i å bygge skogsveier hvis en ikke skal ta ut tømmer.

Det samme gjelder for regionale utviklingsmidler: Vi må skape ny næringsvirksomhet, vi må ha noe å kjøre til og fra på de flotte, nye veiene som bygges. Her er det om å gjøre å ha mange tanker i hodet på én gang.

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

Sivert Bjørnstad (FrP) [13:54:15]: La meg få begynne med å si til Stortinget og til komiteen: Takk for en god debatt!

Og så skal jeg fortsette litt med denne sagaen om regionale utviklingsmidler. Jeg synes det er litt rart at det stort sett er ordførere og fylkesrådmenn som uttaler seg om

regionale utviklingsmidler, ikke folk flest. Jeg tviler ikke på at det finnes noen gode prosjekter i landet som har tjent på regionale utviklingsmidler, men jeg har også sittet noen år i regional utviklingskomité i Sør-Trøndelag fylkesting og sett hvor mye av disse midlene som går til både administrasjon og høyt gasjerte styreledere rundt omkring i bedrifter som mottar støtte.

Så ønsker jeg å gi ros til statsråd Dale, som hadde et glimrende innlegg om skattepolitikk. Jeg ønsker å repetere det – det har vi fortsatt ikke fått svar på: Hvis Arbeiderpartiet ikke tror at skattelette fungerer, hvorfor i alle dager har man gått med på et skatteforlik som har til hovedhensikt å lette skattene for folk og bedrifter?

Statsråd Per Sandberg [13:55:28]: Først til representanten Knag Fylkesnes, som etterlyser tall. Tallene er tilgjengelige. Når det gjelder fylkesbindingene i 2015, var det 409 deltakeradganger i kystflåten etter torsk, hyse og sei i Finnmark, og så var det 9 i tillegg som gikk på NVG – altså 409. Fram til 1. desember i år har det vært elleve flyttinger. De kunne skjedd med bakgrunn i andre struktureringer, men det er altså det SV mener er en «fossing» ut av Finnmark. Det har aldri vært landet mer fisk i Nord-Norge enn det gjør nå – under denne regjeringen, får jeg lov til å legge til. Det er ikke denne regjeringen som har sørget for det heller, men det er gode forhold der ute og et stort engasjement blant fiskerne.

Det samme kunne jeg for øvrig ha sagt om instruksen fra 12. januar, som SV mente var katastrofal. Det er ingenting per nå som skulle tilsi at det har skjedd noen endringer på grunn av instruksen totalt sett. Men dette skal jeg informere Stortinget om i en samlet stortingsmelding i januar/februar.

Det fører meg over til representanten Henriksen. Jeg tror dette er viktig særlig for Nord-Norge, og jeg kommer til å snakke ned alle krefter som har en intensjon om å snakke ned Nord-Norge – om disse kreftene er mørke eller hvite eller lyse eller grønne, betyr ingen verdens ting: Det går rimelig greit i Nord-Norge. Det var det som var mitt formål på Fiskebåts møte også, da jeg sa at jeg ville bekjempe noen krefter som snakker ned denne landsdelen, for det fortjener ikke landsdelen.

Jeg må også få lov til å si at det gikk rimelig greit med Arctic Race of Norway allikevel da denne regjeringen fikk på plass 15 mill. kr, så jeg tror ikke vi skal ha dårlig samvittighet for det heller, og det tror jeg nok vi skal se på framover også.

Og hvis man er så veldig opptatt av disse regionale utviklingsmidlene, hvorfor er det da sånn at man i nord aksepterer at landsdelen blir tappet for 600 mill. kr i formuesskatt, som i enkelhet kunne ha vært lagt igjen i landsdelen til små og mellomstore bedrifter som faktisk vet hvilke utfordringer vi står overfor i nord, som faktisk står for patriotkapitalen? La nå disse små og mellomstore bedriftene i nord beholde formuesskatten og skape arbeidsplasser, vekst, sysselsetting og optimisme i nord. Men det ønsker man jo ikke, for det er jo bare de rike som betaler formuesskatt!

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

Ingunn Foss (H) [13:58:45]: Det er lett for politikere å legge til rette når økonomien går så det suser og tidene er gode. Da tjener bedriftene penger, og det er arbeidsplasser for folk, noe som er grunnlaget for hele velferden vår. Det er mer krevende for enhver regjering å legge til rette for lønnsom virksomhet når prisene på den varen landet har vært så avhengig av, halveres. Men det er feil at det ikke skapes arbeidsplasser, og det er et faktum at næringslivet ber om mer av det samme. Her synes jeg at Arbeiderpartiet burde lytte til næringslivet.

Presidenten: Representanten Frank Bakke-Jensen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Bakke-Jensen (H) [13:59:35]: Litt avslutningsvis om bruktbiler. Det var veldig synd at representanten Johnny Ingebrigtsen ikke hadde tid til å være til stede nå, for vi diskuterte akkurat nyheten fra Finnmark. Fylkestinget har vært samlet, og man har bevilget regionen utviklingsmidler til forskjellig, bl.a. 1,5 mill. kr til å brolegge Rådshusplassen i Hammerfest. Det er altså Norges desidert rikeste kommune, og da jeg spurte representanten Johnny Ingebrigtsen om hvorfor i all verden man måtte gjøre en sånn prioritering, sa han at det var ingen andre som søkte. Så hver krone som har vært bevilget i regionutviklingsmidler, har antakelig ikke vært like treffsikker som man gjerne skulle ha ønsket. Men det er jo et poeng at vi har kuttet 1,2 mrd. kr i RUP-midler, og så har vi tilført 1,4 mrd. til fylkesveiene, og jeg synes det er et godt bytte.

Til dem som ellers klager på hvordan vi skal ta landet videre: Jo, vi tar det videre med bedre skoler, bedre muligheter for ungdommene og bedre rammevilkår for å skape bedrifter og skape arbeidsplasser. Da har vi midler til å fylle på budsjettet og gi til dem som trenger penger derfra.

Nikolai Astrup (H) [14:00:52]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å tegne meg i denne debatten. Transportkomiteens debatt begynner nå etterpå. Men da bredbåndsutbygging kom opp som tema fra representanten Heggø, ble jeg likevel fristet til å tegne meg.

Det er ikke slik at det er offentlige subsidier som driver bredbåndsutbyggingen i Norge. I 2015 ble det investert 8,6 mrd. kr i bredbåndsutbygging i Norge av ekom-selskapene selv. Det er de som driver utbyggingen av bredbånd i Norge. Så er det slik at vi har offentlig støtte til å bygge ut bredbånd i de områder av landet der det overhodet ikke er kommersielt grunnlag for å bygge det ut, og den innsatsen er økt gjennom budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og Venstre.

Sverige har valgt den modellen som det kan synes som Arbeiderpartiet foretrekker, nemlig en modell som er drevet av offentlige subsidier. Resultatet er det stikk motsatte av hva vi har oppnådd i Norge. Det går tregere, for selskapene bygger ikke ut med mindre de får offentlig støtte. Dermed bestemmes utbyggingshastigheten av tilgangen på offentlige subsidier. I Norge er det stikk motsatt. Vi har en rivende utvikling og svært mye bedre dekning enn det man har i Sverige – takket være den markedsdrevne modellen som vi har valgt i dette landet, og som også har gjort at investeringene i ekom-nettene økte fra 6,9 mrd. kr i 2012 til 8,6 mrd. kr i 2015.

Til slutt en liten anmerkning om dette med å skape arbeidsplasser: Hvis det er noen som tror at det bedriftene som sliter i Norge i dag, trenger, er 10 mrd. kr i økt skatteregning fra Arbeiderpartiet, vel, da tar de feil. Da trenger de også å ta seg en tur ut til bedriftene som vil rammes av de skatteøkningene som Arbeiderpartiet foreslår.

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

Odd Omland (A) [14:03:08]: Det er fra flere hold stilt spørsmål ved hvordan Arbeiderpartiet kunne være med på skatteforliket. Jo, Arbeiderpartiet er for å kutte i selskapskatten. Det gjorde vi også i forrige periode. Men vi er ikke for å kutte i formuesskatten, for det virker ikke. Det skaper ikke de arbeidsplassene som er etterlenget.

Jeg må si at det også er merkelig i debatten å høre på spørsmål om hvordan vi har skapt 360 000 arbeidsplasser, og at EØS-borgere liksom er litt mindreverdige. Denne regjeringen prøver å prate seg bort fra den alvorlige situasjonen som landet befinner seg i, nemlig med den høyeste ledigheten og den laveste sysselsettingsveksten på 20 år.

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Gunnar Gundersen (H) [14:04:13]: Jeg synes debatten egentlig gjenspeiler at det har vært en liten solgangsbris. Det er kamp om hvem som har bevilget mer på diverse poster, men ingen framhever hvordan man finansierer det, eller hvordan man skal komme fram til lavere oljepengebruk – som i og for seg alle også markedsfører at man har.

Jeg konstaterer at det egentlig ikke er mange som har noe særlig alternativ. Den mest aktive næringspolitikken Norge kan føre, er nettopp den politikken regjeringen fører. Det er satsing på samferdsel og infrastruktur – bredbånd er en del av infrastrukturen, sånn jeg ser det. Det er å satse på kunnskap og forskning. Vi ser at næringslivet også responderer – det er en kraftig økning på forskningssiden. Det er å satse på vekstfremmende skattelettelser, i all hovedsak for det lokale eierskap.

Her må jeg si at representanten Knag Fylkesnes rett og slett må ha glemt at skattelettelser faktisk er penger hos hver enkelt av oss. Det er som representanten Bakke-Jensen sa – mye av de pengene er bundet opp i lokale bedrifter og arbeidsplasser. Det er ikke sånn at det er staten som sitter og finansierer hoveddelen av norsk næringsliv. Staten er inne i noen få store, børsnoterte selskaper pluss i en del viktige sektorpolitiske selskaper. For øvrig er det private investorer og eiere som sitter lokalt i sine lokalmiljøer, som finansierer det aller meste av norsk næringsvirksomhet. At en representant fra den nordlige delen av landet da kan påstå at mer av pengene styres fra hovedstaden, når man vil gi den type skattelettelser, er uforståelig. Der synes jeg statsråd Sandberg hadde et aldeles utmerket innlegg.

Så litt om statlig eierskap. Replikkrunden synes jeg var et paradoks – når man prøver å gjøre politikk ut av noe som er et anliggende for styret og for bedriftsforsamlingen. Selvfølgelig sitter vi alle her og følger med på det, vi er store eiere i Telenor, men at man skal gjøre politikk ut av enhver konflikt i et selskap, før det har nådd fram gjennom

de organene det skal, finner jeg ganske bemerkelsesverdig. Jeg synes statsråden svarte utmerket på de spørsmålene som kom. Det går fram at man følger med på situasjonen, men man gir ikke råd og gir ikke uttrykk for hva man mener om den konflikten som foregår. Den er det bedriftsfor-samlingen og styret i selskapet som har ansvaret for å løse. La oss håpe de gjør det kjapt.

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

Geir Pollestad (Sp) [14:07:16]: Berre til det siste som vart sagt, om Telenor.

Eg er hjartans einig i kva styringsformer som gjeld, kva for ansvar styret har, kva for ansvar bedriftsforsamlinga har. Men Stortinget kjenner berre statsråden, det er statsråden me har med å giera. Det er interessant, og det skal vera av interesse for Stortinget, korleis statsråden opptrer i desse sakene, som den som forvaltar den statlege eigarskapen. Er dei prinsippa Stortinget har vedteke, følgde? Vert selskapet drive på ein måte som sikrar den statlege eigarinteressa i selskapet? Det bør det ikkje vera tvil om.

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

Sak nr. 2 [14:08:02]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2016–2017), jf. Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017))

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

Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter partienes hovedtalere og seks replikker med svar etter medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Nikolai Astrup (H) [14:09:29] (komiteens leder): La meg først få lov til å takke komiteen generelt og opposisjonen spesielt for konstruktivt samarbeid i en hektisk budsjettinnspurt.

Gode, effektive og trygge transportsystemer er en forutsetning for verdiskaping i hele landet, økt konkurransekraft og velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Siden regjeringen tiltrådte, er bevilgningene til vei og bane økt med over 50 pst., og vedlikeholdsetterslepet på vei og

bane er redusert for første gang på mange tiår. Forslaget til statsbudsjett og enigheten mellom regjeringspartiene og samarbeidspartiene gjør det mulig å videreføre satsingen på vei, bane og kollektivtransport i 2017.

Vedlikeholdsetterslepet på vei vil reduseres med 5 mrd. kr fra 2013 til 2017, noe som er viktig for alle som ferdes på norske veier – ikke minst i et trafiksikkerhetsperspektiv. Bedre veistandard, forsterket midtoppmerking, adskilte kjøreretninger på flere strekninger, økte kontroller av tunge kjøretøy, fornyelse av bilparken og langsiktig holdningsskapende arbeid er noe av det viktigste vi kan sette inn for å forsterke trafiksikkerhetsarbeidet og dermed sette oss i stand til å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken. Over tid har pilene pekt i riktig retning, og ulykkestallene i 2015 ble de laveste siden 1947. Tatt i betraktning trafikkveksten siden 1947 er det gode nyheter, selv om hvert liv tapt er en tragedie. Tallene for 2016 ser dessverre ut til å gå i feil retning. Det viser at vi må videreføre og forsterke innsatsen de neste årene.

Budsjettene til vei og bane er økt med over 20 mrd. kr siden 2013. Men like viktig som å bruke mer penger er hvordan pengene brukes. Lenge har det kostet dobbelt så mye å bygge vei i Norge som i Sverige. Det kan ikke fortsette. Det skal investeres enormt i norsk samferdsel de neste årene, og vi er helt avhengige av å få enda mer ut av hver krone investert enn det vi gjør nå. I gjennomsnitt tar det ti år å planlegge et stort samferdselsprosjekt. Det er for lenge.

Regjeringen har tatt mange grep for å effektivisere, forenkle og forbedre planlegging og gjennomføring av store samferdselsprosjekter. Etableringen av Nye Veier AS er et eksempel på dette. Nye Veier AS skal bygge 530 km med firefelts motorvei de neste 20 årene og er allerede godt i gang. Den første store kontrakten er tildelt på strekningen E18 Tvedestrand–Arendal, og kontraktsummen er en halv milliard kroner lavere enn opprinnelig anslått.

Statens vegvesen gjør mye bra, men heller ikke de har monopol på gode ideer. Nye Veier utfordrer veinormalene, herunder ca. 10 000 krav til hvordan veier skal bygges, og har også nye ideer og andre måter å løse oppgavene på. Det er positivt for Statens vegvesen å bli utfordret på hjemmebane.

Regjeringen har besluttet at statlig plan skal benyttes oftere på store nasjonale prosjekter for å bidra til raskere fremdrift og kortere planleggingstid. På E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen legger man nå til grunn fem års planleggingstid, med mulig byggestart i 2019 og gjennomføring innen 2024. Det bidrar til lavere kostnader og raske gjennomføring.

Også på jernbanen tenkes det nytt om organisering og konkurranse. Vi har helt siden opprettelsen av Flytoget i 1998 hatt konkurranse på jernbanen, og den har vært så vellykket at Flytogets 18 år gamle vogner, deres vellykkede servicemodell og punktlighet omtales av opposisjonen som arvesølv. På Gjøvikbanen har vi sett at konkurranse har gitt flere og mer fornøyde passasjerer, mer punktlighet og bedre regularitet. Det er derfor grunn til å tro at passasjerene vil få stor glede av konkurranse også på andre strekninger i Norge de neste årene.

Et av områdene som virkelig har fått et stort løft gjennom regjeringens politikk og budsjettforlik med samarbeidspartiene, er kollektivsatsingen i og rundt de store byene. Belønningsordningen er styrket betydelig, og mel-

lom 2014 og 2017 utgjør statens støtte til kollektivtransport i byområdene 6,3 mrd. kr. Til sammenligning var den på 1,8 mrd. kr i perioden 2010–2013. Videre har regjeringen innført statlig medfinansiering på 50 pst. på alle store kollektivprosjekter i og rundt de store byene, der det før knapt ble gitt statlig medfinansiering overhodet. Dette er et helt nødvendig taktstykke dersom vi skal nå målet om at trafikkveksten i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Oslo er en av byene som har lyktes godt med kollektivstrategien de siste årene. Mellom 2007 og 2014 økte befolkningen i Oslo og Akershus med 14 pst., mens antall passeringer gjennom bomringen ble redusert med 7 pst. Dette ble gjort mulig gjennom betydelige oppgraderinger av kollektivtilbudet over flere år under skiftende borgerlige byråd. Til tross for denne suksessen mottok Oslo svært lite eller ingen midler fra belønningsordningen under den rød-grønne regjeringen. Den borgerlige regjeringen setter imidlertid det røde byrådet i stand til å bygge videre på den borgerlige suksesshistorien gjennom betydelige tilskudd fra belønningsordningen.

Intelligente transportsystemer, ITS, har potensial til å endre norsk samferdsel som vi kjenner den i dag. Allerede sysles det med tanker om hvordan små, autonome elektriske minibusser kan revolusjonere kollektivtrafikken ved å løse dagens kollektivsystems største utfordring – at det tar deg fra et sted du ikke er, til et sted du ikke skal. ITS kan gi oss mer effektiv køhåndtering, redusert kjøretid og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Regjeringen har varslet at den vil sende Stortinget et lovforslag om en prøveordning med autonome kjøretøy, og det er allerede åpnet for autonome skip i Trondheimsfjorden. På dette området mener jeg Stortinget må bestrebe seg både på å legge til rette for utviklingen og ikke minst på å passe på at vi ikke står i veien for utviklingen. Den vil antakelig gå raskere enn noen av oss klarer å forutse i dag.

Regjeringens og samarbeidspartiernes politikk om å slutte Norge til EUs klimapolitikk i ikke-kvotepliktig sektor – herunder transportsektoren – har fått bred tilslutning i Stortinget. Det innebærer at Norge har påtatt seg svært forpliktende og ambisiøse mål for utslippsreduksjoner i 2030, og at store deler av jobben må gjøres i transportsektoren.

Min visjon er en transportsektor med null utslipp. Når det gjelder personbilparken, er vi godt i gang. Utslippene fra nye biler er redusert med en tredjedel siden 2013, og Norge faser inn nullutslippsbiler raskere enn noe annet land i verden. Målet fra klimaforliket om 85 gram CO₂/km for nye biler vil bli nådd tre år før tiden. Regjeringen og samarbeidspartiene har både forlenget og forsterket fordelene for nullutslippsbiler, og når det nå lanseres en rekke nye modeller i ulike størrelser og prisklasser de neste årene, ligger alt til rette for en enda raskere innfasing.

Dersom vi når målet om at alle nye biler skal ha null eller lavutslipp i 2025, vil det ifølge Miljødirektoratet innebære et utslippskutt på over 2 millioner tonn i 2025. Transportøkonomisk institutt beregner at dagens politiske virkemidler og forventet teknologiutvikling kan bidra med kutt på 5 millioner tonn CO₂ i 2030. Det vil i så fall være et betydelig bidrag til å nå 2030-målene.

På ryggen av innfasingen av nullutslippsbiler vokser det frem nye muligheter for grønn skipsfart. Elfergen Ampere er allerede i drift, og erfaringene så langt er gode. Drift-

skostnadene er betydelig lavere enn for tilsvarende dieselferger. Nye elferger er på vei inn, og de neste årene skal 70 fergesamband ut på anbud. Alle skal være miljøvennlige. Norske skipsdesignere, verft og teknologileverandører er i ferd med å innta en global lederposisjon innen grønn skipsfart som kan skape nye jobber og åpne nye dører på det internasjonale markedet i årene fremover.

Enova er et av våre viktigste verktøy for å omstille transportsektoren. Det siste året har Enova brukt 800 mill. kr på klimatiltak i transportsektoren. Det er mer enn Transnova disponerte i hele sin levetid. Det viser at det var riktig å innlemme Transnova i Enova, og det viser også betydningen av at Enovas fond for klima, fornybar energi og energiomstilling har fått doblet grunnkapitalen til nærmere 70 mrd. kr de siste fire årene. Fra 2018 vil fondet erstattes med en årlig overføring som tilsvarer et fond på 100 mrd. kr, noe som vil gi økt forutsigbarhet og bedre finansiering sammenlignet med dagens modell. Enova støtter i dag bl.a. utrulling av hurtigladere for elbiler over hele landet, ladestasjoner til skip og ferjer, hydrogenstasjoner, effektiviserings tiltak og nye konsepter i skipsfarten og har også gitt støtte til Norges første elektriske fiskebåt.

Regjeringen og samarbeidspartiene er enige om å opprette et CO₂-fond som skal bidra til omstilling i bl.a. tungtransporten. Målet er at fondet skal kutte over 2 millioner tonn CO₂ innen 2030.

Et annet viktig klimatiltak i transportsektoren er at omsetningspåbudet for biodrivstoff skal trappes opp til 20 pst. i 2020, hvorav 8 pst. skal være dobbelttelligende avansert biodrivstoff. Det er avgjørende at innfasingen av avansert biodrivstoff blir så høy som mulig – så raskt som mulig – og regjeringen vil følge markedsutviklingen tett med sikte på å øke delkravet til avansert biodrivstoff ytterligere dersom det er mulig.

Uavhengig av hvor miljøvennlig tungtransporten blir, er det svært gode grunner til å flytte mer gods over til sjø og bane. Regjeringens forslag til incentivordning for å flytte mer gods til sjø ble styrket med over 50 mill. kr i budsjettenigheten med samarbeidspartiene. Dette betyr at det i 2017 vil være over 80 mill. kr tilgjengelig for å gi rederiene mulighet til å tilrettelegge for godsoverføring. Vi har store forventninger til denne ordningen.

Jeg ser frem til en konstruktiv debatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [14:18:55]: Et av denne periodens stortingsflertalls store prosjekter, jeg tror vi til og med kan si prestisjeprosjekter, er konkurranseutsetting av jernbanetrafikken, persontrafikk med tog. Men det er nok ikke så enkelt å få til det likevel, for nå varsles det om forsinkelser, utsettelse, i konkurranseutsettingen. Det er grunn til å tro at en av grunnene til det er det uavklarte spørsmålet om de store pensjonsforpliktelsene til NSB. Samferdselsministeren har orientert Stortinget om at saken er tatt opp med ESA og ligger der. Jeg har registrert at NSB har gitt klart uttrykk for at dette spørsmålet må avklares før anbudsutsettingen fordi det er helt fundamentalt for NSB å få klarhet i dette. Så spørsmålet mitt er rett og slett: Kan Astrup love at spørsmålet om NSBs pensjonsforpliktelser skal avklares før den første trafikkpakke legges ut på anbud?

Nikolai Astrup (H) [14:20:05]: Det er helt avgjørende at vi har en god fremdrift i konkurranseutsettingen i jernbanesektoren, noe jeg er sikker på at representanten Myrli er enig i. Med tanke på støtten Arbeiderpartiet har gitt til konkurranse gjennom Flytoget gjennom alle disse årene, vil representanten sikkert være enig i at det er fornuftig å støtte også konkurranseutsetting på andre strekninger.

Når det gjelder pensjonsforpliktelsene til NSB, må de avklares, så vidt jeg forstår, før man kan gå videre med konkurranseutsetting. Saken ligger nå, som representanten selv refererte til, hos ESA, og jeg legger til grunn at statsråden vil være proaktiv for å få en så rask avklaring som mulig, slik at vi kan komme i gang.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:21:03]: Stortinget har vedtatt at vi skal kutte i klimagassutslippene med 40 pst. innen 2030. Samtidig har ikke utslippene samlet sett blitt redusert i Norge de siste 20 årene. På hvilken måte mener Høyre at det budsjettet vi vedtar på transportsektoren i dag, bidrar til at utslippene reduseres, og at vi nå tar noen skritt for å nærme oss målene for 2030?

Nikolai Astrup (H) [14:21:34]: Takk for spørsmålet. Jeg tror at det budsjettet vi vedtar i år, men også de budsjettene som Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet har vedtatt sammen de siste årene, bidrar til den langsiktige omstillingen vi trenger i transportsektoren. Det gjelder ikke minst det å skifte ut dagens eksisterende kjøretøypark med nullutslippskjøretøy og andre lavutslippsalternativer. Der går det nå raskere i Norge enn det gjør noe annet sted i verden, og den utviklingen kommer til å akselerere i takt med at det kommer nye modeller i ulike prisklasser på markedet. Det vi gjør sammen på jernbane, og har gjort på jernbane gjennom mange år, kommer til å bidra til at vi når målet om at flere skal reise kollektivt, og at veksten skal komme der. Det vi har gjort for å styrke Enova som viktig virkemiddel, er også avgjørende, men ikke minst CO₂-fondet for tungtransporten og andre transportformer kommer til å være viktige for å nå målene i 2030. Vi er på god vei, og sammen skal vi klare det.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:22:41]: Representanten Astrup var innom bredbånd i den forrige debatten, og jeg har lyst til å utfordre ham litt, for det er rett at vi har vært enige om at man skal bruke kommersielle aktører og bruke offentlige subsidier der de kommersielle aktørene ikke er med. Jeg synes regjeringen har lave ambisjoner når det gjelder å sørge for å få fortgang der de kommersielle aktørene ikke bygger ut, så jeg er glad for at Kristelig Folkeparti og Venstre klarte å forhandle inn mer. Når en ser på det store behovet for midler, det ser man jo på de søknadene som er hvert år, synes jeg det er litt forunderlig at Høyre, som har vært tydelig på at næringsutvikling er viktig, ikke bidrar mer for å sikre at næringslivet også utenfor de store byene kommer på raskere nett.

Nikolai Astrup (H) [14:23:38]: Tilgang på bredbånd i hele landet er viktig for verdiskaping i hele landet og for å kunne ta hele landet i bruk. Derfor gir vi offentlige tilskudd til å bygge ut bredbånd der det ikke er kommersielt mulig å gjøre det i dag. Den posten er styrket gjennom

budsjettforliket, og alt ligger i 2017 til rette for en offensiv utbygging på de områdene som kommer i tillegg til den enorme satsingen fra de kommersielle aktørene, som jo også bidrar til bedre dekning over hele landet, og som er helt nødvendig for å nå målene våre for 2020.

Abid Q. Raja (V) [14:24:26]: Samferdselsbudsjettene har økt i inneværende stortingsperiode, og det er veldig positivt. Også sammenliknet med budsjettet i fjor er det betydelige økninger, noe som også er positivt.

Da man leste budsjettforslaget fra regjeringen, så man at det også var en del kutt. Det var litt dramatiske kutt, og på noen områder ganske betydelige kutt. I forhold til budsjettet i fjor foreslår regjeringen f.eks. å kutte belønningsordningen med 440 mill. kr, de foreslår kutt til jernbane med 383 mill. kr, og de foreslår kutt til sykkeltiltak med 62,5 mill. kr.

Mitt spørsmål til representanten Astrup er: Har ikke representanten Astrup høyere ambisjoner enn det?

Nikolai Astrup (H) [14:25:14]: Regjeringen, Kristelig Folkeparti og Venstre har sammen bidratt til betydelige løft for alle de områdene representanten nevner. Som jeg også tok opp i mitt innlegg, vil de statlige bevilgningene til kollektivtiltak i byområdene være på 6,3 mrd. kr i perioden, mot 1,8 mrd. kr under de rød-grønne, slik at sammen får vi til svært mye på alle områdene som er nevnt. Regjeringen hadde høye ambisjoner, og Kristelig Folkeparti og Venstre har bidratt til å heve de ambisjonene ytterligere.

Men det er ingen tvil om at det har vært et taktskifte, også for forhandlingene med Kristelig Folkeparti og Venstre, sammenliknet med tidligere regjeringer. Det har aldri noensinne i landets historie vært bevilget så mye penger til denne type tiltak fra statens side som gjennom vårt utmerkede samarbeid.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [14:26:19]: Det er mange ting jeg gjerne skulle diskutert med Nikolai Astrup, men det får vi ta en annen gang.

Jeg har tenkt å utfordre ham på en helt konkret ting som han tok opp, nemlig setningen om at alle store kollektivprosjekter skal få 50 pst. støtte, og at det er noe regjeringen har slått fast.

Jeg er glad for at regjeringen har varslet at en eller annen gang etter neste valg kommer det til å bli gitt 50 pst. støtte til Fornebubanen og til ny T-banetunnel i Oslo. Det tror jeg vi er enige om er veldig fornuftig.

Men jeg har et helt konkret spørsmål: Landets mest trafikkerte busslinje er 31-bussen i Oslo. Der foreligger det et ferdig utkast til regulering, klart til å settes i gang, delvis drevet fram av det byrådet som Høyre var en del av før valget, men nå altså av byrådet etter valget. Vil Nikolai Astrup være for at også en trikk til Tonsenhagen og Linderud skal få 50 pst. støtte fra staten?

Nikolai Astrup (H) [14:27:28]: Trikk til Tonsenhagen er ikke et stort nasjonalt kollektivprosjekt, så jeg kan ikke forskutere en slik støtte.

Det jeg imidlertid kan si, er at byrådet nå snart bør behandle reguleringsplanen for Fornebubanen, som de har varslet blir ett år forsinket. Den skulle kommet til bystyret i høst, og de har varslet at den kommer først neste høst. Det

forsinker et svært viktig prosjekt langs 31-bussens linje, for 31-bussen går som kjent også til Fornebu.

Jeg mener at byrådet her må få fortgang i sitt arbeid. Så vidt jeg vet, har representanten Eidsvoll Holmås gode forbindelser i det byrådet, så kanskje han kan bidra til det.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Eirik Sivertsen (A) [14:28:32]: I forrige måned trådte Paris-avtalen i kraft. Målet med avtalen er å begrense den globale oppvarmingen til mindre enn to graders økning. Norge har med bred støtte i Stortinget forpliktet seg til å kutte utslippene med 40 pst. innen 2030. De endringene vil ikke skje av seg selv. Skal bedriftene og de reisende virkelig legge om kursen, trengs forutsigbarhet og tydelige signaler. Som daværende klima- og miljøminister Sundtoft sa til TV 2, kreves det dramatiske omlegginger i transportsektoren for å nå dette målet. De endringene skjer ikke av seg selv. Men det er ikke det som preger regjeringens forslag til statsbudsjett for transportsektoren. Også i år øker CO₂-utslippene fra veisektoren, og etterslepet på jernbane vil regjeringen videreføre også i 2017.

«Det er langt dette landet», skrev Rolf Jacobsen. Og det bor folk overalt. Det er et resultat av villet politikk, bevisste politiske valg. Tilgang til grunnleggende infrastruktur har gjort det mulig å opprettholde bosetting, skape verdier og realisere muligheter i hele landet. Derfor ligger det et stort løft for riksveinet og jernbanen i den gjeldende nasjonale transportplanen. Veier binder byer og omland sammen. En effektiv og pålitelig jernbane øker framkommeligheten der hvor folk flest bor. Gode og trygge veier er et gode både for innbyggere og for næringsliv.

Arbeiderpartiet vil binde sammen dette landet, både digitalt og fysisk. Ketil Solvik-Olsen og regjeringen vil bygge veier rundt de største byene. Det er ingen prioritering av utvikling av flytilbudene i distriktene, markedet skal fikse bredbånd over hele landet, og kysten prioriteres ikke med investeringsmidler.

Regjeringen Stoltenberg II startet tidenes samferdselsløft. Sist gang vi satt i opposisjon, varslet vi en systematisk satsing på samferdsel. Historien viser at vi har lyktes med vår ambisjon – samferdsel har blitt løftet på den politiske dagsordenen, vi har historisk høye bevilgninger, og vi er i full gang med å fornye og forbedre transportsystemet i hele landet. Siden 2005 har det vært en systematisk økning av investeringene til drift og vedlikehold i de framlagte nasjonale transportplanene. Vi har fulgt opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Våren 2013 la vi fram gjeldende Nasjonal transportplan. Det er tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren, med en vekst på 50 pst. Sentrale satsinger er høyere investeringsnivå, at manglende vedlikehold skal reduseres i perioden, at planlegging skal effektiviseres, og en bedre organisering av sektoren. Vi har fulgt opp dette i Stortinget. I denne stortingsperioden har Arbeiderpartiets alternative budsjetter vært om lag 2,2 mrd. kr høyere enn regjeringens budsjettforslag. For 2017 prioriterer Arbeiderpartiet om lag 1 mrd. kr mer til transport- og kommunikasjonsformål enn denne regjeringen gjør. Vel så viktig som antall kroner er at vi har en annen prioritering enn regjeringen. Økt framkommelighet, bedre sikkerhet, muligheter i hele landet og klimahensyn ligger til grunn for Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

Arbeiderpartiet vil for 2017 sikre oppstart av flere viktige veiprosjekt rundt om i landet – i Nord-Norge, på Vestlandet, på Sørlandet, på Østlandet og i innlandet. Med vårt budsjett ville vi fått tryggere veier til neste år. Vi prioriterer 150 mill. kr mer enn regjeringen til rassikring, 100 mill. kr mer enn regjeringen til trafikkssikkerhet og 75 mill. kr mer enn budsjettavtalen til tunnelsikkerhet.

Arbeiderpartiet tar på alvor at vi er en maritim nasjon, som har verdens nest lengste kystlinje. Med Arbeiderpartiets budsjett ville det vært 175 mill. kr mer til bygging av infrastruktur langs kysten, 37 pst. mer enn hva regjeringen ønsker å bevilge.

Med Arbeiderpartiets budsjett ville det vært 200 mill. kr mer til bredbåndsutbygging der hvor det ikke er kommersielt interessant å ha det, slik at bedrifter og folk i hele landet reelt sett skal få være med i den digitale fremtiden.

I dette lange landet er det mye vei, og det er mest fylkesvei. Derfor prioriterer Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett 1 mrd. kr mer til fylkene enn regjeringen. Vei- og kollektivtilbudet er en viktig oppgave for fylkene og utgjør en tredjedel av budsjettene deres. Det er en særskilt krevende situasjon på Sør- og Vestlandet. Derfor har vi også foreslått 250 mill. kr ekstra til fylkesvei i denne regionen, med høy ledighet. Forslaget om et fergeutskiftingsprogram vil også være bra for verftsindustrien og bidra til høyere sysselsetting på Sør- og Vestlandet.

Sentralisering og befolkningsvekst i og rundt de store byene vil være en krevende utfordring, som vi må møte. Klimaforliket på Stortinget forutsetter at all vekst i persontrafikken i de store byene skal tas med kollektivtrafikk, mer sykling og gange. Dette er ikke bare et klimatiltak, det er også nødvendig for å sikre framkommelighet for næringstransport, gjøre byene mer attraktive og sikre bedre luftkvalitet.

Arbeiderpartiets forslag til statsbudsjett har en klar styrking av forutsetningene for å lykkes. Vi mener at staten skal ta inntil 70 pst. av investeringene i de store kollektivprosjektene i de største byene – prosjekter som T-banetunnelen gjennom Oslo indre by, Bybanen i Bergen, superbussprosjektet i Trondheim og bussveiprosjektet i Stavanger.

Belønningsordningen for kollektivtrafikk er et svært viktig bidrag til drift av kollektivtrafikken i større byområder. Ordningen stimulerer til bedre framkommelighet, miljø og helse og et bedre kollektivtilbud. Arbeiderpartiet følger opp sin tydelige prioritering av kollektivtrafikken og foreslår 1 mrd. kr mer enn regjeringen til kollektivsatsing for 2017.

Arbeiderpartiet mener at det viktigste for jernbanen nå er å ta igjen etterslep på vedlikehold, investere i nye spor og kjøpe nye tog. Den nødvendige utviklingen av sektoren er det mulig å få til innenfor dagens strukturer. Vi kan la oss inspirere av jernbaneland som Frankrike, Tyskland, Sveits og Østerrike. Regjeringen velger å ri ideologiske kjepphester, som skal splitte opp og fragmentere sektoren. Det er ikke tilpasset et lite jernbaneland som Norge. Med Arbeiderpartiets alternative budsjett kunne vi derfor brukt nærmere 1 mrd. kr mer på konkrete jernbanetiltak enn regjeringen legger opp til, bl.a. fordi vi ikke bruker hundrevis av millioner kroner på reformkostnader uten dokumenterbare effekter. Med Arbeiderpartiets budsjett kunne vi redusert vedlikeholdsetterslepet, lagt til rette for bedre

punktlighet og et mer attraktivt togtilbud. Med vårt budsjett kunne vi sikret planlegging av viktige, nye prosjekter for bedre framdrift, og det er rom for å prioritere flere viktige investeringsprosjekter.

Nå går vi inn i det siste året med handlingsprogrammet for den gjeldende transportplanen, og statsråden har uttalt at han ønsker å bli målt på om han har gjort det de skulle. For ifølge statsråden er det slik:

«Enhver dott kan bruke penger, men det krever god styring og ledelse for å gjennomføre tiltakene.»

Så hva er stoda? Vel, i 2013 lovt Ketil Solvik-Olsen at de skulle bruke 45 mrd. kr mer på samferdsel hvert år de neste ti årene. Etter fire år ligger Ketil Solvik-Olsen 170 mrd. kr bak sitt eget løfte. Det må være tidenes løftebrudd. Ketil Solvik-Olsen og Fremskrittspartiet lovt at bomstasjonene skulle vekke, og at det ikke skulle kreves inn bompenger. Etter fire år med Ketil Solvik-Olsen er det satt rekord i innkreving av bompenger, med 37 mrd. kr. Løftet er brutt.

I 2013 vedtok Stortinget en historisk satsing på samferdsel gjennom Stoltenberg II-regjeringens nasjonale transportplan. Statsråden hevder at han har overoppfylt den. Ja, det har Ketil Solvik-Olsen og regjeringen gjort – i pengebruk. Ifølge deres egne tall har de brukt om lag 10 mrd. kr mer enn Stortinget forutsatte. Det de ikke snakker om, er at bevilgningene til Nye Veier utgjør om lag halvparten av de 10 mrd. kr, med 4,4 mrd. kr. Til nå har det ikke blitt bygd en eneste meter ny vei av selskapet, og det er uklart hvor mye av disse pengene som blir satt av til arbeid i 2017. Statsråden forteller ikke at 1,3 mrd. kr av den overoppfyllingen er kjøpt av riksveifergetjenester, noe som i all hovedsak er knyttet til prisstigning. Statsråden forteller ikke at tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster ikke har noe som helst å gjøre med NTP – det er 600 mill. kr som ikke bidrar til ny, tryggere og bedre infrastruktur i dette landet.

Statsråden skryter ikke – og det er heller ikke noen grunn til å gjøre det – av alle forsinkelsene. Blant prosjekter som Stortinget vedtok skulle startes opp i perioden, som ikke får oppstart, er: elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, elleve større veiprosjekter, som ikke blir gjennomført, startet opp eller avsluttet i perioden som planlagt, fire færlingsprosjekter, som ikke blir startet opp, og seks fiskerihavneprosjekter, som ikke er startet. Dette er ikke småprosjekter – alle disse prosjektene er på over 500 mill. kr. Oppsummert kan en vel si at Ketil Solvik-Olsen og regjeringen bruker mer penger enn Stortinget har forutsatt, på å bygge færre prosjekter enn Stortinget har forutsatt, og på lengre tid enn det Stortinget forutsatte at det skulle gjøres.

Det er ikke bare når det gjelder Nasjonal transportplan, at Ketil Solvik-Olsen og regjeringen bryter løftene. Den sterke veksten fylkene brukte til fylkesvei under Stoltenberg II-regjeringen fra 2010 og utover, har avtatt under regjeringen Solberg. Etterslepet på fylkesveiene øker år for år. Det er nå 50 pst. større sjanse for å bli drept når man kjører på en fylkesvei, enn når man kjører på en riksvei. Det var et mål for denne perioden å halvere planleggingstiden for større prosjekter. Ketil Solvik-Olsen og regjeringen er ikke i stand til å vise til resultater på dette området. Alle er enige om at å få ned innkreivingskostnaden for bompenger er viktig. Det beste tiltaket for å gjøre det er obligatorisk brikke for alle kjøretøy. Det arbeidet skulle i gang når brik-

kepåbud for tunge kjøretøy var innført. Ketil Solvik-Olsen og regjeringen har ikke fulgt opp det arbeidet.

Kostnadsutviklingen for bygging av store infrastrukturprosjekter har vært en bekymring over lengre tid, som også representanten Astrup var inne på. Det er avgjørende å ha god kontroll på store prosjekter og skattebetalernes penger og hvordan de blir brukt. Bare i løpet av november i år har det kommet fram i media – det er der vi må lese om det, for vi får ikke informasjon fra statsråden – at det er kostnadssprekker som er høyere enn de ekstra 10 mrd. kr som er bevilget utover NTP. Jeg nevner tre eksempler: jernbaneprosjektet Arna–Bergen, som går opp nærmere 3 mrd. kr., tunnelsikkerhetsforskriften, som går opp over 2 mrd. kr, og Rogfast, med rundt 5 mrd. kr i kostnadssprekk. Dette er bare tre eksempler. På jernbaneområdet kan vi ta med dobbeltsporet Oslo–Ski, som har økt med nærmere 5 mrd. kr.

Statsråden har sagt:

«Jeg vil måles på om vi gjorde det vi skulle, ikke bare på at vi svidde av pengene.»

Når velgerne skal felle dommen, er jeg ikke helt sikker på at de synes at Ketil Solvik-Olsen og regjeringen gjorde det de skulle.

Med dette tar jeg også opp de forslagene som Arbeiderpartiet står bak.

Presidenten: Representanten Eirik Sivertsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nikolai Astrup (H) [14:38:45]: Nye Veier AS har bidratt med mange nyvinninger innenfor veibygging, bl.a. nye kontraktsformer som involverer entreprenørene tidligere, de regulerer bredere traseer, som gir større fleksibilitet for entreprenørene og kutter dermed kostnader, de standardiserer mer av utbyggingen, de benytter totalentrepriser som gir slankere byggherreorganisasjon, osv. Ser representanten at mangfold og konkurranse kan ha en merverdi også i denne sektoren, eller mener han at Statens vegvesen har monopol på gode ideer akkurat når det gjelder veibygging?

Eirik Sivertsen (A) [14:39:26]: Jeg har tidligere sagt, som også representanten Astrup har hørt, at det er flere av de tingene som veiselskapet Nye Veier gjør, som er gode grep, bl.a. å utfordre standarden for hvordan vi bygger veier. Det synes jeg er et eksempel på en god ting.

Men det som skiller Arbeiderpartiet og Høyre i denne saken, er knyttet til at vi mener at dette er det også mulig å gjøre på en annen måte enn å organisere det som et aksjeselskap. Et aksjeselskap er en selskapsform som først og fremst rigges for å drive med kommersiell virksomhet, og ikke for å utføre myndighetsoppgaver. Arbeiderpartiet mener at det å bygge riksveier i dette landet er en statlig oppgave – en myndighetsoppgave. Det bør også i all hovedsak ligge innenfor det offentlige myndighetsområde.

Tor André Johnsen (FrP) [14:40:24]: Nå vet ikke jeg om representanten Sivertsen er veldig glad i bompenger, eller om han primært sett ønsker bompenger. Men folk flest – også velgerne til Arbeiderpartiet – er ikke så veldig fornøyd med masse bompenger. Følgelig jobber Fremskrittspartiet daglig med å redusere bomtakster og å

fjerne bomstasjoner, slik at belastningen for det norske folk går ned.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2017 har vi lagt inn 500 mill. kr for å kutte bomtakstene med 10 pst. Arbeiderpartiet har ikke lagt inn en sånn bomrabatt, men når dagens debatt er over og statsbudsjettet blir vedtatt med Høyres, Fremskrittspartiets, Kristelig Folkepartis og Venstres stemmer, er det flertall for 10 pst. rabatt.

Jeg lurer på om representanten Sivertsen og Arbeiderpartiet vil bidra til positivt samarbeid med fylkeskommunene og regjeringen for å gi folket denne ekstra bomrabatten, eller ønsker Arbeiderpartiet å blokkere for at bilistene skal få en sånn hyggelig liten gave til jul?

Eirik Sivertsen (A) [14:41:21]: Som jeg sa i mitt innlegg, er det aller viktigste for å få ned kostnadene med bompengeneinnkreving her i landet å innføre obligatorisk brikke for alle kjøretøy. Det er representanten Johnsen og hans regjering imot.

Hvis det er en sånn at den viktigste oppgaven for representanten Johnsen er å få ned bompengene for bilistene her i landet, må jeg si at da gjør representanten en elendig jobb. Aldri har det vært krevd inn så mye bompenger. Det har ikke blitt lagt fram prosjekter her i Stortinget uten bompengefinansiering. Arbeiderpartiet er opptatt av å få ned byråkratiet, og den ordningen som representanten refererer til, er jo bare en byråkratisk ordning for å klatte på såret i ettertid. Hvis det er så at representanten Johnsen og regjeringen hadde ment at det skulle være mindre bompenger, burde man lagt fram proposisjoner med større statlig finansiering, og ikke komme og lappe på proposisjonene i ettertid.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:42:17]: Kristelig Folkeparti er glad for at vi har fått til den fornyelsen i vei-sektoren som har skjedd gjennom det flertallet har besluttet i denne perioden, sammen med økte bevilgninger.

Jeg opplever at Arbeiderpartiet stort sett har kommet med kritikk av de fleste nye initiativ som er tatt i transportsektoren, men jeg registrerer at på ett område har Arbeiderpartiet vært opptatt av å skape en endring – og det er når det gjelder å redusere tiden planprosesser tar. Hva er Arbeiderpartiets grep for å få redusert tiden det tar å planlegge nye transportstrekninger, enten det gjelder vei eller bane?

Eirik Sivertsen (A) [14:42:54]: La meg starte med å gratulere representanten Grøvan med et godt forhandlingsresultat for transportsektoren. Jeg er veldig glad for at det budsjettforliket han oppnådde med Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, nærmer seg Arbeiderpartiets prioriteringer av kollektivtrafikk, jernbane og det å møte klimautfordringene.

Når det gjelder spørsmålet om halveringstid for planlegging, som var et mål i gjeldende transportplan, er det angitt en hel rekke tiltak. Det handler om hvordan man bruker de virkemidlene som ligger i planloven. Der kan statlige myndigheter, lokale myndigheter og tiltakshavere gjøre det mye mer effektivt. Vi er for å bruke mer statlig plan, som også angitt i gjeldende Nasjonal transportplan.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:43:54]: Noe av det vi ser etter denne perioden, er at byråkratiet har vokst veldig

– også i transportsektoren. Ved reformer og andre grep har man fått ganske mange stillinger som knytter seg til det, og ikke til utbygging. Hva vil Arbeiderpartiet gjøre for å ta ned den byråkratiske veksten som vi ser, slik at vi kan bruke pengene til det de skal brukes til – investering i vei, bane og andre gode samferdselstiltak?

Eirik Sivertsen (A) [14:44:24]: Det som det i hvert fall er klart at vi ikke vil bruke penger på, er dårlig funderte reformer som er ideologisk begrunnet og ikke kunnskapsbasert. Vi har ikke behov for å komme til Stortinget og presse igjennom reformer med hastverk, uten at Stortinget får tid til å drøfte dem på en ordentlig måte.

I vårt alternative budsjett har vi vært tydelig på, f.eks. når det gjelder jernbane, at vi ønsker å drøye pengebruken – fra omorganisering i sektoren og over på konkrete ting. Blant annet adresserer vi vedlikeholdsetterslepet som er på jernbane. Der regjeringen legger opp til å videreføre det etterslepet som er, inn i neste år, ønsker vi å bruke mer penger – som regjeringen bruker på reformer – til å bygge skinner, til å oppruste signalsystemene og gi et bedre tilbud til de reisende.

Abid Q. Raja (V) [14:45:15]: Bare for å korrigere det siste representanten sa: Jeg tror at etterslepet på jernbane har Venstre, sammen med regjeringspartiene, bidratt til å få ned. I denne perioden har vi faktisk fått ned etterslepet, så jeg tror ikke det siste svaret var helt korrekt.

Men til mitt egentlige spørsmål: Vi har fått til en del reformer sammen med regjeringspartiene, bl.a. På rett vei, som jeg akkurat nå hørte at representanten Sivertsen også så en del positivt ved. Etter valget i 2013 noterte jeg meg også at en rekke aktører som er her i dag, nevnte at man også måtte ta grep i jernbanesektoren, for man trengte en omorganisering. Aktørene ba selv om dette. Så har vi gått i vei og laget en reform. På rett spor, som jeg mener vil være å møte morgendagen. Men det er to ting jeg fremdeles er litt usikker på: Ser Arbeiderpartiet noe positivt ved dette? Og dersom de mener at dette er riv ruskende galt, vil det da si – hvis de eventuelt skulle vinne makten – at de har tenkt å reversere begge reformene?

Eirik Sivertsen (A) [14:46:17]: La meg få lov til å starte med etterslepet på jernbane. Det jeg refererte til, var regjeringens forslag, der regjeringen selv skriver i sin proposisjon at man ikke kommer til å minske etterslepet på vedlikehold. Jeg vil også gratulere representanten Raja med å ha forhandlet fram en god avtale, som nærmer seg Arbeiderpartiet på jernbanesiden, der man faktisk kan ta igjen etterslepet – slik Nasjonal transportplan forutsatte. Her har vi felles interesser, og det er ingen store motsetninger.

Norge er et lite jernbaneland. Jernbanen har viktige funksjoner på noen områder, først og fremst som persontransport i befolkningsstette områder og for konsentrerte godsstrømmer, og så er det et potensial for å ta enda mer gods med den veksten vi ser i framtiden. Men det å gjøre dette til en stor organisasjonsøvelse er ikke riktig medisin. Det er mye viktigere for Arbeiderpartiet å investere penger i skinner og nye tog og dermed sikre et bedre tilbud for godstransportørene og de reisende.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Morten Stordalen (FrP) [14:47:35]: Vi behandler i dag samferdselsbudsjettet for 2017 – et viktig dokument som legger opp til en opprusting av viktige transportårer i hele landet. I hele inneværende periode har samarbeidspartiene på borgerlig side hvert eneste år vist at samferdsel er et høyt prioritert og viktig område. Hvert eneste år har en rekordhøy bevilgning blitt enda litt høyere etter budsjettforlikene. Dette samferdselsbudsjettet når rekordhøye 67 mrd. kr. Dette vitner om en offensiv satsing, til glede for folk flest også i 2017. Med denne budsjettavtalen vil man ligge om lag hele 10 mrd. kr over den gjeldende nasjonale transportplanen.

Men det handler ikke bare om hvor mye penger man bevilger. Like viktig er hvordan man kan bruke pengene smartere for å få mer ut av de kronene som brukes. Jeg er derfor glad for at flertallet, ved regjeringen og samarbeidspartiene, har vedtatt to grunnleggende og viktige reformer for å kunne bygge og drifte smartere, nemlig jernbanereformen og veireformen. Formålet er at vi skal kunne styrke tilbudet til landets reisende, om det er på vei eller på bane. Resultatene så langt viser oss også at vi får mer vei og samferdsel igjen for pengene.

Vedlikehold og fornying er vel så viktig som å vise til enkelte nye strekninger man kan klippe snor ved. Nå er det borgerlig styre, noe som viser at satsingen på vedlikehold er rekordhøy.

Forfallets tid er over, og nye løsninger rulles ut fortløpende – mot Arbeiderpartiets stemmer. Vi mener det er like viktig å ta vare på den infrastrukturen vi har, som å bygge nytt. Derfor bygger vi ned vedlikeholdsetterslepet for både vei og jernbane. Når regjeringen, sammen med samarbeidspartiene, bevilger så mye penger til vedlikehold av vår infrastruktur, er det fordi det er tvingende nødvendig etter åtte år med rød-grønt forfall – og det hvert eneste år i deres regjeringstid.

For å ha god trafiksikkerhet på veiene er et godt veidekke helt avgjørende, og godt vedlikeholdt jernbane gir færre driftsavbrudd og færre forsinkelser for tog, nettopp for å gjøre hverdagsreisen til pendlerne lettere og smidigere ved å sikre forutsigbarhet.

Siden Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen tiltrådte, er bevilgningene til vei og bane økt med 50 pst., eller om lag 20 mrd. kr. Behovet er stort. Våre hovedtransportårer er svakt utbygd. Statsbudsjettet for 2017 gir et viktig bidrag for videre utbygging av dobbeltsporet jernbane og et høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Vi bygger ut veinettet raskere, nå som veiselskapet er etablert. Stykkevis og delt utbygging blir erstattet med mer helhetlig utbygging av transportkorridorene.

Fremskrittspartiet og regjeringen reduserer bruken av bompenger i nye veiprojekter. I statsbudsjettet etableres det nå en kompensasjonsordning for bompengeprojekter som vil redusere takstene i etablerte bomprosjekter, til glede for landets bilister.

Denne regjeringen tar viktige og nødvendige grep for å effektivisere bompengesektoren. Fra starten av 2017 vil det fortløpende inngås avtaler for å sikre at den store mengden bomselskaper vi har i dag, reduseres til kun fem. Administrasjonskostnadene må ned, og det, i kombinasjon med 500 mill. kr til reduksjon av bomtakster, vil bety en rimeligere hverdag for spesielt distriktene og næringslivet, som er helt avhengig av bilen.

Endringene vi gjør i engangsavgiften, gjør at familiebi-

ler med lavt utslipp blir tilgjengelig for flere. Dette er bra for trafiksikkerheten og gir lavere utslipp.

Statsbudsjettet for 2017 reduserer bilavgiftene og bompengene, samtidig som veiinvesteringene øker og vedlikeholdsetterslepet reduseres. Vi viser med dette at det er mulig å gjøre flere god grep samtidig. Eksempelvis var Arbeiderpartiets planleggingsmidler i 2012 til jernbaneformål på om lag 50 mill. kr for hele landet. Det var deres visjon. For 2017-budsjettet vil planleggingsmidlene til jernbane være på svimlende 1,7 mrd. kr etter budsjettenigheten med samarbeidspartiene. Dette er mer i planleggingsmidler på ett år enn det de rød-grønne la opp til innenfor hele fireårsperioden i NTP. Det skal ikke være tvil om hvilke partier som faktisk leverer offensiv satsing.

Denne regjeringen leverer en offensiv satsing på kollektivtransport, og satsingen forsterkes gjennom forhandlingene med Venstre og Kristelig Folkeparti her i Stortinget. Det bevilges nå gjennom dette budsjettet om lag 1,3 mrd. kr til å styrke kollektivtilbudet i byene. Dette er mer enn hva de rød-grønne leverte på fire år.

Fremskrittspartiet har alltid ment at transportpolitikken skal løses med gulrot og ikke pisk, noe dette budsjettet legger til grunn. Vi skal sikre at kollektivtransport blir attraktivt, framfor å straffe dem som er avhengige av bilen. Det er en god og viktig sosial profil, som må fortsette. Folk flest velger ikke bilen fordi de synes det er gøy, men fordi de må. Det må bety at vi må sikre en gulrotpolitikk framfor pisk på dette området.

Opposisjonen i denne salen er raskt ute med kritikk når regjeringen foreslår nødvendige endringer og reformer av sektoren. Til tross for at det gir resultater, ønsker de en stopp i disse endringene. Jeg håper vi i løpet av denne debatten kan få svar på hva som er deres alternative løsninger. Jeg har stilt spørsmålet før, men jeg antar at vi får retorikk i stedet for politikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Magne Rommetveit (A) [14:52:44]: Regjeringspartiet Framstegspartiet har ivra for å selja Avinor, Flytoget, Mesta og NSB, med konkurranseutsetjing av alle jernbanestrekningar. Framstegspartiet skreiv i sine merknader til gjeldende NTP at dei ønskjer at Avinors monopol på sine tenester vert avvikla, at verksemda vert privatisert, delt opp eller seld, og at staten skal leggja opp til størst mogleg grad av konkurranse innanfor området.

Den 1. november 2016 stansa drifta ved Rygge flyplass, og ein konkurrent til Avinor vart då borte. Meiner Framstegspartiets noverande talsperson at regjeringa er på rett veg, og at dette er politikken som regjeringa bør føra vidare?

Morten Stordalen (FrP) [14:53:28]: Fremskrittspartiet mener konkurranse er sunt, noe vi viser gjennom vei-reformen, veiselskapet, jernbanereformen og nytt selskap for tog. Jeg mener fortsatt at det også i luften er bra med konkurranse. Jeg tror vi skal være glade for at det ikke bare er ett flyselskap som opererer i Norge. Det er også konkurranse.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:53:58]: Fremskrittspartiet har sammen med de andre partiene på Stortinget vært opptatt av å effektivisere bompengneinnkrev-

gen. Obligatorisk bompengebrikke ble innført for kjøretøy på over 3,5 tonn fra 1. januar 2015. Innføring av obligatorisk bompengebrikke for alle kjøretøy vil uten tvil være det tiltaket som gir størst reduksjon i innkreivingskostnadene. I tillegg vil det også kunne åpne for differensiert betaling ut fra tid og utslipp.

Hvorfor velger Fremskrittspartiet å avvise et så effektivt tiltak?

Morten Stordalen (FrP) [14:54:41]: Fremskrittspartiet sier ja til å innføre bombrikke for tungbil. Det er nettopp for å sikre like konkurransevilkår med hensyn til utenlandsk transport og kabotasje, og det er viktig for næringen og noe næringen selv ønsker.

Fremskrittspartiet er motstander av å innføre enda mer bompengebetaling og høyne prisen enda mer. Jeg håper Kristelig Folkeparti også er opptatt av å holde den kostnaden lavest mulig for folk flest, og ikke gjøre det dyrest mulig for næringslivet og folk flest.

Janne Sjølmo Nordås (Sp) [14:55:15]: I høst har vi lært et nytt ord: faseforskyvning. Betyr det at man skal skyve på prosjektet, eller skal man bruke prosjektet med bare bompenger? Hva ligger egentlig i det?

I tillegg kutter man i veiinvesteringene. Hvordan stemmer det med det som representanten tok opp i sitt innlegg, at man ønsker mest mulig helhetlig utbygging, og ikke stykkevis og delt?

Morten Stordalen (FrP) [14:55:48]: Jeg er usikker på om jeg forsto spørsmålet fra senterpartirepresentanten helt rett, men Fremskrittspartiet er i hvert fall for at vi skal bygge prosjekter, og det er sluttdatoen som teller, og ikke når vi starter.

Vi er også for at man kan bruke pengene smartere. Det er ikke dermed sagt at det er pengene som avgjør, men det er faktisk når man avslutter et prosjekt, og hvordan det blir til slutt, som er viktig for oss.

Abid Q. Raja (V) [14:56:16]: Jeg kjenner representanten Stordalen, og jeg vet at han har et engasjement også for jernbanen og kollektivsatsingen. Jeg antar at det var litt sørgelig da budsjettforslaget fra regjeringen kom og det lå inne et kutt på 383 mill. kr til jernbane og 400 mill. kr til kollektiv og sykkel. Jeg antar at gleden må ha vært stor da man fikk på plass en budsjettavtale som bidro til å løfte både jernbaneinvesteringene, drift og vedlikehold og ikke minst satsingen på kollektivtrafikk.

Hvis man ser litt framover, er mitt spørsmål til representanten: Hvor forpliktende vil Fremskrittspartiet være når det gjelder NTP-en som kommer, og spørsmålet om å bygge ytre intercity helt ut til Skien, Halden og Lillehammer? Hvor står representanten Stordalen i dette, og hvor vil Fremskrittspartiet være når det kommer til det spørsmålet? Vil det også være litt sørgelig, det som da kommer fra Fremskrittspartiet, og at det er vi som vil måtte bringe gleden til bordet?

Morten Stordalen (FrP) [14:57:17]: Jeg er ikke helt enig med premissene som Abid Raja legger i spørsmålet, for det er ikke noe kutt i bevilgningene til planlegging av jernbane. Det var en økning tilsvarende 1,3 mrd. kr totalt for 2017, og så er det helt riktig at det med de fire partiene

på Stortinget ble forhandlet inn ytterligere 280 mill. kr til intercityplanlegging. Det skal ikke være tvil om at jeg fortsatt kommer til å jobbe for at vi skal planlegge intercity for å få opp frekvensene, men til hele nettet, i tråd med planene.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [14:58:02]: Jeg har et veldig enkelt spørsmål til Stordalen. Det har vært mye snakk om klimaeffekten av dette budsjettet, og jeg har det korte, enkle og konkrete spørsmålet: Er det viktig for Morten Stordalen at klimagassutslippene i Norge kuttes med 50 pst. i transportsektoren fram mot 2030?

Morten Stordalen (FrP) [14:58:28]: I Fremskrittspartiet er vi opptatt av å bruke en gulrotpolitikk, som jeg sa i mitt innlegg. Det betyr at vi trenger ikke å straffe bilister når det kommer ny teknologi, når man legger til rette for det. Man trenger ikke gjøre det dyrere eller vanskeligere for næringslivet. Teknologien løser effektene av utslippene ganske godt selv. Jeg tror også at man skal bruke litt sunn fornuft i en del byer, at man kan vaske gater isteden, være opptatt av det lokale miljøet. Det er kanskje noe av det viktigste vi kan gjøre.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Klokken er om lag 15. Presidenten opplyser om at de innkalte vararepresentanter, for Hedmark fylke, Rangdi Krogstad, og for Hordaland fylke, Charlotte Spurkeland, nå tar sete.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [14:59:29]: Trygge og effektive veier er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Transportsektoren trenger fornyelse. Reisehverdagen skal bli tryggere, mer effektiv og miljøvennlig. Kristelig Folkeparti er derfor tilfreds med at det politiske flertallet, bestående av Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, har sørget for å vedta nødvendige reformer for både vei og bane. Strukturelle endringer for hvordan vi finansierer, planlegger og bygger vei og bane i Norge har vært etterlyst lenge, og det var på høy tid å få på plass de nødvendige vedtak som muliggjør en fornyelse av sektoren, slik Kristelig Folkeparti har programfestet og etterlyst lenge.

Framkommelighet er et grunnleggende behov i distriktene og byområdene, for næringslivet og enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede. Satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Under den rød-grønne regjeringen led samferdselssektoren under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår, med økende etterslep på vei og bane og sviktende kollektivtilbud som resultat.

Jernbanen skal forbedres gjennom reformer, fornyelse og ikke minst økte bevilgninger. Det er svært viktig å holde oppe tempoet i planleggingen av både indre og ytre intercityutbygging. Derfor har det vært viktig for Kristelig Folkeparti å få gjennomslag for økte bevilgninger til jernbane i budsjettet for 2017, hvor 280 mill. kr avsettes til planlegging av jernbanestrekninger i intercityområdet. I den budsjettavtalen vi har fått med Venstre og regjeringspartiene, er ytterligere ca. 300 mill. kr avsatt for å redusere vedlikeholdsetterslepet i 2017. Det betyr at vedlikeholdsetterslepet på jernbane reduseres ytterligere i 2017, som det også ble gjort i inneværende år.

Mange veifarende må daglig leve med rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og kan føre til mye utrygghet i hverdagen. Mens vedlikeholdsetterslepet på riksveier er blitt redusert hvert av de siste årene, tar en ikke i samme grad igjen etterslepet på fylkesveiene. Det gjelder også for rassikringsvedlikeholdet. For Kristelig Folkeparti har det derfor vært en prioritert oppgave å bidra til å ta igjen noe av etterslepet på dette feltet, og vi er glad for at bevilgningen til formålet er økt med 50 mill. kr i budsjettavtalen mellom de fire samarbeidspartiene i forhold til regjeringens forslag.

Overføring av gods fra vei til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på veinettet og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning. Godsanalysen fra 2015 viser overføringspotensialet for gods fra vei til andre transportformer. Her ble det identifisert at overføringspotensialet av gods fra vei til sjø og bane er 5–7 mill. tonn. Dette svarer til over 20 pst. av transportarbeidet på vei.

Videre viser godsanalysen at dersom overføringspotensialet utnyttes fullt ut, vil én av tre lastebiler kunne tas ut av veiene. I løpet av året vil det utgjøre 300 000 lastebiler mellom de store byene og over Svinesund. Veitransporten gir også større risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig fører den til økt luft- og støyforurensing. Veitransporten gir økt slitasje på veinettet, og kapasitetsbehovet gir store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. Et skip kan transportere lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere, noe som forårsaker bare en brøkdel av utslippene. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som kan svekke næringslivets konkurranseevne.

Kristelig Folkeparti har fremmet og fått vedtatt en rekke forslag i Stortinget de siste to årene som vil bidra til godsoverføring fra vei til sjø. Jeg viser bl.a. til representantforslaget om en nærskipsfartsstrategi for å styrke nærskipsfartens rammevilkår, hvor det ble flertall for å be regjeringen i budsjettet for 2017 om å komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å følge sjøveien.

Kristelig Folkeparti har også fremmet forslag om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø, Dokument 8:40 S for 2014–2015, og det ble flertall for forslaget om å be regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport framfor landtransport. Vi er derfor glad for at regjeringen følger opp i budsjettforslaget for 2017 ved nå å etablere denne nye tilskuddsordningen for godsoverføring, i tråd med forslaget. Men vi mener beløpet som er foreslått, er for lavt, og vi er derfor tilfreds med at vi i forliket mellom samarbeidspartiene fikk økt beløpet fra 30 mill. kr til 82 mill. kr.

Den utvidede TT-ordningen er ment for den som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre med sterke sansenedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Vi har merket oss at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever dagens ordning som mangelfull. Kristelig Folkeparti er derfor glad for at vi i budsjettet for 2016 fikk gjennomslag for å opprette en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov. For 2017 har vi i vårt alternative budsjett foreslått å styrke ordningen med ytterligere

22,6 mill. kr for andre halvår 2017, noe som også ble en del av budsjettenigheten de fire partiene imellom. Dette handler om alle menneskers rett til å delta i samfunnet på lik linje med oss andre. Det dreier seg om å skape et inkluderende samfunn for alle, hvor alle har den samme rett til å oppleve å være en del av fellesskapet – en rett som bærer i den helt grunnleggende verdien om at alle mennesker har samme verdi.

Det gjør inntrykk når det formidles erfaringer fra dem som har deltatt i den nye ordningen, om hvordan livet ble opplevd før, og om hvordan livet ble med en ny ordning. Jeg siterer fra en som opplevde dette gjennom det økte tilskuddet som vi fikk til i 2016:

«Dette unner jeg også mine synshemmede venner landet rundt! Det kan ikke beskrives hvilken følelse det er å kunne få litt av det impulsive livet tilbake. Nå er det slutt på å stå med den berømte hatten i hånden, nå er den slengt på hylla! Fantastisk å kunne ringe på døren overraskende til venner og familie uten å måtte planlegge. Hilsen en takknemlig Rita fra Aust-Agder.»

Med påplussingen i 2017 gis mennesker i nye fylker samme mulighet som Rita fikk. Det bør være en målsetting at vi innen 2020 har klart å få til samme ordning for alle, uansett hvilket fylke man bor i.

Det er behov for et betydelig løft innenfor det trafikan-trettede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres for mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen, og det trengs sterkere fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet og gjør en flott jobb, ikke minst blant barn og unge. Det er svært viktig å lære barn og unge trygg adferd i trafikken. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Opplæring i trafikkforståelse og det å kunne ferdes i trafikken vil bli stadig viktigere framover. Holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid som krever innsats over tid. Det er derfor nødvendig at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikk aktivitet, og vi er glad for at det ble enighet om en liten økning på 2 mill. kr utover regjeringens forslag.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av frivillige organisasjoner og kommuner. I 2015 ble det tildelt til sammen 4 mill. kr til 14 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikan-trettede tiltak. Denne typen er svært viktig for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet på det lokale nivået, og vi er glad for at vi fikk til en dobling av bevilgningen i forhold til regjeringens opprinnelige forslag, fra 4 mill. kr til 8 mill. kr.

Bredbånd er en viktig del av infrastrukturen. Et godt utbygd bredbånd med høy kapasitet skaper nye muligheter for desentraliserte arbeidsplasser utover i hele Norge. Vi er derfor tilfreds med at de fire samarbeidspartiene ble enige om å reversere regjeringens foreslåtte kutt til dette viktige infrastrukturtiltaket gjennom en påplussing på 45 mill. kr, slik at nivået fra 2016 kan videreføres. Når vi vet hvor stort engasjement i kroner og ører de offentlige bredbåndsmidlene skaper i form av nye satsinger fra bredbåndsselskapene selv, 8,6 mrd. kr i 2015, er denne økningen meget vel anvendte penger for å sikre flere mennesker gode kommunikasjonsmuligheter.

Vi har fått et budsjett for 2017 som bidrar til å fremme framkommelighet, trafikksikkerhet og økt verdiskaping over hele landet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [15:09:03]: Den 1. april 2017 skal man i gang med nye anbudsruiter på kortbanenettet i Nord-Trøndelag og Nord-Norge, de såkalte FOT-rutene. I den forbindelse har det vært lagt ut nye anbud, og det har blitt laget nye kriterier. Resultatet er at det har ført til en del endringer, som igjen har ført til en god del støy i den delen av landet. Det går på at det har blitt nye rutetider, det har blitt færre fly, det har blitt andre tidspunkter. Noe av dette var vi for så vidt kjent med kunne skje allerede da anbudskriteriene forelå, og man kritiserte det, men ble møtt med at det bare var ren svartmaling.

Resultatet ser vi nå. Det er stor støy i denne landsdelen. En av de tingene er kriteriene for å sende de nye tidstabellene ut på høring. Det tok departementet bort, så det skjer ikke lenger. I budsjettet som foreligger, ligger det et forslag om å innføre den praksisen igjen, og da lurar jeg på hvorfor Kristelig Folkeparti ikke vil gå med på å reversere den praksisen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:10:13]: Kortbanenettet er et veldig viktig tilbud for Distrikts-Norge. Der en ikke har jernbane eller andre kollektivtilbud, er det viktig å legge til rette for at befolkningen og ikke minst næringslivet har et godt tilbud for å kunne fraktes over lengre og kortere avstander.

Når det gjelder resultatet fra anbudsrunder som var i år, har også vi i Kristelig Folkeparti registrert at det har vært en del misnøye med at rutene er blitt lagt opp på en måte som ikke virker effektivt for befolkningen som den skal transportere, kortest vei og kortest avstand. Kristelig Folkeparti vil følge med på hva som skjer i forbindelse med denne tildelingen, og hvis vi ser at det er behov for å legge om rutinene ved neste runde, vil vi være åpne for å vurdere en eventuell høringsrunde på det tidspunktet.

Kjell-Idar Juvik (A) [15:11:17]: Budsjettet handler om å prioritere mellom mange formål, en øvelse politikerne nok synes kan være både krevende og til tider ikke av de morsomste oppgavene. Det har vi vel sett i denne budsjettinnspurten.

Men like fullt: I denne runden ser vi at representanten Grøvans parti, Kristelig Folkeparti, valgte å slutte seg til et forslag som de i utgangspunktet var imot, og da tenker jeg på de 500 mill. kr til reduksjon i bompengesatsene som skulle gå til store lettelser for bilistene. Resultatet ser vi er noe annet. Det betyr at de bilistene som her rammes, faktisk får et større kutt, for man endrer samtidig pendlerfradraget, det har man gjort i denne stortingsperioden, og man reduserer kilometergodtgjørelsen. Så en pendler som er avhengig av bil, får større kostnader. Vi ser at en bruker penger på det i stedet for å opprettholde tilskudd til sykehusene. Er representanten Grøvan fornøyd med denne prioriteringen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:12:22]: Når det gjelder bompengekompensasjonen, kan jeg bare vise til at dette lå ikke inne i Kristelig Folkepartis primære forslag.

Vi stemte heller ikke for det primært da vi stemte over budsjettet for 2017. Vi har vært med i et forlik, der vi opplever at det er viktig å se ting i en helhet og en sammenheng. Samtidig vil jeg si at den bilpakken ble noe endret ved den endelige votingen, hvor en også la inn en flat CO₂-avgift, som betyr at den ikke bare favoriserer fossilbiler.

Så vil jeg føye til at jeg håper at en – når en velger disse strekningene som skal få denne bompengereduksjonen – er omhyggelig med å velge strekninger i distriktene som gjør at dette primært kan komme befolkningen i distriktene til gode.

Torill Eidsheim (H) [15:13:39]: I flere av dei alternative budsjetta til opposisjonen er det lagt opp til at vegselskapet Nye Vegar anten blir lagt ned, eller, som i alternativet til Arbeidarpartiet, at ein fjernar 10 pst. av finansieringa.

Kva betyding meiner representanten dette ville fått for norsk vegbygging?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:14:05]: Det er ikke tvil om at den type reduksjoner ikke er det vårt land trenger. Det betyr forsinkelser i planlagte og strategisk viktige stamvestrekninger som har stått på vent i lang tid. Det gjelder i den landsdelen som jeg representerer, men det gjelder også i alle de landsdelene som Nye Veier har fått tildelt stamveiportefølje i. Det er snakk om sterkt ulykkesbelastede strekninger som ikke får bygd ut sine gode løsninger.

Vi ser også at det går ut over verdiskapingen. Når det gjelder min landsdel, kan jeg si at er det noe en trenger, så er det oppgaver og ny virksomhet for entreprenørbransjen i sammenheng med at en nå mister mange arbeidsplasser innenfor olje- og gasssektoren.

Jeg tror en sånn reduksjon vil være en stor skuffelse både i min landsdel og over hele landet. Så det er et dårlig forslag når det gjelder å fremme verdiskaping og utbygging av vei over hele landet.

Åse Michaelsen (FrP) [15:15:17]: Nå har ikke jeg for vane å stille replikker til gode samarbeidspartnere, men jeg kunne ikke dy meg i dag.

Jeg registrerer at representanten Grøvan sier at det ikke lå inne et kutt på 0,5 mrd. kr på bompenger i det alternative budsjettet – nei. Men representanten har vært veldig tydelig på at han ønsker å senke bompengepresset og kostnaden på nye E39 som blir bygd av Nye Veier.

I den sammenhengen ønsker jeg å utfordre representanten når det gjelder å rettlegge sine representanter i de lokale bystyrene og kommunestyrene, for der har jo Fremskrittspartiet fremmet forslag nettopp om å øke innkrevingstiden, lavere mulig beregningsteknisk rente, samordning mellom de ulike bompengesystemene, osv. Det stemmer Kristelig Folkeparti imot. Hva mener representanten om det?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:16:17]: Når det gjelder bompenger, er vi selvfølgelig opptatt av at i tillegg til at bompenger er en del av finansieringen av veiutbyggingen i Norge, er det viktig at den oppleves som rettferdig og relevant.

Vi har i flere bompengeproposisjoner i Stortinget nett-

opp vært med på å utvide betalingsperioden for å få en lavere sats for hver bompengepasst, og vi har vært med på å se på en rentedifferanse mellom det som kalles beregningsteknisk rente og markedsrente. Dette er tiltak som Kristelig Folkeparti vil se på videre.

I tillegg vet vi at for de strekningene som Nye Veier har ansvaret for, vil de være opptatt av å se på mulige kostnadsreduksjoner.

Her har vi flere tiltak som vi vil være med på å støtte i Stortinget framover, og vi anbefaler også at det blir fulgt opp i regionene og kommunene.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:17:29]: De siste tallene fra Statistisk sentralbyrå viser det samme som informasjonen fra Norsk Petroleumsinstitutt, nemlig at utslippene fra veitransport går opp, og utslippene fra transportsektoren går opp.

I forbindelse med dette siste budsjettet på samferdselsfeltet fra denne perioden vil jeg be representanten reflektere rundt hvordan han føler det når han har vært med på å erstatte en regjering som hadde utslippsnedgang for CO₂-utslippene, med en regjering som har ført en politikk som har ført til utslippsoppgang. Er representanten etter disse årene fornøyd med det han har fått til siden han personlig har gått engasjert inn for nettopp å få denne regjeringen på plass?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:18:17]: Kristelig Folkeparti er opptatt av å nå klimamålene om 40 pst. reduksjon innen 2030.

Vi mener at gjennom tiltakene som vi bl.a. er med på når det gjelder 2017-budsjettet – en kraftig satsing på jernbane, på kollektiv, på bymiljøavtaler, på bypakker – bidrar vi til å legge forholdene til rette for at vi framover skal være med på å nå den målsettingen gjennom å redusere klimautslippene.

Vi tror også at vi – gjennom den elbilpolitikken som vi står bak – bidrar til at vi i 2025 oppnår målet om at alle nye biler er elbiler, ved å videreføre de fordelene som vi har i dag.

Så jeg tror at de tiltakene – selv om vi ikke ser virkningene av alle i dag – vil vi se virkningene av i årene framover. Vi legger et grunnlag gjennom det budsjettet vi vedtar i dag for transportsektoren i 2017.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:19:35]: Senterpartiet vil bygge landet videre. Satsing på samferdsel er et viktig virkemiddel for å ta hele landet i bruk. Nærings- og samferdselspolitikk går som hånd i hanske. Vi krymper landet med gode infrastrukturprosjekt. Det er viktig i det langstrakte Norge, som har bosetting og stor produksjon av varer og tjenester landet rundt. Gode samferdselsløsninger betyr mye for folks hverdag, enten vi snakker om vei, jernbane, sjø, flytrafikk, sykkelveien til skolen eller den digitale motorveien.

For Senterpartiet er det viktigste grepet å følge opp Nasjonal transportplan som vi var med og vedtok i 2013. Regjeringen følger i stor grad opp, men det mangler litt før man har oppfylt på alle nivå. Men det er en del negative utslag av forslaget regjeringen selv har initiert.

Senterpartiet mener det er behov for å styrke rassikrin-

gen utover det regjeringen foreslår. Derfor styrker vi det med 200 mill. kr. Dette er ett av områdene som regjeringen ikke følger opp på god nok måte – både med tanke på Nasjonal transportplan og det at det raser oftere enn før og på nye plasser. Rassikring bidrar til framkommelighet og trygghet for både næringslivets transport, for skolebarn og for daglig reisende. Det er ingen god følelse å frykte for når det neste raset går.

Senterpartiet mener også at det å fjerne flaskehalser vil bidra til at næringslivet får nødvendig forutsigbarhet. Det er et viktig grep, og derfor foreslår vi økte bevilgninger til vei, en halv milliard kroner utover regjeringens forslag til investering. Det gjør det mulig å forsere noen strategisk viktige veistreknings som regjeringen ikke har fulgt opp tilstrekkelig. Videre foreslår vi en pott på 100 mill. kr for å ta unna flaskehalser for tømmer- og næringstransporten.

Videre mener vi at fylkeskommunene gjør en stor innsats for å vedlikeholde og bygge nye veier. Derfor foreslår Senterpartiet økte bevilgninger til fylkesveier, økte rammer og økt tapskompensasjon for endringer i et inntektsystem som vi ikke var med og vedtok. Gode transportløsninger er viktig for folk og næringsliv, uansett om det gjelder buss, ferjer, hurtigbåter eller bedre fylkesveier.

Senterpartiet vil ha mer gods på bane og kjø. Altfor mye gods transporteres på vei. Derfor foreslår vi styrket bevilgning til jernbanen, til elektrifisering og til flere kryssningsspor. Det er viktige tiltak for å sikre bedre regularitet for godstransportørene.

Et annet område regjeringen har nedprioritert, er infrastrukturtiltak på kysten, særlig knyttet til nærskipfartstrategien. Vi har lang kystlinje i Norge, og sjøveien må tas sterkere i bruk. Senterpartiet mener det er viktig å forsere havneutbygging og styrke incitamentordningen. Denne ordningen må videreføres i et langsiktig perspektiv.

Pendlerne – hva galt har de gjort? De har ikke fått gode rammevilkår fra denne regjeringen. Vi har lagt inn økte satser. Vi har lagt inn flere tiltak for å gi dem bedre vilkår. Som et ledd i Senterpartiets satsing på pendlere vil vi ha en handlingsplan for innfartsparkering. Bedre veksling mellom bil og kollektivtransport er nødvendig for å få bedre framkommelighet i de store byområdene.

Kollektive løsninger og tilrettelagte transportløsninger, TT, er viktig i hele landet, og derfor oppretter vi en ny ordning for kollektiv transport i distriktene, og vi ønsker å styrke forsøksordningen for tilrettelagt transport med en dobling.

Klima: Transportsektoren må bidra til å løse klima- og miljøutfordringene. Senterpartiet ønsker nye og effektive løsninger for å redusere utslipp av farlige miljøgasser i byene. Dette har lenge vært et problem vinterstid på kalde dager, spesielt i Oslo og Bergen. Varetransporten må gå hver dag og kan ikke reduseres med offensiv bruk av vei-prising. Vi foreslår derfor en ny tilskuddsordning til vare- og lastebiler der planen er at en skal få dekket merkostnader ved å benytte ny, utslippsfri teknologi i de områdene som før er beskrevet. Det bevilger vi 100 mill. kr til.

Næringslivets NO_x-fond har vært en suksess. Derfor synes vi det er positivt det Kristelig Folkeparti og Venstre har fått på plass der. Senterpartiet ønsker å gå lenger og peker på en bevilgning på 1 mrd. kr av avgiftsinntektene fra CO₂-avgiften som en oppstartsbevilgning til fondet, og vi forutsetter at dette bidraget brukes til å utløse raskere omstilling av norsk tungtransport.

Senterpartiet mener det kreves en styrket satsing på bredbånd og ikke det som det ligger an til i dag. Vi foreslår 200 mill. kr utover regjeringens forslag for å møte den digitale hverdagen.

Flytransport står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner er dette det eneste reelle alternativet, og da er det ganske kritisk når man ser på hvordan det nye anbudet for Namdalen og Nord-Norge har blitt. Folk er veldig misfornøyd med det som foreligger.

Senterpartiets helhetlige budsjettalternativ for transport er et forslag for levende bygder, grønne byer og små forskjeller.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Karianne O. Tung (A) [15:24:41]: Gjennom regjeringens budsjett ser vi at etter fire år er bevilgningene til skredsikring av riks- og fylkesveier blitt nedprioritert. Etter fire år er det bare en oppfyltingsgrad på 90 pst. av nivået som ble lagt til grunn i den rød-grønne nasjonale transportplanen, og rassikring er åpenbart ikke viktig nok for denne regjeringen. Målet til Nasjonal rassikringsgruppe om å sikre alle norske veier mot ras innen 2030 har blitt vanskeligere år for år under denne blå-blå regjeringen.

Da er mitt spørsmål til representanten Sjelmo Nordås fra Senterpartiet: Er hun fornøyd med regjeringens innsats for å sikre norske veier mot ras?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:25:20]: Nei, åpenbart ikke. Vi ser nå at det raser oftere, været er mer uforutsigbart, det er mange plasser som ligger inne i handlingsplanen for rassikring, som blir forsinket, og fylkeskommunene melder at det er behov for mer. Det samme gjelder for riksvei. Så det korte og konsise svaret er: Nei, jeg synes det burde ha vært bevilget betydelig mer.

Karianne O. Tung (A) [15:25:49]: Jeg er helt enig med representanten Sjelmo Nordås. Men over til et annet tema: Både Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at rammeoverføringene til fylkeskommunene er det viktigste tiltaket for å sikre midler til helt nødvendig drift, vedlikehold og investering på fylkesveiene. Vi ser at dagens regjering underfinansierer fylkeskommunene, med det resultatet at fylkesveiene er dem som lider, og at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene også øker.

Da transportetatene og Avinor la fram sitt plangrunnlag til NTP, foreslo etatene å etablere et eget program for å ta igjen etterslepet på fylkesveiene. Mener Senterpartiet at et slikt program, i tillegg til sterke og gode rammeoverføringer, er nødvendig for å ta igjen etterslepet på fylkesveiene?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:26:38]: Fylkeskommunene har vært gode veieiere, men de får altfor dårlige rammer til faktisk å kunne ta det taket som de selv ser er nødvendig. Rammeoverføring til fylkeskommunene er helt nødvendig for å legge en bunnfinansiering når det gjelder investering i fylkesvei, men også for å sikre det kollektivtilbudet som veldig mange fylkeskommuner har.

Jeg kommer fra en landsdel der hurtigbåter og ferjer er utrolig viktig, og med det systemet vi har nå, er det vanskelig å klare å finansiere det godt nok uten at man må kutte

på skole. Et eget program for fylkesveiene tror jeg kan være en fornuftig vei å gå. Jeg ser helt klart at vi må ha samme ambisjoner med tanke på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei, som vi har på riksvei. Det kommer for dårlig fram, så langt. Jeg er veldig glad for at etatene har pekt på det, og det er en sak som vi er nødt til å løfte fram mot Nasjonal transportplan.

Helge Orten (H) [15:27:37]: I samtlige åtte år med rød-grønn regjering hadde Senterpartiet samferdselsministeren, og i hele denne perioden økte vedlikeholdsetterslepet både på vei og på bane. I budsjettene for 2015, 2016 og 2017 er denne trenden snudd, og for første gang på mange år reduseres nå forfallet, både på riksvei og på jernbane.

En stor del av etterslepet er på tunneler, og i 2007 ble tunnelforskriften vedtatt. Ved utgangen av 2013 var kun 7 av 224 tunneler utbedret eller igangsatt utbedret. Innser representanten Sjelmo Nordås at dette arbeidet burde ha vært startet mye tidligere?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:28:16]: Vedlikehold er en sak som man konstant må fokusere på, både for vei og for jernbane. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier var nok betydelig større enn noen forutså. Når man har lite penger å bruke på vedlikehold, blir vedlikeholdsetterslepet bare større år for år, og nettopp derfor er det så viktig, det jeg var inne på i forrige replikk: at man har ambisjoner for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, også på fylkesveinettet.

Når det gjelder tunnelforskriften, er det vel sann at også dagens regjering heller ikke følger opp det som er behovet for midler. Så der er vi vel egentlig i samme båt, og det er noe Stortinget i fellesskap må løfte for å sikre at tunnelene faktisk får god nok standard framover.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:29:10]: Kristelig Folkeparti tror at vi gjennom jernbanereformen skaper en jernbane som gjør at flere velger å bruke toget. Det gjelder enkeltpersoner, men det gjelder også vareeiere. Sammen med en sterk økning i bevilgningene til både planlegging, investering og vedlikehold vil reformen bidra til at flere reiser kollektivt, og jeg tror at Senterpartiet iallfall deler målsettingen. Men Senterpartiet har valgt å stå utenfor reformen, og da er mitt spørsmål: Hvilke grep mener Senterpartiet må tas for at jernbanen skal bli mer attraktiv for flere reisende og for flere vareeiere?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:29:53]: Senterpartiet var veldig tydelig i behandlingen av jernbanereformen og mente det var feil grep å ta. Vi ønsker en helintegrert jernbane, som de store jernbanelandene i Europa har lyktes veldig med. I stedet for å splitte opp ønsker vi å samle, og i stedet for å få flere direktører å betale lønn til ønsker vi å være med både på investeringer og på å vedlikeholde jernbanen. Jeg tror nettopp de grepene som må til for at folk skal ha tiltro til jernbanen, er at togene går når de skal, og at godsaktørene har forutsigbarhet for at det er sikkert nok å sende godset sitt på jernbane. Så en helintegrert jernbane er Senterpartiets løsning. Det var det vi foreslo ved behandlingen sist, og det kommer vi til å fore-
slå også ved senere anledninger.

Abid Q. Raja (V) [15:30:46]: Man forsøker å så tvil om hvorvidt etterslepet under den forrige regjeringen økte eller gikk ned – jeg har notert meg flere spørsmål fra enkelte representanter fra den rød-grønne siden der man forsøker å så tvil om det. Jeg tror vi må være enige om at vedlikeholdsetterslepet på vei og jernbane økte under den forrige regjeringen, og det er under nåværende periode at man faktisk har fått det etterslepet ned. Det sier også alle aktørene, det er det de som regner på dette, sier. At politikerne forsøker å snu på det, tror jeg tjener oss veldig lite til ære.

Jeg vet at representanten Janne Sjølmo Nordås er veldig opptatt av distriktene. Jeg tenkte jeg skulle benytte anledningen til å stille et spørsmål om de store byene. Hva er de tre viktigste grepene som Senterpartiet gjør for at man skal få til best mulig trafikkavvikling i de største byene i Norge?

Janne Sjølmo Nordås (Sp) [15:31:42]: Først: Jeg er jo ikke enig i inngangen til Abid Q. Rajas spørsmål. Men jeg skal konsentrere meg om de store byene, for jeg tror det er mange ting man bør gjøre. Det ene er å ha gode tilgjengelige kollektivtiltak, noe som vi har vært opptatt av, og i dagens Nasjonal transportplan la man opp til både bymiljøavtaler og belønningsmidler som en del av det. Så har jeg nettopp referert til at vi ønsker en tilskuddsordning for å få mye av varetransporten over på mer miljøvennlige og klimavennlige løsninger, som vi har hatt et forslag om. Et CO₂-fond for tungtransporten mener jeg også er et godt grep, og vi har også foreslått et forsøk med veipricing som vi tenker kan være interessant å prøve, f.eks. i en av de store byene.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Abid Q. Raja (V) [15:32:50]: Transport og kommunikasjon er et av Venstres satsingsområder fordi god kommunikasjon binder det langstrakte landet vårt sammen. Det skaper grobunn for næringsliv og verdiskaping. Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken er å intensivere utbyggingen av konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Både nå og i årene framover er en av de viktigste nasjonale oppgavene vi har, å jobbe for å sikre et sikkert og miljøvennlig transportsystem for alle.

Norge har forpliktet seg til å kutte klimagassutslipp gjennom klimaforlikene og Paris-avtalen. I 2015 sluttet vi oss også til EUs klimamål om å kutte 40 pst. innen 2030. Dersom vi skal nå dette – og de andre målene – må det kuttes i alle sektorer, både i kvotepliktige og ikke-kvotepliktige, og det må også kuttes nasjonalt.

Transportsektoren representerer en stor utslippskilde og står for nesten en tredjedel av de norske klimagassutslippene. I motsetning til industrien, som reduserte utslippene med 38 pst. mellom 1990 og 2014, økte utslippene til transportnæringen med 24 pst. i samme periode. Denne utviklingen må snus, og utslippene fra transportsektoren må kraftig ned i tiden som kommer.

Venstre viser med sitt alternative budsjett at vi ønsker å følge opp målsettingene vi har satt oss når det gjelder klima. Vi satser enda mer på jernbane, enda mer på kollektivtransport, sykkel og gange enn det budsjettavtalen legger opp til. Vi skulle gjerne fått til enda mer, men vi mener at vi fikk til mye, og at regjeringspartienes budsjettalternativa

tiv er betydelig forbedret i avtalen de inngikk med oss og med Kristelig Folkeparti.

Det er viktig og bra at klima og miljø er høyt på dagsordenen. Likevel er det viktig for Venstre å trekke fram at satsingen på kollektiv, sykkel og gange ikke bare er hensiktsmessig for klimaet og lokalmiljøet i byene og i distriktene, satsingen er også av stor betydning for trafikksikkerheten. Mange barn blir kjørt til skolen og barnehagen daglig fordi de mangler gang- og sykkelstier – det er farlige kryss, og det er mange barn som må krysse sterkt trafikkerte veier. Slik kan vi ikke ha det. Økt satsing på sykkel og gange er bra for miljøet, det er bra for folkehelsen, og det er bra for trafikksikkerheten.

I fjor fikk jeg gleden av å sykle fra Lindesnes til Nordkapp, og jeg har sett mange av disse farlige gang- og sykkelstiene som norske barn ferdes på over hele det langstrakte land. Det er et stort område der politikerne i lang tid har sviktet, og jeg mener at her er det et stort etterslep som hviler på nåværende regjering, men også på framtidige regjeringer å ta igjen.

Dersom vi skal nå målene om at flere skal gå, sykle eller bruke kollektivtransport, må det også tilrettelegges for dette. Vi må bygge ut kollektivtrafikken, vi må bygge ut sykkelveier sammenhengende, og vi må tilrettelegge for fotgjengere. Det hjelper ikke at vi bygger sykkelveier som vi politikere definerer som trygge – de må også oppleves som trygge av trafikantene. Vi må sette trafikantene i sentrum når vi utvikler transportsystemet. Ellers vil vi aldri lykkes i å nå målene våre.

Hvis vi skal nå målene vi har satt oss, er det nødvendig å trappe opp innsatsen innenfor kollektivtrafikken, og staten må ta mer ansvar. Skal trafikkveksten i byene våre tas av kollektiv, sykkel og gange, må vi øke overføringen til byene via belønningsordningen. Skal vi nå målet om 40 pst. kutt i transportsektoren innen 2030, må vi også stille krav til fossilfri kollektivtransport.

Selv om Venstre synes det er bra at staten nå dekker 50 pst. av kostnadskrevende investeringer i nødvendig infrastruktur i de fire største byene, som f.eks. Fornebubanen, mener vi at det må gjøres enda mer i tiden framover. Byene er ikke i stand økonomisk til å gjøre de nødvendige løftene som trengs for at trafikkutfordringene kan løses på en miljøvennlig måte. Økt statlig finansiering bidrar til at storbyene kan øke satsingen på kollektivtransport. Mange viktige prosjekter må gjennomføres de neste årene, og Venstre ønsker bl.a. at utredning og planlegging av skinnegående trafikk på Ullandhaug i Stavanger og i Nedre Romerike skal igangsettes. Når det gjelder Fornebubanen, tror jeg alle borgerne som pendler og bor i den regionen, er begynt å bli litt lei av politikere som i mange år har lovet at Fornebubanen skal realiseres, mens man ser at det år etter år treneres og forsinkes. Nå – igjen – vet vi at politikerne i Oslo ikke har bidratt til at framdriften holdes.

Venstre er også opptatt av gode veier fordi det er viktig for god framkommelighet mellom regionene og for økt verdiskaping, utvikling og levedyktige distrikter og for å dekke næringslivets transportbehov. Venstre mener at både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. Deler av Norge er utsatt for mye uvær, og det påvirker transportsystemene.

Venstre er opptatt av at det skal satses på skredsikring, og at infrastrukturen som bygges framover, skal være robust, så det takler dagens og framtidens klima.

Dersom vi skal nå nullvisjonen og få ned tallet på antall drepte og hardt skadde i trafikken, må transportsystemet innrettes slik at det fremmer trafikksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring. Vi må bygge flere midtdele, rumlefelt og såkalt tilgivende vei med ryddet sideterreng. Vi må satse på føreropplæring, vi må få mer gods over på sjø og bane, og mer av persontrafikken over på jernbane og kollektivtransport.

Dagens jernbane er svingete og gammel og preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Derfor er Venstre glad for at vi i samtlige budsjettenigheter har fått økt satsing på jernbane. Etter mangeårig forsømmelse av vedlikehold av jernbanen har vi endelig begynt å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Venstre har fått gjennomslag for å øke planmidlene og investeringsmidlene, slik at vi også framover kan bygge nye traseer og forbedre de eksisterende.

Videre planlegging av hele intercity til Lillehammer, Skien og Halden er viktig for Østlandsregionen, men det er også viktig for framtidig utbygging av jernbanen mellom de største byene i landet vårt og for en ren sammenkobling og videre utbygging av jernbanen ut mot Europa.

Selv om store deler av Jernbane-Norge er elektrifisert, finnes det en del strekninger hvor lokomotivene fortsatt går på diesel. Dette ønsker Venstre å gjøre noe med. Vi vil elektrifisere Solørbanen, Rørosbanen og Meråkerbanen, og vi vil planlegge for hydrogentog på Nordlandsbanen og Raumabanen. Dette satte vi av midler til i vårt alternative budsjett.

Vi må løfte godstransporten over på jernbanen, og vi er glad for at vi fikk gjennomslag for at regjeringen skal vurdere å sikre godstransportørene på jernbanen full kompensasjon for kjøreveisavgift. Venstre ønsker at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk.

Venstre vil at Norge skal ta en lederrolle innen miljøvennlig transport, og vi mener dette er fordelaktig både for dem som bor i byer og i tettsteder, og for dem som bor i distriktene. Norge har verdens høyeste tetthet av nullutslippsbiler på veien, og teknologiutviklingen går raskt. Vi gleder oss til 2025, da det ikke lenger skal selges nye biler på fossilt drivstoff i Norge.

For noen år siden var det mange som tenkte at dette var science fiction, og at vi aldri kom til å komme dit hvor førerløse biler er en realitet, men i dag har teknologien begynt å komme, og vi ser at dette er i ferd med å ta grep. Jeg mener at den politikken som vi har valgt oss for nullutslippsbilene, er god for elektrisitet, men også for hydrogen, og det kan komme andre typer biler i framtiden dersom vi opprettholder den politikken vi har.

Norge har vist at fergestrekninger kan elektrifiseres, og vi var først i verden da vi elektrifiserte fergestrekningen Lavik–Oppedal med «Ampere». Venstre mener at det finnes store muligheter for å erstatte fossile ferger og båter med nullutslippsalternativer, og vi mener det bør stilles krav om nullutslipps teknologi i alle fergeanbud. Vi mener også at det bør legges til rette for landstrøm ved flere fergeanløp.

Skal Norge fortsette med å gå foran som et godt eksempel i transportbransjen, må vi legge til rette for forskning på ny teknologi. Vi er derfor glade for at vi fikk økt bevilgningene til samferdselsforskning med 33 mill. kr i budsjett-

tavtalen, og for at vi fikk gjennomslag for en utredning av satellittbasert veiprisering for tungtransporten.

Dersom vi skal nå målene om å redusere utslippene fra transportsektoren med 40 pst. innen 2030, må vil tilrettelegge for et grønt skatteskifte. Varer og tjenester som forurenser, må bli dyrere, og produkter som ikke har negativ klimapåvirkning, må bli billigere. Venstres alternative budsjett viser hvordan det grønne skatteskiftet kan gjennomføres i praksis, og vi håper flere får øynene opp for dette i tiden framover.

Avslutningsvis: Venstre stemmer med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i forslag 1–3. Videre har vi ved en inkurie blitt stående i merknad, side 42 kolonne 2, under lufthavn på Helgeland. Venstre mener at endelig beslutning vedrørende ny lufthavn på Helgeland er det naturlig å vurdere i behandlingen av NTP 2018–2029. Dermed er det ikke lenger flertall for den merknaden som vi ved en inkurie sto inne i, men her står vi sammen med regjeringspartiene.

Når det gjelder SVs forslag, er Venstre i utgangspunktet for det løse forslaget som er omdelt i salen, men i dag kommer vi til å stemme imot fordi vi ikke kjenner til de kostnadene som er forbundet med dette. Men vi vil eventuelt se positivt på dette i forbindelse med neste budsjett.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [15:43:03]: Da jeg hørte tempoet på deler av innlegget til Raja, følte jeg at vi var tilbake til tida da vi hadde samferdselsdebatter i denne salen med hans partifelle Odd Einar Dørum.

Det var mye godt i det Raja sa. Jeg tror jeg må gi ham og Venstre æren for at ved behandlingen av statsbudsjettet i fjor – i budsjettforliket som da ble forhandlet fram – ble prisen på månedskort og årskort på NSB satt ned med 20 pst. Det vil si en del steder, men ikke alle steder. Blant annet ble det ikke gjeldende i Oslo og Akershus.

Nå er det i budsjettforliket lagt inn 105 nye millioner. Arbeiderpartiet støtter også det. Raja var ute og sa at nå blir det også 20 pst. prisreduksjon i Oslo og Akershus. Jeg så samme dag i samme avis og samme oppslag at hans partifelle Elvestuen sa at nei, det blir ikke prisreduksjon i Oslo og Akershus.

Spørsmålet mitt er rett og slett: Blir det 20 pst. billigere månedskort i Oslo og Akershus?

Abid Q. Raja (V) [15:44:09]: Det er en god sammenligning å bli målt opp mot Dørum. Det er litt for store sko å fylle, men jeg takker selvfølgelig for skrytet og også for æren for at budsjettene har blitt gode.

Når det gjelder dette med 20 pst., bidro Venstre sammen med regjeringspartiene i fjor til at vi fikk på plass 20 pst. månedskortreduksjon på NSB utenfor der det er eksisterende takstsamarbeid.

I vårt alternative budsjett har vi budsjettert med f.eks. 2 mrd. kr i skattefritak på månedskort hvis man får dette fra arbeidsgiver. Vi har budsjettert med nullsats på moms, som vi har estimert til 750 mill. kr, som vil kunne gi 10 pst. reduksjon i månedskort dersom kollektivselskaperne ga det videre til passasjerene, og vi har også skrevet at det skal være gradvis innføring av 20 pst. månedskort-rabatt, estimert med beløp for å nå dette målet.

Vi er glad for at vi har fått til 105 mill. kr, som ikke vil gi rabatt på 20 pst. Men det ligger en merknad der som sier at dette kan bidra til at man får ned prisene, og min oppfordring til kollektivselskapene at det er nettopp det man skal bruke disse pengene til.

Nikolai Astrup (H) [15:45:30]: Det har vært betydelig økning i statens tilskudd til kollektivtiltak i og rundt de store byene de siste fire årene som en følge av samarbeidet mellom våre partier. Mener representanten at det ville vært mulig å realisere de store prosjektene vi står overfor i denne regionen, dersom de rød-grønne hadde fått videreføre sin politikk?

Abid Q. Raja (V) [15:46:01]: Jeg takker for spørsmålet. Det enkle svaret på det er at det tror jeg ikke hadde vært mulig. Venstre er veldig glad for at vi sitter i den posisjonen som vi nå sitter i. Vi har budsjettmakt gjennom budsjettavtalen vi har, og ved at vi sitter på vippen sammen med Kristelig Folkeparti. Jeg tror at vi og Kristelig Folkeparti de siste fire årene i betydelig grad har bidratt til at vi både har fått ned vedlikeholdsetterslepet på jernbane og på vei, og at vi har klart å få opp belønningsordningen for byene, slik at man kan ta unna trafikkveksten og passasjerene kan reise mer med kollektive løsninger. Hvis man i hvert fall legger de fire forutgående år til grunn, tror jeg ikke dette hadde vært mulig sammen med de rød-grønne.

Nikolai Astrup (H) [15:46:55]: Venstre har valgt å trekke frem ett enkelt veiprojekt i det ganske land i sin budsjettinnstilling, nemlig E39 Betna–Stormyra, som i Venstre kalles for Pål Farstads vei. Er det noen spesiell grunn til at man har valgt å trekke frem bare det ene prosjektet?

Abid Q. Raja (V) [15:47:17]: Det er mange prosjekter som er viktige for Venstre, men jeg tror ikke noen i salen her vil bli overrasket dersom enkelte stortingsrepresentanter får gjennomslag for sine hjertesaker, og Betna–Stormyra er en viktig sak ikke minst for Pål Farstad, men også for Venstre lokalt. Jeg vil anta at også for hele Møre og Romsdal er den veien viktig. Jeg er glad for at det ligger en merknad der om at man skal se nærmere på den veistrekningen i forbindelse med NTP.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:47:50]: Representanten Abid Raja er jo kjent for å være en bypolitiker, opptatt av storbyer og slikt. Nå skal jeg utfordre representanten Raja på hva som er de viktigste grepene han og Venstre vil ta for Distrikts-Norge.

Abid Q. Raja (V) [15:48:17]: Jeg er vel å merke født i en by, og jeg bor i en by, men jeg vil ikke si at jeg er en bypolitiker. Jeg elsker landet vårt, og jeg antar at jeg er blant de politikerne i denne komiteen, i hvert fall i innværende periode, som har reist mest – jeg skal kanskje ikke si mest, men blant dem som har reist mest – rundt i landet og besøkt også distriktene. (Latter i salen.) Jeg sier ikke den som har reist mest, men blant dem som har reist mest. (Munterhet i salen.) Det er også for å lære landet å kjenne. Jeg tok nettopp en sykkeltur fra Lindesnes til Nordkapp og reiste en annen vei tilbake. Jeg har erfart at

det er betydelige grep som må tas for landet. Veiene våre er dårlige, det er heller ikke bra. For det første er det ikke bra for passasjerene og bilene, det er heller ikke bra for miljøet at veiene er dårlige, og det er ikke bra for trafikk-sikkerheten. Sammen med regjeringspartiene har vi bidratt til å få ned veivedlikeholdsetterslepet betydelig, og jeg tror at det vil glede veldig mange folk i distriktene.

Presidenten: Med denne svarreplikken risikerer man at det blir mange replikker i tillegg.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:49:32]: Ett av de spørsmålene der salen er delt omtrent i to, er om jernbanereformen. Der er det høyresiden, altså Høyre og Framskrittspartiet omfavnet av Venstre og Kristelig Folkeparti, mot de gamle rød-grønne kameratene. Jeg husker en ting som ble tatt opp i forbindelse med jernbanereformen og besvart av representanten Abid Raja. Han sa veldig tydelig og klart ifra at ansattes pensjonsforpliktelser skulle være sikret. Ansattes pensjon skulle ikke bli dårligere som følge av jernbanereformen. Nå vet vi at de offentlige tjenestepensjonene som de ansatte har, kommer til å bli erstattet av dårligere tjenestepensjoner hvis de går over til private. I tillegg er det usikkerhet knyttet bl.a. til muligheten for AFP i nye ordninger. Er det sånn at Abid Raja har garantier fra regjeringen for at alle ansatte i NSB-konsernene vil få AFP-ordninger?

Abid Q. Raja (V) [15:50:40]: Det var veldig mange hvis-er og om-er bakt inn i spørsmålet, så det er veldig vanskelig å svare helt konkret på noen av spørsmålene.

Dette ligger hos statsråden, det skal utredes, og så vil det komme en sak om det før det blir nødvendige avklaringer. Men jeg tror det er viktig at vi får disse avklaringene om pensjonsrettighetene. Det er viktig for de ansatte. Samtidig er det viktig at vi får en jernbanereform. Jeg tror at alle aktørene som sitter på galleriet her, og som har vært pådrivere for at man burde reformere jernbanesektoren, er glad for at man har tatt de nødvendige grepene. Det er for å sikre at borgerne i framtiden får mest mulig jernbane for pengene, og det er for å sikre at man ikke får aktører som går i beina på hverandre, at man ikke bygger dyrt og usammenhengende, men gjør det motsatte – som vi er i ferd med å gjøre nettopp gjennom denne jernbanereformen som vi har fått til.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:51:51]: I dag syklet jeg for første gang med piggedekk

til Stortinget – trygg, fordi jeg bor i en by der parkeringsplasser fjernes for å slippe til syklende. En by der folk føler seg tryggere, er en by der folk sykler. Jeg bor i en by der regjeringspartiene har mistet kontrollen, og vi syklistar får en ny vår, selv om det er vinter.

SV prioriterer veier i distriktene, kollektivtrafikk, sykkel og gående rundt og i byene og lyntog for å binde landet sammen. Dette er i sterk kontrast til regjeringen. Samferdselsministeren later som han driver en kunnskapsbasert politikk, men nekter for den mest elementære av alle kunnskaper innenfor veitrafikken, nemlig at øker man kapasiteten, øker man trafikken, stikk i strid med målene om at all vekst i trafikken i byområdene skal tas med kollektiv, syk-

kel og gåing. Samferdselsministeren går ikke av banen for å belære andre, men nekter selv å innrømme at Fremskrittspartiets opposisjonsbudsjetter ville gitt et større vedlikeholdsetterlep for jernbanen enn det var da han selv overtok.

Fremskrittspartiet gikk til valg på å avskaffe bompenger. Det løftet holdt de ikke. Millionene som Solvik-Olsen deler ut som en landsens julenisse for å kutte bompenger, er heller ikke i nærheten av å veie opp for de ekstra bompengene som folk må betale på grunn av kostnadsbombene som Ketil Solvik-Olsen påfører dem fra veiprosjekter som sprenger kostnadsrammene. Aldri før har folk i Norge betalt så mye bompenger. Ketil Solvik-Olsen fra Fremskrittspartiet er kongen av bompenger. Og verre skal det bli om han får fortsette etter valget neste år, fordi han alltid velger de dyreste veialternativene, som dermed gir de høyeste bompengene. Han pleier å svare omtrent slik når han blir spurt: Jeg tror folk vet at bompenger ikke er Fremskrittspartiets førstevalg. Det er det han pleier å svare, sånn der omkring. Det er mulig det, men dagens budsjett har lært oss hva samferdselsministeren hadde gjort om han fikk sitt førstevalg. Han hadde kuttet til jernbane, med en konsulentbruk som statsråden selv innrømmer i Stortingets spørretime at var ute av kontroll. Han hadde kuttet i den vellykkede satsingen på sykkel i kommuner og fylker. Han hadde kuttet i støtteordningen til kollektivtrafikk i byene. Han henger etter i oppfølgingen av Nasjonal transportplan på kyst og farleder. Han har bare 14 pst. oppfølging av bymiljøavtalene fordi han har prioritert privatisering av jernbanen i stedet for et skikkelig miljø i byene.

Ketil Solvik-Olsen må slutte å late som han er sykkelminister, slutte å late som han er jernbaneminister, slutte å late som han er bymiljøminister. I budsjettet han legger fram, avslører han at det han aller mest vil, er å være motorveiminister.

Opp mot dette stiller vi i SV vår alternative visjon for et Norge. Vi sier ja til å opprette et eget lyntogselskap med egen balanse for å utrede, planlegge, få utbygd og drive høyhastighetsbaner mellom byer i Norge og våre naboland, og utvikle områdene mellom byene på en måte fly aldri vil kunne gjøre. Vi sier ja til å videreutvikle jernbanen som ett samlet selskap, det selskapet som med jernbanesatsingen til de rød-grønne og sentrumpartiene har en høyere tillit og tilfredshet fra passasjerene enn på mange år. Vi sier ja til å bygge nullutslippsløsninger for gods i framtiden, på kjøll og til sjøs. Vi sier ja til fornuftige veiprosjekter for tryggere veier, rassikring og tunneller i distriktene.

Vi sier ja til kollektivsatsing rundt og i byer og til et bilfritt byliv, fordi et levende sentrum med færre, ikke flere biler, er bedre for folk, enten det er Oslo eller Moelv, og fordi luften er renere, og det er bedre for handelsstanden – så sant ikke sentrum ødelegges av at regjeringen sier ja til nye bilbaserte kjøpesentre rett utenfor byen. Vi gjør alt dette ved å omprioritere fra store prosjekter og satse på fornybare og bærekraftige løsninger.

La meg til slutt oppsummere, i den siste samferdselsbudsjettdebatten jeg har på Stortinget, på hvilke måter SV har endret norsk samferdselspolitisk debatt. Det var SV som var forslagsstiller for omlegging av engangsavgiften for å fremme mer drivstoffgjerrige biler, som gjør at regjeringen kan skryte av at klimaforlikets mål nås nå. Det var SV sammen med Venstre som fremmet forslaget om å stille utslippskrav til drosjer – de bilene som går lengst i by-

ne hvert år. Det var SV som fremmet forslaget om at alle statlige fergeanbud skulle baseres på nullutslipp, og tilsvarende at alle fylkeskommunale ferge- og passasjerbåtanbud skal være basert på nullutslipp dersom teknologien tilsier det, og for å prøve ut hydrogenferger. Dette er forslag som nå er allemannseie. Vi venter nå på det første hydrogenlokomotivet.

Det var SV som fremmet forslag om at alle nye biler skal være nullutslippsbiler fra 2025 – Arbeiderpartiet foreslo 2030 – et forslag som et enstemmig storting nå omfavner, og som Høyre og Fremskrittspartiet løfter fram i sine egne merknader. Det var SV som fremmet forslag om at transportnæringen skulle få laget et CO₂-fond etter modell fra NO_x-fondet. Forslaget ble nedstemt både i vår og i høst, men har nå enstemmig oppslutning i Stortinget. Det var SV som fremmet forslaget om at alle kollektivutslipp skal være basert på nullutslipp, et forslag som enstemmig ble satt av Stortinget til å bli innfridd innen 2025. Det var SV som først fikk på plass et omsetningspåbud for biodrivstoff, først til 2,5 pst. Det var vi som fremmet forslaget om opptrapping til minst 11 pst., som fikk flertall i forbindelse med energimeldingen, og som nå samler et enstemmig storting om en økning til 20 pst. i 2020. Det var vi som først foreslo et omsetningspåbud på biodrivstoff for den nasjonale skipsfarten.

Gang på gang har SV flyttet debatten om hvordan vi skal sørge for å kutte alle utslipp. Det skal vi fortsette med. Jeg tar opp SVs forslag.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Karianne O. Tung (A) [15:57:15]: Den rød-grønne regjeringen startet tidenes jernbanesatsing, og et av tiltakene som kom på plass i den gjeldende nasjonale transportplanen lagt fram av Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, var elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Etatene foreslår i grunnlagsdokumentet at elektrifiseringen skal være et bundet prosjekt. Det er bra. Det er riktig, men det er selvfølgelig altfor forsinket. Det er et prosjekt som skulle ha vært i gang allerede. Nå ser vi i budsjettforslaget fra regjeringen og i budsjettforliket at man på nytt foreslår å vurdere elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Jeg klarer ikke å tolke det på annen måte enn at prosjektet nå ikke lenger er et bundet prosjekt. Da er mitt spørsmål til representanten Heikki Eidsvoll Holmås: Er representanten like opptatt av elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen som han er av trikk til Tonsenhagen?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:58:09]: Ja.

Presidenten: Da har representanten både svart og avlevert replikksvaret.

Vi går videre til neste replikant.

Nils Aage Jegstad (H) [15:58:31]: Nå har vi den tredje representanten for den tidligere rød-grønne regjeringen framme. De to andre har brukt mye tid på å bortforklare at etterslepet på vei og bane økte i deres åtte år, til tross for statistikken. Vi hørte også Eirik Sivertsen her begrunne sin forklaring med at det skulle komme i NTP-en for den

perioden vi nå er inne i, 2014–2023. Nå har det seg slik at det første budsjettet som ble lagt fram i forbindelse med den, la Stoltenberg-regjeringen fram høsten 2013, før den gikk av. Også der, ved det budsjettet, ville etterslepet på vei og bane ha økt. Det var Solberg-regjeringens reviderte utgave av det budsjettet som førte til at det ikke økte. Er ikke representanten Eidsvoll Holmås litt beskjemmet over at man her prøver å bortforklare et statistisk faktum, at etterslepet på jernbanen var på 18 mrd. kr da vi overtok regjeringsmakten?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:59:32]: Her føler jeg at Jegstad må skille skitt og kanel. Jeg er enig i at etterslepet på vedlikehold av jernbanen økte i vår regjeringsperiode. Det jeg har påpekt, er at både med Høyres alternative budsjetter i løpet av de åtte årene og ikke minst med Fremskrittspartiets budsjetter i løpet av de åtte årene, ville vedlikeholdsetterslepet vært enda større. Så er det jo ikke riktig at det er regjeringen som har stått for det store løftet i vedlikehold. Det er etter at Kristelig Folkeparti og Venstre har tvunget regjeringspartiene til å akseptere store økninger i jernbanebudsjettene, at man har fått de store løftene for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Jeg vil gjerne understreke: Vedlikeholdsetterslepsreduksjonene har vært større i de alternative budsjettene – i hvert fall fra SV, men jeg mener å huske også fra Arbeiderpartiet og fra Senterpartiet, i tiden som den regjeringen som Jegstad støtter, har sittet.

Morten Stordalen (FrP) [16:00:40]: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås er veldig engasjert når han snakker om jernbane, og det er jo bra. Men jeg har et spørsmål. Nå har altså SV vært imot reformene til denne regjeringen, men så kom SV på en sånn klok idé om at man nå ville ha Nye Baner – og det sa han også i sitt innlegg, at nå skulle vi bygge og drifte jernbane på en helt annen måte. Hva er det som gjør at man nå har sett det lyset, og ikke synes det er noen grunn til å gjøre noe med Nye Veier? Hva er det som gjør at man nå skal tenke annerledes på bane?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [16:01:15]: Jeg går imot de jernbaneendringene, reformendringene, som Fremskrittspartiet har vært med på å drive gjennom. Jeg synes de er dårlig fundert, og de er dårlig planlagt. Her ser vi jo, når vi står i den situasjonen som vi gjør nå, at man har ikke engang klart å tenke nøye gjennom hvordan man skal sørge for å dekke pensjonsforpliktelsene, til tross for at flere av støttepartiene til regjeringen har lovet at pensjonsforpliktelsene skal være sikret med en jernbanereform som ligger der. Jeg mener dessuten at det er ingenting som tyder på at den overdrevne konsulentbruken som ligger i jernbanesektoren akkurat nå, fører noe godt med seg. Det hadde vært mye, mye bedre å bygge kompetansen i de institusjonene som finnes der.

Når det gjelder Nye Baner, tror jeg at skal man klare å løfte et så stort prosjekt som en nysatsing på lyntoget, må man ha et eget selskap som har det som formål. Derfor er vi for det.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [16:02:27]: Flere partier har henvist til forslaget fra Grønn skattekommisjon om å implementere satellittbasert veiprising for biltransport. Hvilke tanker har SV om hva denne veiprisingen kan skape med tanke på nye muligheter for mer differensiering av bilavgifter på vei?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [16:02:53]: Tusen takk for spørsmålet. Jeg må begynne med å si at vi kommer til å støtte det forslaget som nå ligger inne om å utrede muligheten for den type veiprising som representanten Grøvan snakker om. Jeg tror det har noen fordeler og noen muligheter som ligger der som er positive, nå når det også er avklart at de personvernmessige sidene av dette lar seg gjennomføre. Men samtidig vil jeg si at jeg tror at der dette kan være til mest nytte, er innenfor tungtransporten, for innenfor tungtransporten er det sånn at norske aktører, altså norske lastebilsjåfører, konkurrerer med utenlandske lastebilsjåfører. Vi har hele problemstillingen knyttet til kabotasje. Istedenfor å legge avgiftene på drivstoffet som benyttes innenfor tungtransporten, tror jeg det hadde vært mye mer effektivt å kunne bruke det på vei-kjøringen, gjerne differensiert etter hva slags euroklasse de ulike lastebilene har. Jeg tror at det vil kunne fungere, og jeg håper at Grøvan vil prioritere å dytte på på akkurat det i det videre arbeidet til regjeringen.

Janne Sjølmo Nordås (Sp) [16:04:10]: Vi hørte i en av de tidligere replikkene om forsinkelsen i elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen. Det synes jeg er svært beklagelig, for det var en av de tingene som vi var svært opptatt av i vedtakene i forbindelse med NTP i 2013, både at man skulle starte der, og at man skulle utrede de lange banestrekningene. Det er vel grunn til å tro at ambisjonsnivået kanskje ikke er så stort når det gjelder å ta det videre. Jeg håper at jeg tar feil, for jeg mener at et av de viktigste klimatiltakene vi kan komme med, faktisk er å få de gamle diesellokomotivene parkert og få elektrifisert, eller få nye banestrekninger – noen av dem på hydrogen. Hva tenker SV om det? Er det ikke grunn til å være litt betenkt over at man er så forsinket med Trønderbanen og Meråkerbanen som man er?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [16:05:00]: Jo, og jeg mener at dette går det an å gjøre i tre trinn. Jeg mener at det første man kan gjøre for å kutte utslippene fra diesellokomotivene, er å sørge for å benytte biodrivstoff istedenfor. Det har vi fremmet forslag om tidligere, at vi ønsker at det skal gjøres allerede fra 2017. Det forslaget har falt i Stortinget. Det neste jeg mener man bør gjøre, er raskest mulig å ta i bruk hydrogentog. På en del strekninger der det er mye tunneler, muligens både på Nordlandsbanen og på Raumabanen, mener jeg at hydrogenlokomotiv vil være det som raskest vil kunne tas i bruk for å kutte utslippene. Men det er klart at på de tunge arbeidsstrekningene der man ser potensial for å få overført gods, er det å satse på elektrifisering og trykke på for det ekstremt viktig. Men her ser vi, som også opposisjonspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre, har påpekt, at det har vært for lite planleggingskapasitet – for lav prioritet i Jernbaneverket – til å sørge for å ha topp framdrift på en del av disse prosjektene. Det synes jeg er dumt. Men vi vil i hvert fall ha trøkk.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:06:32]: Vel er det kjekt å kunne oppsummere fire år med borgerlig flertall, men jeg satser på at vi skal få delta i mange samferdselsdebatter de neste stortingsperiodene fra den samme posisjonen.

Det å bygge god infrastruktur er viktig for vårt land. Det er noe som åpenbart alle i denne salen ivrer for, selv om prioriteringene er litt ulike. Jeg registrerer at representanter fra tidligere regjeringer synes at vi bygger for mye vei. Den kritikken lever jeg godt med. Samtidig er det viktig å understreke at vi også bygger veldig mye jernbane, veldig mye kollektivtilbud, og vi sørger for at utslippene vil kunne gå ned. Ja, faktisk ser vi at samlet utslipp fra transportsektoren er lavere nå enn da vi overtok. Det er viktig å få med seg, for i den totale debatten i dag tror jeg at den tilfeldige lytter på galleriet ville trodd at ting egentlig gikk i feil retning, at vi faktisk brukte mindre penger på å bygge dette landet – ikke mer, som faktum er – at vi brukte mindre penger på vedlikehold av infrastrukturen vi har, mens faktum er at man bygger mer. La oss prøve å bli enige om litt faktagrunnlag også når vi diskuterer hva vi skal gjøre videre, for den som ikke klarer å beskrive nåtiden, vil i hvert fall ikke evne å styre når en skal inn i framtiden.

Det å ha en god infrastruktur er viktig for at folk skal kunne komme seg rundt omkring i landet. Folk skal kunne fungere, få gode arbeidsplasser, ha gode familieliv, oppleve kulturtilbud, delta i fritidstilbud, rett og slett kunne være mer sammen med dem de er glad i, kunne reise trygt, miljøvennlig og forutsigbart. Vi er et mangfoldig samfunn, og da er reisepreferanser og behov mangfoldige. Noen skal bare reise korte distanser hver dag, og kan sykle til og fra jobb. Da unner jeg dem det. Jeg var selv ute og syklet senest på søndag. Men der jeg syklet, var det veldig mye is. Jeg tror det ville vært veldig travelt på legevakten hvis alle brukte sykkel til daglig, når Oslo ikke har bedre vedlikehold på en del sykkelveier enn det de har. Men samtidig er det viktig at man har gode alternativ, så man, når været krever det eller helsen krever det, har gode alternativ for å komme fram. Det er derfor vi må satse både på vei, på jernbane, på buss, på tog, på privatbil, på fly, på skipsfart og på alt det andre som gjør at folk kommer seg rundt.

Så må man i tillegg sørge for at vi binder landet sammen digitalt, slik at folk kan jobbe rundt i hele landet, kommunisere godt med både tele og data, og slik at når man skal sende fysiske gjenstander, har et transportsystem, et postvesen som fungerer godt. Selv om man langt fra er i mål, og jeg tror aldri vi vil komme dit, for vi vil alltid ha nye ønsker, nye behov, det er nye muligheter som dukker opp, så vet vi at dekningen på 4G økte fra 70 til 90 pst. bare på ett år. Det er viktig å få med seg, når noen gir inntrykk av at ting nesten har gått i feil retning de siste årene. I et fylke som Oppland, som jeg ofte får kritikk fra Senterpartiet for at vi angivelig har glemt, er 4G-dekningen gått fra under 9 pst. da vi overtok, til over 90 pst. i dag. Oppland får mer tilskudd til utbygging av fiber nå enn under forrige regjering.

Samtidig er målsettingen at vi skal bygge ut de digitale kommunikasjonene gjennom å ha markedsaktører som investerer frivillig, fordi kundene kjøper tjenestene deres fri-

villig. Vi ser at investeringsnivået i 2016 er ca. 1,6 mrd. kr høyere enn i 2013, ergo klarer man altså å kombinere gode rammebetingelser fra staten med investeringsvillige aktører, og ingenting er bedre enn det. Det er den totale innsatsen som teller, ikke bare de få titalls eller hundretalls millionene som man krangler om over statsbudsjettet.

Gjennom bedre infrastruktur kan man redusere reisetid. Man øker trafikkssikkerheten. Man gjør det mer forutsigbart å komme seg fram. Det blir enklere for regioner å konkurrere, enklere å knytte næringsliv sammen mellom regionene, styrke klyngene – det ønsker vi å bidra til. Det å få en rekordvekst i bevilgningene er en viktig del av det. Samtidig må vi sørge for at kjøretøyene på veiene, på jernbanen, på flyplassene eller ved havnene har lavere utslipp, mindre støy, er mer energieffektive. Noen drar det inn som enkeltposter i statsbudsjettet for å kunne skryte av det. For oss er det mye viktigere at vi bruker de virkemidlene vi trodde vi var enige om, nemlig Enova. Mens noen partier i stortingssalen skal skryte av 50 eller 100 mill. kr i ferjetilskudd, bevilger regjeringen gjennom Enova mange hundre millioner kroner til de samme formålene. Og det er faktisk kronene som når fram, som teller, ikke hvilken post de blir bevilget fra.

Vi bygger mer infrastruktur rett og slett fordi det trengs. Så er det mange som sier at mye av den infrastrukturen har vært planlagt lenge. Ja, det er det ingen som benekter. Dessverre har den vært planlagt altfor lenge – mye av det i 40–50 år. Det viktige nå er at den faktisk bygges. Vi vedlikeholder mer av det vi har. Det også hadde vært en litt interessant debatt, for det er ingen som er uenige i at man skal vedlikeholde, og det synes jeg er bra.

Det samme sa tidligere statsråd Liv Signe Navarsete i et skriftlig svar til Stortinget allerede i 2006, at vedlikehold av infrastrukturen er noe av det viktigste vi skal gjøre, men heldigvis, der er alle partiene enige, så det vil være lett å prioritere. Allikevel var resultatet etter to perioder med forrige regjering at forfallet hadde økt, og ikke blitt redusert. Det er litt interessant når vi hører debatten om jernbanevedlikeholdet her i dag, for vi må minne om at samlet vedlikeholdsforfall i 2005 var ca. 9,5 mrd. kr, i 2013 var det 18,9 mrd. kr, altså en dobling, mens med det budsjettet som nå vedtas, er vi nede på 16-tallet, ergo en klar trendendring – ja, ikke bare en trendendring, en bevisst villet politikk, som ikke lå inne i Nasjonal transportplan, men som er gjort fordi de borgerlige partiene prioriterer dette sammen.

Det samme har vi sett på vei. Etter mange tiår med økt forfall er det først de tre siste årene at forfallet er redusert – først med 0,5 mrd., så med 1 mrd. og nå med ytterligere 1,6 mrd. kr. Vi reduserer forfallet, vi tar igjen etterslepet, vi sørger for at det blir bedre å kunne kjøre bil i distriktene, der bilen er et vesentlig transportmiddel, både for dem som bor og jobber der, og for næringslivet, som trenger å transportere varene sine.

Det er viktig at vi klarer å gjennomføre prosjektene på en effektiv måte. Det er derfor vi har reformer. Jeg tror at vi har et kommunikasjonsproblem, for det er en del folk i denne salen som gir inntrykk av at vi splitter opp ting, at vi deler opp ting, ansvar forsvinner og vi privatiserer. De reformene som denne regjeringen har lagt fram og fått støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre for å gjennomføre, handler ikke om å privatisere. Det handler ikke om å splitte opp. Det handler om å samle ansvar som i dag har vært for-

delt, f.eks. mellom Jernbaneverket og NSB. Nå får vi en enhet med ansvar for eiendomsmassene og de fysiske infrastrukturene. Jeg trodde faktisk at det var ganske åpenbart at da samler man ansvar, man splitter ikke. Men det er viktig at vi gjør disse tingene, sånn at man får ett samlet budsjett med inntekter og utgifter som gjør at investeringsviljen blir annerledes, at man håndterer verdiene som ligger der, og kan ta tydeligere beslutninger uten at man må samle mange aktører på tvers av organisasjonslinje, selskap og budsjett. Og det er noe av det vi nå begynner å se resultatet av. I NSB skal man ha færre som sitter og flytter papir – det er jo det motsatte av det opposisjonen har sagt her, at vi skal få flere byråkrater. Nei, erfaringene så langt er at det blir færre byråkrater.

Jernbaneverket anslo at de ville kunne spare mange hundre millioner kroner i året gjennom bedre vedlikeholdskontrakter, når man kan ha dem over flere år. Allerede der har man spart inn kostnadene med omstilling gjennom å få mer igjen for pengene. Der man har noen investeringskostnader i en kort fase, er det for å generere mer verdier over tid. Og det er rart at enkelte ikke vil være med på dette.

Gjennom Nye Veier har vi vist at ved å organisere prosjektene kan vi både få en mer riktig standard, få lengre strekninger vedtatt og sørge for at fagfolk får være fagfolk i større grad. Vi har ikke klart å hindre ethvert prosjekt fra å bli forsinket gjennom at planarbeid tidvis har tatt mer tid, men jeg mener at det er færre av dem nå enn det var før.

For ca. fire år siden i den offentlige debatten fikk den rød-grønne regjeringen en rapport i fanget som de mislikte veldig sterkt. Det var en rapport fra NHO som viste at sju av ti prosjekt var vesentlig forsinket. Det virker som den rapporten nå er fullstendig glemt. Jeg tror ikke den er glemt, men den ble i hvert utelatt fra mine kritikeres taler. Men den er likevel en del av årsaken til at vi gjør endringer, rett og slett for å samle ansvar, gjennomføre prosjekt raskere, bedre og billigere. Ringeriksbanen er et eksempel på det.

La meg til slutt komme med noen rene faktaopplysninger etter den debatten jeg nå har hørt. Jeg minner om at Kommunal Rapport for et par måneder siden kunne melde om at 2015 var det året med best kommuneøkonomi på ti år – apropos at noen gir inntrykk av at kommunene blir sulteføret. Veivedlikehold ble bevilget 10,1 mrd. kr forrige periode, 16,2 mrd. kr i denne perioden. Planleggingsmidler til jernbanen var i 2013 216 mill. kr, i 2017 er det 1 753 mill. kr. Det er altså en sjudobling. Tunellvedlikeholdet er firedoblet – informasjon til Senterpartiet. Fylkesveiene har fått 1,5 mrd. kr mer enn NTP foresa. Til SV: Bevilgningene til sykkelveier er økt med nesten 60 pst. sammenlignet med foregående fire år. Satsing på kollektiv er blitt nesten tredoblet, og når det gjelder jernbanebudsjettet, er som sagt forfallet kuttet der det økte tidligere. Så tallene viser at vi er på rett vei, selv om vi ikke er i mål.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirik Sivertsen (A) [16:16:49]: Statsråden er opptatt av å fortelle at man nå har brukt 10 mrd. kr mer enn Stortinget forutsatte på å oppfylle Nasjonal transportplan. Er statsråden stolt over at han da ikke klarte å prioritere nok penger til å nå målene for trafiksikkerhet, skredsikring

og universell utforming som den nasjonale transportplanen angir?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:17:15]: Jeg er veldig stolt over at vi bruker f.eks. nesten 1 mrd. kr mer på sykkelvei enn det forrige regjering brukte på sine siste fire år. Jeg er stolt over at vi har bygd langt flere midtdele, vi har forsterket midtoppmerking, og vi har vedlikeholdt flere veier. Veistandarden har økt med flere prosentpoeng hvert år nå sammenlignet med forrige regjerings år. Jeg tror at selv om representanten Sivertsen kan plukke enkelte punkter der vi i prosent av NTP ikke har kommet opp i 100, vil en se at vi har brukt 10 mrd. kr mer enn det Arbeiderpartiet mente var den mest offensive satsingen som tenkes kunne. Det at vi har gjort våre justeringer for å få mer igjen for pengene for å komme lenger, for å kna noen prosjekt sånn at vi får mer igjen for det, det synes jeg er verdt det. For vi ser også at trafiksikkerheten på norske veier, selv om representanten Sivertsen ikke liker det som en del av svaret, også har gått i riktig retning. Derfor vil jeg gjerne måles på resultatene. Og så er vi ikke helt i mål med å rydde opp i alle former for organiseringsforbedringer som faktisk trengs.

Eirik Sivertsen (A) [16:18:21]: Jeg ville ha vært forsiktig med å politisere for mye om utviklingen for trafiksikkerhet. Den har, som tidligere påpekt her i debatten, gått ned systematisk siden 1947. Det tror jeg det er bred politisk enighet om å prioritere.

Siden statsråden ikke kunne svare på spørsmålet, får jeg anta at han ikke er stolt over resultatene han ikke har oppnådd. Det var nå en god ting, det kunne være fristende å si at han burde skjemmes. Men jeg skal berømme statsråden for én ting han gjorde i dag som han ikke gjorde i trontaledebatten: å snakke om klima. Så det går framover også med statsråd Solvik-Olsen. Men hans tidligere kollega statsråd Sundtoft sa da Paris-avtalen var undertegnet i fjor, at det kreves dramatiske endringer i transportsektoren hvis vi skal møte de kravene til utslippskutt som er der. Hvilke dramatiske endringer er det vi ser i statsbudsjettet for neste år?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:19:22]: Når jeg hører Arbeiderpartiet i samferdselsdebatten, er det som om den brasilianske landslagstreneren i semifinalen i VM 2014 hadde gått bort til den tyske og sagt at de hadde bidratt til mange fine mål. Men Tyskland vant 7–1!

Det er veldig lite som jeg synes at Arbeiderpartiet har overgått dagens regjering på, når en ser på hva Arbeiderpartiet selv leverte. Det gjelder også utslipp. Daværende regjering klarte å fylle våre byer med dieslbiler, samtidig som vi vet at en ble dømt i EFTA-domstolen på grunn av dårlig luftkvalitet. Arbeiderpartiet valgte motsatt løsning av det vi trengte. Vi har levert ca. tre ganger mer satsing på det kollektive gjennom belønningsordningen enn det Arbeiderpartiet klarte. Det går flere tog fra Oslo S nå enn da Arbeiderpartiet styrte. Vedlikeholdet av jernbanen er dobbelt så stort som da Arbeiderpartiet styrte. Vi vet også at utslippene økte kraftig under Arbeiderpartiets regjering, mens de faktisk har gått ned, lite grann, i samlet transportsektor de siste to årene.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [16:20:33]: I statsbudsjettet for 2017 er det etablert en ordning om incentiver for å få mer gods fra vei til sjø. Ved å få bort en del av tungtransporten fra vei tror vi at vi skaper tryggere veier og et bedre klima. Kristelig Folkeparti er tilfreds med økningen som budsjettenigheten ga, om enda flere midler til den nye incentivordningen enn det regjeringen opprinnelig foreslo. Vil statsråden nå gå i dialog med næringen, slik at en får en god innretning av dette tiltaket, og kan statsråden love at disse midlene gjør at flere varer blir fraktet på sjø, istedenfor på vei, allerede i 2017?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:21:19]: Det samarbeidet regjeringen, Kristelig Folkeparti og Venstre har hatt om også dette budsjettet, mener jeg vi skal være stolte av. Det tar ting i en bedre retning. Vi sørger for at jernbanen er i bedre stand, jernbanen er en viktig del av det å flytte gods fra vei til bane. Denne incentivordningen, som mange har snakket om i mange år, også før denne regjeringen, kommer nå på plass. Den blir betydelig styrket gjennom budsjettforliket, og det gir oss et økonomisk virkemiddel til å kunne støtte opp om etablering av nye eller utvidelse av eksisterende ruter.

Vi har lenge, også før budsjettet ble framlagt, hatt god dialog med Norges Rederiforbund, NHO Logistikk og Transport og liknende organisasjoner, så vel som med mange enkeltaktører, for å finne ut hvor ting ønskes – både havner, rederi, transportører. Det arbeidet vil vi fortsette, slik at vi sørger for at de pengene kommer til å virke allerede i 2017 og påvirker preferanser og atferd til transportørene og til logistikk-kjøperne.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [16:22:30]: Gjennom media de siste ukene har det blitt gjort kjent at jernbaneprojektet Bergen–Arna er overskredet med opp mot 3 mrd. kr. En av de tingene som det også ble opplyst om, var at det vurderes stenging av Bergen stasjon i rimelig mange måneder. Jeg synes det egentlig er ganske dramatisk, for det er et stort prosjekt, det er et viktig prosjekt. Hvorfor har ikke statsråden orientert Stortinget om de overskridelsene som vi har fått høre om gjennom bl.a. Bergens Tidende?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:23:05]: Men det har jeg – det har stått om det i stortingsproposisjonen både for inneværende budsjett og for forrige budsjett. Vi har også informert gjennom andre dokumenter som Stortinget har fått. Jeg håper jo, når vi skriver dette, at det faktisk blir lest. I så fall er det en større utfordring enn at vi ikke har skrevet det, for det har vi faktisk gjort.

Men det som er interessant i denne debatten, er at denne regjeringen bruker mye penger på å satse på jernbanen. Vi får realisert mange prosjekter som vi har diskutert i lang tid. Men akkurat når det kommer til prosjektet utenfor Bergen, er også jeg bekymret, nettopp fordi kostnadsoverskridelsene er såpass store. Men også den forrige regjeringen visste at det var en utfordring.

I enkelte debatter kommer Arbeiderpartiet og Senterpartiet og sier at det er problematisk at kostnadene går opp, vi må stoppe prosjektet til vi har full oversikt. I andre debatter har jeg fått spørsmål – bl.a. fra representanten Rommetveit – der de sier at nå må vi ha full gass, slik at det ikke blir noen forsinkelse i prosjektet. Det hadde vært en veldig

fordel om opposisjonen talte med én tunge. Er en bekymret over kostnadene eller over tidsframdriften her?

Abid Q. Raja (V) [16:24:13]: Budsjettavtalen er klar. Den viser at det har blitt en del påplussinger på noen områder under samferdselsministeren. Det er 425 mill. kr mer til belønningsordningen for kollektivtrafikk, 400 mill. kr mer til drift og vedlikehold av jernbanen, 280 mill. kr mer til jernbaneplanlegging, 150 mill. kr mer til jernbaneinvesteringer osv. – totalt over 1,5 mrd. kr. Jeg antar at hvis man tar dette bort, ville hverdagen vært litt annerledes. Mener statsråden at denne innretningen, slik budsjettforliket til slutt endte, er i en mer riktig retning for landet Norge framover?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:24:57]: Jeg setter pris på de pengene som kommer inn til Samferdselsdepartementet, for jeg vet at vi deler de overordnede visjonene om hvor vi vil. Vi ønsker å bygge et land med bedre infrastruktur og vedlikeholde den. Forrige regjering vedlikeholdt ikke den infrastrukturen vi hadde. Forfallet økte. Derfor har mange av mine forgjengere stått nede på Oslo S og fått mye kritikk for at togene sto. Selv om en visste at vedlikeholdet var dårlig, økte en ikke satsingen.

Venstre og regjeringen har litt ulik prioritering av hvor mye penger en skal bruke på ulike poster. Jeg vil bare minne om at ja, nå blir det enda mer penger til planlegging, men sammenlignet med det budsjettet vi overtok i 2013, der det var drøyt 200 mill. kr, er det altså 1,6 eller 1,750 mrd. kr. Begge deler er betydelig mer, så vi drar godt over den retningen som de rød-grønne hadde. Men Venstre har ofte villet kutte betydelig i veisatsingen. Jeg mener en må ha balanse, slik at vi har flere veinbevilgninger enn det Venstre ofte har villet ha, men jeg tror vi totalt skal komme veldig godt ut av dette også.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [16:26:08]: Jeg vil be presidenten slå hardere ned på statsråden når han forteller usannheter fra Stortingets talerstol. I dag kom det en ny en, nemlig at den rød-grønne regjeringen ble dømt for luftkvaliteten i byene. Det er ikke riktig. Det var statsrådens regjering som ble dømt – hvis han leser dommen – for at hans egen regjering ikke hadde en plan for å forbedre luftkvaliteten. Den planen har de ennå ikke lagt fram.

Derfor sier jeg følgende: Statsråden har motarbeidet eller somlet med de fleste tiltak for å bedre luftkvaliteten. Han har vært imot å sørge for dieselforbudssoner i Oslo. Han har vært motstander av lavutslippssoner. Nå har vi tvunget ham til å drive det igjennom. Han har vært imot å gjøre det dyrere med lokale utslipp. Da er spørsmålet: Kan han nevne én sak der han har vært pådriver for tiltak for bedre byluft?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:27:15]: Jeg vil påstå at en kraftig forbedret bevilgning til jernbanen er med og gir bedre byluft. Jeg vil påstå at det vi har bevilget til kollektivsatsing, gir bedre byluft. Jeg vil påstå at bedre rammebetingelser for lavutslipps- og nullutslippsbiler gir bedre byluft.

Det er altså en forskjell mellom dagens regjering og forrige regjering her. De prøvde å løse byluftproblemet med flere dieselsbiler i byene. Det mener jeg er en helt feil

løsning. Det er litt av årsaken til at Norge ble dømt i EFTA-domstolen for utslippene i perioden 2009–2012. Da var det faktisk Heikki Eidsvoll Holmås' regjering som styrte.

Så har vi hørt mange ting fra talerstolen under Heikki Eidsvoll Holmås' innlegg. Blant annet påsto han at vi ikke bryr oss om sykkel. Ja vel, jeg selv sykler stort sett hele året, jeg. Vi har i denne fireårsperioden bevilget 2,1 mrd. kr til sykkel – mot 1,2 mrd. kr under forrige fireårsperiode. Til kollektiv bevilger vi 5,1 mrd. kr i belønningsordning – mot 1,8 mrd. kr. Vi har begynt å kutte i forfallet på jernbanen som doblet seg under Heikki Eidsvoll Holmås' regjering. Så jeg er veldig stolt over det vi gjør i byene.

Jeg mener det beste tiltaket for bedre byluft var å skifte regjering i 2013.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Karianne O. Tung (A) [16:28:49]: Hvert år frakter metron i London 1,2 milliarder mennesker under byens gater. Det er hovedårsaken til at byen overhodet fungerer. Transport er altså ikke bare transport i seg selv. Den forflytter ikke bare mennesker. Transport og mobilitet påvirker arbeidslivet, næringslivet, kunnskapslivet, fritidslivet – ja, selve livet og ikke minst livet på jorden.

Helt siden FN's klimapanel og Al Gore fikk fredsprisen for den ubehagelige sannheten, har alle partier – en korrigering: alle partier unntatt Fremskrittspartiet – vært klar over at vi står ansikt til ansikt med en av de største utfordringene verdenssamfunnet har sett. Klimagassutslippene øker, og temperaturen stiger. Spørsmålet er: Hva gjorde jeg? Hva gjorde du? Hva gjorde vi da vi sto der, ansikt til ansikt med alvoret? Hva gjorde Stortinget da vi hadde sjansen?

Paris-avtalen skal begrense den globale oppvarmingen til mindre enn to graders økning, og vi skal kutte i utslippene med 40 pst. innen 2030. Da kreves det også, slik som daværende klimaminister Sundtoft sa til TV 2, dramatiske omlegginger i transportsektoren. Uten dramatiske omlegginger – altså å gjøre ingenting – vil biltrafikken øke. Framkommeligheten, spesielt for næringstransporten med de konsekvensene det har, blir dårligere, og miljøproblemene vil vokse.

Selv om Johan Sverdrup sa «all makt i denne sal», kommer ikke disse omleggingene av seg selv, selv om Stortinget har vedtatt det, og Paris-avtalen sier det. Skal vi som enkeltmennesker og reisende virkelig legge om kursen, trengs forutsigbarhet, tydelige signaler, tøff politisk prioritering og ikke minst konkret handling fra en ansvarlig statsråd som følger opp vedtakene.

Etter fire år konstaterer jeg at det ikke skjer. Etter fire år med Ketil Solvik-Olsen og regjeringen er arbeidet med bymiljøavtaler trenert, utsatt, tilsidesatt, bortsatt, ikke prioritert – det finnes ikke flere ord i synonymordboken. Trondheim har som eneste by signert en avtale. De andre byområdene hamrer på døren, men Solvik-Olsen og regjeringen nekter å slippe dem inn. Byene mangler ikke vilje til å gjøre jobben. Det er det regjeringen som gjør.

Når vi nå gjør opp regnskapet etter fire år, har Solvik-Olsen og regjeringen bare bevilget 14,4 pst. av oppsatt ramme i NTP til bymiljøavtaler – 14,4 pst. Det er nesten fristende å påpeke at de i alle fall kunne ha strukket seg til

16,3 pst., som er Fremskrittspartiets siste valgresultat og berømte unnskyldning i enhver sak der de ikke klarer å levere på valgløftene. For valgløfter sto det ikke på, ei heller i denne saken.

I 2013 skulle Solvik-Olsen og Fremskrittspartiet erstatte belønningsordningen med statlig kjøp i de største byene. Etter fire år skrytes det av den samme ordningen, og statlig kjøp er ikke et tema. I 2013 skulle Solvik-Olsen og Fremskrittspartiet bruke 28 mrd. kr til en egen storbypakke, bypakke og kollektivpakke. Etter fire år er 28 mrd. kr erstattet med 14,4 pst., trening av avtaler og høyt politisk spill hvor reisende, byene og miljøet blir taperne.

Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt løft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt de store byene. Vi vil ha en satsing på sykkel og gange. Vi mener det er helt nødvendig å redusere den forurensende biltrafikken i tråd med nullvekstmålet som Stortinget har vedtatt. Det er derfor vi foreslår 2,5 mrd. kr til bymiljøavtaler og belønningsordningen. Det er 1 mrd. kr mer enn regjeringen. Det er en tydelig prioritering og bevis på at Arbeiderpartiet står ved løftene sine om å satse på kollektivtiltak, mens andre springer så fort beina kan bære dem bort fra sine.

Så hva gjorde vi da vi hadde sjansen? Hva gjorde jeg? Hva gjorde du? Hva gjorde Stortinget? Tok vi ansvar, eller sprang vi av gårde? Norge kunne ha fått et grønnere og mer klimavennlig budsjett med Arbeiderpartiets forslag. Den sjansen valgte Stortinget dessverre bort. Høsten 2017 kommer det en ny sjanse. Jeg håper velgerne tar den sjansen.

Helge Orten (H) [16:33:40]: Samferdsel er et av de viktigste satsingsområdene for denne regjeringa. I samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre har vi i fellesskap økt samferdselsbudsjettet med over 50 pst. siden regjeringsskiftet. Det gjør statsbudsjettet for 2017 til et historisk samferdselsbudsjett.

Norge er et mangfoldig land og rikt på naturressurser. Det gir mange muligheter, men også mange utfordringer. I områder der du skulle tro at det ikke var mulig å drive næringsvirksomhet, finner vi store og små bedrifter der eksport og internasjonal handel er en del av hverdagen. Dette er et av særtrekkene ved landet vårt: Det blir skapt verdier i hele vårt langstrakte land. Derfor er samferdsel så viktig. Ikke fordi folk er så opptatt av å bygge vei, men fordi de ser hvor viktig god infrastruktur er for verdiskapingen, arbeidsplassene og livsgrunnlaget til folk.

I alle budsjett fra 2014 og fram til i dag har regjeringa og samarbeidspartiene vist både vilje og evne til å prioritere. For det første har vi løftet satsingen på drift, vedlikehold og fornying til et helt nytt nivå. Etter åtte år med rød-grønt styre, der forfallet økte år for år, har vi snudd denne utviklingen. I 2015, 2016 og i budsjettet for 2017 blir vedlikeholdsetterslepet på vei og bane redusert med over 5 mrd. kr. Det gir økt framkommelighet og bedre trafiksikkerhet på veiene og økt forutsigbarhet og bedre regulering for jernbanen.

Ansaret for det store vedlikeholdsetterslepet kan ikke tilskrives den rød-grønne regjeringa alene, men det må være lov å undres over hvorfor dette ikke ble prioritert, og at forfallet kunne øke i de åtte rød-grønne årene med rent flertall i Stortinget.

Vi lovet å overoppfylle NTP. Det har vi gjort på både

vei og jernbane. Samlet overoppfyller vi NTP med nærmere 10 mrd. kr og en oppfyllingsgrad på nesten 105 pst. Samtidig er det slik at det ikke er nok å fylle på med penger. Vi ser at enkelte prosjekter blir dyrere enn antatt, og en betydelig del av handlingsrommet har også gått til å redusere vedlikeholdsetterslepet og prioritere opp planlegging av store og viktige samferdselsprosjekter. Derfor er det viktig å tenke nytt, finne nye og bedre måter å jobbe på som gjør at hver enkelt krone blir brukt mer effektivt.

De reformene som blir gjennomført i samferdselssektoren i denne regjeringsperioden, er helt nødvendige for at vi skal klare å møte de utfordringene som står foran oss.

Etableringen av Nye Veier AS gir oss et nytt fagmiljø på veibygging i tillegg til Statens vegvesen. Disse fagmiljøene vil både utfordre og utfylle hverandre og stimulere til nytenkning og innovasjon. Allerede i første kontraktstildeling ser vi at anbudsprisene ligger lavere enn kostnadsestimatene. Det er et godt tegn og lover godt for fortsettelsen.

Planleggingstida er altfor lang. Manglende forutsigbarhet og for lite helhetlig planlegging er noe av problemet. Det gjør vi noe med. Samtidig tar vi i bruk statlig plan der det er nødvendig for å unngå unødvendige heftelser og innsigelser. Kortere planleggingstid betyr reduserte kostnader.

Alternative gjennomføringsstrategier som offentlig-privat samarbeid vil bli brukt i større grad der det er relevant. OPS og veiselskapet har noen av de samme fordelene: økt forutsigbarhet, helhetlig planlegging, raskere gjennomføring og verdien av å se investering og drift/vedlikehold i sammenheng.

Bompenger er også en viktig del av finansieringsgrunnlaget for mange prosjekter. Da er det viktig at mest mulig av pengene går til bygging av vei og minst mulig til administrasjon og renter. Bompengereformen legger grunnlaget for færre bompengeselskaper og en mer effektiv bompengeneinkreving.

I tillegg kunne jeg nevnt jernbanereformen og andre viktige grep vi gjør i transportsektoren. Hovedpoenget er at samferdselspolitikk ikke bare handler om penger, men om hvordan pengene blir brukt. Effektene av reformene ser vi allerede, og det blir ikke mindre viktig i årene som kommer.

Vi står overfor et teknologiskifte i transportsektoren. Ny teknologi vil gi helt nye tjenester på mange områder, bidra til økt trafikksikkerhet og legge til rette for nye og mer miljøvennlige løsninger. Et eksempel på det ser vi nå i fergesektoren. Krav til lav- og nullutslippsløsninger gir mer miljøvennlige løsninger og nye oppdrag til norsk industri. Det er et eksempel på at strenge miljøkrav er et konkurransefortrinn for norske bedrifter.

Regjeringa varsler i budsjettet at den vil legge til rette for et utviklingsprosjekt med hydrogenferge. Det er et spennende prosjekt, som igjen kan være med på å sette en ny industristandard.

Morgendagens samferdselstilbud vil helt sikkert ikke være likt dagens. Ny teknologi vil gi oss nye muligheter, men vi vil fremdeles ha behov for veier som binder sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, en effektiv lufthavnstruktur, en jernbane som kan frakte gods og personer, og en sjøtransport som tar store deler av godsvolumet. Det er behov for en fortsatt sterk satsing på bygging av infrastruktur.

Sverre Myrli (A) [16:38:48]: For ti år siden omtrent ble det foretatt en gigantisk snuoperasjon innenfor norsk jernbane. Noe måtte gjøres, enten måtte det satses betydelig på jernbanen, eller så måtte det motsatte og langt mer dramatiske gjøres. Etter lang tid med for lave investeringer ble Jernbaneverkets investeringsbudsjett femdoblet. Nye prosjekter ble satt i gang, med det til følge at det etter hvert ble åpnet stadig nye spor og stadig nye parseller. Dette har gitt resultater. Jernbanetrafikken har økt betydelig de siste åra. Jeg har flere ganger fra denne talerstolen brukt som eksempel at det mellom Lillestrøm og Asker nå går tog hvert tiende minutt, et svært godt tilbud til de reisende, og dette – jernbaneutbyggingen og det at NSB har kjøpt mange nye tog – gjør at passasjerene strømmer til jernbanen. Dette er løsningen, bygge mer dobbeltspor og kjøpe flere tog. Store investeringer er foretatt, og mer kommer.

På lørdag tror jeg vi må kunne si at det er stor fest i Holmestrand. Det er dobbelt fest, da åpnes en ny og viktig parsell på Vestfoldbanen, og det er åpning av nye Holmestrand stasjon – nye spektakulære Holmestrand stasjon, tror jeg jeg vil si. Og antakeligvis akkurat også i dette øyeblikk drives det tunnel på Follobanen som bare det. Mange prosjekter er bygget, mange kommer, og mye mer må gjøres for å bygge ut jernbanetilbudet i landet vårt.

Derfor var det ved behandlingen av Nasjonal transportplan i 2013 så viktig at Stortinget vedtok målsettingen om å bygge ut intercitystrekningene våre. Stortinget sa at indre intercity til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg skulle stå ferdig i 2024, og ytre intercity til Halden, Lillehammer og Skien i 2030. I forslaget til statsbudsjett ble det betydelig usikkerhet om dette. Forslaget til statsbudsjett var ikke en gang blitt kaldt fra trykkeriet før det strømmet på med henvendelser fra kommuner og fylkeskommuner på Østlandet, og meldingen var entydig: Det er for lite penger til planlegging av intercitystrekningene våre for å følge den nåværende framdriftsplanen. Samferdselsministeren har i et brev til Stortinget sagt at han vil se på intercity på nytt i Nasjonal transportplan, eller som han sier, «gjøre en ny vurdering av ambisjonsnivået for IC-porteføljen». Vi har enda ikke fått klarhet i hvor mye mer penger som trengs til planlegging i 2017. Er det 200 mill. kr, er det 280 mill. kr, som nå ligger inne i budsjettforliket, er det 400 mill. kr eller er det 500 mill. kr for å følge framdriftsplanen for intercity? La oss slå fast at målsettingen fortsatt er: indre intercity ferdig i 2024, og ytre intercity i 2030.

La meg så gå over til et viktig vegprosjekt for Romerike og Akershus, nemlig den såkalte Glomma-kryssingen på rv. 22 i Fet. Dette er altså vegen fra Lillestrøm og østover, en viktig veg for deler av Østfold, sørlige deler av Hedmark og østre deler av Akershus. I mange år er det blitt jobbet med å finne en løsning for ny kryssing over Glomma. Som svar på et spørsmål i spørretimen den 19. november 2014 uttalte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen at ny bru kan stå ferdig i 2024. For bare noen dager siden, uttalte representanter for Statens vegvesen til Romerikes Blad at ny bru, ny Glomma-kryssing, kan stå klar i 2025. Det er så jeg snart ikke tør ta opp prosjektet mer, for hver gang vi tar det opp, er det forsinkelser som samferdselsministeren har å melde. Nå må vi få fortgang i arbeidet med ny Glomma-kryssing. Dette er flaskehals nr. én i distriktet, og folk står i lang kø hver eneste dag. Derfor har Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre fremmet for-

slag om at planleggingen av prosjektet skal fortsette slik som intensjonen var i Nasjonal transportplan. Brua må kunne stå ferdig i 2024, som det tidligere har vært jobbet ut fra.

Tor André Johnsen (FrP) [16:44:15]: Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen, med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti, fortsetter å gjennomføre tidenes samferdselsløft. Siden vi kom i regjering, har vi økt bevilgningene til samferdselsbudsjettet med over 50 pst.

De rød-grønne satset verken på vei eller på bane, og vedlikeholdsetterslepet økte år etter år. Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti satser både på vei og på bane, og vi har klart å stoppe etterslepet og i tillegg begynt å ta det igjen. Det er viktig, både for trafikksikkerheten og for framkommeligheten.

Når det gjelder fylkesveier, satt de rød-grønne ganske musestille og så på at det enorme vedlikeholdsetterslepet økte år etter år. Etterslepet hadde vokst til anslagsvis 70–75 mrd. kr da vi kom i regjering. Hadde ikke Høyre og Fremskrittspartiet kommet i regjering, hadde nok etterslepet fortsatt å vokse helt til himmels. Vi satser på fylkesveier, og vi øker bevilgningene til de forsømte fylkesveiene. Det startet på usle 500 mill. kr da vi tok over og kom i regjering, og nå har vi økt det til hele 1 400 mill. kr.

Når det gjelder å bygge landet og knytte regioner og landsdeler sammen, gjennomfører Høyre og Fremskrittspartiet et massivt løft. For å redusere antall ulykker, redusere reisetiden og øke framkommeligheten satser vi enormt på utbygging av både riks- og europaveier.

I 1962, lenge før jeg var født, lanserte Arbeiderpartiet en motorveiplan. Det var faktisk en fantastisk plan. Det var en visjonær plan, det var en viktig plan om å bygge landet med sammenhengende firefelts motorvei på hele 785 km. Det nettverket skulle bygges ut på ca. 18 år. Men planen ble dessverre lagt i en skuff, og den ble aldri realisert.

Men dagens Høyre–Fremskrittsparti-regjering, med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti, har børstet støv av denne gamle motorveiplanen. Med etableringen av Nye Veier har vi gjort om tomt prat om å bygge landet til reell handling. Nye Veier har fått ansvaret for å bygge 532 km motorvei i løpet av 20 år. Nye Veier er ikke noen døgnflue, Nye Veier er ikke noen fiasko, og Nye Veier er ikke noen tomme planer som kommer til å bli lagt bort i en skuff. Allerede nå, før Nye Veier er ett år gammelt, ser vi meget positive resultater. Nye Veier er godt i gang med store utbyggingsprosjekter, både i Innlandet, i Trøndelag, på Sørlandet og på Vestlandet.

Følgelig stemmer det absolutt ikke, slik som representanten Sivertsen prøvde å framstille det i stad, at det er usikkerhet ved om Nye Veier kommer i gang, og om hva som skjer med bygging i 2017. På E18-strekningen fra Arendal til Tvedestrand er anbudsprosessen over. AF vant, og de kommer til å starte byggingen i 2017. På E6 nord for Kolomoen og opp til Moelv er anbudsprosessen også godt i gang, og byggestart fra Kolomoen vil også bli i 2017 – mange, mange, mange år før det de rød-grønne ønsket. Vi framskynder viktige nasjonale hovedveier med flere år. I den rød-grønne NTP-en var det ikke engang planlagt å bygge E6 til Moelv. Det må mildt sagt være pinlig for de rød-grønne, spesielt sett i lys av motorveiplanen til Arbeiderpartiet fra 1962, som tilsa at E6 skulle bygges med fire felt til Lillehammer innen 1980.

Ved etableringen av Nye Veier som et supplement til Statens vegvesen bygger vi raskere, sammenhengende og helt, ikke stykkevis og delt. Vi bygger også vesentlig billigere, noe som igjen sparer samfunnet og bilistene for unødvendige kostnader. Bare på de 23 kilometerne mellom Arendal og Tvedestrand på E18 har Nye Veier klart å spare inn 0,5 mrd. kr. En halv milliard kun på ett prosjekt er imponerende, og alt tilsier at videre prosjekter som Nye Veier jobber med, vil gi tilsvarende besparelser.

Jeg har lyst til å benytte anledningen til å skryte litt av Arbeiderpartiet – det er viktig kanskje å være litt rausere og snille med hverandre nå før jul. Vi har overoppfylt den rød-grønne NTP-en med nesten 105 pst. Det er imponerende, og det er jeg stolt av. Men i forbindelse med NTP og bompengerekrav synes jeg også det er hyggelig å konstatere at Arbeiderpartiet skriver i sine merknader at de er fornøyd med at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har fulgt opp NTP på sentrale områder, som å sørge for færre bomstasjoner, samordning av takst- og rabattsystemer og obligatorisk betalingsbrikke.

Bompengereformen som regjeringen gjennomfører, er viktig, slik at mindre penger brukes til administrasjon og byråkrati og mer penger brukes til å betale selve veien og redusere bomtakstene.

Magne Rommetveit (A) [16:49:23]: Statsråden skryter mykje av at denne regjeringa overoppfyller den vedtekte NTP-en, og at regjeringa leverer mykje meir på samferdselsområdet enn det som me i Arbeidarpartiet har føreslått.

Dette er ei heilt feil framstilling. Ved kvar budsjettbehandling i denne stortingsperioden har Arbeidarpartiet i sine alternative budsjettframlegg hatt meir pengar til samferdselsføremål enn det regjeringa har hatt. Og ikkje nok med det: På fleire felt er det ei rekkje prosjekt som har lege inne i handlingsprogramma for gjeldande NTP for perioden 2014–2017, som med budsjettframlegget frå regjeringa ikkje vil verta gjennomført som planlagt.

Regjeringa ligg langt etter når det gjeld realisering av viktige og planlagde tiltak på kysten, og av Kystverkets handlingsprogram for 2014–2017 er det fleire farleisprosjekt som ikkje vil få oppstart i denne NTP-perioden. Det gjeld:

- nordleg innsegling, Bergen i Hordaland
- Borg hamn, Røsvikrenna og innsegling Borg 2, i Østfold
- Longyearbyen hamn på Svalbard
- Og av fiskerihamnene gjeld det:
 - Fosnavåg i Møre og Romsdal
 - Årviksand, Skjervøy i Troms
 - Vannavalen, Karlsøy i Troms
 - Breivikbotn, Hasvik i Finnmark
 - Kamøyvær, Nordkapp i Finnmark
 - Gjerdsвика i Møre og Romsdal

På budsjettposten «Nyanlegg og større vedlikehold» for Kystverket føreslo regjeringa i dette budsjettet ein reduksjon på 144 mill. kr i høve til det som var vedteke i budsjettet for 2016. I Arbeidarpartiets alternative budsjettforslag er denne posten auka med 155 mill. kr.

Utfordringane innan den petromaritime industrien tilseier ei langt meir offensiv kystsatsing, både på farleis-tiltak og på fiskerihamner, enn det regjeringa har lagt opp

til i denne perioden. Av andre gode tiltak som må gripast fatt i, kan nemnast:

- fiskerihamn på Andøya i Nordland
- utbetring av hamna i Værøy i Nordland
- utdjupeing av innseglinga til Florø hamn i Sogn og Fjordane, for å få inn store riggar
- fiskerihamn på Bømlo i Hordaland
- utviding av leia inn til Farsund, Håøyflua i Vest-Agder
- redusering av tersklane i Ringdalsfjorden, Halden i Østfold, for at bedrifta Nexans skal kunna vera konkurransedyktig

Då regjeringa Solberg tiltredde, vart Fiskeri- og kystdepartementet lagt ned. Fiskeridelen vart lagd til Næringsdepartementet, medan kystdelen då skulle verta ein del av Samferdselsdepartementet. Dette vart av regjeringa lansert som ei styrking av kystpolitikken, men når me no går inn i det fjerde året med denne ordninga, er det ikkje mykje som tyder på at det har vorte ei styrking.

Verkemiddel for overføring av gods frå veg til sjø er eit viktig element i gjeldande Nasjonal transportplan, men med budsjettforslaget frå regjeringa oppnår ein på dette feltet berre 34,6 pst. NTP-oppfylling for perioden 2014–2017. Rett nok innfører regjeringa frå 2017, altså det siste året i fireårsperioden, ei tilskotsordning til overføring av gods frå veg til sjø. Men det heile kjem også her for seint, og det kjem for lite, og ordninga har nok heller ikkje den rette innrettinga. Her plussar Arbeidarpartiet på med 53 mill. kr på toppen av dei 30 som regjeringa har, og me vil – som dei maritime aktørane sterkt påpeikte i komitéhøyring – at denne støtta må rettast inn meir mot vareeigarane for at ein skal få den ønskete effekten.

I 2015 vart «Nasjonal havnestrategi» lagd fram. Han hadde som undertittel «Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø». Her kjem det fram at regjeringa opnar for å liberalisera hamnekapitalen. Det vil seia at hamneeigarane, for det meste kommunane, då kan ta utbytte frå hamnene, noko som i neste omgang vil føra til at hamneavgiftene vert høgare, og at sjøtransporten med det får endå større utgifter. Og når det også vert varsla at ein vurderer å overføra fiskerihamnene til kommunane, er ei ordning som i dag stimulerer til lokal og regional utvikling, i fare for å verta øydelagd.

Frå budsjettåret 2015 vart det etter påtrykk frå opposisjonen innført ei ordning med tilskot til hamnesamarbeid. Ved salderinga på tampen av året kom det fram at det berre var brukt 2,3 mill. kr til føremålet av dei budsjetterte 10 mill. kr. Det viser at ordninga ikkje har fungert etter hensikta, og regjeringa har gjort altfor lite for at ordninga skal verta attraktiv og tilgjengeleg.

Samferdselsministeren har lova stor satsing på kysten, og at meir gods skal gå på kjøl. Men både dei framlagde budsjettforslaga og dei halvhjerta og til dels feilslåtte omorganiseringane viser at dette langt på veg har vore ein bløff.

Torill Eidsheim (H) [16:54:37]: Infrastrukturomgrepet femner vidt, og den delen der digital kommunikasjon skal føregå, er i dag faktisk like viktig som veg, jernbane, kollektiv og luftfart. Det grunnleggjande elementet for eit godt digitalisert samfunn er eit velfungerande ekomnett. Eit tilleggsmoment er at den digitale kommunikasjonen i kombinasjon med teknologien òg vil kunne bidra til fram-

steg og forbetringar av dei gamle, kjende samferdselsområda.

Transportsektoren må ha ei aktiv rolle i arbeidet med å adressere dei negative ringverknadene som denne sektoren genererer. Utviklinga fordrar at vi legg til rette for dei som i dag vil teste og eksperimentere, og at vi politisk aksepterer at forskning òg betyr at ein av og til vil ha brukt tid på å finne ut at ein faktisk tok feil.

Eg er glad for at vi har eit politisk fleirtal som støttar denne typen testing, som er ope for etablering av gode arenaer for forskingsmiljø, og som vil stimulere til at norske miljø får lov til å ta del i dei moglegheitene som ligg innan ITS. Dette vil forenkle, forbetre og foreine transportkvardagen vår.

Digitalpolitikken skal ta høgde for ei galopperande utvikling der teknologiske endringar skjer stadig raskare. Til dømes har bruken av mobildata endra seg vesentleg berre i tida frå 2013 og fram til i dag. Mobil delen er no blitt ein vesentleg del av det heilskaplege ekomnettet, med ei 4G-dekning på over 90 pst. Mobilaktørane byggjer for fullt med teknologi som vil kunne gje brukaropplevd hastigheit på opp til 200 Mbit/s, og det vil auke i takt med den vidare utviklinga.

Det er viktig å sikre effektiv utbygging og utnytting av det heilskaplege ekomnettet. Difor er det bra at regjeringa har beslutta at 700 MHz-bandet skal nyttast til mobile tenester i framtida. Det vil gje eit grunnlag for betre dekning over heile landet. Regjeringa har sett seg eit mål om 100 Mbit/s til alle delar av landet der folk arbeider, bur og fer-dast.

Når det gjeld utbygging av ekomnettet i Noreg, har vi hatt ei anna tilnærming til bygginga av infrastrukturen enn mange andre land, ikkje berre dei siste åra, med borgarleg styre, men faktisk òg under raud-grønt styre. Det har vore marknadsstyrt, og det har vist seg både vellykka og effektivt. Så det at dei raud-grøne i opposisjon no hevdar og meiner noko heilt anna, blir mest retorikk og politisk spel. Det å by over kvarandre med tilskotsmidlar i eigne partibudsjett løyser faktisk ingenting.

For at vi skal lukkast med vidare utbygging av digital infrastruktur, er det andre tiltak som er langt viktigare enn å auka statlege tilskot. Vi må sikre låge utbyggingskostnader, vi må stimulere til betre utnytting av det heilskaplege ekomnettet, som nemnt, og vi må sikre teknologinøytraltet. Staten investerer i 2017 over 200 mill. kr fordelt på støtteordningar til breibandsutbygging, men det mest imponerende er at bransjen sjølv har auka sine årlege investeringar i ekomnetta til å liggje på 8,6 mrd. kr i 2015.

Arbeidet med å finne dei beste incentiva for effektiv utbygging og utnytting av eit heilskapleg transportnett for digital kommunikasjon har blitt intensivert. Under raud-grønt styre fanst det ikkje eit klart definert mål for arbeidet med digital infrastruktur. Det har Høgre og Framstegspartiet, saman med Kristeleg Folkeparti og Venstre, fått på plass. Ekomplanen gjev eit godt grunnlag for vidare arbeid.

Avslutningsvis ønskjer eg å trekkje fram regjeringa si melding Digital agenda, der det blir vist til kor viktig det er med tverrsektorielt engasjement knytt til den digitale politikken. Denne regjeringa viser evne og vilje til å sikre at Noreg ligg i forkant med ein heilskapleg digitalpolitikk – ein digitalpolitikk som kan gjere Noreg til det smarte samfunnet vi ønskjer oss òg for transportsektoren.

Olemic Thommessen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Anna Ljunggren (A) [16:59:54]: Klimagassutslippene våre skal kuttes med 40 pst. innen 2020, og skal vi oppfylle våre egne forpliktelser under Paris-avtalen, har det. En videreføring av dagens klimapolitikk vil knapt gi utslippskutt i ikke-kvotepliktig sektor.

Transportsektoren står for 31 pst. av det totale utslippet og for 57 pst. av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. Ved å legge til rette for reduksjon i utslippene i denne sektoren vil vi kunne nå de ambisiøse målene som vi har satt oss.

Det er et samlet storting som har satt seg mål om at nybilsalget av personbiler i 2025 skal være basert på nullutslippsteknologi. Vi må bruke avgifter for å nå dette målet. Det må lønne seg å velge klimariktige løsninger framfor løsninger som gir klimagassutslipp. Samtidig må vi legge til rette for at det er et reelt valg for forbrukerne å velge nettopp nullutslippsbiler, og det er det ikke i dag. Det må bygges ut infrastruktur, og det må på plass et nett av fyllestasjoner for nullutslippskjøretøy. I Arbeiderpartiets alternative budsjett foreslår vi å bruke 304 mill. kr mer til bygging av infrastruktur for nullutslippskjøretøy i transportsektoren – 100 mill. kr mer enn det budsjettavtalen legger opp til. Dette skal gå til direkte støtte til Enova for utbygging av fyllestasjoner. Vi mener at dette må på plass hvis vi skal lykkes med å nå målet om at nybilsalget av personbiler i 2025 skal være basert på nullutslippsteknologi. Uten å bygge denne infrastrukturen over hele landet vil vi selvfølgelig ikke kunne forvente at man skal nå dette viktige målet vi har satt oss.

Vi vil innføre et CO₂-fond etter modell av NO_x-fondet for næringstransporten, og vi mener at det må på plass så snart som mulig. Vi mener at det er feil å vente til 2020. Vi må ha en klar ambisjon om at det kommer raskere på plass enn det som ligger i budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene. CO₂-fondet skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i primært nullutslippskjøretøy som går på el eller hydrogen, men også lavutslippskjøretøy som går på f.eks. biodrivstoff og biogass, kan få støtte.

Næringstransporten står for dobbelt så store utslipp som privatbilene. Nullutslippsløsninger blir stadig mer tilgjengelig også innenfor tungtransporten og skipsfarten, men det finnes i dag ingen virkemidler for å stimulere til å bytte ut gammel teknologi med klimariktig teknologi.

I klimaforliket fra forrige periode ble det vedtatt et mål om at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Bymiljøavtalene er viktige og vil bidra til reduserte klimagassutslipp, men vil først og fremst redusere lokal forurensing og løse køproblemene i storbyene. Vi foreslår å styrke satsingen med 1 mrd. kr til neste år.

Jernbane er en viktig del av kollektivsatsingen og kan bidra til å redusere klimagassutslippene samt redusere lokal forurensing og kjøpblemene. Det er derfor trist å se at Solvik-Olsen og regjeringen ikke gjør noen ting for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet når de foreslår å kutte bevilgninger til drift og vedlikehold av jernbanen. Vi i Arbeiderpartiet mener at det er uholdbart, og vi foreslår derfor å øke bevilgningene til jernbanevedlikehold og planlegging til 955 mill. kr – utover regjeringens forslag.

Vi bruker 100 mill. kr på nullutslippsløsninger i fergetrafikken fordi skipsfart står for nærmere en femtedel av

utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. Dette er et stort område med potensial for kutt, og vi ønsker derfor å satse på grønn skipsfart.

I Arbeiderpartiet har vi, i motsetning til regjeringen, valgt å gjøre anslag på resultatet av de klimaforslagene som vi fremmer fram mot 2030. Våre forslag vil ut fra de tallene som Miljødirektoratet opererer med, kutte utslipp i ikke-kvotepliktig sektor med over 10 millioner tonn i 2030. Jeg savner at regjeringen ikke gjør det samme med det budsjettforslaget de har presentert.

Under Stoltenberg II-regjeringen overoppfylte vi Nasjonal transportplan. Den nåværende regjeringen derimot har ikke fulgt opp NTP på flere viktige områder. Blant annet er tiltak for trafiksikkerhet, skredsikring og kollektivtransport og tiltak for gående og syklende alle områder hvor regjeringen ikke oppfyller de forutsetningene Stortinget la til grunn i gjeldende Nasjonal transportplan. Samtidig bruker samferdselsministeren store ressurser på kostbare reformer, mens de store utbyggingsprosjektene får betydelig kostnadssprekk.

Kjell-Idar Juvik (A) [17:04:56]: Dette er det siste budsjettet i denne stortingsperioden og – sett fra mitt ståsted – det forhåpentligvis siste fra en blå-blå regjering.

Gode samferdselsløsninger er viktig for å kunne bo og drive næring i hele dette langstrakte landet. «By og land hand i hand» er et kjent slagord fra Arbeiderpartiet fra 1933, men det er like viktig i dag. Dessverre har vi en regjering som ikke følger opp dette, men har utelukkende tro på markedet og er mer opptatt av ideologi enn av hva som er det beste for hele landet. Tydelige eksempler på dette er frislipp av Posten, som har gitt et dårligere tilbud for mange – det er nok å nevne lørdagsavisene – men vi ser også at Høyre og Fremskrittspartiet vil ta dette enda lenger og foreslår å kutte i enda flere postombæringsdager, noe de heldigvis ikke fikk flertall for i denne salen for noen dager siden.

Vi ser dette også innenfor omorganiseringen av NSB, Jernbaneverket og Nye Veier, og vi ser det på iveren etter å selge seg ned og ut av statlige selskaper. Vi ser at det er en manglende satsing på bredbåndutbygging. Her har statsråd Solvik-Olsen og regjeringen utelukkende tro på markedet. Det har vi også hørt i dag. Men dette skaper et digitalt klaseskille, derfor må storsamfunnet trå til i et spleiselag med markedet, slik man har gjort det tidligere gjennom historien, f.eks. ved innføring av strøm og telefon til alle, uavhengig av hvor en bor i landet. Det har ikke denne regjeringen forstått, og det ser vi på tilskuddsposten for bredbånd. Denne perioden har Arbeiderpartiet bevilget 660 mill. kr i tilskudd, som er over 300 mill. kr mer enn Høyre-Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Vi ser allerede i dag at det er et digitalt skille, da tilgangen til høyhastighets bredbånd bare er på 37 pst. utenfor tettbygde strøk og 96 pst. i tettbygde strøk.

Det er også skuffende å se at man ikke legger opp til å øke tilbudet til distriktene når man går inn i en ny anbudsperiode for fly på kortbanenettet. Nye kriterier fra statsråd Solvik-Olsen og regjeringen har skapt dårligere tilbud og masse støy fra en hel landsdel, fra Nord-Trøndelag til Finnmark. Vi advarte da kriteriene var ute på høring, men til ingen nytte. Nå får ikke engang de berørte regionene og kommunene sendt på høring nye rutetabeller, slik praksis var tidligere, og når vi prøver å rette dette opp i budsjettet

vi har til behandling i dag, stemmer regjeringspartiene imot, med støtte fra Kristelig Folkeparti. Forstå det den som kan!

Arbeiderpartiet og den rød-grønne regjeringen vedtok historiens største løft på samferdselssektoren da vi vedtok Nasjonal transportplan for 2014–2023. Det er tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren, med en vekst på 50 pst. Sentrale satsinger var her et høyere investeringsnivå, manglende vedlikehold skal reduseres, planlegging skal effektiviseres, og det skal være bedre organisering av sektoren. Dette har Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen forsøkt å følge opp, men de har ikke klart det, til tross for at de skryter av at de har overoppfylt NTP og bevilget 10 mrd. kr mer enn ramma. Den samme perioden har faktisk Arbeiderpartiet bevilget 2,2 mrd. kr mer i sine budsjetter enn Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen. Det har vi kunnet gjøre fordi vi har prioritert annerledes. Vi har ikke gitt store skattekutt til de rikeste.

Status etter den blå-blå regjeringsperioden viser også at det er flere vegprosjekter som ikke blir startet opp, og det er flere som ikke blir fullført som planlagt. Det er nok å nevne – i nærheten av der jeg bor – E6 Helgeland. Her blir det kutt i vegpakken i nord, og det blir heller ikke oppstart i sør som planlagt. Før valget var det ikke måte på lovnader fra Fremskrittspartiet om hva en skulle satse på innenfor samferdsel. Ketil Solvik-Olsen og regjeringens budsjett er nå vedtatt, og velgerne kan selv gå inn og se fasiten. Bevilgningen er så langt blitt 170 mrd. kr mindre enn det Fremskrittspartiet lovte velgerne sine, og det er blitt 37 mrd. kr mer i bompenger enn det de lovte velgerne sine. Når man heller velger å prioritere skattekutt til dem som har mest fra før, og man i tillegg ser de enorme summene som forsvinner til konsulenter og byråkratvekst, kan vel dette bare oppsummeres på én måte: Det er tidenes valg-bløff.

Det har også blitt dyrere for pendlerne i distriktene. Bompengene har økt, drivstoffprisene har økt, pendlerfradragene og kilometergodtgjørelsen er redusert. Så selv om Ketil Solvik-Olsen forsøker å skryte av noen få kroner i bompengeleste neste år utenfor byene, blir dette for mange spist opp flere ganger av økte utgifter.

Så til Fremskrittspartiet, som takket oss for kommentarene. Jeg vil bare minne om at dette sto i NTP-en. Vi ønsker mer effektiv bompengeinnsparing og økt brukervennlighet, men det største tiltaket, med obligatorisk brikke for alle, vil ikke Fremskrittspartiet være med på.

Nils Aage Jegstad (H) [17:10:16]: Det er et mål at flere skal reise med kollektiv, sykkel og gange, og at veksten i persontrafikken i de store byområdene skal tas med disse transportformene. Jeg vil nevne to viktige faktorer for å få til dette.

For det første: smart planlegging. Det dreier seg om lokaliseringspolitik – arbeidsplasser og boliger som både bygger opp under kollektivtransporten, og reduserer behovet for motorisert transport. Bymiljøavtalene og belønningsordningen er viktige statlige virkemidler for å få dette til. Det å bygge opp infrastruktur i de største byområdene er viktig. Jeg vil også peke på viktigheten av at denne regjeringen i 2015 innførte 50 pst.-tilskuddet til tung infrastruktur i de fire største byene.

I regjeringens forslag til budsjett var det satt av 1 539 mill. kr til bymiljøavtaler og belønningsordningen. I

budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene ble dette økt med 466 mill. kr. Dette skal bidra til å bedre bymiljøet og redusere køene, gjennom satsing på kollektivtrafikk i de ni største byene. Med dette har regjeringen og samarbeidspartiene bidratt med over 6 mrd. kr til kollektivsatsing i byene, mot 1,8 mrd. kr i forrige periode. Flertallet viser i denne forbindelsen til at bevilgningene til bymiljøavtaler og belønningsordningen må ses i sammenheng, da ordningene blir samkjørt for byområder som inngår bymiljøavtaler.

Det andre punktet jeg vil nevne, er konkurransedyktig kollektivtransport. Ifølge SSB ble det i 2015 foretatt over 600 millioner kollektivreiser i Norge. Dette var en økning på 4,9 pst. Den største transportbæreren er buss, som fraktet 356 millioner passasjerer, mens båt sto for 11 millioner reiser. 234 millioner passasjerer reiste med bane, hvorav 73 millioner var passasjerer hos NSB.

For at folk skal velge å reise kollektivt, må det legges til rette for attraktiv kollektivtransport på både skinner og veier. I et land som Norge vil bussen være det viktigste kollektivtransportmidlet også i framtiden. En attraktiv kollektivtransport dreier seg om kapasitet, regularitet, frekvens og flatedekning.

De fire samarbeidende partiene viser til at persontogtilbudet med høyere frekvens rundt byområdene gjør at flere kan velge toget som transportmiddel. Det går nå rundt 100 flere tog gjennom Oslo enn det gjorde før, og jernbanen har hatt en kraftig passasjervekst, ikke minst i Oslo-området. Dette skyldes ikke minst en sømløs overgang mellom buss og bane i regionen. I den forbindelse vil jeg framheve viktigheten av at Stortinget bevilger 105 mill. kr til byområdene, med takstavnale med NSB. Uten dette ville det vært fare for at takstsamarbeidet ville opphørt. Dette ville gitt store praktiske og økonomiske konsekvenser for togpendlerne i Oslo og Akershus.

I kjølvannet av budsjettforslaget ble det reist tvil om det var planleggingsmidler nok til å komme i mål med hele intercitysatsingen på jernbane innen 2030. Gjennom budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre blir bevilgningene til planlegging økt med 280 mill. kr, inkludert merverdiavgift. Det forutsettes at de ekstra midlene benyttes til å sikre fortsatt framdrift i planleggingen av hele intercityområdet, helt fram til Halden, Skien og Lillehammer. Da skulle usikkerheten om dette spørsmålet være avlyst.

Jeg vil også peke på viktigheten av økt frekvens på fjerntogstrekningene, og viser til flertallsforslaget fra Innst. 2 S for 2016–2017, der Stortinget ber regjeringen:

«Legge frem en plan for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, og en vurdering av de andre fjernstrekningene Oslo–Stockholm, Trondheim–Bodø og Oslo–Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkpakker.»

Jeg vil spesielt bemerke det gledelige i at en med dette også setter et sterkere fokus på de grensekryssende strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg.

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn, og regjeringen vil gjøre dette til en konkurransefordel for nasjonen. Næringslivet må få sine varer og tjenester enkelt og billig fram til markedene, til en lav kostnad. Vedlikehold har dessverre ikke vært et prioritert område under rød-grønt styre. Slike bevilgninger gir oss ingen

snorer å klippe, men folk flest og næringslivet begynner nå å merke hvor viktig dette er for hverdagen. Veiene blir tryggere, og jernbanen blir mer pålitelig.

Marianne Marthinsen (A) [17:15:16]: Vi har lagt bak oss en politisk høst, hvor klimadebatten har blitt redusert til å dreie seg om noen få ører i drivstoffavgifter, som knapt nok har klimateffekt. Det mener jeg har vært alvorlig på flere måter – først og fremst fordi hele Stortingets budsjettbehandling har blitt satt i spill av et veldig uklokt ultimatum fra en mindretallsregjering, men kanskje mest av alt fordi det knapt har vært debatt om hvilke grep som faktisk må tas i transportsektoren hvis vi skal levere på klimaforpliktelsene våre. Og det skal vi jo.

Med vårt alternative budsjett har vi lagt fram en plan for hvordan utslippsmålene faktisk skal nås. Vi peker på sektorer, vi peker på hvilke konkrete tiltak som skal settes i verk, baserer regnestykkene våre på den beste fagkunnskapen vi har tilgang til, og legger fram en fullstendig plan for hvordan vi skal nå 2030-målet. Transportsektoren er nøkkelen til det. Vi må igjennom en radikal omlegging av hele sektoren, og det bærer også transportbudsjettet vårt preg av. Folk skal jo ikke flytte mindre på seg. Målet er ikke at folk skal slutte å ta bilturen til hytta i helgene. Målet er et totalt skifte av teknologi. Da er det beslutningen om hva slags bil folk faktisk kjøper, som er viktig. For oss er målet om at det bare skal være nullutslippsbiler i salg fra 2025, alvorlig ment. Det kommer til å kreve at vi fortsetter å bruke avgiftssystemet aktivt og sørger for at avgiftssystemet er med på å gjøre nullutslippsbilene konkurransedyktige.

Selv med bare nullutslippsbiler i salg kommer vi til å ha biler med fossilmotor rullende på norske veier i fryktelig mange år framover. Skal disse målene nås, må utslippene ned også fra dem. Det er derfor biodrivstoff er en så sentral del av vår strategi.

Jeg er glad for budsjettforliket på det punktet, men jeg vil samtidig si at når vi skal trappe opp til 20 pst. i 2020, må vi være helt sikre på at det er nok bærekraftig biodrivstoff i markedet. Det er en bekymring, og der er vi nødt til å være helt sikre på at vi har ting på stell – at biodrivstoffet faktisk oppfyller de bærekraftskriteriene som vi er enige om, før vi trapper opp til 20 pst.

Så må vi uansett teknologi unngå at trafikkveksten i storbyene kommer i form av biltrafikk. Det er ikke plass, og det er lokale forurensningsproblemer. Målet om at trafikkveksten skal komme i form av kollektiv, sykkel og gange, er bredt forankret i Stortinget, men dessverre tas det ikke på alvor i regjeringens forslag til budsjett.

I vårt alternative budsjett foreslår vi 1 mrd. kr mer enn regjeringens forslag til bymiljøavtaler og belønningsavtaler – 700 mill. kr mer til bymiljøavtalene og 300 mill. kr mer til belønningsavtalene. Som forrige taler nevnte, innebar forliket 466 mill. kr i pluss på belønningsavtalene, men samlet sett er vi fortsatt veldig langt unna det nivået som vi bør være på hvis vi skal ta Stortingets egne vedtak, Stortingets egen målsetting, på alvor.

Noe av det som ble åpenbart i prosessen og etter å ha gjort den jobben vi har gjort i Arbeiderpartiets alternative budsjett, nemlig gått igjennom tallmaterialet, sett på veien til 2030-målet og veid tiltak opp mot hverandre, var at vi trenger noen skikkelige tiltak, noe som monner overfor næringstransporten. Utslippene derfra er dobbelt så høye som de er fra privatbilismen. Nå kommer teknologien, den

er på vei inn, og vi trenger stimulans til å ta den raskt i bruk. CO₂-fondet er et viktig svar på det. Jeg kan si det sånn at det sitter fryktelig langt inne for Arbeiderpartiet å foreslå å øremerke deler av avgiftsprovenyet. Det er ikke noe vi driver med hver uke, for å si det forsiktig. Men vi foreslår det nå, fordi vi er overbevist om at det kommer til å virke. NO_x-fondet har vist seg å ha helt strålende resultater. Vi tror på det å gjøre forpliktende avtaler med transportnæringen, selvfølgelig med mulighet til å trekke tilbake pengene hvis målsettingene ikke nås.

Det er gledelig at Venstre og Kristelig Folkeparti har fått med seg regjeringen på prinsippet om et CO₂-fond. Det er ikke noe behov for å si velkommen etter på det punktet. Det er bra at det er tverrpolitisk enighet, men vi synes at framdriften i opplegget til forliket går for sakte. Og det er en klar oppfordring fra oss til regjeringenspartiene: Sørg for å komme i dialog med transportnæringen umiddelbart. Sett i gang forhandlinger så raskt som mulig – 2020 er for sent. Dette vil vi ha på plass så raskt som overhodet mulig. Det bidrar til å styrke transportnæringen som sådan, og det er helt nødvendig dersom 2030-målet skal nås.

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

Ingvild Kjerkol (A) [17:20:23]: Arbeiderpartiets budsjett er et budsjett for by og land, for bosetting og næringsutvikling. I Arbeiderpartiet vil vi binde landet sammen.

Statsråden og regjeringen har hvert år bevilget mindre penger enn Arbeiderpartiet til samferdsel. Den storstilte prioriteringen på vei ble til skatteuttak til dem med mest fra før. Fremskrittspartiet ville skrote den rød-grønne nasjonale transportplanen bare de vant valget. Nå strever statsråd Solvik-Olsen etter å nå ambisjonsnivået i planen. Regjeringen fører altså en politikk som øker forskjellene – ikke bare mellom fattig og rik, men også mellom by og land.

Regjeringen underfinansierer fylkeskommunene, som har ansvaret for fylkesveiene og kollektivtransporten – og distriktene taper. Regjeringen overlater å sikre bredbånddekning over hele landet til markedet, svekker distribusjonen av lørdagsavisene og vil ha færre ombæringsdager – og distriktene taper. Regjeringens nye anbud på flyruter gir et dårligere flytilbud – og distriktene taper. Regjeringen følger ikke opp bevilgningen til rassikring – og distriktene taper. Regjeringen følger ikke opp bevilgningen til tunnelsikring – og distriktene taper. Regjeringen nedprioriterer kysttiltak og fiskerihavner – og distriktene taper.

I mitt hjemfylke, Nord-Trøndelag, er veiprosjekter forsinket. Strekingen på E6 mellom Selli og Asp i Steinkjer kommune i Nord-Trøndelag skulle utbedres og omlegges. Ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen skulle den hatt oppstart i perioden 2014–2017. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017, og jeg må bare konstatere at regjeringen til tross for høye riksveibevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan.

Det samme gjelder for jernbanen i Trøndelag. I behandlingen av gjeldende Nasjonal transportplan understreket

en samlet komité betydningen av at elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet for Trønderbanen og Meråkerbanen igangsettes så raskt som mulig. Hele perioden har Arbeiderpartiet trykket på for at planleggingen av prosjektet gjennomføres så raskt og koordinert som mulig, og vi prioriterer 850 mill. kr mer til jernbaneinvesteringer enn statsråden.

Hvis statsråden skal stå ved i hvert fall ett løfte til Trøndelag, må regjeringen stille nødvendige midler til rådighet slik at de første anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2017, og dermed ha sammenhengende og effektiv framdrift for å nå ferdigstillelse som planlagt.

Åse Michaelsen (FrP) [17:23:53]: Usannheter blir ikke sannere om de gjentas i det uendelige. Mye har vært sagt i debatten, og mye kunne vært kommentert.

Historikk er viktig, ja, og det finnes både en rød tråd og en blå tråd. I åtte år med rød-grønn tråd har Norge hengt på veggen i glass og ramme og støvet ned. Vi har tatt Norge fram i lyset, tørket av støvet og igangsatt en mengde reformer som vil være avgjørende for den rette utviklingen for Mor Norge framover. Norge må opp og fram. Vi må henge med i svingene om vi skal være på når det skjer. Derfor er det viktig at vi ser på det som skjer utenfor landets grenser på området infrastruktur. Vi i Fremskrittspartiet ønsker å lære av det andre har gjort – det som fungerer, det som er bra, som opprettelsen av et veiselskap, grønne datasentre, konkurranseutsetting av jernbanen, fiberkabel til utlandet og ikke minst et felles europeisk avtaleverk når det gjelder ulovlig kabotasje og rammebetingelser i luftfarten.

Luftfarten er det kollektivtransportmiddelet som i størst grad knytter landet sammen. Man får ikke et godt tilbud til folk flest om man ikke ser sammenhengen mellom ulike ruter, transportaktører og annen logistikk. Jeg vil gå så langt som å si at et fly er en buss med vinger. Og da er det jo litt pussig, det som skjer når jeg nevner ordet «buss» eller for den saks skyld «tog». Da får ofte pipen en annen lyd. Da er det ikke måte på hvor viktig tog og buss er. Luftfartsbransjen er blitt det som det hakkes på – den og bilen. I det ene øyeblikket skal fly helst ikke finnes, alle skal over på kollektivtransport – husk hva jeg nevnte, fly er landets største kollektivtransportmiddel – men i det neste er man opptatt av at fly må være tilgjengelig, særlig om man bor «der ingen skulle tru at nokon kunne bu». Det henger ikke på greip. Derfor må vi være så fair som vi i Fremskrittspartiet er, og si ja takk, fly vil vi ha, og nei takk, vi går ikke over til hest og kjerre. Norge er et langstrakt land. Uten fly og bil stopper Norge opp. Tidvis kan man få inntrykk av fra enkelte partier her i salen at politikken som føres, er laget med byriller à la «made in Oslo only».

I komiteens behandling av budsjettet er det mye enighet, men også flere steder uenighet, f.eks. rundt problematikken ved Alta lufthavn, som en kan si veldig mye om. Det samme gjelder det flertallet som har vært i komiteen når det gjelder forskuttering av en ny storflyplass på Høland. Nå har Venstres representant sagt at de vil trekke seg, slik at det nå ikke er et flertall. Det tenker jeg er lurt med tanke på den behandlingen vi skal ha når den nye NTP-en skal vedtas.

Tone Merete Sønsterud (A) [17:27:01]: Så er siste budsjett fra denne regjeringa i perioden lagt fram, og det er tid for oppsummering. Jeg skal begrense meg til mitt fylke, Hedmark.

Så ble det ikke kontinuerlig utbygging av E6 nordover til Lillehammer, kontinuerlig utbygging av E16 fra Nybakk og ikke bare til Kongsvinger, men til svenskegrensa, og det er ingen firefelts motorvei fra Rena til Hamar. Dette var bare noen av lovnadene som Fremskrittspartiets fremste talsmann i Hedmark lovet velgerne før valget i 2013. Når noen av oss – og det var godt ment – sa til vedkommende at det kanskje ikke var så lurt å gå så høyt på banen, for fallhøyden kunne fort bli stor, var svaret at dette skulle han og Fremskrittspartiet ordne, bare vent og se. Det har vi gjort, og fasiten er ikke mye å skryte av.

Til løftebruddet om bompenger: Hvis jeg ikke tar helt feil, har Fremskrittspartiet stemt for 17 nye bompengeprosjekter. De påstår at de ikke har noe annet valg fordi stortingsflertallet er for. Vel, i forrige uke behandlet vi saken om DAB, og Fremskrittspartiets representanter fortalte oss at de hadde vært imot å innføre DAB siden 2011, og så stemte de mot sin egen regjering – og stortingsflertallet. Og på spørsmål til Fremskrittspartiets statsråder, inkludert Solvik-Olsen, fikk vi vite at det var helt greit for dem; de styrte ikke over Stortinget, og alle måtte selvfølgelig stemme slik de ønsker.

Fremskrittspartiet prediket sin motstand mot bomveier lenge før 2011, og hvis vi skal følge logikken de brukte i DAB-saken, må det nå bety at de er for dette landeveisrøveriet, som de kaller det, for her behandles det bomsaker, fremmet av Fremskrittsparti-statsråder, som styrer både Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet – og Fremskrittspartiet i Stortinget stemmer for hver eneste en.

Etter regjeringsskiftet, og også i dag, har vi hørt en statsråd som i alle sine innlegg snakker negativt om de rød-grønne. Han har brukt mer tid på det enn på egen politikk. Men jeg tror han blir slått av representanten Johnsen når det gjelder negativ omtale og hva vi skal ha skylda for. For et par uker siden viste målinger at grenseverdiene for svevestøv i Hamar var overskredet. Johnsen rykket umiddelbart ut i lokalavisen og fortalte at disse målingene var betydelig overdrevet – her var det de rød-grønne som var på banen for å spre frykt, og brukte målingene som unnskyldning for å straffe bilistene. Til opplysning: Det er ikke de rød-grønne som reiser rundt og leser av målestasjoner. Men i motsetning til Fremskrittspartiet er vi opptatt av klimaet, vi er opptatt av at det må settes inn tiltak når luftkvaliteten blir dårlig. Vi mener det er riktig at folk får beskjed, både i Oslo og på Hamar, når grenseverdiene viser røde tall, og vi mener også at transportsektoren må ta sin del av klimautfordringene. Dette handler ikke om å straffe bilistene, det handler om å ta miljøet på alvor for oss alle, for generasjonene etter oss – ja, til og med for dem som kjører bil. Tro det eller ei, men de er også avhengig av ren luft og rent vann.

Stein Erik Lauvås (A) [17:30:17]: I denne innstillingen omtales viktige samferdselssatsinger i Østfold. Planlegging av rv. 19 i Moss, slik at man kan se det i sammenheng med jernbane, er omtalt og foreslått av Arbeiderpartiet. Likeså har Arbeiderpartiet inne krav om at regjeringen må levere på det viktige farledsprosjektet Borg havn. Så ber vi regjeringen om å iverksette jobben med planleg-

gingsarbeid for å redusere tersklene i Ringdalsfjorden i Halden, et svært viktig prosjekt for næringslivet i Halden og Østfold.

Når det gjelder planlegging av ny E18 fra Østfolds grense til Vinterbro, legger Arbeiderpartiet inn 20 mill. kr – en svært viktig veistrekning for Østfold, men som regjeringen ikke fant grunn til å prioritere. Disse pengene kom først inn i regjeringens budsjett da forliket var et faktum. Det er verdt å merke seg.

Intercityplanleggingen klarte statsråden heller ikke å sikre. Han gjorde det motsatte, han skapte usikkerhet om planleggingen av intercity i Østfold faktisk kunne fortsette, selv om hans egne representanter i Østfold har klaget over at utbyggingstiden er for lang – de ville korte den ned. Statsråden fra Fremskrittspartiet svarte med å skape stor usikkerhet.

Med Fremskrittspartiet i regjering skulle bompengene bort. Det skulle bli gratis å passere bommene med Fremskrittspartiet i regjering, utbasunerte både Fremskrittspartiets leder Siv Jensen – nå finansminister – og stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet Bård Hoksrud før valget. Vi har det på tape, og det ble ikke tatt forbehold. Men det skal statsråd Solvik-Olsen fra Fremskrittspartiet ha – han bidrar nå med liv og lyst til at Fremskrittspartiet i regjering ikke leverer null kroner i bompenger for bilistene, slik Fremskrittspartiet lovet, Fremskrittspartiet og statsråden får et resultat på omkring 37 mrd. kr i pluss fra bilistene i Norge de årene de har vært i regjering. Det er et kruttsterkt resultat. Bare smak på tallet: 37 mrd. kr mer fra bilistene i bompenger med Fremskrittspartiet ved roret. Det så nok ikke bilistene som stolte på Fremskrittspartiet, komme. Jeg så det heller ikke komme, det er bare å løfte på hatten for bompengeministeren fra Fremskrittspartiet.

Martin Henriksen (A) [17:33:18]: I dag har statsministeren vært i Alta for å åpne ny E6. Det er gledelig, men det markerte også at bompengene har kommet til Finnmark. Representanten Holmås ga samferdselsministeren tittelen «kongen av bompenger», og etter tre år har Ketil Solvik-Olsen innlemmet både Troms og Finnmark i sitt bompengerike. Det måtte altså en Fremskrittsparti-statsråd og en Høyre-statsminister til for å få bompengene på plass også helt nord i landet.

Denne regjeringa har en del å gå på når det gjelder å følge opp løfter. Et prosjekt som ikke har kommet på plass, er E8 i Breivika i Tromsø. For Arbeiderpartiet er det viktig at denne veien kommer på plass av hensyn til næringslivet, innbyggerne og alle gående og syklende. Vi setter av 40 mill. kr til oppstart i vårt alternative budsjett. Denne veien burde egentlig vært på plass allerede. Den ligger inne i Nasjonal transportplan, den ligger inne i handlingsplanen til Statens vegvesen, den skulle hatt oppstart i perioden, men E8 i Breivika er ikke prioritert i regjeringas forslag til statsbudsjett – ikke i 2014, ikke i 2015, ikke i 2016 og ikke i 2017. Veien kom ikke med i budsjettforliket, og Høyre og Fremskrittspartiet har ikke engang funnet plass til å nevne veien i merknadene til statsbudsjettet. Alt kommunen nå har å forholde seg til, er et avisoppslag der to stortingsrepresentanter fra regjeringspartiene sier at dette ordner seg. Det holder ikke, man må følge opp planene, gjøre ord til handlinger og legge pengene på bordet. Det er egentlig et under at samferdselsministeren har greid å skrote prosjektet helt til nå.

Det er nesten like oppsiktsvekkende som at Høyre lovet en samferdselspakke på 5 mrd. kr til Tromsø-regionen, men ikke har evnet å bygge en eneste meter av de veiene som ble lovet. Det var ikke småtterier: Erna Solberg sa i 2013 at Høyre ville ha Ullsfjordforbindelse, Tindtunnel, ny Kvaløyforbindelse og E8 i Ramfjord uten bompenger til totalt 5 mrd. kr. Så langt er ikke spaden satt i jorda på ett eneste av prosjektene.

Dette var en regjering som gikk til valg på gjennomføringskraft. Det som merkes best i Tromsø-regionen etter fire år med Ketil Solvik-Olsen og Høyre i regjering, er ikke alt som er bygd, men alt som ikke er bygd. Løftene har smuldret opp i takt med farten på bompengetaksometeret til TV 2. Det er ikke bygd en meter av Ullsfjordforbindelsen, Tindtunnelen, Kvaløyforbindelsen, E8 i Ramfjord eller E8 i Breivika. Det er mulig at alt dette ville vært i orden dersom Fremskrittspartiet hadde fulgt opp sitt valglofte om 45 mrd. kr mer til samferdsel i året. Det skjedde ikke. I 2013 lovet Høyre og Fremskrittspartiet å skrote den rød-grønne regjeringas NTP hvis de kom i regjering. Det skjedde ikke. Det de imidlertid har lagt på is, er sine egne løfter til Tromsø.

Magne Rommetveit (A) [17:36:30]: Det har gjennom åra vore mykje snakk om ubåten U-864, som sidan han vart torpedert og sundsprengd på slutten av krigen, har lege på om lag 150 meters djup utanfor Fedje i Hordaland. Ein av dei som har sagt veldig mykje om U-864, er FrP-ar og tidlegare medlem i transport- og kommunikasjonskomiteen, Arne Sortevik.

Han sa frå denne talarstolen 31. mai 2010:

«Hva er det med denne ubåten? Først og fremst ligger den for langt fra Oslo. Hadde den ligget ved Lange-sund eller i Oslofjorden ville den ha vært fjernet for lenge siden.

Dernest er ubåten U-864 en tikkende miljøbombe med 67 tonn kvikksølv om bord – kvikksølv som har ligget i havet utenfor Fedje i Hordaland fra 1945, lagret i nesten 1 900 stålflasker. Vannet tærer på flaskene for hver måned som går. Norske myndigheter har kjent til lasten siden 1999. Det er over ti år siden. Fremskrittspartiet mener at den siden av saken bør ettergås både av Riksrevisjonen og av kontroll- og konstitusjonskomiteen.»

Vidare sa han:

«Tiden som brukes av regjeringen på mer utredning, mer vurdering og mer byråkratisk og politisk sommel, er tid som burde vært brukt på å få hevet ubåten og fjernet kvikksølvet sommeren 2011. Det er fullt ut forsvarlig og fullt ut mulig.»

Framstegspartiet fremja frå denne talarstolen 14. april 2011 følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig sørge for at ubåten U-864 heves og kvikksølvlasten fjernes, samt sørge for nødvendig etterarbeid med sikring av forurenset havbunn. Stortinget holdes jevnlig orientert om fremdriften av prosjektet.»

Kva er så status no 89 månader etter Arne Sortevik sitt innlegg og etter tre og eit halvt år med Framstegspartiet i regjering og med ansvarleg statsråd? Jo, U-864, det som er igjen av han, ligg framleis på same plassen.

Kystverket, som ligg under FrP-statsråd Solvik-Olsen, jobbar med to alternative miljøtiltak. Det eine er tildekking

av vrak med last, og det andre er heving av last med etterfølgjande tildekking av vrak og havbotn. For begge alternativene er det no laga ei støttefylling som må setja seg i halvtanna år før noko meir kan gjerast.

Arbeidarpartiet vil ha ei mest mogleg miljøriktig og sikker handtering av det ekstremt farlege kvikksølvet på havbotnen utanfor Fedje, men det er påfallande at regjeringa i løpet av fire år enno ikkje har valt å heva U-864. Eg må konstatera at retorikken frå tidlegare, ikkje minst frå denne talarstolen, og lovnadene gjevne av Framstegspartiet og Høgre opp mot stortingsvalet i 2013 no ikkje stemmer med politikken, og at det heile berre var ein bløff.

Tore Hagebakken (A) [17:39:40]: På E6 i Oppland mellom Ringeby og Otta har 39 menneske omkommet sidan 1990. 110 er hardt skadd, og 568 har fått lettere skade, ifølgje uoffisielle tall.

Endelig står første etappe ferdig. Lørdag denne uka blir det folkefest på Vinstra. Da åpner den 33 kilometer lange E6-strekningen mellom Frya og Sjøa. Men hva så med resten av prosjektet, etappe to? Når vil det stå ferdig? I Arbeiderpartiet og Senterpartiets merknader i innstillinga her i dag sier vi at det vil være urasjonelt og i strid med uttalt politikk dersom utbyggingen av E6 Ringeby–Otta ikke gjennomføres sammenhengende. Det vil være i konflikt med stortingsvedtakene som er gjort både i forbindelse med bompengeproposisjonen og med Nasjonal transportplan. Prosjektet Ringeby–Otta skal ifølgje gjeldende NTP være fullført senest 2023. Sjøl med en høy ramme mener transportetatene nå at byggestart ikke er mulig før i 2022–2023, altså da veistrekningene skulle åpnes etter de opprinnelige ambisjonene. Samferdselsministeren har valgt å sende reguleringsplanen for Ringeby tilbake til kommunen, mens Statens vegvesen for vel et år siden ba om en statlig plan. Det vitner ikke akkurat om gjennomføringskraft.

Regjeringa og samferdselsministeren har snakket varmt om at det er billigere å bygge vei helhetlig og sammenhengende. Men om ikke noe nå skjer raskt, vil prosjektleiden og prosjektorganisasjonen gå i oppløsning. En mister kompetanse og kontinuitet, og utgiftene vil bli høyere den dagen byggingen tar til igjen.

Det er ikke rom for nye store prosjekter, blir det sagt. Men dette er ikke et nytt prosjekt. Det kan ikke sidestilles med nye prosjekter. Det er endog slik at bompengene for etappe én også inkluderer innkreving til etappe to. Mye er klart: Eiendom er innløst, delvis revet, og det er avskoget på lange strekninger. Tre fjerdedeler av arealene til den resterende veibyggingen er regulert. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for delstrekningen mellom Ringeby nord og Frya og mellom Sjøa og Otta. Det betyr at det ligger til rette for bygging av ca. 16 kilometer av andre etappe med mulig anleggsstart i 2018, som Arbeiderpartiet og Senterpartiet skriver i innstillinga.

På turné i Gudbrandsdalen i begynnelsen av november uttalte benkekollega Olemic Thommessen, noe jeg går ut fra at presidenten er vel kjent med, støtte til viktigheten av å bygge ut gjenstående strekning på E6 raskest mulig. I Arbeiderpartiet har vi lagt forholdene til rette. Det ligger et forslag som vi inderlig håper det kunne bli flertall for her i Stortinget. Der heter det at vi ber regjeringa legge til rette for sammenhengende utbygging av hele strekningen Ringeby–Otta. Det redder liv. Det er smart. Det er viktig for

eksportnæringen og reiselivet på Nord-Vestlandet og Trøndelag, det er rimeligere enn å vente, og Gudbrandsdalen trenger rask fullføring av hele prosjektet.

Steinar Gullvåg (A) [17:43:07]: Det vakte reaksjoner langs hele Vestfoldbanen da regjeringen la fram sitt forslag til statsbudsjett for 2017. Fremskrittspartiets hovedtalsmann i transportkomiteen proklamerte rett nok at alt var i rute på Vestfoldbanen, men det var før han hadde lest budsjettproposisjonen og oppdaget at det helt manglet midler til planlegging av dobbeltsporet mellom Tønsberg og Larvik, og at et par hundre konsulenter sto i fare for å miste jobben. Og det var før folk oppdaget at regjeringen legger opp til en revurdering av plan- og utbyggingsprogrammet for strekningene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker når Nasjonal transportplan skal behandles til våren.

Vi kan altså ikke stole på at denne regjeringen akter å følge opp transportplanen i årene som kommer, slik regjeringsspartiene lovte i valgkampen for tre år siden. Vi kan heller ikke lite på at Kristelig Folkeparti og Venstre redder stumpene i framtidige budsjettforlik. I stedet for å bruke pengene på planlegging og utbygging av jernbanenettet har regjeringen imidlertid valgt å bruke en halv milliard kroner på omorganisering og oppsplitting av Jernbaneverket og NSB. Persontrafikken skal konkurranseutsettes og Jernbaneverket deles i flere ulike statsforetak og selskaper fordi regjeringsspartiene tror at konkurranse vil effektivisere jernbanen.

I andre land som har forsøkt denne resepten, har det selvfølgelig ikke slått til. Der er jernbanen verken blitt bedre eller billigere – tvert imot. Erfaringene fra utlandet gir derimot god grunn til å frykte ansvarspulverisering og redusert sikkerhet.

I en tid da Jernbaneverkets ressurser burde konsentreres om planlegging og utbygging av jernbanenettet, velger altså Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen å kaste ansatte og ledelse ut i en omstillingsprosess som vil lamme organisasjonen i lang tid framover. Omstillingsprosesser er vanskelige nok i seg selv, og dette er en omstilling som påtvinges ledelse og ansatte. Derfor er det kanskje ikke helt uten grunn når regjeringen i sitt statsbudsjett signaliserer at de til våren, når Nasjonal transportplan skal legges fram for Stortinget, vil revurdere mål, planer og utbyggingsstempo.

Vi har sett det komme en stund. I stedet for å bygge opp plankapasiteten i Jernbaneverket har samferdselsministeren privatisert planleggingen. Det er også ideologisk fundert.

Ruth Grung (A) [17:46:07]: Byene er driverne i den regionale utviklingen. Det er også byene som er driverne i utviklingen av nye løsninger for å møte klimautfordringene.

De nordiske hovedstedene er verdensledende når det gjelder å sette ambisiøse mål og å redusere klimautslipp. Løsningene er ulike fra by til by, og slik skal det være.

Det samme gjelder for alle de norske storbyene. Arbeiderpartiet mener at bymiljøavtaler er et godt virkemiddel for å gi byene det handlingsrommet de trenger for å ta de gode grepene basert på lokale forhold, og for å øke framkommeligheten for alle på en smart og bærekraftig måte.

Det er utfordrende for byene å ta de store kostnadene med å finansiere kollektivtrafikken. Vi har et system med

svært ulike finansieringsmodeller. Når det gjelder Jernbanen, tar staten hele regningen. Bergen har jernbane fra øst, der det er lavest pendling inn til byene, men det er høy godsaktivitet. Når det gjelder ny vei til sør, E39, tar staten 60 pst. av regningen. Mot vest, som har størst pendleraktivitet og mest kø, venter vi på et nytt Sotra-samband, og det ser ut til at bilistene må ta hele regningen – i alle fall størsteparten. For Bybanen og Ringveg i Bergen har staten finansiert i snitt 18 pst. så langt – resten har bilistene betalt gjennom bompenger i 30 år.

Nå har bompengesystemet og andre tiltak fungert så godt at privatbilismen har gått ned, noe som gir nye utfordringer når det gjelder å finansiere og gi inntektsgrunnlag for nye investeringer. Denne utviklingen og ulikheten må vi ta høyde for i utformingen av de ulike nye bymiljøavtalene og finansieringen av miljøvennlig kollektivinfrastruktur. Arbeiderpartiet mener det er dårlig fordelingspolitikk å finansiere kollektivinfrastruktur med en så høy bompengandel som det nå legges opp til. Derfor har Arbeiderpartiet gått inn for å øke statens andel i finansieringen til 70 pst. Men det haster å få på plass bymiljøavtaler i byene. Oslo, Stavanger, Bergen og Kristiansand venter utålmodig på avtaler. Konsekvensene av at avtalene kommer flere år etter at de er meldt, er store. Manglende avtale i året som kommer, kan velte Bybane-utbyggingen i Bergen.

Det er svært uheldig at regjeringen ikke klarer å ha bedre dialog med byene og gi dem den forutsigbarheten og det lokale handlingsrommet de trenger for å utvikle miljøvennlig transport og sørge for nødvendig framkommelighet for alle.

Liv Signe Navarsete (Sp) [17:49:14]: Det er alltid interessant å lytte til denne debatten om samferdsle for dei av oss som er interesserte i korleis me skal binde landet vårt nærare saman. Det er ikkje så mange som er opptekne av det, høyrer eg. Eg registrerer òg at regjeringa har fått eit anna fokus, og at det ein sa før valet om at bompengar skulle utraderast, og at mange prosjekt rundt omkring i landet skulle byggjast, er sett på vent inntil vidare – sannsynlegvis til partia kjem i opposisjon igjen.

Det er mange salmar ein kunne sunge, sa kjerringa og bladde i salmeboka. Litt sårn er det her òg, men eg skal konsentrere meg om aust–vest-samband i dag. Nok ein gong ser me at regjeringa har kutta i løyvingane til E16 over Filefjell. Det er ein av sambindingsvegane som statsråden har snakka om at han skulle ferdigstille. No har han stroke 100 mill. kr av vedtekne midlar frå prosjektet, og det heng ikkje heilt saman med det som både han og partiet Venstre, som nok denne gongen òg har stått bak forslaget, sa om at ein ønskte seg samanhengande utbyggingar. Ein skulle tru, viss ein hørde det som vart sagt i førre periode, at statsråden heller ville brukt midlane til å setje i gang nye prosjekt austover på vegen ned mot Vang og fått i gang prosjektet forbi Fagernes. Det høyrer ein ingenting om. Ein kuttar nok ein gong. Eg veit ikkje kva det prosjektet har gjort statsråden og representanten Abid Q. Raja og Venstre. Det er det vanskeleg å vite, men av ein eller annan grunn er det heile tida det som står for hogg.

E16 går vidare mot Bergen, og eg håpar òg at statsråden får opp farta på den vegen – apropos ulykkesutsette vegar og vegar som er nesten uråd å køyre på ein skikkeleg måte.

Ein annan aust–vest-veg som me ventar i spaning på å

få stadfesta, er riksveg 52. Det forundrar oss ikkje at statsråden peikar på E134 – alle er frå ein stad, og statsråden kjem frå Rogaland, så det var forventa. Men ein hadde òg forventa at ein peika på det som Statens vegvesen gjentekne gonger har sagt er den andre vegen som bør byggjast på sikt, nemleg riksveg 52 over Hemsedal, som vil dekkje heile Vestlandet, og som vil gi heile Vestlandet og transportnæringa den vegen dei ønskjer seg på sikt.

Me ser fram til Nasjonal transportplan. Dei lokale representantane frå Framstegspartiet har snakka varmt om Stad skipstunnel, Vikafjellstunnelen, E39, alle dei viktige prosjekta som vart lova. Eg håpar at statsråden er klar til å innfri.

Nils Aage Jegstad (H) [17:52:32]: Det er ikke måte på hva man skal høre i en debatt som dette. Jeg tror jeg vil minne forsamlingen om at vi om ganske kort tid skal behandle strategiske dokumenter for samferdsel i Norge de neste tolv årene. Vi får NTP til behandling i Stortinget til våren. Den 1. mars er det ett år siden etatene la fram sitt grunnlagsdokument, og noe av oppgaven som dette stortinget skal gjøre, er å trekke fram de prosjektene som skal bygges.

Verden er ikke helt den samme nå som den var for fire år siden. En ting som det er tatt mye mer hensyn til i det nye grunnlagsdokumentet, er hensynet til klimaet og klimautfordringene og hva det innebærer for en transportplan. Jeg må si at jeg blir litt forbauset når jeg ser den ene Arbeiderparti-representanten etter den andre komme opp på podiet her og ta opp veibevilgninger – til lokalveiene hjemme.

Så klager man over at det bygges stykkevis og delt. Ja, hvorfor bygger man stykkevis og delt? Den 25. november åpnet vi etappe nummer sju på E18 fra Ørje til Akershus grense. E18 på østsiden av fjorden har åtte etapper. Det har altså vært en tradisjon, tydeligvis – kanskje under skiftende regjeringer, det har vært veldig mange Arbeiderparti-regjeringer i denne perioden – at man har bygd stykkevis og delt. Å gjøre dette helhetlig vil selvfølgelig også føre til at man kanskje må omprioritere noe. Det viktige er at man nå tar tak i klimabiten.

Når det gjelder klimakutt, tror jeg det er ett forhold som er gunstigere nå enn det noen gang har vært, og det er at teknologien kommer oss i møte. Har man kjøpt en elbil de siste årene, har det vært en elbil som kanskje har gått 10–15 mil før den måtte lades. Det har vært en til-jobben-bil. Den har brakt folk inn og ut av Oslo i kollektivfeltet. Den har vært veldig nyttig på den måten. De bilene vi kommer til å se kanskje allerede fra neste år, er nummer-én-biler – biler som har en rekkevidde på 40–50 mil. Det vil si at man kan reise på hytta på én lading. Det er noe annet enn det vi har vært vant til. Jeg tror overgangen til klimavennlig biltransport ikke vil skje lineært, men at den vil skje eksponentielt. Det vil skje fort fordi vi nå får et marked hvor det er mulig å kjøpe biler som faktisk er tjenlige.

Så er spørsmålet: Greier vi å bytte ut bilparken fort nok? Ja, det kan være virkemidler også for det, bl.a. vrakpantordninger.

Torhild Aarbergsbotten (H) [17:55:45]: God infrastruktur er et av de viktigste tiltakene for å styrke konkurransekraften i næringslivet. Hullete og dårlige veier har kostnader for både biler og førere og er ikke minst svært

dårlig for klimaet, da det fordrer økt drivstofforbruk. Derfor er den storstilte satsingen på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet så utrolig viktig. Det gjelder også jernbane. Skal vi lykkes med å få overført mer gods fra vei til bane, er forutsigbarhet på jernbanen et av de viktigste tiltakene for å få flere transportører til å velge bane framfor bil. De må være trygge på at godset kommer fram når det skal. Da kan ikke jernbanesvillene henge i løse luften grunnet dårlig vedlikehold av banelegemet.

Som fylkespolitiker er jeg svært glad for at det blir bevilget mye mer penger til fylkesveiene, bortimot 1,5 mrd. kr mer enn hva som lå inne i vedtatt NTP. Det er også viktig for fylkeskommunene at rentekompensasjonsordningen har blitt videreført, slik at investeringer kan bli foretatt raskere, og at bompenger går direkte til veibygging og ikke til å betale renter. Særlig for næringstransporten ute i distriktene er det viktig å få rustet opp flaskehalser, som f.eks. bruer, slik at en kan kjøre med nødvendig aksellast og bruke modulvogntog på gjennomgående strekninger.

Denne regjeringen har hatt som mål å ta i bruk nye løsninger og nye ideer, ikke minst for å kunne bygge mer vei for pengene. Analyser som har sammenlignet veibygging i Sverige og Norge, viser at det er store forskjeller mellom prosjektgjennomføring og utforming, herunder standard og designvalg. Og vi har sett at det virker å tenke nytt. Kostnadene for utbyggingen av motorveien mellom Arendal og Tvedestrand, som nå ligger under Nye Veier, er redusert med 0,5 mrd. kr.

Som trønder er jeg også utrolig glad for at vi nå endelig får ny, gjennomgående E6 fra Ulsberg i sør til Åsen i nord med motorveistandard til nærmere 27 mrd. kr. Denne strekningen ligger i Nye Veiers portefølje. Vi har merket oss at de rød-grønne i Sør-Trøndelag, med Arbeiderpartiet i spissen, beklager veldig at det nå blir bygd et mye større veiprojekt enn hva som tidligere var planlagt under deres venners regjeringstid: en klattvis utbedring av E6 sør til 7,8 mrd. kr, som ikke ville stått ferdig før i 2032, i henhold til NTP.

I tillegg venter vi på å få rullet fram gravemaskinene i Sokndalen når kvalitetssikringen av prosjektet blir ferdig i disse dager, grunnet at Midtre Gauldal fikk gjennomslag for å bygge en tunnel for å bygge en tryggere og sikrere vei og legge mindre beslag på dyrket mark.

Vi må alltid spørre oss om vi gjør de riktige tingene, og om de riktige tingene gjøres riktig. Det er vårt ansvar som politikere å forvalte fellesskapets goder på en best mulig måte. Da må vi hele tiden søke nye og bedre løsninger. Det er nettopp det denne regjeringen har levert svært godt på.

Line Kysnes Vennesland (A) [17:58:57]: Det er viktig at Stortinget anerkjenner de utfordringene distriktene har. Mange kommuner har store behov for en god infrastruktur. I dagens samfunn er bredbånd en svært viktig del av det. Det som er så fint med den digitale verdenen vi lever i, er nettopp at den bygger sammen by og land på en helt annen måte enn det veier noen gang har klart.

Dersom vi vil at folk skal bo i hele det langstrakte landet vårt, må vi også tilrettelegge for at det er mulig. Når søknadssummen for tilskuddsordninger for bredbåndsutbygging i 2016 er på hele 466 mill. kr, viser det at behovet er stort. På tross av at det også finnes kommuner som har prosjekter som ikke kvalifiserer til støtte, har det likevel vært 102 søkere i 2016. Når i underkant av en tredjedel av

dem fikk innvilget støtte, sier det Arbeiderpartiet at vi må strekke oss lenger. Det er derfor svært beklagelig at regjeringen isteden kutter i ordningen som sikrer enda flere tilgang til bredbånd.

Arbeiderpartiet mener at staten må ha hånden på rattet for å sikre en fortsatt utbygging av bredbånd i Norge. Vi vil ikke ha et klaseskille der tjenestene man får, er avhengig av hvor sentralt man bor.

I regionen som jeg er fra, Setesdal, kan man skilte med gode tomter til gode priser i veldig naturskjønne omgivelser, men det hjelper lite hvis man ikke kan tilby muligheter for arbeid. En god digital infrastruktur gir nettopp bedre muligheter for å etablere nye arbeidsplasser. Det kan være nettbaserte bedrifter, men det kan også bety at man jobber for et firma i Oslo fra et kontor i Bykle.

Markedstanken til regjeringen fungerer nok bedre i teorien enn i praksis. I bygda der jeg bor, er det ingen konkurranse om å få bygge ut bredbånd. Å bygge prosjektene som er igjen nå, gir derimot selskapene et tap. Derfor har kommunen vedtatt en kommunal støtteordning som gjør det mulig å realisere flere prosjekter og sikre flere tilgang til bredbånd. Det går på bekostning av en allerede svært presset kommuneøkonomi.

Det er kanskje ikke uten grunn at slagordet til Framskrittspartiet er «for folk flest». I Arbeiderpartiet er vi derimot opptatt av at «alle skal med». Da må man ha like muligheter. Det blir det ikke ved å kutte i denne tilskuddsordningen. Derfor foreslår Arbeiderpartiet en økning. Vi har satt av 200 mill. kr til tilskuddsordningen for bredbåndsutbygging i 2017.

Kåre Simensen (A) [18:02:00]: Samferdselsdebattene her på Stortinget er en reise Norge rundt, og jeg skal invitere dere på en tur til Finnmark. Vi har nok av prosjekter vi kan sette fingeren på.

Jeg skal starte med et av de områdene som er veldig viktig for oss – fiskerihavneutbygging og farleder. Det er litt trist å lese at dette ikke blir prioritert høyt nok, med tanke på de behovene Finnmark fylke har, spesielt når det allerede ligger inne i NTP-perioden. Vi registrerer at prosjektene blir nedprioritert. Alle vet at fiskeriene betyr svært mye for Finnmark. Det har vært en debatt tidligere i dag i forbindelse med næring. Da fikk man i hvert fall fram tall for hvor stor verdiskaping det er. Derfor er infrastruktur i form av fiskerihavner svært viktig for vårt fylke.

Arbeiderpartiet løfter dette opp og bevilger mer penger til lokal og regional utvikling. Potten vi legger inn, økes med mer enn 20 mill. kr.

I dag åpnes enda en ny parsell på E6 vest for Alta. At statsministeren valgte å være til stede på denne markeringen, er kjempebra. Den rød-grønne regjeringen fikk bevilgninger til E6 vest for Alta inn på statsbudsjettet for mange år siden. At dagens regjering følger dette opp, er bra. Vi må også si oss fornøyd med at det bevilges ytterligere 328 mill. kr til parsellutbygging.

Det ble nevnt i sted av min partikollega Martin Henriksen at det var bompenger på E6. Det er det ikke. Det var det en gang, og det var kanskje den eneste gangen Framskrittspartiet i regjering har klart å fjerne en bom. Det var i Alta. Jeg er glad for at ny bru over Tanaelva, oppgradering av rv. 94 pluss E6 Kvænangsfjellet og en del tunneler på veien til Nordkapp samt rv. 93 Kløfta får plass, men det går for sent.

Representanten Tor André Johnsen var inne på prosjektet Nye Veier. Jeg kan bare si at det blir ikke nye veier gjennom det prosjektet i Finnmark.

Det som ikke er bra, er at statsråden så suverent velger å se bort fra at skattepengene kan gjenbrukes ved hjelp av E6 vest for Alta. Da tenker jeg spesielt på flyplassen og utvidelsen i Alta. At Avinor sier nei, kan statsråden med et pennestøk overprøve gjennom et tilsagnsbrev. Det er skuffende å se at han velger å dumpe mange, mange millioner skattepenger på bunnen av Altafjorden – når de kunne ha vært brukt til å øke sikkerheten over Alta lufthavn.

Lise Wiik (A) [18:05:17]: Jeg har med glede studert innstillingen fra transport- og kommunikasjonskomiteen under kap. 1311, Tilskudd til regionale flyplasser. Notodden flyplass ble etablert på 1950-tallet etter ønske fra lokalt og regionalt næringsliv. Flyplassen eies 100 pst. av Notodden kommune, og det har vært en utfordring å finne kommunale driftsmidler i det årlige budsjettarbeidet. Det har blitt gitt noe statlig støtte fra år til år, men ikke i et slikt omfang at videreutvikling har vært mulig. Dette statsbudsjettet viser et gledelig skifte. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter videre drift på flyplassen og legger inn nødvendige midler til tårntjenesten. Det er bra. Det hindrer nedleggelse av Notodden flyplass.

Arbeiderpartiet viser til de samme utviklingsmulighetene i sitt budsjett. De legger inn det samme økonomiske tilskuddet, men binder ikke støtten ensidig til tårntjenesten. Arbeiderpartiet og Senterpartiet understreker at innenfor de femårige avtalene for støtte til ikke-statlige lufthavner må det også åpnes for at deler av støtten kan brukes til kjøp av flytjenester. Støtten har til hensikt å gi disse lufthavnene bedre forutsigbarhet og et godt grunnlag for utviklingsarbeid. Dette er viktig. Det gir gode muligheter for videreutvikling og nytenking, og ikke bare mulighet for å overleve ett år til.

Torill Eidsheim (H) [18:07:16]: U-864 har blitt trekt fram i debatten i dag – og då ikkje for å bidra til ei konstruktiv løysing, men berre brukt retorisk. Som nemnt har ein kjent til lasten sidan 1999. Det burde ha gjeve Arbeidarpartiet og dei raud-grøne full moglegheit til å gjere noko med denne saka. Det gjorde dei ikkje – av redsel for eit upopulært vedtak? Kanskje. Denne regjeringa har gjort som lova og faktisk starta arbeidet. Det var kjent allereie i 2005 at ein måtte stabilisere skråninga, uansett vidare valde løysing.

Omdømet til norskekysten burde vere for viktig sjølv for Arbeidarpartiet til å harselere retorisk med. Så la oss heller halde oss til fakta og bruke den tida som støttefyllinga treng for å setje seg, konstruktivt.

Det å bruke all si tid på å snakke om snøen som fall i fjor, tener til lite, men det er klart at åtte år med raud-grøn, sosialistisk politikk har prega Noreg. I samferdselssektoren viser dette seg tydelegast gjennom den manglande evna til å prioritere og få valuta for pengane. Trass i auka pengebruk auka òg vedlikehaldsetterslepet under raud-grønt styre. Det er fakta.

Det borgarlege fleirtalet står for nytenking, og Noreg har gått frå aukande forfall under raud-grønt styre til oppgraderingar over heile landet. Dette begynner folk å merke

i kvardagen. Det skjer ei historisk satsing på samferdsel, og det har vore eit verkeleg trendskifte.

Transportsektoren må ha ei aktiv rolle i arbeidet med å adressere dei negative ringverknadene som sektoren genererer, og god miljøpolitikk handlar om å ha løysingar som faktisk lèt seg gjennomføre. Det å straffe folk gjennom stadig aukande skattar og avgifter blir feil. Også på dette området må det faktisk skapast før det kan fordelast, og i denne samanhengen tenkjer eg då på at det er moglegheitene som må skapast, og ansvaret som må fordelast.

Vi må få fram dei miljøvenlege alternativa, vi må styrkje innovasjon og forskning, og vi må gjere det lettare for folk å ta dei rette vala. Dette er ei viktig rettesnor for vår politikk. Og faktum er at Høgre og Framstegspartiet, saman med Kristeleg Folkeparti og Venstre, leverer langt betre verkemiddel innan miljøfeltet enn det den tidlegare regjeringa gjorde.

Else-May Botten (A) [18:10:32]: Arbeiderpartiets samferdselsløft kom i 2005. Da laget vi en plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vei og bane. Hvert år fulgte vi opp denne satsingen, og i budsjettet for 2017 har vi én milliard mer enn Fremskrittspartiet til å styrke satsingen ytterligere. Statsråden snakket om at det er viktig å få mer gods over på kjøøl, men lite skjer. Ett eksempel er kondemneringsordningen. Hvorfor må vi kjempe for å få ham til å skjønne at innretningen ikke treffer, og at vi bør ta grep for å få denne ordningen til å bli attraktiv og til å få flere til å vrake gamle båter? Statsråden selv virket svært så fornøyd med dette, men om alt er så mye bedre med Fremskrittspartiet i regjering, hvorfor blir ikke NTP fulgt opp? I NTP var det føringer på 3 mrd. kr fra Stoltenberg-regjeringen for å få mer gods over på kjøøl. Statsråden og regjeringen ligger over 500 mill. kr etter planen allerede. Her trengs det nemlig et sett av virkemidler og tiltak for å få til det skiftet som alle snakker om. Da trenger vi også en regjering som tar grep.

I Halså og Hemne kommuner har mange vært engasjert i å få en bedre vei. Ja, de har til og med strikket 250 meter med gulstripe. Det er for å synliggjøre at det nå er behov for å få gjort ferdig en viktig veistrekning på Europavei 39. Europavei – det skulle en virkelig ikke tro når man kjører der. Den nye veien er blitt bra der vi har tatt grep, men det er en god del som står igjen. Det er mye tungtransport der som bidrar til at det er krevende sikkerhetsmessig å ferdes etter veien. Det er også viktig å få forbedret strekningen mellom Betna og Stormyra nå, slik at vi slipper å se på at en europavei ser ut som et kulturvernminne. Arbeiderpartiet har lagt inn penger til denne strekningen, og jeg må si jeg er skuffet over at regjeringen ikke fant de nødvendige pengene til å bidra med oppstartsmidler der. Så er det verdt å nevne at også krabbefeltet på Ørskogfjellet er prioritert i NTP, men ikke prioritert av regjeringen. Det samme gjelder strekningen E136 Oppland grense-Rødstøl.

Jeg merker meg at det er ni fylker som har fått dårligere veier med denne regjeringen. I halvparten av norske fylker har riks- og fylkesveiene blitt mer ujevne og dårligere. Hordaland, som er hjemfylket til Torill Eidsheim, har landets dårligste veistandard, mens forverringen er størst i Møre og Romsdal. Det kan vi ikke være fornøyd med. Dette viser rapporten Kvaliteten på det norske veinettet med

en status for riks- og fylkesveier. Det viser at veisituasjonen er verst på Vestlandet. Det må vi gjøre noe med.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:13:44]: Her får vi en situasjonsbeskrivelse som er svart som den asfalten regjeringen og Kristelig Folkeparti og Venstre ruller ut over landet. Nå får vi altså høre at veiene er blitt dårligere i ni fylker i dette landet, sannsynligvis fordi en peker på vedlikeholdsetterslepet fordi fylkeskommunene ikke har bevilget nok penger til vedlikehold. Faktum er likevel at det var 19 fylker som hadde økt vedlikeholdsetterslepet under forrige regjering – faktum er at under forrige regjering økte forfallet på samtlige riksveier. Nå kuttes forfallet. Under forrige regjering økte vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Det har doblet seg på åtte år, nå kuttes det. Når representanten Gullvåg her er bekymret for planleggingen av jernbanen og gir inntrykk av at den privatiseres, er det fullstendig meningsløst, spesielt når vi vet at bevilgningene til planleggingen av jernbanen var på rundt 200 mill. kr da Arbeiderpartiet gikk av, og er på 1 700 mill. kr nå. Hva slags bilde er det stortingsopposisjonen prøver å gi til folket? Det er i hvert fall åpenbart ikke basert på fakta, og det synes jeg er veldig trist. Veldig mange av innleggene som har vært nå, handler jo ikke om å la ideer bryne seg på hverandre, eller om klare prioriteringer mellom ulike transportformer, men det handler om å skape et helt feilaktig bilde av hva som faktisk har skjedd. Det synes jeg er trist.

Når det gjelder U-864, så er det allerede blitt svart på. Men det er altså skjedd mye der nå de siste årene, etter mange år med utredninger. Så er vi ikke i mål, men nå skjer det i hvert fall ting.

Når det gjelder tunnelvedlikehold, fikk vi kritikk for det også fra Arbeiderpartiet. Har Arbeiderpartiet sett budsjettet som de selv framla i 2013, der bevilgningen var på 610 mill. kr, og det budsjettet som nå vedtas, på 2 585 mill. kr? Jeg skjems ikke.

Det er mange som har diskutert CO₂-utslippene. Jeg mener det er viktig, og der skal regjeringen være med og bidra til at det kuttes. Men jeg vil minne om at økningen under forrige regjering var på en halv million tonn fra transportsektoren, og utslippene har altså gått ned i henhold til 2015-tallene som er kommet fra SSB i dag. Så den kritikken som fremmes, er ikke basert på realitetene, men basert på å ville skremme innbyggerne. Det synes jeg stortingspolitikere skal holde seg for gode til. Vi ser også litt nivået når først representanten fra Arbeiderpartiet i Troms gir inntrykk av at det nå åpnes et nytt veiprojekt i Finnmark som er bompengefinansiert – åpenbart et prosjekt han ikke kjenner til, fordi prosjektet ikke er bompengefinansiert – og så kommer representanten fra Arbeiderpartiet i Finnmark og innrømmer at der er det ikke bompenger, og det er vel kun det ene prosjektet der regjeringen har fjernet bompenger. Nei, faktum er at vi har fjernet bompenger på åtte prosjekt som Arbeiderpartiet vedtok skulle være bompengefinansiert. Denne regjeringen har gjort en del, men det er helt riktig, vi har ikke fått flertall for å kutte bompenger så mye som vi skulle ønske, fordi Arbeiderpartiet, senest i dette budsjettet nå, stemmer imot bompengeskutt. Så bruker de taletiden sin på å etterlyse bompengeskutt. Det harmonerer ikke. Det er ingen sammenheng mellom Arbeiderpartiets politikk og den kritikken de fremmer.

Tor André Johnsen (FrP) [18:17:03]: Dette er en utrolig interessant debatt. Skal man ta opposisjonen på alvor, må man virkelig få inntrykk av at det er krise innen norsk samferdselspolitikk. Man får inntrykk av at både vei, jernbane og alt som har med transport å gjøre, er virkelig forsømt av dagens regjering. Det er det ganske interessant å sitte her og høre på. Hadde jeg nå vært en velger som ikke visste hva jeg skulle stemme, hadde jeg blitt totalt forvirret, for faktum er at det er et enormt løft dagens regjering gjennomfører på samferdsel. Jeg sa det i mitt forrige innlegg og kan gjenta det: Vi har økt bevilgningene med over 50 pst. siden vi kom i regjering, vi overoppyller NTP. At det da skal være grunn for en så voldsom svartmaling, kritikk og krisemaksimering, synes jeg er litt spesielt.

Jeg kan begynne med bompenger, for der får vi mye kritikk, registrerer jeg. Jeg har bare lyst til å minne om at siden høsten 2013, da vi kom i regjering, har vi redusert behovet for bompenger med over 2 mrd. kr i forhold til det som opprinnelig lå der fra de rød-grønne. Hvis man husker tilbake til en VG-artikkel for et års tid tilbake, viste den til at regjeringens reform ville gi ca. 30 pst. bompengerabatt. Med bompengebrikke på Nye Veier-prosjekt, f.eks. på E6 nordover gjennom Innlandet, var det før mulig å få 10 pst. rabatt på E6, den rabatten dobler vi til 20 pst.

Vi tar flere grep som gjør at det blir billigere også på sideveiene. Vi prøvde å fjerne bomstasjoner på E16 til Kongsvinger. Det ble dessverre blokkert av et rød-grønt fylkesråd, men etter litt forhandlinger fram og tilbake og en tålmodig samferdselsminister endte man opp med 50 pst. bompengerabatt, så vi tar mange grep også på sideveiene.

Det beste eksemplet er vel Vestfold – det er et godt eksempel å vise til. Der var de opprinnelige kostnadene for å kjøre gjennom hele Vestfold 114 kr. Så begynte prisen å gå nedover og er vel nå 57 kr. Man tar grep, som lavere rente og lengre nedbetalingstid, og da har man også mulighet til å fjerne bommen på sideveiene. Det er mye positivt og fornuftig som skjer.

Når det gjelder at E6 ikke blir bygd kontinuerlig, synes jeg det er litt interessant å få kritikk for det. Det er nettopp det vi nå gjør. I rød-grønn NTP var det stopp, det var stopp i Brumunddal, man skulle ikke engang begynne å bygge til Brumunddal før en eller annen gang før 2023. Nå begynner man å bygge til neste år, men i vår NTP stopper vi ikke i Brumunddal, vi bygger videre til Moelv og helt til Lillehammer. Det er absolutt ikke noe å kritisere, det er et massivt løft i forhold til det Arbeiderpartiet la opp til. Her møter Arbeiderpartiet seg selv i døra, for de la faktisk i 1962 opp til at man skulle være ferdig innen 1980. Hvis man skal kritisere noen for løftebrudd, er det Arbeiderpartiet som står for de løftebruddene – i hvert fall ikke dagens regjering.

Dag Terje Andersen (A) [18:20:00]: Jeg har i denne debatten lagt merke til at statsråd Solvik-Olsen omtaler seg selv i veldig rosende ordelag. Bortsett fra det snakker han om den forrige regjeringa. Det han glemmer å nevne om den forrige regjeringa, er at det er den nasjonale transportplanen som den regjeringa la fram og fikk vedtatt, som er grunnlaget for de satsingene som skjer nå.

I Vestfold har vi, hvis vi skal være ærlige, i mange år kommet godt ut av samferdselsinvesteringene. Det har

vært store investeringer på E18 – det har vært klart at det skal være fire felt helt siden tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen fikk slått det fast i den nasjonale transportplanen i 2001 – og det har vært satsing på jernbane. Men alle satsingene som har skjedd fram til nå, har altså skjedd på bakgrunn av den nasjonale transportplanen fra den forrige regjeringa.

Når statsråd Solvik-Olsen klipper snorer, gjør han det fordi det var en rød-grønn regjering som sørget for at det blir store investeringer. Ved første anledning når man skal begynne å diskutere neste periode, stiller jeg spørsmålet om man skal gjennomføre den satsingen på jernbane som den forrige nasjonale transportplanen fastslo at vi skulle gjøre i neste periode, nemlig indre intercity i 2024 og ytre intercity i 2030. Det er vi tydelig på.

Da statsbudsjettet ble lagt fram, sa representanten Morten Stordalen at alt var i rute, men måtte senere innrømme at dette ikke var hans lesning av budsjettdokumentet, for det hadde han ikke lest. Der kom det altså fram at det var stopp i bevilgningene til å gjøre de utredninger som er nødvendige for å få bygd ut i tråd med den vedtatte planen. Det er et stort problem for jernbaneutbyggingen, men det er også et stort problem for kommunene Larvik, Sandefjord og Tønsberg, som skal planlegge hvordan de skal organisere sin kommune, og ikke vet hvor traseer og stasjoner skal ligge.

Vi håper at vi kan få fortgang i det, vi har i hvert fall bevilget penger til det. I stedet har vi altså ikke fått satsing på jernbane, men på jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF – altså mer byråkrati.

Det er forhåpentligvis sånn at det nå kommer noe mer penger til planlegging, men for oss i Vestfold er det uansett tvingende nødvendig å følge prosessen med Nasjonal transportplan, slik at planene for neste periode ikke skal bli dårligere enn det som allerede var forutsatt da Nasjonal transportplan som gjelder nå, ble vedtatt.

Til slutt: Vi i Vestfold ser også fram til at Vestfold-byene kan bli en del av bymiljøavtalen.

Helge Orten (H) [18:23:26]: Jeg tenker jeg må kommentere en del av innleggene vi har hatt så langt i debatten. Jeg skjønner at det kan være smertefullt å bli påminnet om ansvaret for vedlikeholdsetterslepet som vi har pådratt oss over mange år. Jeg skal ikke påstå at det skyldes én regjering alene, men faktum er at under de åtte foregående årene er det ikke tatt noen grep for å redusere vedlikeholdsetterslepet, verken på riksvei eller på jernbane. Det er ikke til å komme bort ifra, det er et faktum. Da skulle en kanskje tro når en lager alternative statsbudsjett for 2017, både for Senterpartiet og for Arbeiderpartiet, at en i alle fall tok høyde for at en kanskje kunne øke vedlikeholdsposten. Nei da, det gjør en ikke. Til tross for at disse to partiene sendte regningen over til skattebetalerne i form av 10 mrd. kr pluss i økt skatteregning til både bedrifter, arbeidsplasser og norske bedriftseiere, skulle en kanskje tro at en kunne øke satsingen på vedlikehold og redusere vedlikeholdsetterslepet ytterligere, men det ligger ikke inne i disse partienes alternative budsjett.

Det har vært mye diskusjon om bompenger. Jeg vil minne om at det faktisk er slik at hvis vi ser på bompengandelen, altså andelen bompengefinansiering av den samlede veifinansieringen, var den på 40 pst. i 2014, mens den er på 30 pst. i 2017. Det tyder på at vi faktisk totalt sett kla-

rer å redusere den relative bompengandelen. Selv om det fremdeles blir krevd inn bompenger på mange viktige prosjekt, reduserer vi i alle fall den relative andelen av den samlede veifinansieringen. Det er et poeng i seg selv og burde glede alle bompengekritikere som har vært her oppe og talt for meg i dag.

Framskynding av mange prosjekt blir etterlyst. Ja, selvfølgelig er det ønskelig å framskynde veiprosjekt og jernbaneprosjekt i så stor grad som mulig. Men skal en framskynde et veiprosjekt, må en også sette av penger til det. Mange av prosjektene som har blitt nevnt her før i dag – Kjerkol nevnte f.eks. E6 Selli–Asp, et prosjekt med relativt store kostnadsøkninger – er heller ikke prioritert i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett. Sønsterud og Hagebakken etterlyste en kontinuerlig utbygging av E6. Ja vel, hvorfor er det da ikke planlagt sånn i Nasjonal transportplan, som en er så stolt av? Hvorfor er ikke en sammenhengende utbygging av E6 planlagt av dem som står her og etterlyser det? Jeg synes det nesten blir litt useriøst. Botten etterlyste krabbefelt på E36 og på E39. Det skulle jeg gjerne sett realisert for min del, vi kommer fra samme fylke, men heller ikke de prosjektene er prioritert i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett.

Margunn Ebbesen (H) [18:26:42]: For næringslivet og for innbyggerne i nord er det en velsignelse at vi har en regjering som faktisk forstår landsdelen. Nordnorsk næringsliv går så det suser, og det viktigste virkemidlet for å støtte opp om næringslivet og om befolkningen er nettopp regjeringens satsing på samferdsel. Med bedre veier styrkes også nordnorsk næringsliv. Jeg er glad for at regjeringen har økt Nord-Norges andel av riksveiinvesteringene, fra under 15 pst. under de rød-grønne til over 20 pst. i dag. Ja, i faktiske kroner er den doblet.

Med forslaget for 2017 vil det i denne stortingsperioden være investert hele 12 mrd. kr i Nord-Norge, mens det i forrige periode var bare 5 mrd. kr, en økning på 140 pst. Det merkes, kan jeg love deg. I tillegg merkes det at veiene nå vedlikeholdes – det er svært gledelig. Etter tiår med økende forfall har denne regjeringen redusert forfallet med mange milliarder, og vedlikeholdsetterslepet har stoppet opp.

I Nordland har vi mange fylkesveier. I disse årene har det vært en formidabel satsing på disse veiene, faktisk er det levert nesten dobbelt så mye på fylkesveiene. Med de rød-grønnes opplegg kunne Nordland vente seg om lag 630 mill. kr. Etter fire år med Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre kan vi notere oss for dobbelt så mye. Det viser at det betyr noe hvem som sitter i regjeringskontorene.

Jeg er også glad for at regjeringen tar i bruk mange nye løsninger. På Hålogalandsveien mellom Harstad, Evenes og Sortland har regjeringen sendt reguleringsplan ut på høring. Det er rekord i rask planlegging, og vi kan glede oss over at regjeringen har valgt OPS og statlig plan for dette prosjektet. Regjeringens innsats for raskere planlegging av viktige prosjekter er nødvendig for å få til en rask samferdselsutbygging.

Regjeringen har som sagt vært en velsignelse for Nord-Norge, også når det kommer til bedre samferdsel. Nå må den gode driven få fortsette, og det er det regjeringen legger opp til.

Hans Andreas Limi hadde her overtatt presidentplassen.

Rigmor Aasrud (A) [18:29:10]: Jernbanestrekningene inn til byene er viktig for folk som bor utenfor byene og daglig pendler inn til arbeidsplassen. Bruk av jernbane er bra for klimaet, det avlaster presset på boliger i byene, og det gjør at folk kan bo i distriktene.

Regjeringen har på sin vakt gjort det dyrere å pendle ved at pendlerfradraget gradvis får mindre verdi. Folk betaler mer for å komme til jobben. I fjor ble pendlerne lovet billigere togreiser etter at regjeringen hadde forhandlet med sine støttepartier. 20 pst. rabatt på månedskort i 2016, var budskapet fra Venstre etter fjorårets budsjettforhandlinger. For togpendlere på Hadeland betyr det en god del, sa Venstres Ketil Kjenseth. Men her solgte man skinnen før bjørnen var skutt. Rabatten gjaldt ikke på Gjøvikbanen. Resultatet er at det er dyrere å ta toget fra Gran enn fra Eidsvoll, selv om det er like langt. Nå varer riktignok reisen fra Gran dobbelt så lenge som en tilsvarende reise fra Eidsvoll, men det virker ganske tilfeldig at man likevel skal betale mer for en tilsvarende strekning.

Jeg er glad for at Arbeiderpartiet og Senterpartiet står sammen om bevilgninger som sikrer at pendlere på Gjøvikbanen ikke skal betale mer enn andre. Det burde Venstre støtte i dag. Men Gjøvikbanen trenger mer oppmerksomhet, for den er en viktig banestrekning på Østlandet med et stort passasjerpotensial for pendlertrafikk. Uten altfor store investeringer er det mulig å utvikle banestrekningen til å kunne frakte et større transportvolum enn det som er situasjonen i dag. Det blir flere passasjerer på banen til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På Gjøvikbanen er det behov for flere kryssningsspor, nytt hensettingsspor på Jaren, bedre strømforsyning og annen generell opprusting. Jeg er glad for at vårt budsjettopplegg legger til rette for at reisetiden mellom Gjøvik og Oslo kommer ned i halvannen time med timesavganger begge veier.

Dette er dagen for de små og store saker, og jeg har avslutningsvis lyst til å nevne en liten sak, men den er ganske betydningsfull for mange. På Hadeland er det investert i en ny, fin jernbanestasjon på Harestua. Der er parkeringsplassen for liten. Grunneieren, Lunner allmenning, har sagt at de stiller opp med gratis grunn. Lunner kommune har sagt at de kan gjøre prosjekteringsarbeidet. Svaret – og jeg vet ikke om det er fra Jernbanefrastrukturforetaket eller andre – er at nei, pendlerne kan kjøre bilen over fylkesgrensen og parkere på en av stasjonene i Nittedal. Det er i alle fall ikke klimavennlig det som foreslås, og jeg synes at statsråden kunne påse at det legges bedre til rette for pendling enn det som er tilfellet i denne saken.

Kjell-Idar Juvik (A) [18:32:12]: Samferdselsløftet startet uten tvil med Stoltenberg-regjeringen i 2005, men kanskje for fullt i 2009 med NTP-en som fikk en påplussing på 45 pst., og ikke minst med den vi styrer etter i dag, fra 2013, der det ytterligere ble påplussing fra storting og regjering med 50 pst.

Den historien vil man ikke nevne, men man er likevel veldig opptatt av å ta historien bakover i tid. Ingen av talerne fra Fremskrittspartiet og Høyre som har stått på talerstolen, har valgt å nevne et ord om budsjettalternativene til Arbeiderpartiet i denne perioden. Man ønsker å se tilbake

i tid. Jeg synes kanskje man også burde se framover. Det velger man ikke å gjøre, og da blir kanskje ikke sammenlikningen helt rett. Velger man å ta den sammenlikningen, ja så har man en litt dårligere sammenlikning, for da er det faktisk 2,2 mrd. kr mer under sluttstreken når vi summerer opp denne fireårsperioden i Arbeiderpartiets budsjett. Det betyr at det er mer til veg og mer til bane og også til vedlikehold, som noen prøver å si at Arbeiderpartiet ikke bryr seg om. Det er direkte feil.

Så til statsråden, som på nytt poengterer fra talerstolen at han ikke vil selge ut noe, og han vil i hvert fall ikke selge ut NSB. Da blir det på nytt det vi er vant med fra Fremskrittspartiet – de sier én ting i regjering og en annen ting utenfor. For noen få dager siden kunne vi lese av Fremskrittspartiets programutkast at de nettopp vil selge ut NSB. Da lurte vi veldig på om det er regjerings-FrP som skal få lov til å bestemme og styre, eller om det er programkomiteen som skal legge politikken for de neste fire årene, vi skal lytte til.

Til det med bom: Jeg kan ikke huske at ikke vi har stemt for de prosjektene som har blitt lagt fram i den perioden vi nå har hatt. Hadde man ønsket mindre bompenger, hadde jeg forventet at regjeringen hadde lagt det inn. Vi har stemt for de prosjektene som har ligget der. Ville man tatt dem ned, ja så måtte man foreslått noe annet. Jeg har registrert at det har heller ikke Fremskrittspartiet i regjering gjort. Da kan man jo prøve seg på nytt – ta det opp på annen måte i salen som FrP-er enn det regjeringen har gjort. Det har vi smertelig fått erfare. Rett utenfor min stuedør går E6 Helgeland. Alt går ikke så bra i nord, selv om mye går bra i nord, for man kutter der. Man kutter i vegpakke Helgeland nord selv om statsråden for fjorten dager siden sto og sa at man skulle se på muligheten for å forlenge den. Man kutter i Helgeland sør, og man har kuttet i bompengene. Det har man gjort, men hva var det opprinnelige prosjektet? Da lå vegpakke Helgeland inne med 20 pst. rabatt. Da den kom til Stortinget, var det 10 pst. rabatt, så det er ikke så voldsomt om man på nytt nå løfter den til 20 pst. rabatt. Det var jo det som opprinnelig var forutsatt for dem som skulle kjøre på denne vegstrekningen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:35:43]: Jeg må si at jeg er ganske stolt av den nasjonale transportplanen som vi rød-grønne fikk vedtatt i 2013. Det er den regjeringen styrer etter nå. Det er det man i grunnen tar æren for. Det er veldig mange gode løsninger som ligger der.

Men det vi registrerer, er at regjeringen ikke har fulgt opp når det gjelder havner og farleder, man ligger etter på rassikring, man ligger også etter med en rekke veiprosjekt som var forutsatt skulle være startet opp. Når det gjelder jernbane, har det blitt bedre etter forliket – det skal jeg være veldig tydelig på, og det har jeg allerede sagt i debatten – men usikkerheten om elektrifiseringen av Trønderbanen ligger fortsatt der.

E16 Filefjell blir årlig utsatt for kutt. Hva er det som gjør at man har sånne ambisjoner om å kutte akkurat på den strekningen? Det er i hvert fall ikke helhetlig utbygging slik som jeg tolker helhetlig utbygging.

Bredbånd har man små ambisjoner for, i hvert fall utenfor de store byene, og i hvert fall der markedsaktørene ikke er villige til å bygge ut. De som sitter og ikke får de gode løsningene når man skal digitalisere flere offentlige tjenester, når man forutsetter at flere skal bruke aviser på nett, er

de samme som ikke har bredbånd i dag. Det synes Senterpartiet er for dårlig. Det skaper ganske stor frustrasjon når man ser at andre har gode løsninger, og man ikke selv får det i den nærmeste framtiden. Senterpartiet vil gjøre noe med det, og derfor legger vi til 200 mill. kr ekstra til det.

Lørdagsavisa svever fortsatt i det blå. Senterpartiet vil sikre dette.

Senterpartiet vil ha en sterkere satsing på vei, og vi har brukt en del finansielle midler på å styrke f.eks. E39 Betna–Stormyra, E39 Byrkjelo–Sandane, E39 Sande–Myrmel, E6 Grong–Nordland grense, E6 Helgeland–Brenna–Brattås–Lien, E6 Helgeland nord gjennom Dunderlandsdalen, E16 Bergen–Voss, E16 Øye–Turtnes, E16 Fagernes syd–Hande, E18 Retvet–Vinterbro, rv. 9 Bjørnarå–Optestøyl og rv. 22 kryssing av Glomma. Og vi styrker rassikringen med 200 mill. kr.

Senterpartiet vil at by og land skal stå sammen, men da må også landet bygges sammen.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [18:38:33]: La meg bruke tre minutter på å komme med fakta rundt lokal luftforurensing siden statsråden knapt kan sies å bidra.

I 2001 utgjorde dieselbiler drøyt 10 pst. av salget av nye biler i Norge. I de årene Fremskrittspartiet var med på å føre bilavgiftspolitikken, økte dieselandelen til 40 pst. Deretter fortsatte trenden opp til 50 pst. i 2006, med samme avgiftssystem. Det er riktig at avgiftsomleggingen i budsjettåret 2007 førte til en økning i dieselbilsalget, men det gikk altså fra 50 til 75 pst. Økning? Ja. Men gir det grunnlag for å si at det var en rød-grønn politikk som alene fylte byene med dieselbiler? Nei, det skal du ha et lemfeldig forhold til sannheten for å mene.

Dieselbilsalget holdt seg rundt 75 pst. i fire år, til det begynte å falle – av tre hovedgrunner, slik jeg ser det. For det første var det en vinter i 2010 med elendig luftkvalitet, som satte fart i en debatt om skadelige dieselutslipp, miljødifferensiering gjennom bompenger og andre dieselbegrensninger. For det andre ble det innført lokalavgiftskomponent i engangsavgiften, som SV og jeg hadde ivret etter å innføre. For det tredje begynte elbilsalget å komme, og særlig rundt byene med stor forurensning, på grunn av bompenger, kollektivfelt og parkeringsfordeler. Senere kom gunstige løsninger for oppladbare hybrider, drevet igjennom av Kristelig Folkeparti og Venstre. Trenden har fortsatt fram til i dag, og dieselbilsalget utgjør i dag 35 pst., ifølge statsbudsjettet.

Hva har regjeringen gjort? Ingenting. De har ikke fremmet forslag om å øke lokalavgiftskomponenten i engangsavgiften, det har Venstre og Kristelig Folkeparti fått til. Fremskrittspartiet går imot lokalt dieselforbud på kommunale veier i Oslo. Lokalt bestemte utslippskrav til drosjer svarte Ketil Solvik-Olsen at han var imot, på spørsmål fra meg, men regjeringen snudde etter at Abid Q. Raja og jeg fremmet forslag, og lovforslaget blir vedtatt over jul. Miljødifferensiering ved bomringene er ennå ikke på plass, på tross av at staten har lovet at det skal på plass rundt Oslo i mars 2018. Det ligger ikke an til å komme på plass tidnok, på grunn av sommel fra Ketil Solvik-Olsen.

Regjeringen har ikke fremmet forslag om lavutslippssoner. Det måtte Venstre fremme og få flertall for, mot regjeringens stemmer. Etter at Ketil Solvik-Olsen nektet å følge det opp, fremmet Arbeiderpartiet et lovforslag, som ble vedtatt. Da forskriften skulle utarbeides, sendte Solvik-

Olsen et forslag som ekskluderer Bergen og Oslo fra å ta lavutslippssonene i bruk. Nå er et nytt forslag på høring. Nå har det tatt så lang tid at ingenting tyder på at kommunene får tatt lavutslippssoner i bruk denne vinteren heller.

Regjeringen ble dømt av EFTA-domstolen for at den manglet en plan for å sikre innbyggerne ren og trygg luft. Da stortingsflertallet krevde en slik plan, stemte regjeringspartiene imot. Regjeringen har ennå ikke lagt fram en slik plan. Imens blir friske syke, syke sykere og de sykeste dør.

Det beste mot lokal luftforurensing var å skifte regjering, var statsråd Ketil Solvik-Olsens flåsete kommentar. Mon det – i morgen er det varslet helseskadelig luft i Oslo.

Steinar Gullvåg (A) [18:41:42]: Det som virkelig er trist, er at vi har en statsråd som ikke vedstår seg og tar ansvar for at 200 konsulenter mister oppdrag når regjeringen fjerner planmidlene til Vestfoldbanen. Så kan vi naturligvis diskutere om dette er privatisering eller ikke, men etter mine begreper er det det det er. Og det er like trist at statsråden ikke nevner at plankostnadene skyter i været og går til himmels under hans regime, og at Jernbaneverket nå er helt avhengig av den plankompetansen som finnes utenfor etaten.

De som hører på denne debatten, må få inntrykk av at det er jernbanen som skal redde Paris-avtalen, men det er ikke jernbanen i seg selv som reduserer klimautslippene. Hovedårsaken til at vi er nødt til å satse alt vi kan for å bygge dobbeltspor i intercitytriangelet på Østlandet, er jernbanens enorme transportkapasitet i et transportsystem som skal sørge for at en voksende befolkning får dekket sine transportbehov. En dobbeltsporet jernbane har en transportkapasitet tilsvarende to parallelle firefeltsveier, og uten dobbeltspor fra Lillehammer til Skien og Halden vil transportsystemet i østlandsområdet før eller senere bryte sammen. Det er dette som jernbaneutbyggingen dreier seg om. Det haster, faktisk, fordi transportplanlegging tar tid – altfor lang tid, vil noen hevde. Men det er ikke bare jernbaneplaner som tar tid. Kommunene er avhengig av jernbanen for å komme videre i sin areal- og næringsplanlegging. Tønsberg, Sandefjord og Larvik er helt avhengig av framtidige jernbanetraseer for å utvikle sine kommuner, og ved flyplassen på Torp er plasseringen av en ny jernbanestasjon utlosende for næringsarealer med et potensial på 15 000 arbeidsplasser. Det er disse sammenhengene som er så viktige, og som begrunner økt planinnsats på jernbanen. Jeg håper at statsråden, når han kommer til sannhetens erkjennelse, vil bidra med sitt til dette.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:44:49]: Det er, synes jeg, gøy å diskutere politikk når vi er uenige om ting og prøver å finne ut hvilke løsninger som er best, men en del innlegg her synes jeg ikke akkurat handler om å diskutere politikk; det handler bare om å prøve å skape et mest mulig negativt bilde av motparten, uavhengig av om det er sant eller ikke. Dette siste innlegget var et eksempel på det – overskrift i en avis om at 200 konsulenter kan miste jobben, selv om Jernbaneverket har sagt at vi har jo knapt 200 konsulenter i regionen. Det er ikke riktig – det er rett og slett ikke riktig. Og det å gjenta det fra Stortingets talerstol gjør det ikke mer riktig.

Men nå legges det altså enda mer penger inn til planlegging. Det har gått opp fra rundt 200 mill. kr til

1 500 mill. kr i regjeringens budsjett og har nå gått opp til ytterligere rundt 1 700 mill. kr.

De siste som burde kritisere nivået, er jo de som styrte, som ikke kom seg over 200-tallet – når dagens flertall altså har 1 700 mill. kr i pluss til å planlegge. Faktisk er planleggingsmidlene til intercity i 2017 nesten like mye som det Arbeiderpartiet hadde tenkt å bruke i hele tiårsperioden i sin nasjonale transportplan, som de er veldig stolte av akkurat i dag.

Det triste med Arbeiderpartiets nasjonale transportplan er at de hadde ikke selv tenkt å finansiere den, for i det budsjettet som ble lagt fram fra Arbeiderparti-regjeringen før den gikk av i 2013, var det kutt i bevilgninger til vedlikehold av vei og jernbane. Det var en bitte liten økning i planleggingsbevilgninger, men langt fra det nivået som en ville trengt. Det første et borgerlig flertall måtte gjøre, både på vei og på jernbane, var nettopp å øke bevilgningene til planlegging, til vedlikehold og til investeringer. Så hvis Arbeiderpartiet mener at planene deres er bra, har de ment det i 40–50 år, fra de la fram nasjonal motorveiplan. Problemet var at en aldri kom seg videre. Det er forskjellen på dem som styrer nå i denne salen, og dem som har styrt tidligere.

Det blir det samme svaret også til representanten Dag Terje Andersen på det han snakker om. Hvorfor finansierte ikke Dag Terje Andersen forslagene sine, når han var med og la fram budsjettet for 2014? Med Arbeiderpartiets nasjonale transportplan ville forfallet økt på vei og jernbane, sammenlignet med det som dagens flertall nå har gjennomført. Det er ikke slik at vi gjennomfører på krona akkurat det som var planlagt; det er en langt større satsing på vedlikehold enn det Arbeiderpartiet noen gang hadde tenkt. Det er jo verdt å merke seg at da Arbeiderpartiet la fram sin tiltakspakke for å bekjempe arbeidsledighet, hadde vi heller ikke da en krone til vedlikehold. Og nå ser vi at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett, som ble framlagt i Stortinget for en måned siden, økte bilavgiften med 3 mrd. kr, men en kuttet i veisatsingen i sitt alternative budsjett. Det siste Arbeiderpartiet har planlagt å gjøre noe med, er å styrke veisatsingen, dessverre. Men det finnes heldigvis et annet flertall i Stortinget som gjennomfører den satsingen som Arbeiderpartiet snakker om, men som de ikke selv har tenkt å gjøre.

Stein Erik Lauvås (A) [18:48:09]: Jeg registrerer at statsråden mener at alle vi andre her lyver, mens han selv eier sannheten. Vi beskyldes for å drive ensidig svartmaling og skape et feil bilde av Fremskrittspartiets politikk i Samferdselsdepartementet. Men det er et faktum at statsråden satte hele intercityplanleggingen i fare. Han ble reddet – for å bruke det uttrykket – av Venstre og Kristelig Folkeparti i forhandlingene. Det er et riktig bilde. Det er ikke noe feil bilde. Statsråden må gjerne komme opp og fortelle meg at jeg tar feil, om han vil.

Så snakker man om fylkesveiene. Jeg registrerer at man selv har tatt penger fra fylkeskommunen, fra regionale utviklingsmidler som skulle gått til næringsutvikling, og som er svært etterspurt i fylkene, og lagt det over på veimidler. Samtidig inviterer man fylkene til bare å låne mer penger. Jeg er ikke så sikker på om det er en fornuftig politikk. Arbeiderpartiet har en annen politikk overfor fylkene og kommunene hva gjelder økonomi.

Vi blir også beskyldt for at vi ikke holder oss til realite-

tene. Det er interessant når jeg hører Fremskrittspartiet i samferdselsdebatt snakke om realitetene. Jeg hører at Fremskrittspartiet nå skryter av at de har redusert behovet for bompenger. Fremskrittspartiet har sørget for bompengerabatt. Fremskrittspartiet har sørget for lengre nedbetalingstid. Fremskrittspartiet har sørget for rentekompensasjon. Realitetene er jo at Fremskrittspartiet, ikke bare i valgkampen i 2013, lovet null bompenger – gratis å passe – så lenge de sitter i regjering. Det var et budskap Fremskrittspartiet hadde servert i mange, mange år. Hvor er Fremskrittspartiet nå? Jo, de er i regjering. Jeg bare gjentar – smak på tallet: 37 mrd. kr kommer Fremskrittspartiet, med finansminister og samferdselsminister, til å ta inn i løpet av denne fireårsperioden. Det er et kruttsterkt, fantastisk godt resultat, men det var ikke realitetene i det de lovet før de kom inn i regjering. Nå har pipen fått en annen låt. Det får vi bare merke oss.

Tone Merete Sønsterud (A) [18:51:19]: Representanten Eidsheim forteller oss at det å bruke tid på snøen som falt i fjor, er bortkastet, og så bruker hun halve innlegget sitt på å fortelle hvor elendig det var under de rød-grønne. Det å snakke om det som har skjedd under denne regjeringa, er ikke nødvendig, og det kan man for så vidt forstå, men det er veldig viktig å fortelle hva som skjedde lenge før den tid.

Så kan Fremskrittspartiet – bl.a. ved representanten Johnsen – ro med sine bompengerabatter så mye de bare vil. Det er faktisk slik som representanten Lauvås sa: Det som ble lovet velgerne, var at det skulle stå «gratis» på alle bomstasjoner.

Til representantene Johnsen og Orten om E6 nordover: Jeg har ikke etterlyst prosjektet, slik Orten sa, jeg presiserte at Fremskrittspartiet – og Johnsen – ikke har innfridd det de lovet velgerne. Han lovet ikke videre utbygging til neste år, han lovet oppstart i 2014, hvis jeg ikke tar helt feil. Men det jeg kan etterlyse, er hvor det blir av rv. 3/25, hvor det blir av E16, Nybakk–Kongsvinger, eller hvor det blir av kryssningssporet på Kongsvingerbanen.

Det er veldig viktig her med historiefortelling, og jeg vil gjerne komme med et lite bidrag i så måte når det gjelder E6. Det er bra at den saken nå endelig kommer, og at det blir kontinuerlig utbygging herfra, og videre, men jeg bare minner om at da vi behandlet strekningen Minnesund–Skaberud den 16. desember 2011, fremmet Fremskrittspartiet et forslag om å utrede jernbanetraseen i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen på nytt. Og Høyre, med Kristelig Folkeparti og Venstre på laget, fremmet forslag om å utsette hele prosjektet for å gjennomgå alle innsigelser og påstander som hadde vært omkring saken. Begge disse forslagene ville ha utsatt prosjektene med mange, mange år, men gudskjelov fikk ikke de forslagene flertall, takket være et rød-grønt flertall.

Til slutt: Statsråd Solvik-Olsen synes det er morsomt å diskutere politikk, men er skuffet over forsamlingen som ikke innfrir det han ønsker med hensyn til det. Så setter han i gang med å kritisere Arbeiderpartiet og de rød-grønne, slik han alltid har gjort. Min oppfordring til statsråden er: Vil han begynne å diskutere politikk, skal vi mer enn gjerne bli med.

Kari Henriksen (A) [18:54:10]: Jeg forstår veldig godt at statsråden blir støtt når han får negativ kritikk – en

statsråd som har rekord i å bruke begrepet «etter åtte år» fra denne talerstolen, og jeg har ikke hørt mye positiv klang i disse ordene.

Samferdsel betyr mye for mange. Vei, vann, bane, luft og digitalt – det knytter mennesker sammen og forener folket som bor her, det skaper næringsliv, arbeidsplasser og bosetting. Dette ble realisert i den NTP-en som Stoltenberg-regjeringa la fram. Arbeiderpartiet vil ha mest igjen for pengene, kortest vei fra bank og stat til vei, bredbånd, båt og bane. Den regjeringa som har ansvaret nå, lager noe som ligner på en svensk «smörgåstårta»: lag på lag, med mye rart innimellom. Der finner vi bompenger, byråkrati og mer administrasjon.

I 2017 har Arbeiderpartiet satset 1 mrd. kr mer enn Fremskrittspartiet innen samferdsel, lokalt og sentralt, og i perioden over 2 mrd. kr mer. Fremskrittsparti-løftene vi hørte om før valget, var på 45 mrd. kr mer per år, og etter fire år ser vi resultatet. De har smuldret bort. Samferdselsløftet blir nedprioritert for skattekuttløftet. Det er vel det eneste løftet denne regjeringa har holdt.

Mindre byråkrati var ett løfte. Det er heller ikke holdt. Det er mer byråkrati enn noen gang før. Mindre bompenger var et annet løfte. Det er heller ikke holdt. Det er mer bompenger enn noen gang før. 12 mrd. kr til sykehusene var et tredje løfte. Det er heller ikke holdt. Oljepengebruken skulle holdes under kontroll. Det løftet er heller ikke holdt. Oljepengebruken er større enn noen gang før.

Veibyggingen, da – er den større enn noen gang? Ikke på Sørlandet i alle fall. Fremskrittsparti-løftene var at fire felt fra Kristiansand til Sandnes skulle være ferdig på ti år. Nå sier Nye Veier at mindre enn en tredjedel av veien er ferdig i 2015. Bompenger på Sørlandet skulle bort. Resultatet er at man må betale 207 kr for å kjøre 8 mil. Det er prognosene nå. Statlig plan var et annet løfte som heller ikke er innfridd.

Å være bompengекonge i et bompengerike kunne sikkert vært artig hvis det var det en hadde lovet. Å være byråkratikonge i et byråkratiland kunne sikkert også vært artig hvis det var det en hadde lovet – for ikke å snakke om i et departement. Jeg er litt usikker på om jeg drømte at det sto i forliket at byråkratibruken skulle ned, og spesielt i Samferdselsdepartementet. Det kan være jeg har drømt, og hvis jeg har det, kan jo samferdselsministeren bekrefte det fra talerstolen.

Åse Michaelsen (FrP) [18:57:15]: Det er noen voldsomme påstander som kommer her fra forskjellige representanter. For å si det sånn: Jeg lurer noen ganger på om representantene fra Arbeiderpartiet ser forskjellen på Nye Veier og Statens vegvesen, ser forskjellen på finansieringen, det at en har laget en ramme og valgt en portefølje som er tatt ut av den ordinære NTP-en, og sånn sett sikret den framdriften og den helheten som våre partier i regjering står for.

En Arbeiderparti-representant var på talerstolen og snakket om den firefelts veien mellom Stavanger og Kristiansand. Hvis en ser på den NTP-en som vi per nå styrer etter – ikke den forrige NTP-en, som noen Arbeiderparti-representanter nede på Sørlandet elsker å si, men den vi styrer etter nå – lå det ikke engang inne verken strekninger eller midler til noe som helst mellom Lyngdal og Ålgård. Det lå inne kun en to- og trefelts vei på samme strekning. Nå har vi sagt gjennom Nye Veier at vi ønsker å se og byg-

ge landet som en helhet. Vi ønsker en firefelts vei mellom Kristiansand og Stavanger. Den kommer til å bli bygd. Den kommer til å gi disse to landsdelene i sør og vest et løft.

Det er viktig å ha hårete mål. Det er ikke alltid en når dem innen den tidsfristen som en kanskje ønsker seg. Jeg skal være den første til å si det, men det er mye bedre å ha hårete mål enn ikke å ha noen mål i det hele tatt. Hadde det vært sånn at vi hadde fulgt NTP-en til de rød-grønne, hadde det ikke blitt bygd noen firefelts vei mellom Lyngdal og Ålgård.

Ola Elvestuen (V) [18:59:30]: Det er egentlig representanten Aasrud som gjør at jeg tar ordet. Hun hadde en liten visitt innom Venstre når det gjaldt priser på Gjøvikbanen. Gjøvikbanen er viktig, og det er viktig å få en tmesrute til Gjøvik. Det ligger også i forliket at man skal jobbe systematisk videre med det.

Men når det gjelder priser: Er det noe parti som har jobbet for å få ned prisene i kollektivtrafikken i Norge, er det nettopp Venstre. Vi har gjort det systematisk, både lokalt og nasjonalt, sammen med de andre partiene på borgerlig side.

Jeg kan begynne med å nevne at jeg selv var med på å sette ned prisene på månedskort med godt over 20 pst. i Oslo tilbake i 2008. Vi satte ned kollektivprisene – med et flertall på borgerlig side. I 2011 ble det fulgt opp med en betydelig nedgang i prisene i Akershus, og i fjor satte vi ned prisene med 20 pst. på månedskortet for NSB, som en oppfølging av dette, slik at flere skal få fordelen av et bedre tilbud, men også få en lavere pris.

I år følger vi opp det gjennom at fylkene, som har et prissamarbeid med NSB, skal få redusert sin utgift til NSB med 20 pst., slik at de kan forbedre tilbudet for sine reisende.

Det er et paradoks at man i Oslo, og også i Akershus, hvor vi begynte å sette ned prisene i 2008, først nå setter dem opp mer enn det som er prisstigningen, og betegnende nok er det med et rød-grønt flertall. Selv om vi må forvente at de får forbedret sin økonomi ved at de betaler 20 pst. mindre til NSB, må vi kunne forvente at den prisøkningen man har lagt opp til, reduseres eller avvikles fullstendig. Det må gjøres i Oslo, og det må gjøres i samarbeid med Akershus.

Det er virkelig et taktskifte når det gjelder satsing på kollektivtrafikk i denne perioden. Belønningsmidlene til de ni største byområdene er nå oppe i over 2 mrd. kr. Jeg husker selv at da jeg satt lokalt i Oslo, fikk vi ikke én krone i belønningsmidler fra staten. Nå er det reelt sett et samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter for å få til nødvendig kollektivsatsing. Det gjelder det som skjer år for år for å holde oppe driften og for å få investeringer. De store investeringene, enten det er Fornebubanen eller Bybanen i Bergen, hvor det også er en betydelig større vilje, bygger en med i hvert fall 50 pst. statlig finansiering. Lørenbanen ble betalt uten statlig finansiering. Det er en betydelig endring i denne perioden.

Frank Bakke-Jensen (H) [19:03:00]: Som medlem av næringskomiteen har jeg deltatt i debatten her i salen i formiddag, og det er interessant å registrere at vi brukte hele formiddagen på å slå ned angrep om hvor mange by-

råkrater vi hadde ansatt. Når jeg hører representanten Gullvåg, har vi visst ikke ansatt mange nok ennå.

Det er også litt spesielt å konkludere med at når staten kjøper tjenester fra private, så er det privatisering. Det er vel litt ukorrekt.

Vi diskuterer også veldig ofte gjennomføringskraft. I den forrige perioden var det regelen at vi hadde en regjering som slo seg på brystet og sa at de hadde overoppfylt NTP, men det var i vedtaksform, det var ikke ved bevilgninger. Det var overtydelig når man så på listen over forsinkede prosjekter, at man overhodet ikke var kommet i mål. Det er ikke lek med tall eller lek med historien – det er ganske enkelt det som statistikken forteller oss, svart på hvitt.

Jeg må få si at representanten Simensen var glitrende da han korrigerer sin partikollega Martin Henriksen når det gjelder brukernes kostnader for E6 vest for Alta. Der er det ikke bompengefinansiering. Det var en stor diskusjon i forrige periode. Det med brukerfinansiering har én ting med seg: Det kan være bra hvis man har en modell som forankrer dette hos brukerne, som gjør at det føles som et bidrag til å bygge og å forbedre vei. Da kan det gå hjem veldig mange plasser. I Finnmark var det problematisk å fortelle den historien. Da man under denne regjeringen reiste opp og demonterte bommen, var man ennå ikke sikker på hvor mye over 150 mill. kr det skulle koste å kreve inn de 150 mill. kronene som brukerne skulle betale på veiprosjektet. For å si det med tidligere samferdselsminister Meltveit Kleppas ord fra forrige stortingsperiode: Den summen er uten betydning. Det viktigste er at man får bidra. Det er nok mange som gjerne vil bidra, men da er man kanskje innstilt på at pengene skal gå til det pengene skal brukes til.

Det ble en god løsning for E6 vest for Alta. Det har vært et godt prosjekt, og nå sier regionvegsjefen: Nå har man flyttet fram prosjektene og gjort ferdig prosjektene, så nå må man bare få nye vedtak og nye bevilgninger, for vi har et hull til vi vil bore hull i. De var bare ikke helt klar over at muligheten skulle komme så tidlig som den gjorde.

Kent Gudmundsen (H) [19:05:50]: Vi behandler i dag et samferdselsbudsjett som representerer tidenes satsing innenfor samferdsel. Ikke bare det: Vi ser at veivedlikeholdet, veiutbyggingen og kollektivtilbudet styrkes under denne regjeringen. I tillegg tas det en rekke grep som vil bidra til at vi bygger både raskere og bedre og mer vei. I tillegg er det veldig gledelig for meg som bor i Tromsø, å se hvordan f.eks. belønningsordningen har medført at vi også styrker kollektivtilbudet, og vi har fått framskyndet f.eks. byggingen av utenlandsterminalen på Tromsø lufthavn.

Når jeg hører representanten Martin Henriksen stå her på talerstolen og mene at denne regjeringens satsing ikke er god nok, lurer jeg virkelig på hva slags skussmål han ville gitt sitt eget parti for den tiden de satt i regjering. Økningen på 50 pst. siden 2013 er egentlig et godt nok bilde i seg selv, tenker jeg.

Etterslepet og behovet har vært stort etter åtte magre år. Dette løses heller ikke på bare tre år, men jeg mener vi er godt i gang. I Nord-Norge har vi fått over en dobling av antall milliarder som satses i vår landsdel. Og i Nordland, Troms og Finnmark bygges det vei som aldri før, og mer vil komme. Som flere har vært innom i dag, var statsmi-

nisteren i Alta og åpnet én av disse veiprosjektene i nord, selv om ikke alle hadde fått med seg hvordan de nå finansieres.

Fylkesveiene har også fått et løft. Bare siden 2013 har vi fått 1,3 mrd. kr mer til å vedlikeholde og å bygge fylkesveier i de nordlige fylkene. Det er et tall som taler for seg.

Fergeavløsningsordninger på 40 år på fylkesveiene bidrar til f.eks. å fullfinansiere prosjekter som Langsundforbindelsen og Ullsfjordforbindelsen. Når det gjelder sistnevnte, er man faktisk i gang med prosjektering på grunn av det.

Jeg registrerer også at representanten Martin Henriksen prøvde å skape usikkerhet rundt E8 i Breivika i Tromsø. Det er det liten grunn til. Statens vegvesen har fått klarsignal til å starte prosjektering av veiprosjektet, med de bindingene det måtte gi for statens andel fra og med 2018. Jeg finner det egentlig ganske oppsiktsvekkende at Martin Henriksen prøver å slå politisk mynt på det som egentlig burde vært en tilbakelagt usikkerhet, og som oppsto fordi man lokalt ikke klarte å få på plass en felles enighet før framleggelsen av statsbudsjettet. Spesielt konstruktivt er det heller ikke for innbyggerne i Tromsø. Veien får sin oppstart i 2017, og jeg mener at Martin Henriksen heller burde uttrykt tilfredshet med at regjeringen har ryddet opp.

Høyres alternative NTP ble nedstemt i Stortinget i 2013 – av de rød-grønne. Men like fullt jobber vi nå for mange av prosjektene. Nå ligger det f.eks. midler til reguleringsplan for E8 inn til Tromsø i 2017-budsjettet, og mange andre prosjekter er under planlegging og kartlegging. Den massive satsingen på bymiljøavtaler slår også positivt ut, f.eks. i min hjemby, Tromsø.

Jeg gleder meg over satsingen i landsdelen min og i Troms. I mitt fylke vil gode veier være helt sentralt for vekst, utvikling og bosetting. Jeg ser fram til behandlingen av NTP-en i denne salen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:09:12]: Det har vært en lang debatt, mange synspunkter. Jeg ser fram til at vi fortsetter å gjennomføre den satsingen som det borgerlige flertallet har lagt grunnen for gjennom gode bevilgninger, gode reformer og riktig prioritering. Dagens debatt er en påminnelse om at det også handler litt om hvem som lager transportplanene, for om de er gode eller ikke. Vi har fått massiv kritikk fra en rød-grønn opposisjon som mener at den inneværende NTP-en tydeligvis er oppsplittet med stykkevis og delte prosjekter som det er helt horribelt har funnet sin vei. Ja vel, da må jeg bare konstatere at vi må lage lengre strekninger framover. Det er vel et bevis på at det ikke bør være Arbeiderpartiet som lager NTP-er framover heller. Det må være noen som ser helheten.

Vi har gjort mange reformer nettopp for å prøve å bøte på dette. Nye Veier er et eksempel på det. Alle de veiprosjektene vi så langt har lagt fram, har vært basert på at man har utvidet prosjektene i forhold til hvordan de egentlig lå tenkt en gang i framtiden. Nå blir de vedtatt, så langt med lavere kostnader enn det en tidligere hadde trodd. Det viser at det faktisk er fornuftig av og til å bruke litt penger på omstillinger, fordi man får ut en gevinst. Man får mer vei for pengene. Det er det samme vi vil merke etter hvert som jernbanereformen materialiserer seg, at vi kommer til å spare godt med penger på måten vi driver vedlikehold på, fordi man får opp til fireårskontrakter der man i dag har ettårskontrakter. Man samler ting som i dag er spredt. Selv

om opposisjonen prøver å gi inntrykk av oppsplitting, vet vi som holder på med dette, at det faktisk er en samling av ansvar, samling av budsjett, samling av kostnader, og da får man som regel mer igjen for pengene.

Når vi skal jobbe videre med samferdselssatsingen vår, vet vi at det ligger 60 pst. vekst i vedlikehold av vei og jernbane sammenlignet med det som lå til grunn under forrige regjering. Det er 700 pst. økning i planleggingsmidler i 2017 sammenlignet med 2013. Det er 300 pst. økning i satsingen på tunellsikkerhet sammenlignet med 2013. Det er 1,5 mrd. kr mer til fylkesveier enn det som lå i Nasjonal transportplan, 75 pst. ekstra satsing på sykkelvei sammenlignet med forrige regjering og 180 pst. økning i kollektivsatsingen sammenlignet med forrige regjering. Der vedlikeholdsetterslepet doblet seg under forrige regjering, er det nå på vei nedover igjen. Selv om vi fra Fremskrittspartiet ikke kan skryte av at vi har fjernet bompenger, sånn som vi ønsket, rett og slett fordi vi ikke fikk flertall, ser vi allikevel at bompengandelen på veiprosjekter som bygges nå, er lavere enn da vi overtok. Så vi har vunnet fram på en del områder. Selv om Arbeiderpartiet ikke har fått med seg at bompenger har blitt fjernet på mer enn ett prosjekt, er det faktisk fjernet på åtte. Det hjelper den politiske debatten hvis en har kontroll på fakta, i stedet for bare å slenge ut påstander.

Men takk for en opplevelsersrik debatt, om ikke annet.

Nikolai Astrup (H) [19:12:24]: Jeg vil få benytte anledningen til å takke for debatten.

Det er fascinerende hvor mye tid enkelte partier bruker på å kritisere at politikk de har vært imot, ikke følges opp, og hvor mye de kritiserer nye løsninger uten å presentere noen egne. Det er tross alt mye å glede seg over i norsk samferdsel de siste fire årene. Det har vært et kraftig løft, og med budsjettet for 2017 videreføres det.

Men like viktig som hvor mye penger vi bruker, er hvordan vi bruker de pengene. Det er der denne regjeringen og samarbeidspartiene virkelig setter spor etter seg, ved at vi tar i bruk nye metoder for planlegging og nye metoder for gjennomføring, både i veisektoren og i banesektoren. Det gjøres en fantastisk jobb i etatene med dette arbeidet i dag, og det følges godt opp av politisk ledelse.

Det er flott at representanten Sivertsen på spørsmål om hvilke nye løsninger han selv har, sier at han er for å bruke statlig plan. Men hvilke prosjekter har han egentlig foreslått å bruke statlig plan på? Jeg kan ikke komme på ett eneste ett. Én ting er å ha nye ideer og bedre løsninger, men de må faktisk tas i bruk for at det skal gi resultater, og det er det denne regjeringen gjør.

La meg også legge til at etter å ha hørt representanten Gullvåg kunne man få et inntrykk av at Arbeiderpartiet har drevet med storstilt privatisering gjennom mange år i regjering, når de har satt ut oppdrag på anbud til andre enn staten. Men jeg tror faktisk at representanten Gullvåg er ganske alene – også i Arbeiderpartiet – om å mene at oppdrag ikke skal settes ut til andre enn staten selv.

Mest parodisk blir det når størrelsen på bompengene angripes fra opposisjonen, en opposisjon som selv ønsker at bompengbelastningen skal være høyere enn det regjeringen legger opp til. Da blir det ikke mye å glede seg over.

Til slutt litt om planlegging av intercity, eller av jernbaner generelt, der det ble brukt 200 mill. kr da vi tok over. Nå er vi oppe i 1 700 mill. kr. Likevel er det noen som kla-

ger på at det ikke planlegges nok jernbane i dette landet. Aldri før har det vært planlagt så mye jernbane i dette landet, og det planlegges mye fordi det skal bygges mye, og det må være samsvar mellom planlegging og bygging. Det sørger denne regjeringen for at det er.

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

Tor André Johnsen (FrP) [19:15:28]: Jeg vet ikke om jeg skal bruke mer tid på E6. Jeg tror faktisk de fleste har fått med seg at det regjeringen gjør der, er en historisk massiv satsing. Men siden representanten Sønsterud fortsatt kanskje ikke har fått med seg det, har jeg lyst til bare å gjenta det jeg sa i stad: Det vi gjør der, er imponerende. Det er nesten bedre enn vi hadde forventet – det er faktisk enda bedre enn planen til Trygve Bratteli fra 1962. Vi stopper ikke engang på Lillehammer; vi bygger videre helt opp til Hafjell. Så der er det ingen grunn til å ta noen kritikk overhodet.

Når det gjelder rv. 3/25, har jeg lyst til å minne om at vi faktisk følger planen til de rød-grønne. Byggestart kommer i gang i 2017. Det lå også inne i den rød-grønne NTP-en, men så har vi i tillegg brukt tiden fornuftig og positivt. Vi har fjernet en rundkjøring og bygger planfritt kryss, og vi har justert litt på veien så vi kan få 110 km/t i stedet for 100. Så her får bilistene både i pose og sekk.

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

Steinar Gullvåg (A) [19:16:47]: Når man overfører planoppgaver fra en offentlig etat til private konsulentfirmaer, oppfatter jeg at det er en form for privatisering. Det er min tro at dersom planoppgaver i større utstrekning hadde blitt utført av samferdselsetatene i egen regi, ville planleggingen blitt betydelig billigere enn den er nå.

Jeg har nå vært med på ni samferdselsdebatter, den siste – denne i dag – med omvendte fortegn i forhold til de første åtte. Statsrådets referanseramme er siste regjering. Det er naturlig. Alt som er trist og svart, skyldes den forrige regjering. Alt som er godt og bra, skyldes denne regjering. Og «sånn går no dagan».

Karianne O. Tung (A) [19:17:59]: Jeg vil benytte anledningen til å takke for debatten.

Jeg har bare lyst til å gjenta at i 2005 startet Arbeiderpartiet tidenes samferdselsløft i Norge. Vi lagde en plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vei og jernbane, og en plan for å bygge mer og bedre vei og jernbane. Hvert eneste år siden 2005 har vi fulgt opp den satsingen, og i budsjettforslaget for 2017 har vi 1 mrd. kr mer enn det regjeringspartiene har, til å styrke satsingen på klimavennlig transport i byområdene, til bedre vei i distriktene og i hele landet, til jernbane, til kyst og bredbåndsutbygging i distriktene.

Når jeg hører at statsråd Solvik-Olsen og representanter fra Høyre og Fremskrittspartiet på denne talerstolen snakker om snøen som falt i fjor, og er mer opptatt av å kommentere Arbeiderpartiets budsjett i 2014, lurar jeg på om statsråden enten ikke har lest Arbeiderpartiets alternative

budsjett, eller ikke har fått med seg at det er et budsjett for 2017 vi diskuterer. I Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017 foreslår vi altså 1 mrd. kr mer til belønningsordning og bymiljøavtaler. Vi foreslår 900 mill. kr mer til jernbane og 106 mill. kr mer til bredbåndsutbygging. Vi har 100 mill. kr til trafikkssikkerhet, ferjeutskiftingsprogram, mer til Kystverket, rassikring av fylkes- og riksveier, 25 mill. kr mer enn regjeringen til tunnelsikkerhet og oppstart av flere nye veiprojekter, sammenlignet med regjeringen.

Det er ingen tvil om at Arbeiderpartiet gjør tøffe prioriteringer. De prioriteringene gjør vi fordi vi ikke prioriterer skattekutt til dem som har mest fra før.

Morten Stordalen (FrP) [19:20:07]: I slutten av mitt hovedinnlegg ga jeg opposisjonen – med Arbeiderpartiet spesielt – en liten utfordring. Det var at jeg håpet at denne debatten kunne dreie seg om politikk og løsninger, og om hva Arbeiderpartiet egentlig vil – ikke bare tom retorikk.

Jeg har i løpet av fem timer ikke hørt et eneste ord – ikke en eneste forklaring – om hva Arbeiderpartiet egentlig vil. Jeg sa i mitt innlegg at de har stemt imot veireform og jernbanereform – stemt imot alt som er nytt. Jeg har enda ikke hørt et eneste ord fra en eneste representant om hva man vil gjøre annerledes. Det er godt gjort i løpet av så lang tid.

Jeg har hørt Arbeiderpartiet gang på gang her i dag og i kveld si at man evner ikke å følge opp NTP, som de lagde. Nei, heldigvis. Skulle vi ha fulgt opp den når det gjaldt fylkesveier, måtte man nesten redusert bevilgningen med halvparten. Skulle man fulgt opp i forhold til satsingen på vedlikehold av bane, måtte man redusert kraftig. Skulle man fulgt opp NTP-en fra den forrige regjeringen når det gjelder planlegging, måtte vi tatt til takke med kun dette budsjettet – 1 700 mill. kr. Skulle vi fulgt opp med tanke på riksveier generelt, måtte vi ha kuttet. Og skulle vi ha fulgt opp Sverre Myrli's anbefaling om å kjøpe mer tog – og følge NTP-en – måtte vi omtrent ha avbestilt halvparten av togsettene denne regjeringen har bestilt. Jeg tror landet er glad for at vi ikke følger den NTP-en. Vi overoppfyller den, det er helt riktig.

Jeg har heller aldri hørt så mye prat om Fremskrittspartiet i denne salen – nå skal jeg også prate om Fremskrittspartiet.

Det har vært mye snakk om iver og rørende interesse for bompenger. Det er rart at så mange Arbeiderparti-representanter, nesten halvparten av stortingsgruppen til Arbeiderpartiet, etterlyser bompengeskutt. Jeg har ikke sett i deres alternative budsjett at man kutter noe i bompenger. Jeg har ikke sett det. Jeg har ikke hørt at man skal stemme for, men man er hjertelig velkommen til å stemme for i kveld.

Jeg skal gi en liten honnør til Senterpartiet som faktisk tar steget fullt ut, som har blitt inspirert av Fremskrittspartiet, og som har lagt inn penger til bompengeskutt. Men jeg har vel hørt – mellom linjene – at Arbeiderpartiet ikke har råd til bompengeskutt. Fremskrittspartiet tenker på alle innbyggerne og bilistene, det er dem vi er opptatt av, mens Arbeiderpartiet tydeligvis er opptatt av de rike, og man synes det er helt greit at folk flest må betale litt mer. Fremskrittspartiet er veldig glad for at vi faktisk har redusert bruken av bompenger, og jeg håper at Arbeiderpartiet har fått det med seg, særlig samferdselspolitikkerne. I 2014 var

andelen av bompengefinansieringen til veier i Norge omtrent 40 pst. I 2017 vil det være litt i underkant av 30 pst. Vi reduserer bompengeandelen hele veien og bevilger mer penger til samferdsel, nettopp fordi vi mener det vi sier. Vi måles på hva vi gjennomfører, ikke bare på hva vi har sagt.

Eirik Sivertsen (A) [19:23:20]: Det må være åpenbart at representanten Stordalen har problemer med hørselen, siden han går på talerstolen – rett etter representanten Tung – og lur på hva Arbeiderpartiet vil gjøre annerledes. Men for å være på den sikre siden skal jeg sende en kopi av det første innlegget som jeg holdt i dag, så han kan lese seg til hva Arbeiderpartiet faktisk vil.

Til representanten Astrup, siden representanten åpenbart har glemt hva som står i gjeldende NTP: Der står det beskrevet hvilke prosjekter vi ønsker å bruke statlig plan på, og det er de særskilt prioriterte prosjektene, som er en alternativ måte å løse problemene på, i forhold til hva regjeringen har valgt.

Så faller det mange av regjeringspartiernes representanter tungt for brystet at vi faktisk påpeker at alt ikke er perfekt i dette landet. Men å henfalle til billige retoriske grep, som å karakterisere det som veldig trist, og at det er svartmaling, er en debatt som hører hjemme på andre arenaer enn i Stortinget. Vi har påpekt at Fremskrittspartiet har brutt sitt løfte om ikke å kreve inn bompenger. Det må partiet svare på overfor sine velgere. Vi minner bare om det, og det har falt dere tungt for brystet.

Det er fakta at CO₂-utslippene fra veitrafikken øker. Statsråden står her på Stortingets talerstol og gjør krav på å være den som forvalter den ene hele og fulle sannhet. Vel, gang på gang i denne debatten er hans påstander og påståtte fakta tilbakevist av flere representanter – og jeg kan ta opp noen flere. I mitt innlegg viste jeg hvordan statsråden kreativt har bokført for å vise at man har oppfylt NTP-en. Faktum er at man bruker mer penger på å gjennomføre færre prosjekter på lengre tid enn det Stortinget forutsatte. Det er elleve veiprojekter, fire farledsprosjekter og seks fiskerihavnprosjekter på kystsidene som ikke blir startet opp. I landet med nest lengst kystlinje i verden bruker man bare 86 pst. av det som er rammen. I tillegg skyves flere prosjekter ut i tid.

Denne regjeringen er veldig opptatt av å snakke om hva som skjedde under de åtte rød-grønne årene, men det går en eller annen mental strek om hva som skjedde før det. Det ble vist til at man ble kjent med ubåten U-864 i 1999 – ja, men det var altså noen andre som satt med regjeringsmakt fra 1999 til 2005. Statsråden sto her på talerstolen for noen uker siden og snakket om U-864, og man fortalte at denne regjeringen handlet. Noen dager etterpå kom beskjedene: Nei, vi skal ikke bruke 35 mill. kr likevel på denne ubåten til neste år, dette kan vi disponere til andre formål. Så det man gjør med U-864, er å la den ligge. Hvis det er handlekraft, er ikke jeg overbevist om at denne regjeringen skal fortsette å styre landet.

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

Kjell-Idar Juvik (A) [19:26:32]: Først: Regjeringen overoppfyller ikke NTP-en. Det er sagt flere ganger. Færre prosjekter blir gjennomført, det tar lengre tid, og det er

prosjekter man ikke gjør ferdig eller kutter i. Det er ikke noen tvil om det. De står også oppramset i budsjettokumentet, så hvis man ikke har klart å få det med seg fra talerstolen, kan man gå inn og lese det der.

Men jeg ville lede oppmerksomheten mot et av forslagene til Arbeiderpartiet, forslag nr. 1. Der hadde Stortinget hatt mulighet til å rette opp en stor forsømmelse – det at man ikke lenger skal sende de nye tidtabellene til Widerøe, som har vunnet kortbanenettet i Nord-Trøndelag og Nord-Norge, ut på høring. De ble sendt ut på høring til regioner og kommuner, så man kunne komme med innspill før de ble endelig bestemt. Dette har regjeringen, som Solvik-Olsen er en del av, tatt bort med et pennestøk. Nå har de mulighet til å rette opp i det. Widerøe har ikke noe imot å få et sånt pålegg, men hva gjør stortingsflertallet? Det er ikke for sent, det skal votes over det litt senere.

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt, deretter statsråd Ketil Solvik-Olsen.

Helge Orten (H) [19:27:48]: Jeg gjorde et tappert forsøk på å få siste ord i debatten, men det gikk ikke!

Først: Jo, vi overoppfyller Nasjonal transportplan, vi overoppfyller den med 10 mrd. kr. Det er etter samme målestokk som Arbeiderpartiet selv bruker når de bruker begrepet «overoppfylling» av Nasjonal transportplan. Hvis det er en annen definisjon på det, overoppfyller vi i alle fall mer enn det forrige regjering gjorde – da var 22 prosjekt forsinket og ikke startet opp på tida, slik som forutsatt.

Et annet poeng, det som egentlig fikk meg til å ta ordet: Det var representanten Tung som viste til at de hadde jobbet med å redusere vedlikeholdsetterslepet siden 2005. Det er ikke riktig. Første gangen Arbeiderpartiet og forrige regjering startet med å redusere vedlikeholdsetterslepet, var i 2013, da denne nasjonale transportplanen ble laget. Nå gjennomfører vi det. Budsjettet for 2013, som regjeringa Stoltenberg la fram, var ikke tilstrekkelig til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:29:07]: Det er i brytninger mellom ulike ideer, ulike syn og ulike måter å tilnærme seg utfordringer på gode ideer kommer, gode løsninger realiseres og vi kan løse en del av våre felles utfordringer. Regjeringen har gjennom sin politikk og sitt arbeid med flertall i Stortinget sørget for at det nå gjennomføres mange reformer som skal løse utfordringene på en bedre måte, skaffe mer igjen for pengene.

Så får ikke Fremskrittspartiet, som jeg representerer, flertall for alle løsninger, som f.eks. bompenger. Vi har lagt fram en bompengereform som fikk støtte på en del punkter – dem gjennomfører vi – men som ikke fikk støtte på andre punkter. Jeg trodde Arbeiderpartiet var klar over at det er flertallet som bestemmer. Fremskrittspartiet kan jeg love kommer til å gå til valg nok en gang på at vi vil redusere og kutte bompenger. Jeg synes derimot det er litt trist når Arbeiderpartiet bruker anledningen i dag til å godte seg over at Fremskrittspartiet ikke får flertall. Det de gjør, er jo da å godte seg over at innbyggerne i dette landet må betale mer for veiene sine enn det de egentlig trenger. At Arbeiderpartiet synes det er noe å være stolt av, synes jeg er trist.

Men jeg blir egentlig enda litt mer overrasket når repre-

sentanten Juvik gir inntrykk av at det ikke finnes forslag om å kutte bompenger – for da ville Arbeiderpartiet støttet det. Det er riktig at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre sammen har sørget for at det er flere bompengeprojekter som er blitt lagt fram for regjeringen som har hatt lavere bompenger enn det Arbeiderpartiet hadde planlagt. Men i denne sal, i dette statsbudsjettet, er det også forslag om å bevilge penger til å kutte bompenger i eksisterende bompengeprojekter, i prosjekter som ble framlagt under forrige regjering med en høyere bompengandel enn det som dagens regjering mener er riktig. Da benytter ikke Arbeiderpartiet sjansen til å støtte det forslaget. Likevel etterlyser Arbeiderpartiet bompengekuttene. Det blir en litt rar politisk debatt der en etterlyser handling, men selv stemmer imot den handlingen.

Og det er det samme vi ser i mange av de andre veiprojektene vi har diskutert, der Arbeiderpartiet sier: Oi, vi gjorde visst en feil da vi la fram dagens NTP, vi kutter i veiprojektene. Men når regjeringen legger fram reformen for nettopp å bøte på det, stemmer Arbeiderpartiet imot den reformen. De vil ikke koble sammen veiprojektene likevel. Arbeiderpartiet mente det ville skape en «veibonanza», for å sitere deres tidligere samferdselspolitiske talsmann i et Klassekampen-intervju.

Når det gjelder Widerøe, reiser de på en innspillsrunde nå. Det er ikke en formell høring pålagt av oss, men det er akkurat det samme de prøver å løse – høre innspillene. Tilbakemeldingen jeg får, er at Widerøe sier at her vil det bli endringer, men Arbeiderpartiet gir inntrykk av at ingenting skjer. Det er trist.

Forfall ble nevnt av representanten Orten. Det er rett og slett feil at Arbeiderpartiet reduserte forfallet da de selv styrte.

Aller sist: Vi har snakket mye om fysisk infrastruktur, og den digitale infrastrukturen er viktig. Jeg mener vi skal gi anerkjennelse når et stort marked med private aktører investerer 8,6 mrd. kr i bredbånd. Det er viktigere enn å diskutere 10 mill.–20 mill. kr fra eller til i offentlige budsjetter.

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

Tone Merete Sønsterud (A) [19:22:25]: Statsråden må gjerne stå på denne talerstolen så lenge han bare vil og forsøke å snakke seg bort fra Fremskrittspartiets lovnader når det gjelder bompenger. Arbeiderpartiet har ikke gått til valg på å fjerne bompengene, det har Fremskrittspartiet gjort.

Så må jeg bare si, selv om jeg kommer fra Hedmark: At U-864 ligger på havbunnen utenfor Fedje, er nesten ikke til å tro. Jeg satt i transportkomiteen i forrige periode, og maken til rabalder fra Fremskrittspartiet og Høyre om at den båten ikke ble hevet, skal man lete lenge etter. At den fortsatt ligger der – ja, jeg sier det igjen – er nesten ikke til å tro.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Før vi går på sak nr. 1 og behandlingen av forslag, gir jeg ordet til Kjell Ingolf Ropstad til en stemmeforklaring.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [19:41:54]: Jeg vil bare benytte anledningen til å si at jeg anbefaler Kristelig Folkeparti å støtte forslag nr. 17 i sak nr. 1. Vi anser det som et forslag, og når regjeringa kommer tilbake med det til Stortinget, vil vi selvsagt ta stilling til ulike måter å innrette det på.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt 18 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Geir Pollestad på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2–10, fra Geir Pollestad på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 11 og 12, fra Geir Pollestad på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 13, fra Else-May Botten på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 14, fra Geir Pollestad på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 15 og 16, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 17, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 18, fra Geir Pollestad på vegne av Senterpartiet

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 15 og 16, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen lage en kartlegging av arbeidskraftbehov og en strategi for å heve kompetansen blant arbeidstakerne og i utdanningssystemet til det nivået som trengs i det digitale samfunnet.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag og innretning på et investeringsfond for Nord-Norge.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 98 mot 4 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.43.32)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 18, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å gi fiskere i hele Finnmark, på nærmere vilkår, lik rett til å delta i det kommersielle fisket etter kongekrabbe fra 2017.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 95 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.44.01)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 14, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene som ligger i å flytte Norsk Romsenter til Andøya, eventuelt andre steder i Nord-Norge.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.44.30)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 13, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en fondsordning for investeringer i klimatiltak i landbruket.»

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.45.00)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 11 og 12, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for mineralletting til havs.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede et nasjonalt selskap for industrisamarbeid knyttet til norske biobanker og helseregistre.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 62 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.45.27)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 4, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel.»

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 59 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.45.50)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 2, 3 og 5–10, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig gjennomgang av det næringspolitiske virkemiddelapparatet, med fokus på å sikre sømløse virkemidler langs hele innovasjonsskjeden.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er rom for å styrke og utvide nettolønnsordningen innenfor rammen for tiltak til sysselsetting av sjøfolk.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med behandling av plan for utbygging og drift av petroleumsutbygginger sette som krav at standardkontrakter tas i bruk.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å utrede muligheter for en statlig lånegarantiordning for fastlandsindustrien etter mal fra GIEK.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede om det eventuelt kan opprettes nye eksportstøtteordninger for små og mellomstore bedrifter i regi av Eksportkreditt og GIEK.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde Investinors egenkapital og ikke lukke mandatet for nyinvesteringer.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå avkastningskravene til Investinor for å sikre at de ikke er til hinder for fornuftige og samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde støtten til frivillige organisasjoner over Landbruks- og matdepartementets budsjett og videreføre ordningen som grunnstøtte.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 19.46.19)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 17, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme for Stortinget forslag til ny ordning i GIEK som dekker både politisk og kommersiell risiko knyttet til fornybarinvesteringer i utviklingsland, slik at det kan behandles vårsesjonen 2017.»

Kristelig Folkeparti og Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble bifalt med 55 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.46.46)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen revurdere de nye journalføringskravene etter landingsforskriften.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre og Sosialistisk Venstreparti ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.47.13)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

A.

Rammeområde 9

(Næring)

I

På statsbudsjettet for 2017 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
900		Nærings- og fiskeridepartementet		
	1	Driftsutgifter	430 248 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	87 601 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Miljøtiltak Søve, <i>kan overføres</i>	20 200 000	
	60	Overføring til fylkeskommunene for tilskudd til regional næringsutvikling	15 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	38 925 000	
	71	Miljøtiltak Raufoss	3 200 000	
	72	Tilskudd til beredskapsordninger	3 600 000	
	73	Tilskudd til Ungt Entreprenørskap	27 100 000	
	74	Tilskudd til Visit Svalbard AS	2 200 000	
	75	Tilskudd til særskilte prosjekter, <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	76	Tilskudd til Standard Norge	31 900 000	
	77	Tilskudd til sjømattiltak, <i>kan overføres</i>	8 750 000	
	78	Tilskudd til Akvariet i Bergen	4 200 000	
	79	Tilskudd til Mechatronics Innovation Lab	30 000 000	
	81	Tilskudd til nasjonalt program for leverandørutvikling	10 000 000	
	82	Tilskudd til Laboratorium for undervannsteknologi i Lindesnes	1 500 000	
902		Justervesenet		
	1	Driftsutgifter	122 788 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	349 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	3 600 000	
903		Norsk akkreditering		
	1	Driftsutgifter	50 876 000	
904		Brønnøysundregistrene		
	1	Driftsutgifter	320 019 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	20 440 000	
	22	Forvaltning av Altinn-løsningen, <i>kan overføres</i>	215 994 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	172 000 000	
905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Driftsutgifter	171 253 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	72 387 000	
906		Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Driftsutgifter	43 496 000	
	30	Sikrings- og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	6 900 000	
	31	Miljøtiltak Løkken, <i>kan overføres</i>	24 600 000	
909		Tiltak for sysselsetting av sjøfolk		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, <i>overslagsbevilgning</i>	2 100 000 000	
910		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Driftsutgifter	379 862 000	
911		Konkurransetilsynet		
	1	Driftsutgifter	108 015 000	
912		Klagenemndssekretariatet		
	1	Driftsutgifter	17 676 000	
915		Regelrådet		
	1	Driftsutgifter	8 569 000	
922		Romvirksomhet		
	50	Norsk Romsenter	67 601 000	
	70	Kontingent i European Space Agency (ESA)	211 950 000	
	71	Internasjonal romvirksomhet	419 280 000	
	72	Nasjonale følgemidler, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	73	EUs romprogrammer	280 200 000	
	74	Nasjonal infrastruktur og tekniske aktiviteter, <i>kan overføres</i>	40 300 000	
924		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd	48 616 000	
930		Norsk design- og arkitektursenter		
	70	Tilskudd	71 700 000	
935		Patentstyret		
	1	Driftsutgifter	237 301 000	
936		Klagenemnda for industrielle rettigheter		
	1	Driftsutgifter	7 779 000	
940		Internasjonaliseringstiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	7 600 000	
950		Forvaltning av statlig eierskap		
	21	Spesielle driftsutgifter	23 329 000	
	51	Tapsavsetning, egenkapitalinnskudd til Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS	144 000 000	
	54	Tapsavsetning, investeringskapital Investinor AS	35 000 000	
1473		Kings Bay AS		
	70	Tilskudd	41 573 000	
2421		Innovasjon Norge		
	50	Innovasjon - prosjekter, fond	593 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	
	51	Så Kornfond IKT-næringer, tapsavsetning	37 200 000	
	53	Så Kornfond IKT-næringer, risikoavlasting	18 800 000	
	70	Basiskostnader	166 489 000	
	71	Innovative næringsmiljøer, <i>kan overføres</i>	116 500 000	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter, <i>kan overføres</i>	278 700 000	
	74	Reiseliv, profilering og kompetanse, <i>kan overføres</i>	514 900 000	
	76	Miljøteknologi, <i>kan overføres</i>	534 500 000	
	77	Tilskudd til pre-så Kornfond	50 000 000	
	78	Administrasjonsstøtte for distriktsrettede så Kornfond	4 400 000	
2429		Eksportkreditt Norge AS		
	70	Tilskudd	107 698 000	
	71	Viderefakturerte utgifter	200 000	
2460		Garantiinstituttet for eksportkreditt		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-169 000 000	
	2	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	169 000 000	0
		Totale utgifter		8 640 664 000
Inntekter				
3900		Nærings- og fiskeridepartementet		
	1	Ymse inntekter og refusjoner knyttet til ordinære driftsutgifter	172 000	
	2	Ymse inntekter og refusjoner knyttet til spesielle driftsutgifter	100 000	
3902		Justervesenet		
	1	Gebyrinntekter	38 188 000	
	3	Inntekter fra salg av tjenester	16 351 000	
	4	Oppdragsinntekter	349 000	
3903		Norsk akkreditering		
	1	Gebyrinntekter og andre inntekter	45 094 000	
3904		Brønnøysundregistrene		
	1	Gebyrinntekter	473 512 000	
	2	Refusjoner, oppdragsinntekter og andre inntekter	30 510 000	
	3	Refusjoner og inntekter knyttet til forvaltning av Altinn-løsningen	83 953 000	
3905		Norges geologiske undersøkelse		
	3	Oppdragsinntekter og andre inntekter	76 270 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
3906		Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Leie av bergrettigheter og eiendommer	100 000	
	2	Behandlingsgebyrer	748 000	
3910		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR	185 569 000	
	2	Maritime personellsertifikater	13 830 000	
	3	Diverse inntekter	400 000	
	4	Gebyrer for skip i NIS	44 370 000	
	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt	4 800 000	
3911		Konkurransetilsynet		
	3	Refusjoner og andre inntekter	199 000	
	86	Lovbruddsgebyr	100 000	
3912		Klagenemndssekretariatet		
	1	Klagegebyr	1 097 000	
	2	Refusjoner og andre inntekter	199 000	
	87	Overtredelsesgebyr	100 000	
3935		Patentstyret		
	1	Inntekter av informasjonstjenester	5 085 000	
	2	Inntekter knyttet til NPI	4 088 000	
	3	Gebyrer immaterielle rettigheter	72 003 000	
3936		Klagenemnda for industrielle rettigheter		
	1	Gebyrer	698 000	
3961		Selskaper under Nærings- og fiskeridepartementets forvaltning		
	70	Garantiprovisjon, Statkraft SF	2 100 000	
	71	Garantiprovisjon, Eksportfinans ASA	2 700 000	
5325		Innovasjon Norge		
	50	Tilbakeføring fra landsdekkende innovasjonsordning	32 500 000	
	70	Låneprovisjoner	59 000 000	
5329		Eksportkreditt Norge AS		
	70	Gebyrer m.m.	30 000 000	
5460		Garantiinstituttet for eksportkreditt		
	71	Tilbakeføring fra Gammel alminnelig ordning	10 400 000	
	72	Tilbakeføring fra Gammel særordning for utviklingsland	7 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5629		Renter fra eksportkredittordningen		
	80	Renter	1 800 000 000	
		Totale inntekter		3 041 685 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 900 post 1	kap. 3900 post 1
kap. 900 post 21	kap. 3900 post 2
kap. 902 post 1	kap. 3902 postene 1 og 3 og kap. 5574 post 75
kap. 902 post 21	kap. 3902 post 4
kap. 903 post 1	kap. 3903 post 1
kap. 904 post 1	kap. 3904 post 2
kap. 904 post 22	kap. 3904 post 3
kap. 905 post 21	kap. 3905 post 3
kap. 910 post 1	kap. 3910 post 3
kap. 912 post 1	kap. 3912 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 900 Nærings- og fiskeridepartementet, post 71 Miljøtiltak Raufoss, for miljøtiltak innenfor gitt garantiramme på 124 mill. kroner.
2. overskride bevilgningen under kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 21 Spesielle driftsutgifter, til dekning av meglerhonorarer og utgifter til faglig bistand ved salg av statlige aksjeposter, samt andre endringer som kan få betydning for eierstrukturen i selskapene.
3. overskride bevilgningen under kap. 905 post 21, kap. 925 post 21, kap. 926 post 21 og kap. 927 post 21 i forbindelse med gjennomføringen av bestemte oppdragsprosjekter mot tilsvarende kontraktsfestede innbetalinger til disse prosjektene i 2018 under henholdsvis kap. 3905 post 3, kap. 3925 post 3, kap. 3926 post 1 og kap. 3927 post 1. Ved beregning av beløp som kan

overføres til 2018 under de nevnte utgiftsbevilgninger, skal alle ubrukte merinntekter og mindreinntekter regnes med, samt eventuell inndekning av foregående års overskridelse på posten.

IV

Fullmakt til å utgifts- og inntektsføre uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. utgifts-/inntektsføre ut-/innbetalinger knyttet til garantiansvar overfor Eksportfinans ASA uten bevilgning, under kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 70 Utbetaling – garantiordning, Eksportfinans ASA, og kap. 3950 Forvaltning av statlig eierskap, post 87 Innbetaling – garantiordning, Eksportfinans ASA, innenfor gitt garantiramme på 225 mill. kroner.
2. utgiftsføre/inntektsføre uten bevilgning valutakurstap og valutakursgevinst i eksportkredittordningen under henholdsvis kap. 2429 Eksportkreditt Norge AS, post 89 Valutatap, og kap. 5329 Eksportkreditt Norge AS, post 89 Valutagevinst.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2421		Innovasjon Norge	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter	300 mill. kroner
	76	Miljøteknologi	300 mill. kroner

2. gi tilsagn om tilskudd på 44,4 mill. euro i tillegg til eksisterende bevilgning for å delta i de frivillige programmene til Den europeiske romorganisasjonen ESA. Samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar skal likevel ikke overstige 81,24 mill. euro.

VI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. inngå forpliktelser for inntil 7,5 mill. kroner til utredninger og lignende ut over bevilgning under kap. 900 Nærings- og fiskeridepartementet, post 21 Spesielle driftsutgifter.
2. foreta bestillinger ut over gitt bevilgning under kap. 904 Brønnøysundregistrene, post 22 Forvaltning av Altinn-løsningen, men slik at ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kroner.

VII

Garantifullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan gi:

1. Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier for inntil 40 mill. kroner for lån til realinvesteringer og driftskapital, men slik at total ramme for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 165 mill. kroner.
2. Garantiinstituttet for eksportkreditt fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier innenfor en ramme for nye garantier og gammelt ansvar på 145 000 mill. kroner ved eksport til og investeringer i utlandet innenfor Alminnelig garantiordning og inkludert Gammel alminnelig ordning.
3. Garantiinstituttet for eksportkreditt fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier innenfor en ramme for nye garantier og gammelt ansvar på 3 150 mill. kroner ved eksport til og investeringer i utviklingsland, men likevel slik at rammen ikke overstiger syv ganger det til enhver tid inntilstående beløp på ordningens grunnfond.
4. Garantiinstituttet for eksportkreditt fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier innenfor en ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar på 5 000 mill. kroner ved byggelån innenfor skipsbyggingsindustrien.
5. Garantiinstituttet for eksportkreditt fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier innenfor en ramme på 20 000 mill. kroner ved etablering av langsiktige kraftkontrakter i kraftintensiv industri.

VIII

Dekning av forsikringstilfeller

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. gi tilsagn til Institutt for energiteknikk og Statsbygg om dekning av forsikringsansvar for inntil 80 000 000 euro overfor tredjeperson for instituttets og Statsbyggs ansvar etter lov 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergi-virksomhet, kapittel III.
2. inngå avtaler om forsikringsansvar under beredskapsordningen for statlig varekrigsforsikring innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar på 2 000 mill. kroner.

IX

Utlånsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1. gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye landsdekkende innovasjonslån innenfor en ramme på 900 mill. kroner.
2. gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye lån under lavrisikolåneordningen innenfor en ramme på 2 500 mill. kroner.
3. gi Eksportkreditt Norge AS fullmakt til å gi tilsagn om lån i tråd med selskapets og eksportkredittordningens formål uten en øvre ramme.

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til miljøtiltak

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for inntil 190 mill. kroner til gjennomføring av pålagte miljøtiltak på Løkken.

XI

Fullmakt til å bortfeste

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan bortfeste hjemfalte gruveeiendommer til museale formål vederlagsfritt.

XII

Fullmakt til å erverve og avhende aksjer og opsjoner

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan gi Garantiinstituttet for eksportkreditt anledning til å erverve og avhende aksjer og opsjoner med

formål å få dekning for krav i misligholds- og gjenvinningssaker. Eierskapet skal være midlertidig.

XIII

Endring i statlige eierposter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 gjennom salg av aksjer eller gjennom andre transaksjoner kan:

1. redusere eierskapet i Ambita AS helt eller delvis.
2. redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.
3. redusere eierskapet i Entra ASA helt eller delvis.
4. redusere eierskapet i Mesta AS helt eller delvis.
5. redusere eierskapet i SAS AB helt eller delvis.

6. redusere eierskapet i Veterinærmedisinsk Oppdrags-senter AS helt eller delvis.
7. redusere eierskapet i Telenor ASA ned mot 34 prosent.

XIV

Salgsfullmakt og nettobudsjettering av salgsomkostninger

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan avhende eiendom på Raudsand i Neset kommune i Møre og Romsdal. Utgifter knyttet til eventuell avhending kan trekkes fra salgsinntektene før det overskytende inntektsføres under kap. 3900 post 30.

B.

Rammeområde 10
(Fiskeri)

I

På statsbudsjettet for 2017 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
917		Fiskeridirektoratet		
	1	Driftsutgifter	409 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	10 469 000	
	22	Fiskeriforskning og -overvåking, <i>kan overføres</i>	67 800 000	
919		Diverse fiskeriformål		
	60	Tilskudd til kommuner og fylkeskommuner	8 000 000	
	71	Tilskudd til velferdsstasjoner, <i>kan overføres</i>	2 200 000	
	72	Tilskudd til sikkerhetsopplæring for fiskere	2 100 000	
	74	Erstatninger, <i>kan overføres</i>	1 930 000	
	75	Tilskudd til næringstiltak i fiskeriene, <i>kan overføres</i>	36 200 000	
	76	Tilskudd til fiskeriforskning, <i>kan overføres</i>	22 100 000	
	79	Tilskudd til informasjon om ressursforvaltning, <i>kan overføres</i>	820 000	
		Totale utgifter		560 719 000
Inntekter				
3917		Fiskeridirektoratet		
	1	Refusjoner og diverse inntekter	100 000	
	5	Saksbehandlingsgebyr	17 446 000	
	13	Inntekter vederlag oppdrettskonsesjoner	10 000 000	
	22	Inntekter ordningen fiskeforsøk og utvikling	4 388 000	
	86	Forvaltningssanksjoner	1 000 000	
		Totale inntekter		32 934 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2017 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 917 post 1	kap. 3917 post 1
kap. 917 post 21	kap. 3917 post 22

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. overskride bevilgningen under kap. 919 post 60 med 50 pst. av merinntekt under kap. 3917 post 13.
3. overskride bevilgningen under kap. 917 post 22 og kap. 919 post 76 slik at summen av overskridelser under kap. 917 post 22, kap. 919 post 76, kap. 925 post 22 og kap. 927 post 22 tilsvarer merinntekter under kap. 5574 post 74.

C.

Rammeområde 11
(Landbruk)

I

På statsbudsjettet for 2017 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Driftsutgifter	162 676 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	1 542 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold - ordinære forvaltningsorganer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 50</i>	2 693 000	
	50	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold - forvaltningsorganer med særskilte fullmakter	289 000	
1112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet		
	50	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap, Veterinærinstituttet	95 661 000	
1115		Mattilsynet		
	1	Driftsutgifter	1 347 945 000	
	22	Reguleringspremie til kommunale og fylkeskommunale pensjonskasser	13 379 000	
	71	Tilskudd til erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	4 200 000	
1136		Kunnskapsutvikling m.m.		
	50	Kunnskapsutvikling, formidling og beredskap, Norsk institutt for bioøkonomi	227 979 000	
1138		Støtte til organisasjoner m.m.		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Støtte til organisasjoner, <i>kan overføres</i>	30 509 000	
	71	Internasjonalt skogpolitisk samarbeid - organisasjoner og prosesser, <i>kan overføres</i>	1 251 000	
	72	Stiftelsen Norsk senter for økologisk landbruk (NORSØK)	5 000 000	
1139		Genressurser, miljø- og ressursregistreringer		
	71	Tilskudd til genressursforvaltning og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	25 519 000	
1142		Landbruksdirektoratet		
	1	Driftsutgifter	224 905 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 299 000	
	50	Arealressurskart	7 594 000	
	60	Tilskudd til veterinærdekning	142 664 000	
	70	Tilskudd til fjellstuer	808 000	
	71	Omstillingstiltak i Indre Finnmark, <i>kan overføres</i>	4 400 000	
	72	Erstatninger ved ekspropriasjon og leie av rett til reinbeite, <i>overslagsbevilgning</i>	302 000	
	73	Tilskudd til erstatninger mv. etter offentlige pålegg i plante- og husdyrproduksjon, <i>overslagsbevilgning</i>	55 610 000	
	74	Kompensasjon til dyreeiere som blir pålagt beitenekt	1 000 000	
	75	Tilskudd til klimarådgivning på gårder	20 000 000	
	80	Radioaktivitetstiltak, <i>kan overføres</i>	500 000	
1148		Naturskade – erstatninger		
	71	Naturskade, erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	169 000 000	
1149		Verdiskapings- og utviklingstiltak i skogbruket		
	51	Tilskudd til Utviklingsfondet for skogbruket	3 500 000	
	71	Tilskudd til verdiskapingstiltak i skogbruket, <i>kan overføres</i>	107 070 000	
	73	Tilskudd til skog-, klima- og energitiltak, <i>kan overføres</i>	48 247 000	
1150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	21 500 000	
	50	Tilskudd til Landbrukets Utviklingsfond	1 148 053 000	
	70	Markedsregulering, <i>kan overføres</i>	315 100 000	
	71	Tilskudd til erstatninger m.m., <i>overslagsbevilgning</i>	43 000 000	
	73	Pristilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	3 298 535 000	
	74	Direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	7 965 410 000	
	77	Utviklingstiltak, <i>kan overføres</i>	246 380 000	
	78	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i>	1 541 954 000	
1151		Til gjennomføring av reindriftsavtalen		
	51	Tilskudd til Utviklings- og investeringsfondet	31 600 000	
	72	Tilskudd til organisasjonsarbeid	6 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	75	Kostnads senkende og direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	74 200 000	
	79	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i>	2 600 000	
1161		Myndighetsoppgaver og sektorpolitiske oppgaver på statsgrunn		
	70	Tilskudd til Statskog SFs myndighetsoppgaver og sektorpolitiske oppgaver	14 173 000	
	75	Tilskudd til oppsyn i statsallmenninger	10 126 000	
		Totale utgifter		17 424 273 000
Inntekter				
4100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Refusjoner m.m.	117 000	
	30	Husleie	910 000	
4115		Mattilsynet		
	1	Gebyr m.m.	193 293 000	
	2	Driftsinntekter og refusjoner m.m.	5 714 000	
4136		Kunnskapsutvikling m.m.		
	30	Husleie, Norsk institutt for bioøkonomi	20 286 000	
4142		Landbruksdirektoratet		
	1	Driftsinntekter, refusjoner m.m.	41 374 000	
		Totale inntekter		261 694 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2017 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1115 post 1	kap. 4115 post 2
kap. 1137 post 54	kap. 5576 post 70
kap. 1142 post 1	kap. 4142 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. overskride bevilgningen under kap. 1100 Landbruks- og matdepartementet, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold – ordinære forvaltningsorganer, med et beløp som tilsvarer merinntektene fra salg av eiendom. Ubenyttede merinntekter fra salg av eiendom kan regnes med ved utregning av overførbart beløp under bevilgningen.

III

Forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2017 kan overskride bevilgningen under kap. 1142 Landbruksdirektoratet, post 1 Driftsutgifter, med inntil 0,5 mill. kroner i forbindelse med forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein.

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1148		Naturskade – erstatninger	
	71	Naturskade, erstatninger	40,5 mill. kroner
1149		Verdiskapings- og utviklingstiltak i skogbruket	
	71	Tilskudd til verdiskapingstiltak i skogbruket	75,0 mill. kroner

V

Salg av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2017 kan selge innkjøpt og opprinnelig statseiendom for inntil 25 mill. kroner.

D.

Rammeuavhengige vedtak

Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for fiskeindustri på Svalbard.

Presidenten: Det votes over A, I.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 42 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.47.43)

Presidenten: Det votes over A, II–XII og XIV.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over A, XIII, pkt. 5.
Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 96 mot 3 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.48.25)

Presidenten: Det votes over A, XIII, pkt. 4.
Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 66 mot 36 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.48.50)

Presidenten: Det votes over A, øvrige deler av XIII.
Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 44 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.49.19)

Presidenten: Det votes over B, I.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 44 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.49.47)

Presidenten: Det votes over B, II.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over C, I.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 43 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.50.23)

Presidenten: Det votes over C, II–IV og D.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over C, V.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) (frå salen): President! SV også.

Presidenten: SV også? – Ok.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 60 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.51.09)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt elleve forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre
- forslagene nr. 4–8, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 9 og 10, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 11, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslag nr. 11, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med bymiljøavtaler der man forhandler om støtte til miljøvennlig transportsatsing og at all vekst i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange til flere byer.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 60 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.52.12)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 9 fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for sammenhengende utbygging av E6 på hele strekningen Ringebru–Otta i Oppland.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 66 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.52.36)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 10, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at 20 pst. rabatt på månedskort og årskort også skal gjelde for reisende på Gjøvikbanen.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 64 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.52.59)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at strekningen Turtnes–Øye på E16 i Vang i Valdres kan bygges sammen med strekningen Øye–Eidsbru.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.19)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 4 og 6–8, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen jobbe videre med og finne en løsning for E6 Helgeland Nord i samarbeid med lokale myndigheter før man tar endelig avklaring til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Dette gjøres tidsnok til at man kan gjøre nødvendige reformer handlinger med entreprenør.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med sak om hvordan et fergeutskiftingsprogram kan utformes. Støtteordningen må være tidsavgrenset og rettet inn mot fylkeskommuner som faser ut eldre fossilt drevne ferger og bytter til elferger.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2017.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget vil be regjeringa vurdere tiltak for å auka djupna til 20 meter i innseglinga i Florø Hamn, som er det som krevst for at verftsindustrien her skal ha konkurransekraft.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.46)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for framdrift i planarbeidet for ny bru over Glomma på rv. 22 i Fet i Akershus (ny Glommakryssing) i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.54.08)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at man fortsetter tidligere praksis med at nye tidtabeller på anbudsruiter sendes på høring før de blir endelig bestemt.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede bruk av fleksibel veibruksavgift som varierer med geografisk plassering, utslippsintensitet i drivstoffet samt tidspunkt på døgnet.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.54.40)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

**Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2017 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	211 578 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – infrastruktur Nødnett	335 522 000	
	22	Spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter	63 653 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	359 109 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541, post 70</i>	7 117 000	
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	6 328 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 744 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	31 300 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	187 379 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 727 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	17 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	44 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	60 900 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 038 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	142 780 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	765 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	37 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	219 818 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	71 909 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	11 477 894 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	519 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 321 800 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	609 000 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	277 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	10 300 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	478 100 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	328 700 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	743 800 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	122 500 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 143 900 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	2 075 200 000	
	75	Tilskudd til egenkapital	1 000 000 000	
1323		Vegtilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 750 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	100 900 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 364 700 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	229 800 000	
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>	211 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen– Kirkenes	681 900 000	
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	502 800 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	370 879 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	199 343 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 390 500 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	7 121 899 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 697 000 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	2 467 300 000	
	75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	66 600 000	
	76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72, post 73 og post 75</i>	4 406 300 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	71 514 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	19 751 000	
1356		Bane NOR SF		
	71	Tilskudd til omstilling	150 000 000	
	73	Kapitalinnskudd	6 416 000 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 706 272 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	17 745 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	408 800 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	38 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	217 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	82 000 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	47 215 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	272 200 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	194 900 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	80 200 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	138 700 000	
		Totale utgifter		68 739 364 000
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Abonnementsinntekter	316 318 000	
	2	Refusjoner driftsutgifter	40 253 000	
	3	Refusjoner spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter	63 756 000	
	4	Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	445 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 592 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	136 812 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	188 400 000	
	2	Diverse gebyrer	423 128 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	105 700 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbane-museum	31 000 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelses-innretnin- ger	13 959 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	11 700 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 700 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	600 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	50 300 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	20 000 000	
		Totale inntekter		3 463 663 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2017 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 456 post 1	Kap. 3456 post 2
Kap. 456 post 22	Kap. 3456 post 3
Kap. 456 post 45	Kap. 3456 post 4

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 1	kap. 4361 post 7

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
 - a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget

- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	60 mill. kroner

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner
Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.			

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Bjørset–Skei	846 mill. kroner
rv. 13 Vik–Vangsnes	668 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for pro-

sjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	72	Planlegging nye prosjekter	1 250 mill. kroner
	73 og 75	Investeringer, jernbane	1 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	225 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23 og 34	Drift og vedlikehold	6 600 mill. kroner	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71 og 75	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 15 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XII

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS får tillatelse til å øke takstene i Oslopakke 3 med 1 krone i tillegg til ordinær prisjustering av bompengetakstene. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS om dette.

XIV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 100 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 025 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XV

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet for 2017 uten bevilgning.

XVI

Fullmakt til å aktivere driftskreditt til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at driftskredittrammen til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XVIII

Fastsettelse av bompengetakster

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprosjekter sammenlignet med det som lå til grunn i proposisjonene som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for den nye tilskuddsordningen på kap. 1330 post 75, og de nye rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner.

XIX

Fullmakt til å aktivere tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

XX

Fullmakt til å regnskapsføre utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan utgiftsføre uten bevilgning:

- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for vedlikeholdsselskap jernbane under kap. 1357 Togvedlikeholdsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for materiellselskap jernbane under kap. 1358 Togmate-riellselskap jernbane, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for salgs- og billetteringsselskap under kap. 1359 Salgs- og billetteringsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i 2017 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter.

XXI

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket, unntatt den delen som skal videreføres av Jernbanedirektoratet, omdannes til statsforetaket Bane NOR SF, ved at eiendeler, rettigheter og forpliktelser overføres til foretaket som tingsinnskudd i forbindelse med oppkapitalisering av Bane NOR SF.
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer og kapitalinnskudd på kap. 1352 post 73 og kap. 1356 post 73. Den endelige fordelingen og foretakskapitalen fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.

Presidenten: Det votes over rammeområde 17 med I. Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 58 mot 44 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.55.06)

Presidenten: Det votes over II–V, IX og XI–XIV.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over VI. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 100 mot 3 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.55.43)

Presidenten: Det votes over VII. Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 98 mot 4 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.56.08)

Presidenten: Det votes over VIII. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 99 mot 3 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.56.31)

Presidenten: Det votes over X. Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 98 mot 4 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.56.55)

Presidenten: Det votes over XV, XVI, XIX, XX og XXI.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 60 mot 43 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.57.26)

Presidenten: Det votes over XVIII. Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 66 mot 37 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.57.49)

Presidenten: Det votes over XVII. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 99 mot 3 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 19.58.21)

Sak nr. 3 [19:58:43]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke referat. Dermed er Ønsker noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.
dagens kart ferdigbehandlet.

Møtet hevet kl. 19.59.

