



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 31 · 14. desember
Sesjonen 2017–2018

Møte torsdag den 14. desember 2017 kl. 10

President: Olemic Thommessen

Dagsorden (nr. 31):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet og om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kap. 542
(Innst. 79 S (2017–2018), jf. Prop. 13 S (2017–2018) og Prop. 16 S (2017–2018), kap. 542)
3. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Utenriksdepartementet mv. (rammeområde 4) og Forsvarsdepartementet mv. (rammeområde 8)
(Innst. 7 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))
4. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Svalbardbudsjettet 2018
(Innst. 17 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))
5. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Utenriksdepartementet
(Innst. 81 S (2017–2018), jf. Prop. 23 S (2017–2018))
6. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Justis- og beredskapsdepartementet
(Innst. 82 S (2017–2018), jf. Prop. 24 S (2017–2018), kap. 480)
7. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Forsvarsdepartementet
(Innst. 83 S (2017–2018), jf. Prop. 12 S (2017–2018))
8. Referat

Presidenten: Representanten Svein Roald Hansen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

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

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:00:51]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler

under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))

Sak nr. 2 [10:01:07]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet og om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kap. 542 (Innst. 79 S (2017–2018), jf. Prop. 13 S (2017–2018) og Prop. 16 S (2017–2018), kap. 542)

Presidenten: Etter ønske fra komiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter, Rødt 5 minutter og regjeringen 10 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

Helge Orten (H) [10:02:27] (komiteens leder): La meg først få takke hele komiteen for et godt og konstruktivt samarbeid i en hektisk budsjettinnspurt. Det har vært en glede å samarbeide med alle sammen, både posisjon og opposisjon.

Regjeringspartiene, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, har i fem budsjett og en ambisiøs nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 gjennomført et historisk samferdselsløft. Samferdselsbudsjettet er i 2018 mer enn 60 pst. høyere enn i 2013, og vi har gjennomført mange viktige reformer som vil bidra til at vei og bane kan bygges raskere og mer effektivt, og at de reisende vil få et bedre tilbud, med hensyn til både kapasitet og kvalitet.

Samferdsel er viktig for regjeringa og Høyre av flere grunner. Moderne og effektive veier, jernbane, flyplasser, havner og skipsfart, sammen med et godt bredbånds- og mobilnett, betyr økt konkurransekraft og produktivitet for næringslivet vårt. Det betyr at bedriftene kan få fraktet varene sine raskt og effektivt til eksportmarkedene, og at vi kan bygge sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet. Det betyr også at Norge kan

ligge helt i front i å ta i bruk ny teknologi, noe som er bra for oss som kunder og innbyggere, og avgjørende for at næringslivet fortsatt skal kunne konkurrere i et globalt marked.

Vi skal føle oss trygge i trafikken, enten vi ferdes på vei, på bane, i lufta eller til sjøs. Uansett hvilke transportformer vi snakker om, er trafikksikkerhet viktig. Antall drepte og skadde i trafikken har gått nedover i mange år, til tross for at trafikken har økt betydelig. Det skyldes et målbevisst arbeid for å bygge tryggere veier, økt satsing på vedlikehold og fornying og ny teknologi som gir oss tryggere kjøretøy. Samtidig har Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre gjort en stor innsats i det forebyggende og holdningsskapende arbeidet. Det gir gode resultater over tid, og vi beveger oss skritt for skritt nærmere nullvisjonen for skadde og drepte i trafikken.

I vår vedtok vi Nasjonal transportplan 2018–2029. Statsbudsjettet for 2018 er første året i denne planen, og det legges opp til en vekst i samferdselsbudsjettet på godt over 4 mrd. kr i regjeringas forslag, og en ytterligere styrking særlig til vedlikehold av jernbane i budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og Venstre. Opptrappingen som var bebudet i Nasjonal transportplan, er godt i gang, og det er helt avgjørende at dette har høy prioritet allerede fra første år i NTP-perioden, slik vi ser i 2018-budsjettet.

Gjennomføringen av Nasjonal transportplan har startet. Nasjonal transportplan handler ikke bare om de store nye prosjektene. Den handler også om vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur. Etter flere tiår med økende vedlikeholdsetterslep er nå trenden snudd. Historisk høye vedlikeholdsbudsjett gir resultater, og vi ser en positiv utvikling. Det er det grunn til å glede seg over.

Det er likevel ikke nok å bevilge pengene. Like viktig som å bruke mer penger er hvordan pengene brukes. Vi må få mer ut av hver krone. Det er en av de viktigste grunnene til at vi gjennomfører nødvendige og viktige reformer i samferdselssektoren. Etableringen av Nye Veier AS har vist at det er mulig å bygge vei rimeligere. Ved å ta i bruk nye kontraktsformer, involvere entreprenørene tidligere og utfordre eksisterende standarder er tilbagemeldingen fra selskapet at de kan bygge opptil 20 pst. billigere. At Nye Veier AS kan bygge hele sin portefølje til en vesentlig lavere kostnad og dermed raskere, betyr at den samfunnsøkonomiske gevinsten av disse prosjektene kommer til nytte tidligere, samtidig som det blir rom for at andre prosjekt kan komme raskere i gang. Det er en vinn-vinn-situasjon.

Nye Veier og Statens vegvesen utfyller hverandre, og begge gjør en viktig jobb. Den organisasjonsformen og tenkningen som legges til grunn i Nye Veier AS, vil også være med på å utfordre de etablerte miljøene på

en positiv måte. Etter vår oppfatning er det viktig at vi har mer enn ett miljø som jobber med veibygging i Norge, og at det gir grunnlag for økt innovasjon og læring.

Samtidig er det viktig at vi som politikere også gir Statens vegvesen den nødvendige handlefriheten, at vi evner å prioritere helhetlig og strekningsvist, og at planlegging og utbygging gis større forutsigbarhet. Det vil gi økt effektivitet og lavere kostnader.

Jernbanereformen er i oppstartsfasen. Organisasjonsstrukturen er lagt, og ansvaret er tydeliggjort innenfor nye rammer. Det betyr at Jernbanedirektoratet har oppgaven som det operativt koordinerende ledd på vegne av departementet og har ansvar for kjøp av tjenester fra togselskap og infrastrukturforvalter. Bane NOR har ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastrukturen, og kan ha full oppmerksomhet om å bygge og drifte infrastrukturen effektivt.

Den første pakken, Sørlandsbanen, er lagt ut på anbud. Det å introdusere konkurranse om sporet er jeg overbevist om vil være positivt både for statens kjøp av persontogtjenester og for kvaliteten. Konkurranse fungerer, og er et effektivt virkemiddel for å forbedre tilbudet til de reisende.

Ny teknologi vil forandre transportsektoren i årene som kommer. Vi ser at elbilrevolusjonen har satt en ny standard for utslipp fra biler. Samtidig er elektriske løsninger på full fart inn i maritim sektor. Innen 2020/2021 vil så mange som 50 ferger kunne være lav- og nullutslippsferger ved bruk av batterielektriske løsninger. Samtidig er det etablert en utviklingskontrakt for hydrogenferge, som også vil kunne ha stor betydning for andre typer fartøy. Denne utviklingen kommer som et resultat av statens og fylkeskommunenes innkjøpspolitikk og vilje til å satse på ny teknologi, samtidig som et framoverlent næringsliv ser nye forretningsmuligheter og utvikler teknologien.

Det er en spennende tid. For noen uker siden vedtok vi en ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy som skal tre i kraft på nyåret. Jeg var selv i Kongsberg og besøkte noen aktører som er klare til å sende inn søknad. De vil teste ut en selvkjørende minibuss på en utvalgt strekning, på både sommer- og vinterføre – et av flere spennende prosjekt som kan være med på å forandre hvordan vi tenker kollektivtransport.

På samme måte ser vi at Yara utvikler et autonomt og miljøvennlig containerskip som skal gå mellom fabrikkene på Herøya og havnene i Brevik og Larvik. Prosjektet er banebrytende innenfor sitt område. Ikke bare er selve skipet autonomt, men operasjonen på land skal også være det. Skipet er basert på miljøvennlig teknologi og flytter 40 000 vogntog per år fra vei til sjø.

Jeg tror vi bare har sett begynnelsen på denne utviklingen, og det er opp til oss å bidra gjennom gode tilskuddsordninger til utvikling av ny teknologi, gjennom Enova og gjennom å legge til rette lover og regler slik at ny teknologi kan tas i bruk. Det er vi allerede godt i gang med.

Et viktig grunnlag for denne utviklingen er et velfungerende ekomnett med god dekning. Det betyr at kravene til bredbånd og et godt mobilnett blir stadig viktigere. I Norge har vi valgt å la utbyggingen av bredbånd i hovedsak skje på kommersielle vilkår. Det har vært en suksess. I 2016 ble det investert mer enn 10 mrd. kr i ekomnettet, og Norge er i verdenstoppen på bredbånds- og mobildekning. Det er et konkurransefortrinn vi må videreføre ved fortsatt å legge til rette for utbygging, bidra til lave kostnader, f.eks. gjennom en effektiv graveforskrift, og ha en målrettet tilskuddsordning i områder som ikke er kommersielt interessante.

Norge er unikt. Det finnes verdensledende bedrifter i hver en del av landet. Et godt nett av flyplasser, veier og jernbane og en unik kyst med gode havneforhold og en bredbånds- og mobildekning helt i verdenstoppen gjør dette mulig.

For Høyre og regjeringa er det viktig å bygge en god infrastruktur i hele landet. Det betyr at vi må ha et velfungerende vei- og banenett som binder sammen landsdelene, og legger til rette for effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, fra Finnmark i nord til Agder i sør.

Samtidig er det viktig at vi løser utfordringene i byregionene. Særlig i de store byene handler det i stor grad om god arealplanlegging, utbygging av kollektivløsninger og tilrettelegging for gående og syklende. Regjeringa, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, legger til grunn 50 pst. medfinansiering på større kollektivprosjekt og har økt støtten til kollektiv, gange og sykkel betydelig i denne regjeringsperioden. Det er en strategi som er godt forankret i Nasjonal transportplan, og som flertallet vil videreføre i årene som kommer.

Vår evne til å håndtere framtidens transportutfordringer handler i stor grad om ny teknologi. Vi er på vei inn i en ny epoke, der ny teknologi vil skape et bedre tilbud for de reisende og bidra til en mer miljøvennlig transport. Nasjonal transportplan og statsbudsjettet for 2018 er nok et steg på veien til en mer moderne og bærekraftig transportsektor.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:11:58]: Representanten Orten snakker gjerne om ny teknologi, om satsing på bredbånd og nevner at vi er i verdenstoppen når det gjelder bredbåndsdekning – og det er vi. Men da forstår jeg ikke at en reduserer satsingen på bredbånd i den grad som en gjør. Jeg vil påstå at det er en manglen-

de satsing på bredbånd i dette budsjettet, og en sånn manglende satsing vil hemme næringsutviklingen i distriktene og skape et A-lag og et B-lag blant innbyggerne, der noen har høyhastighetsbredbånd, mens andre ikke har det. Derfor satser Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett mer enn 400 mill. kr enn regjeringen på dette.

Kan representanten svare på hvorfor regjeringen ikke satser på bredbåndsdekning i sitt forslag til budsjett?

Helge Orten (H) [10:12:55]: Jeg er fullstendig uenig i premissene i spørsmålet. Som jeg nettopp redegjorde for i mitt innlegg, er den norske modellen basert på at det er kommersielle utbyggere som tar de store løftene innen bredbåndsektoren. Det betyr at det er investert over 10 mrd. kr bare i 2016 på bredbånd i Norge i ekomnettet og i 4G-nettet.

Det betyr også at vi er helt enig i den tilskuddsordningen som vi har, og at vi ønsker å videreføre den. Regjeringen har videreført den i statsbudsjettet for 2018, samtidig som vi gjennom forliket med Kristelig Folkeparti og Venstre, har forsterket den ytterligere. Det vil si at satsingen på tilskuddsordningen er noe høyere i 2018 enn den var i 2017. Det er for å møte de områdene der dekningen er dårligst. Det vi ser, er at dekningen i både Finnmark, Hedmark og andre områder der den har vært dårlig, gjennom en målrettet tilskuddsordning nå er en vesentlig forbedret fra da representanten Langholm Hansens parti, Arbeiderpartiet, satt i regjering.

Siv Mossleth (Sp) [10:14:14]: Jeg vil følge opp den forrige replikken, for også jeg og Senterpartiet synes at regjeringen har lave ambisjoner når det gjelder å sørge for fortgang der de kommersielle aktørene ikke bygger ut bredbånd. Jeg er glad for at Kristelig Folkeparti og Venstre klarte å forhandle inn litt mer enn den halveringen som regjeringspartiene opprinnelig hadde.

Men når vi ser på det store behovet som er for midler, de mange søknadene som kommer hvert år, synes jeg det er forunderlig at Høyre, som vil være veldig tydelig på at næringsutvikling er viktig, ikke bidrar mer for å sikre at næringslivet også utenfor de store byene kommer raskere på nett. I tillegg undres jeg på hva som er representanten Ortens definisjon på godt bredbånd. Er det 4, 30 eller 100 Mbit/s?

Helge Orten (H) [10:15:14]: Jeg tror at når Senterpartiet skal diskutere bredbånd, handler det kun om tilskuddsordninger, og tilskuddsordninger er viktig. Det er viktig at vi også har gode ordninger der det ikke er mulig å bygge ut på kommersielle vilkår. Samtidig glemmer vi det store bildet. Denne regjeringen og flertallet legger til grunn at vi har en god tilskuddsordning,

vi har satset mer på et alternativt kjernenett, vi satser på fiberkabler til utlandet og ikke minst legger vi til rette for at aktørene kan bygge ut bredbånd billigere enn de har gjort tidligere. Det gjør at det er blitt styrket hvert år. Mens regjeringen Solberg har sittet, har bredbåndsdekningen i Norge blitt bedre, ikke bare i det store og hele, men også gjennom en målrettet tilskuddsordning i de områdene som har hatt dårligst dekning. Det viser at vi er på rett vei. Vi ligger i verdenstoppen når det gjelder bredbåndsdekning, og det kommer vi fortsatt til å gjøre.

Arne Nævre (SV) [10:16:24]: Jeg går ut fra at Høyre fortsatt støtter Stortingets tidligere holdning om at all vekst i bytrafikken og bynære strøk må skje ved kollektivsatsing, sykling og gange. Da er gang- og sykkelveier helt vesentlig. Sterke belønningsordninger til byene er viktig. Og Høyres forslag var å skjære ned. Posten Tiltak for gående og syklende ble foreslått mer enn halvert fra Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen. Tror ikke representanten at det merkes at man tar bort flere hundre millioner kroner til dette formålet? Og hvordan kan sånne nedskjæringer harmonere med ønsket om satsing på gåing og sykling? At mellompartiene fikk økt det lite grann, rettferdiggjør for så vidt ikke det opprinnelige forslaget. Eller var det bare et agn til Venstre?

Helge Orten (H) [10:17:13]: Når vi snakker om nedskjæringer, skal vi kanskje lytte til SV.

Vi er glad for det forliket vi har fått på plass. Vi har glad for at vi har gode ordninger knyttet til gange og sykkel og gode ordninger knyttet til å støtte kollektivsatsing i større byområder. Fra denne regjeringen er det gitt et klart løfte om 50 pst. dekning av store kollektivprosjekt. Mens SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet satt i regjering, var den andelen nede på kanskje 10–15 pst. Det viser at vi nå satser vesentlig mer enn det som var gjort under forrige regime. Det løftet som vi har fått til i forhold til hva som har vært tidligere når det gjelder bysatsing, men også på samferdselsområdet generelt, det å satse på gode kollektivløsninger, gang- og sykkeløsninger, er jeg er stolt av.

Sverre Myrli (A) [10:18:15]: Helge Orten, som representant for Møre og Romsdal, kjenner godt til hvor viktig ekspressbussrutene i Norge er for det totale kollektivnettet. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan var transportkomiteen svært opptatt av at vi skal føre en mer aktiv ekspressbusspolitikk i årene som kommer. Mange av ekspressbussrutene våre sliter, har store utfordringer, og vi er nødt til å foreta oss noe hvis vi skal beholde mange av ekspressbussrutene våre, som er viktige i det totale kollektivtilbudet. Opposisjonspartiene foreslår i dag at vi bør se nærmere på en ordning med

såkalte sosiale rabatter, altså at staten kompenserer for rabatt for barn, studenter, pensjonister, vernepliktige og den typen reisende. Spørsmålet mitt er: Hvorfor er Høyre imot dette, og hvilke tiltak har Høyre for å styrke ekspressbussene i Norge?

Helge Orten (H) [10:19:18]: Jeg er enig i litt av det utfordringsbildet som representanten Myrli her beskriver for ekspressbussrutene, for det vi ser, er at veldig mange av disse ekspressbussrutene går parallelt med jernbanen, og det er forskjellige rammevilkår for jernbanen og bussrutene. Ekspressbussrutene befinner seg stort sett i et kommersielt marked og må forholde seg til de rammebetingelsene som ligger der, mens kollektivtransport, eksempelvis tog i dette tilfellet, har tilskuddsordninger, eller vi har kjøp av persontjenester. Jeg tror ikke dette er så enkelt som at vi bare kan vedta endringer i rabattstruktur, dette er også en tilpasning. Når vi ser at jernbanetilbudet har bedret seg vesentlig, betyr det at konkurranseflaten for ekspressbussene blir vanskeligere. Det tror jeg nok er en utfordring som vi må ta inn over oss, men jeg er ikke sikker på om vi har den gode løsningen – bare for å være helt ærlig på det.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Sverre Myrli (A) [10:20:41]: I juni behandlet Stortinget Nasjonal transportplan. Arbeiderpartiet hadde der fire klare satsingsområder:

- klima- og kollektivtiltak
- skredsikring og -trygghet
- kyst og havn
- digital infrastruktur

Dette følger vi opp i vårt alternative budsjett for 2018. Totalt tilfører vi over 500 mill. kr til samferdselsformål i vårt alternative budsjett for 2018 – altså 500 mill. kr mer enn i regjeringens forslag. Også det er i tråd med det vi sa ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Våre satsinger i budsjettet – som i Nasjonal transportplan – er:

- mer til kollektivinvesteringer i storbyområdene – så staten kan bidra med inntil 70 pst. av kostnadene til store kollektivinvesteringer
- mer til jernbane, både til drift og vedlikehold og til planlegging og investeringer
- mer til havner, farleder og kysttiltak
- mer til skredsikring
- mer til bredbåndsutbygging

Arbeiderpartiet mener staten skal bidra med inntil 70 pst. til store kollektivinvesteringer i Oslo-området, Trondheim, Bergen og Stavanger. I 2018 er det aktuelt for prosjekter i Trondheim, Bergen og Stavanger – og vi følger opp med midler, slik at en kunne nådd 70 pst. statlig andel. Dette prinsippet mener vi må gjelde alle

kommende store investeringer i storbyområdene – Metrobuss i Trondheim, Bussveien i Stavanger-området, Bybanen i Bergen og baneutbygginger i Oslo og Akershus, som Fornebubanen, Romeriksbanen og andre T-baneutbygginger.

Det brukes store midler på jernbanen, og mer må brukes. Mest går nå til utbygging av de fire InterCity-strekningene på Østlandet. Underveis i budsjettprosessen i høst har transportkomiteen fått en rekke henvendelser fra fylkeskommuner, kommuner, miljøorganisasjoner og næringsorganisasjoner på Østlandet, og de er alle bekymret for framdriften i planleggingen av InterCity-utbyggingen. Dette tar Arbeiderpartiet på alvor, og derfor foreslår vi mer til planlegging og investeringer på jernbanen.

Etter Arbeiderpartiets syn må vi komme i gang med byggingen av Ringeriksbanen i 2021. Vi er også svært skuffet over at regjeringen nå utsetter – eller kanskje skrinlegger – den lenge planlagte elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen. Løftene vi fikk fra regjeringspartiene og deres representanter så seint som i valgkampen, var neimen ikke mye verdt da vi så budsjettframlegget. Nå må vi komme i gang, og Arbeiderpartiet fremmer derfor forslag om det i dag.

Det er også viktig å få fart i planene for ny jernbane mellom Arna og Stanghelle på Bergensbanen, dobbeltspor på Jærbanen til Egersund, dobbeltspor på Ofofbanen og tiltak for å styrke godstransport på jernbane – f.eks. tiltak på Kongsvingerbanen.

Som et ledd i den såkalte jernbanereformen, skal baneavgiftene for godstransport på jernbane øke betraktelig. Mange aktører i transportbransjen slår nå alarm. Med de kraftige økningene i baneavgiftene som det nå legges opp til, frykter mange at resultatet blir mindre gods på bane – stikk i strid med politiske målsettinger – fordi det blir dyrere, mye dyrere, å transportere gods på jernbanen. Forstå det den som kan. Posten slår alarm, NHO slår alarm, LO slår alarm, miljøorganisasjoner slår alarm, og transportbedrifter og samlastere slår alarm.

Baneavgiftene øker nå, og da hjelper det ikke at det kommer tiltak for godstransporten på jernbanen om 10 år eller 15 år. Da er det kanskje ikke godstransport på jernbanen igjen, hvis vi får de kraftige avgiftsøkningene som det nå legges opp til. Vi tar situasjonen på rammealvor og fremmer derfor forslag om å stoppe de planlagte økningene i baneavgiftene for gods på jernbane.

Vi fremmer også forslag om å stoppe konkurranseutsettingen av jernbanetrafikken som regjeringen og stortingsflertallet legger opp til. Det bygges nå et stort og kostbart system på jernbanen vår – med en rekke selskaper og enheter. Dette er Arbeiderpartiet imot. I stedet for å lage nye firkanter på organisasjonskartet, pøse ut

millioner på et omfattende administrativt apparat og konkurranseutsette togtrafikken, vil vi bruke pengene på å bygge mer jernbane, for det er det som trengs – mer dobbeltsporet, moderne jernbane.

Nå står også pensjonsrettighetene til de ansatte i jernbanen på spill. Da vi behandlet den såkalte jernbanereformen, sa talspersoner for regjeringspartiene, regjeringen og støttepartiene at det ikke skulle gå ut over de ansattes arbeidsvilkår. Abid Q. Raja sto på Løvebakken og lovet at det ikke skulle gå ut over pensjonsrettighetene. Nå ser vi det går ut over pensjonsrettighetene til de ansatte i jernbanen – akkurat slik vi fryktet.

Det er en klar politisk målsetting å få mer gods fra veg til sjø og bane. At regjeringen da foreslår en realnedgang i Kystverkets budsjett, er helt uforståelig. Kystnasjonen Norge kan bedre enn dette. Vi må satse på havnene våre og kysten vår – ikke kutte. Her er det store muligheter – hvis vi vil. Arbeiderpartiet ønsker derfor å styrke bevilgningene til havner og farleder, til tilskudd til kommunale fiskerihavner og til støtteordningen til rederier for overføring av gods fra veg til sjø. I 2018-budsjettet halverer regjeringen tilskuddet til kommunale fiskerihavner. Det er totalt uforståelig.

I fjor var transportkomiteen på besøk hos Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i Lillesand. Der fikk vi høre at det er stort behov for tilskudd til bygging av bredbånd. I år er det bevilget 140 mill. kr i tilskudd til bredbåndsutbygging. Det foreslo regjeringen å halvere – jeg gjentar: å halvere – til 70 mill. kr. Hvorfor i all verden foreslo de det? Heldigvis har Venstre og Kristelig Folkeparti fått rettet opp kuttet, men de har jo bare rykket tilbake til start. Noen satsing er det ikke. Nei, dette er altfor dårlig – altfor passivt. Arbeiderpartiet foreslår å sjudoble tilskuddet til bredbåndsutbygging – til 500 mill. kr – slik vi sa ved behandlingen av Nasjonal transportplan i vår.

Både for bedrifter og for husholdninger er bredbånd og digital infrastruktur i dag like viktig som strøm og telefon. Og her må fellesskapet bidra der markedet selv ikke er i stand til å bygge ut infrastrukturen. La meg også legge til at manglende bredbånd ikke bare er en utfordring i grisgrendte strøk. En trenger ikke å reise langt fra Løvebakken for å finne steder med manglende bredbånddekning. Mange steder på Romerike, f.eks., bare en kort kjøretur fra Oslo sentrum, har en ikke bredbåndstilknytning. Det er selvsagt ikke holdbart.

La meg så si litt om et par av de andre forslagene vi fremmer i dag. Vi foreslår at det bør innføres en ordning med såkalte sosiale rabatter på ekspressbussruter – altså rabatt for barn, studenter, pensjonister og vernepliktige – og at staten kompenserer busselskapene for det. Antakelig er ekspressbussene de eneste kollektive befordringsmidlene som ikke har slike rabatter i dag. Ekspressbussene er en svært viktig del av kollektivtilbudet

i landet vårt. Et slikt rabattsystem som vi i dag foreslår, ville vært et viktig og riktig tilskudd for å styrke grunnlaget for ekspressbussene.

Så har vi sett oss nødt til å fremme et forslag om at regjeringen og samferdselsministeren nå ordner opp i situasjonen for modulvogntog. Hovedvegnettet vårt er åpnet opp for modulvogntog – og det er bra. Men mange av produksjonsbedriftene våre ligger ikke på hovedvegnettet. Det kan være snakk om korte strekninger der det ikke er tillatt med modulvogntog fra bedriften og ut på hovedvegnettet, og da hjelper det ikke at hovedvegnettet er åpnet for slike vogntog, når tilførselsvegene ikke er det.

Så vil jeg si at det er svært gledelig at det ser ut til å være flertall for forslaget om å slå fast at den nye kollektivløsningen på Nedre Romerike skal være bane, altså skinnegående transport. Nå må vi slutte med alle disse utredningene – nå utredes det til og med et bussalternativ som ingen vil ha. La oss nå bygge bane – raskest mulig.

Til slutt vil jeg si at Arbeiderpartiet støtter forslag nr. 16, fra Kristelig Folkeparti, om veg til Kjevik og rv. 9 i Setesdal.

Helt til slutt vil jeg ta opp forslagene nr. 1–12 i innstillingen.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [10:31:05]: I Nasjonal transportplan 2018–2029 lovte Arbeiderpartiet å framskynde 27 store veiprosjekter, til over 50 mrd. kr, men satte av kun 5 mrd. kr til formålet – en betydelig underfinansiering og en fullstendig mangel på prioritering.

Representanten Gahr Støre ble utfordret på dette i finansdebatten og bekreftet at Arbeiderpartiet nå prioriterer annerledes, bare få måneder etter at han og Arbeiderpartiet lovte velgerne noe helt annet. Arbeiderpartiets veiløfte fra Nasjonal transportplan for bare noen få måneder siden virker da å være avlyst. I budsjettet for 2018 prioriterer ikke Arbeiderpartiet økte midler til vei, så da regner jeg med at representanten Myrli er enig med representanten Gahr Støre i at veiløftene er avlyst, og at Arbeiderpartiet nå prioriterer annerledes.

Sverre Myrli (A) [10:31:55]: Jeg tror nok jeg for husfredens skyld først må si at representanten Myrli er enig med representanten Gahr Støre. Så deler jeg ikke innledningen i spørsmålet fra Orten. Arbeiderpartiet foreslo i juni å styrke rammene til Nasjonal transportplan med 7 mrd. kr over tolvårsperioden. Det skulle bli – om man teoretisk deler det på tolv år – 580 mill. kr i året. Vi tilfører noe jeg tror er i størrelsesordenen 530–

540 mill. kr, neste år. Vi er på det nivået vi sa ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Men i 2018 prioriterer vi økninger til jernbane, til rasikring, til kollektivprosjekter og til bredbånd. For på de områdene var budsjettforslaget aller dårligst, og det var det viktigste for oss å rette opp til neste år.

Morten Stordalen (FrP) [10:33:03]: Arbeiderpartiet har lenge sådd tvil om selskapet Nye Veier, om de er for eller imot, om de skal vurdere selskapet, og hva de skal gjøre i framtiden.

I budsjettbehandlingen kan det i hvert fall se ut som om Arbeiderpartiet egentlig er for Nye Veier, men bare må pirke litt i det. Da må jeg stille et spørsmål til Arbeiderpartiet. Når det står å lese i Arbeiderpartiets merknad at «det legges til grunn at denne marginale reduksjonen» – altså på 60 mill. kr – «kan gjennomføres ved reduserte konsulentkjøp og effekt av økt digitalisering og forenkling av planprosesser», blir mitt spørsmål:

Kan Arbeiderpartiets representant forklare nasjonen, og fortelle, hva slags digitale løsninger de nå har, som verken nasjonen eller Nye Veier kjenner til?

Sverre Myrli (A) [10:33:53]: Jeg tror nok kanskje Stordalen har litt store forhåpninger til hvor mange som følger denne debatten, hvis målet hans er at jeg skal forklare nasjonen Norge hva vi har foreslått i Nasjonal transportplan, men jeg skal prøve.

Arbeiderpartiet var motstander av å opprette Nye Veier. Vi aksepterer selvsagt at stortingsflertallet opprettet det, og når det er opprettet, ønsker vi selvsagt at selskapet lykkes med jobben de skal gjøre. Vi er også for å bygge de vegprosjektene som Nye Veier skal bygge, men vi mener det er unødvendig at vi i Norge har to vegvesener. Vi hadde klart oss med ett vegvesen, og vi kunne gitt Statens vegvesen nye rammebetingelser hvis vi hadde ønsket det.

Vi ønsker at Nye Veier skal lykkes, men det er helt riktig at vi foreslår et lite kutt for Nye Veier, noe som også er foreslått andre steder. Jeg må si det er ganske freidig av Fremskrittspartiets representant å henge seg opp i det lille kuttet vi har for Nye Veier. De kan f.eks. harmonisere lederlønningene sine – det kunne vært en god idé. Men det er ganske freidig å ta opp dette når vi har en regjering som kutter enormt i det offentlige når det gjelder universiteter, høyskoler, domstoler og hva det måtte være.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [10:35:16]: Som beboer i Groruddalen og representant for Oslo er jeg veldig glad for at vi nå har et flertall, som består av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Venstre, som nå slår fast at framtidig kollektivløsning på Nedre Romerike skal være en baneløsning, altså skinnegående transport, og ikke en

bussløsning. SV og Arbeiderpartiet er også enige om at det må bli fortgang i planene for prosjektet, og at staten må bidra når det gjelder utbyggingskostnadene, noe vi også hørte representanten snakke om i sitt innlegg.

Mitt spørsmål til representanten fra Arbeiderpartiet er hvordan vi nå skal klare å få fortgang i dette prosjektet som det er så stort behov for, og hvorfor representanten mener at baneløsning er det foretrukne alternativet.

Sverre Myrli (A) [10:36:04]: Jeg deler SVs utålmodighet, og jeg begriper ikke at det skal ta så lang tid å komme i gang med de påkrevde baneløsningene. Jeg husker at de borgerlige partiene foran valget i 2013 sto på Fornebu og sa at nå skulle spaden i jorda. Det er ennå ingen spade i jorda på Fornebubanen. Det tar for lang tid. Det tar for lang tid med Romeriksbanen, og det tar for lang tid med de store kollektivutbyggingene vi trenger i Oslo-området.

Da kan vi i alle fall slutte å utrede urealistiske alternativer, for det er ingen som vil ha et bussalternativ i Grovuddalen eller på Nedre Romerike. Oslo kommune vil ikke ha det. Akershus vil ikke ha det. Lørenskog vil ikke ha det. Skedsmo vil ikke ha det.

Derfor mener jeg det er et kraftig signal i dag at Stortinget kan slå fast at videre planer for kollektivløsning på Nedre Romerike skal være en baneløsning. Staten må bidra, også til planleggingen, sånn at det blir fortgang i både planarbeidet og utbyggingen.

Jon Gunnes (V) [10:37:21]: Sverre Myrli nevner i sitt innlegg flere jernbaneutbygginger som har vært på ønskelisten og står i NTP-en. Men i en merknad i innstillingen til budsjettet vi behandler i dag, står det altså en ramme på 200 mill. kr, og det skal finansiere intercityutbygging på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Ringeriksbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Oslostunnel, Jærbanen og Ofotbanen.

Kjære Myrli, er dette en hilsen hjem, eller? Hadde det vært 200 mill. kr til hver av dem, hadde jeg forstått det, men her er det altså 200 mill. kr til så store prosjekter. Hva er dette for noe?

Presidenten: Presidenten minner om at all tale skal rettes til presidenten.

Sverre Myrli (A) [10:38:13]: Om det er hilsener hjem, vet jeg i grunnen ikke. Så mange bosteder har jeg ikke, så hva representanten mener med det, er jeg noe usikker på.

Vi mener det er behov for mer penger til både drift og vedlikehold av jernbane. Heldigvis har Venstre og Kristelig Folkeparti fått inn mer penger der. Men vi mener

også at det er viktig å gå videre med planlegging av viktige jernbaneprosjekter og viktige investeringsprosjekter.

Så må jeg si at representanten må lese hele merkna-den, for det står nemlig ikke at vi har penger til å bygge alt det i 2018. Selvfølgelig har vi ikke det. Det er grenser for hva også vi får gjort for 200 mill. kr. Men det er i alle fall penger til å gå videre med prosjektene, f.eks. Trønderbanen, som Gunnes lovte i valgkampen, men som det nå ligger null kroner i investeringer til. 200 mill. kr er tross alt bedre enn null, så Venstre burde stemme for Arbeiderpartiets forslag i stedet for det forslaget de kommer til å stemme for i dag.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Morten Stordalen (FrP) [10:39:38]: Vi behandler i dag Prop. 13 S og Prop. 16 S for 2017–2018, nysalderinger. Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid. Det er en samlet, enstemmig komité, bortsett noen merkna-der som gjelder posttjenester, Kap. 1370, og Post 73, intercity Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Ellers er det en enstemmig komité, og jeg takker komiteen for et godt samarbeid.

Statsbudsjettet for 2018 er gledelig lesning, og samferdsel er nok en gang en vinner og et tydelig prioritert område. Det er også med rette regjeringen, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, satser på samferdsel, som i bunn og grunn handler om trygghet, forutsigbarhet og sikkerhet for folk flest. Dette er svært viktig for Fremskrittspartiet, og vi er glad for regjeringens rekordhøye satsing på 67,5 mrd. kr til samferdsel. Aldri før har det blitt satset så tungt på å vedlikeholde det vi har, samtidig som det bygges ny og moderne infrastruktur.

Regjeringen, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, leverer på samferdsel og gjør en formidabel innsats, bl.a. med veireformen, eksempelvis Nye Veier AS. Selskapet viser allerede svært gode resultater og beregner en besparelse på hele 30 mrd. kr på sin portefølje. Dette viser at etableringen av selskapet var et riktig grep, og vil sikre at vi får mer vei for hver bevilget krone, samtidig som skattebetalernes penger forvaltes på en bedre og mer fornuftig måte. Historien om Nye Veier er allerede en suksesshistorie. Det er derfor trist lesning at opposisjonen i sine alternative budsjetter kutter hele eller deler av tilskuddet til Nye Veier.

Høye utbyggingskostnader har lenge vært et problem. Arbeiderpartiet uttaler at de er enige i at veiutbyggingskostnadene må reduseres. Likevel kommer de ikke med et eneste forslag til hvordan utbyggingen kan effektiviseres og kostnadene reduseres. Det de derimot gjør, er å foreslå betydelige kutt i den ordningen som faktisk har vist seg å fungere.

Opposisjonens manglende evne til å ta kostnadsutfordringen på alvor er imidlertid ingen overraskelse.

Under NTP-en vedtatt av de rød-grønne økte i gjennomsnitt kostnadene i veiprosjekt med 40 pst. fra planleggingsfasen til gjennomføringen. Sittende regjering viser at man tar grep for å stoppe dette. Dersom kostnadene i et veiprosjekt øker, stopper man opp for å kna kostnadene – rett og slett for å ha kontroll på kostnadene. En skal ha respekt for skattebetalernes penger.

I tillegg fortsetter en formidabel satsing på jernbane, dette for å styrke folks valgmuligheter for hvilket transportmiddel de vil benytte seg av i sine hverdagsreiser. Videre er det gledelig at man i statsbudsjettet for 2018 bevilger et tilskudd på 516 mill. kr til reduksjon av bompengetakster utenfor byområdene.

De siste fire årene har bompengeveksten blitt redusert ved nedleggelse av en rekke bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte takster i prosjekter utenfor de store byområdene. Ordningen vil spare bilistene for 0,5 mrd. kr i bompenger, og dette gjør vi altså samtidig som veisatsingen og investeringene øker. Vi klarer altså å lette byrdene for bilistene, samtidig som det bygges mer vei enn noen gang for å binde landet sammen. Dette er god distriktspolitikk og hadde ikke skjedd uten Fremskrittspartiet i regjering.

Det er derfor trist å se at opposisjonen ønsker å fjerne tilskuddet til reduksjon av bompengetakster, og i stedet flytte finansieringsbyrden over på bilistene og gjøre det vanskeligere for folk i distriktene å benytte seg av bil som framkomstmiddel. Statsbudsjettet for 2018 innebærer en historisk satsing på samferdsel og er et godt budsjett for hele samferdselssektoren.

I tillegg til at det investeres og bygges mer vei enn noen gang, går vedlikeholdsetterslepet på infrastrukturen ned. Det er nå fem måneder siden gjeldende NTP ble vedtatt. Denne NTP-en på over 1 000 mrd. kr er den mest ambisiøse noensinne. Statsbudsjettet for 2018 viser at vi allerede er godt i gang med gjennomføring av denne historiske NTP-en. Vi bygger ny og moderne infrastruktur, samtidig som etterslepet på infrastrukturen går ned, og vi klarer å ta vare på det vi allerede har.

Vi satser på å legge til rette for digitalisering, teknologi, som vi også følger opp i NTP-en. Det har vært snakk om post – ja, vi legger til rette for moderne post og svarer på behovet, hva posttjenestene handler om. Vi svarer også når det gjelder bredbånd. Jeg vil minne Arbeiderpartiet, som er opptatt av bredbånd, om at det ikke er full dekning over alt, men de fylkene som har dårligst dekning, Hedmark og Oppland, har nær en dobling av dekningsgraden på fire år. Det betyr ikke at det er noe kutt, det har faktisk skjedd mye. Sogn og Fjordane, som har lavest dekning, har nær en tredobling av dekningsgraden i løpet av fire år. Så tilskuddsordningen som er nå, fungerer bra, i stedet for slik det var før, at man smur-

te pengene tykt og tynt utover, og det skjedde ingenting med dekningen. Det er dekningen folk er opptatt av.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ingalill Olsen (A) [10:44:49]: En av Norges viktigste næringer er fiskerinæringen. Eksportverdien for norsk sjømat var svimlende 91,6 mrd. kr i 2016. Norges velferd framover kommer bl.a. til å hvile på fiskeri- og havbruksnæringenes skuldre.

Norsk fiskerinæring er i tillegg en evighetsmaskin dersom bestandene forvaltes riktig. Fiskerinæringen trenger en god, moderne og trygg infrastruktur, gjennom bl.a. utbygging av havner. Regjeringen har halvert tilskuddet til kommunale fiskerihavner. Jeg lurer på: Er dette måten å styrke norsk fiskerinæring på?

Morten Stordalen (FrP) [10:45:43]: Denne regjeringen har, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, styrket næringen betydelig. Vi har satset enormt, og det bygges enormt mye vei. Veier til havner utbedres. Det er også i dette budsjettet – i kapittel under Finansdepartementet – lagt inn en tilskuddsordning som gjør at man kan forskuttere midler når det gjelder utbygging av havner. Så denne regjeringen legger, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, absolutt til rette for fiskerinæringen.

Ivar Odnes (Sp) [10:46:19]: Til liks med presidenten er eg òg opplending, og Oppland er eit av dei fylka som representanten Stordalen tek opp, som har dårlegast dekning når det gjeld breiband. Så seier representanten Stordalen at dekninga har dobla seg i Oppland dei siste åra. Det kan nok stemma, for når ein pratar om låge tal, kan dobling fort skje, og doblinga skjer i dei kommersielle områda, der ein har ein marknad som finansierar det.

Men korleis tenkjer Stordalen at ein skal løfta dei 40 pst. som no ikkje har dekning? Meiner Stordalen at den resterande befolkninga i Oppland, som er utanfor dei kommersielle og utbygde distrikta, ikkje skal få verta ein del av dette digitale nettverket?

Morten Stordalen (FrP) [10:47:20]: Jeg er veldig glad for at det i løpet av de fire årene som ligger bak oss nå, har skjedd nær en dobling av dekningsgraden i Oppland, som jeg sa. Under det regimet som var tidligere, skjedde det ingenting, og jeg er helt sikker på at man kommer til å få styrket dekningsgraden ytterligere i årene som kommer.

Arne Nævrå (SV) [10:47:53]: Når en leser Fremskrittspartiets program og budsjettforslaget og hører på retorikken, tyder alt på at klimaendringene og trusselen om et to-tre grader varmere klima på kloden ikke

betyr noe som helst for dette partiet. Det er ikke så rart kanskje, siden dette partiet sikkert har absolutt flest klimaskeptikere i sine rekker. Det er privatbilismen som hylles – igjen og igjen.

Jeg vil spørre representanten Stordalen om følgende: Hvilke offensive tiltak har Fremskrittspartiet tatt initiativ til – og ikke blitt tvunget til å være med på – som kan tilbakevise mitt inntrykk av Fremskrittspartiet som den verste klimasinken i Norge?

Presidenten: Presidenten regner med at dette må relatere seg til samferdsel.

Morten Stordalen (FrP) [10:48:45]: Jeg er veldig glad for å få spørsmålet.

Fremskrittspartiet har tatt virkelig gode initiativ. God Fremskrittsparti-politikk virker. Bilavgiftene er redusert kraftig, slik at folk kan kjøpe seg en miljøvennlig, trygg og sikker bil. Vi bruker gulrot, ikke pisk. Vi bygger ut kollektivtilbudet enormt i byene. Mens SV satt i regjering, gikk staten inn med 10–15 pst. i de store byene for å hjelpe dem. Nå er tallet 50 pst. Byene gjør mye for kollektivsatsing, det gjør også denne regjeringen, med Fremskrittspartiet.

Vi legger til rette for at man der man kan gå og sykle, faktisk kan velge det hvis man vil det. Det er gitt så mye penger til det at kommunene ikke har brukt opp potten sin fra forrige år, og derfor er det litt mindre dette året.

Så med Fremskrittspartiet går det ned. Jeg kan også forsikre representanten Nævra om at utslippene fra transportsektoren samlet sett gikk ned i 2016. Fremskrittsparti-politikk virker.

Sverre Myrli (A) [10:49:48]: Nå vil jeg stille et spørsmål til representanten Stordalen om et tema som jeg vet at han og Fremskrittspartiet er opptatt av, og det gjelder situasjonen for modulvogntogene, som vi flere ganger har berørt, både ved behandlingen av Nasjonal transportplan og mange andre ganger. Ved budsjettthoringen i høst var mange av organisasjonene som var på besøk, opptatt av dette. Jeg har vært på mange møter – også sammen med representanter fra Fremskrittspartiet som synes situasjonen er fortvilet, og som sier at dette må vi bare ordne opp i. Det er ennå ikke ordnet opp i problemstillingene knyttet til bruk av modulvogntog fra industribedriftene og ut på hovedvegnettet.

Spørsmålet mitt er enkelt og greit: Hvorfor ordnes det ikke opp i dette?

Morten Stordalen (FrP) [10:50:36]: Jeg er – i likhet med Sverre Myrli – opptatt av modulvogntog og tilgjengelighet, og heldigvis har det skjedd noe under denne regjeringen. Det måtte altså en Fremskrittspartistatsråd til for at man skulle rydde opp i dette. Gjen-

nom mange år har dette vært et tema i lastebilnæringen. Mange strekninger er åpnet for det, og flere vil bli åpnet. Det skal man være helt sikker på.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Ivar Odnes (Sp) [10:51:12]: Vi har fått lagt fram for oss eit forslag til budsjett for samferdselssektoren i Noreg for neste år som er ambisiøst på ein del område, men som har klare manglar, som gjer at dette dokumentet har ei slagside. Noko av dette har vorte retta opp i budsjettforliket mellom regjeringspartia og dei to støttepartia, men Senterpartiet meiner framleis at prioriteringane til fleirtalspartia på samferdselssektoren ikkje legg nok til rette for ei balansert satsing på samferdsel i heile landet.

Mest openbert i forslaget til 2018-budsjettet er nedprioriteringa av fylkesvegar og rassikring, men òg ei manglande satsing på breibandsutbygging er påfallande. Er det noko som både næringsliv og folket rundt i landet har sagt klart frå om, er det at skal dei kunna driva næringsverksemd og bu der dei gjer, treng dei høgfarts breibandsdekning. Dette går på konkurransekraft og tryggleik, men ikkje minst på like vilkår for å vera med på den digitale utviklinga som no skjer, noko som òg statsministeren presiserte i trontaledebatten i haust. Senterpartiet meiner at alle må med i den digitale verdsveven, og ikkje berre delar av befolkninga, slik det er i dag. Difor har Senterpartiet lagt 500 mill. kr i budsjettforslaget sitt til å få i gang ei kraftfull satsing der ein vil oppnå raskare tilgang til breiband for alle, i motsetjing til det forslaget frå fleirtalspartia legg opp til. Vi har òg auka potten til Posten med 100 mill. kr for å bidra til postombering fem dagar i veka, slik Stortinget har vedteke, men som Posten sjølv hevdar forslaget frå regjeringa ikkje dekkjer.

Senterpartiet meiner at ein òg må sikra ei betre oppfylging av Nasjonal transportplan når det gjeld investering i riks- og fylkesvegnettet. Det har over tid oppstått eit betydeleg forfall på fylkesvegnettet. For dei som brukar vegen, er det svært viktig med eit samanhengande, godt vegnett, uavhengig av kva forvaltingsnivå som eig den vegen ein køyrer på. Ein romslegare økonomi for kommunar og fylke, som vi i Senterpartiet føreslår, inneber ei vesentleg styrking av evna til kommunesektoren til å driva vedlikehald på kommunale og fylkeskommunale vegar.

Senterpartiet har òg lagt inn ekstra midlar i det alternative budsjettet sitt til vedlikehald av fylkesvegar, spesielt på grunn av krav som følgjer av tunneltryggleiksfor-skrifta. Dette er ei løyving som ligg under Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, og er på 200 mill. kr. Vi har òg auka tilskotet til riksveginvestering med 300 mill. kr utover forslaget frå regjeringa. Det-

te gjer det mogleg å forsera nokre strategisk viktige vegstrekingar som regjeringa dessverre ikkje har fylgt opp. Det er særleg viktig å nytta løyvinga til å løysa potensielle synergjar i det store apparatet for vegbygging og vedlikehald som skjer rundt i landet no i år. Senterpartiet føreslo å løyva meir skilling til fylkesvegane i sitt framlegg til revidert nasjonalbudsjett. Vi fører dette forslaget vidare med nye auka løyvingar for 2018. Vi meiner dette er heilt nødvendig og er skeptiske til at regjeringa føreslår nye midlar til rentekompensasjonsordning for fylkesvegar heller enn til flaum- og skredsikring.

Vi ynskjer òg ei ytterlegare satsing på CO₂-reduisering og å etablera eit CO₂-fond for tungtrafikken med 1 mrd. kr i oppstartskapital, noko som vil vera med og sørgja for å redusera utsleppet, i samarbeid med transportnæringa. Vi ynskjer òg ei utgreiing om korleis ein kan få ei avansert vegprising der bilistane betaler for den vegstrekinga ein faktisk nyttar, og når ein nyttar det, basert på lokaliseringsdata. Dette vil gje eit meir rettferdig vegprisingssystem enn det mange opplever at bomskillingane er i dag. Vi har lagt inn eit forslag til budsjett på 10 mill. kr for eit slikt prosjekt. Eg meiner òg at det må satsast meir på å vri veksten i godstrafikken over frå veg til jernbane og sjø. Dette vil kunna redusera ulukkesrisikoen og slitasjen på vegnettet, og Noreg vil vera betre i stand til å nå måla sine for utsleppsreduksjonen frå gods-transportsektoren. Senterpartiet meiner at dette er ei strategisk viktig satsing i ein fase der godstransporten er forventa å auka kraftig. Skal ein klara dette, treng ein å styrkja regulariteten for godstransport på jernbane, særleg på dei lange transportstrekingane mellom landsdelane.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [10:56:29]: Posten Noreg har vore igjennom store endrings- og omstillingsprosessar som følgje av ein større grad av digitalisering og eit sterkt fallande brevvolum. Senterpartiet seier at Posten er underfinansiert, men ønskjer samtidig at Posten skal få nye oppgåver. Senterpartiet vil oppretthalde A- og B-post – berre det er kostnadsberekna til ca. 200 mill. kr. I tillegg ønskjer Senterpartiet å styrkje landposttenesta. Senterpartiet har i sitt alternative budsjett føreslege å auke det statlege kjøpet av posttenester – som representanten òg gjorde greie for – med 100 mill. kr for 2018. Korleis forklarar Senterpartiet at dei ved å tilføre 100 mill. kr finansierer forslaga sine?

Ivar Odnes (Sp) [10:57:18]: Senterpartiet er oppteke av at posten skal fram, og det hadde eg håpa at òg regjeringspartia hadde tenkt i forslaget sitt.

Vi har ei omstilling som skjer no på postombering i Noreg. Eg stiller òg krav om at vi treng ei omlegging på

sikt, men per i dag har vi ikkje eit godt nok nettverk på breibandssida. Vi styrkjer jo breibandet for å sikra at fleire skal kunna kopla seg på det digitale nettverket for nettopp å ta imot digital e-post, men per i dag har vi ikkje gode nok sikringar. Posten Noreg har òg sjølv sagt at dei treng meir midlar for å finansiera postomberinga. Dei har òg bestilt ein ekstern gjennomgang av kostnadene ved omberinga deira, som eg hadde håpa regjeringa hadde bestilt sjølv i forkant.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:58:25]: Daværende kommunalminister Navarsete uttrykte i 2013 bekymring for det digitale klasses skillet mellom by og distrikt, som ble skapt under de rød-grønne. I mitt hjemfylke Finnmark, som av mange defineres som distrikt, merket vi absolutt det digitale klasses skillet. I 2013 var det bare 7 pst. som hadde brukbar bredbåndsdekning, og det var ingen som hadde 4G-dekning innendørs. Vi har i dag nesten full 4G-dekning i Finnmark og bredbåndsdekning helt på høyde med sentrale strøk.

Direktøren i Nasjonal kommunikasjonsmyndighet uttalte så seint som i oktober i år at antall husstander som har fått fiberbredbånd, er betydelig økt og øker kraftig, og at det er størst utbygging i distriktene – bare siden i fjor har 127 000 flere husstander i Norge fått fast bredbånd.

Er representanten fra Senterpartiet fornøyd med utviklingen med å fjerne det digitale klasses skillet? Og er representanten fornøyd med endringene i tildelingskriteriene, virker de mer målrettet for å få bredbåndsutbygging i distriktene?

Ivar Odnes (Sp) [10:59:27]: Eg er langt ifrå fornøgd med den endringa som skjer, hurtigheita når det gjeld å kopla alle på det digitale nettverket. Det er difor Senterpartiet har lagt inn ein halv milliard for neste år, for å kopla på fleire.

Eg var på Otta i går og møtte ei gruppe av maskinentreprenørar frå Gudbrandsdalen som har starta eit nettverk for å styrkja kompetansen sin. Dei satsar på digitale kartverk, som no vert lasta ned på gravemaskina eller bulldosaren slik at dei kan køyra og styra dei med millimeterpresisjon ut frå satellittstyring.

Lesja Bulldozerlag har kontoret sitt i eit område der det ikkje er breibandsdekning, og dei er heilt utelatne frå å kunna jobba digitalt med kartverka sine og gravemaskinene sine, som jobbar rundt om i store delar av landet.

Jon Gunnes (V) [11:00:44]: Venstre er svært glad for at Senterpartiet nevner i sitt innlegg i dag at man ser for seg en utstrakt bruk av veiprising, og ikke minst satellittovervåkning for at vi får en riktig prising. Men det har vært forskjellige versjoner i media i det siste der man

kan begynne å lure på om Senterpartiet egentlig mener at denne brukerfinansieringen – som det faktisk er – er noe de faktisk ønsker å ha, for både å betale veiutbygging og samtidig være en pisk for å få overgang fra bilbruk til kollektivbruk. Hvordan er Senterpartiets holdning til bompengesystemer, bare sånn at vi får det klarlagt?

Ivar Odnes (Sp) [11:01:40]: Det er mogleg Gunnes viser til eit VG-oppslag for ei tid sidan der eg omtala Oslo, som er i ferd med å verta ei festning mot biltrafikk inn i byen. Vår inngang er at vi ønskjer ei vegprising, ut frå det vi har lagt inn. Vi er skeptiske til den oppbygginga av fysiske blokkeringar og fysiske bomstasjonar som no Oslo skal gjera, og at ein har ein så formidabel vekst på enkelte tider i døgnet no, for å stengja ute biltrafikken som det i mange tilfelle fortsatt er nødvendig at kjem inn her. Det er mange bedrifter som leverer varer og tenester inn til Oslo no som føler at dette er så krevjande at dei slit med å kunna levera dei tenestene. Så ja, Senterpartiet ønskjer fortsatt ei vegprising, men vi ønskjer ei omlegging frå dei fysiske bompengesperringane vi har i dag, til eit digitalt nettverk.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Arne Nævra (SV) [11:03:05]: Hvordan ønsker vi at samfunnet vårt skal se ut i årene framover? Det er et stort spørsmål. Hvor ønsker vi at folk skal bo eller drive næring? Eller hva skal vi ha igjen av matjord, av verdifull natur og ikke minst: Hvor mye gass vil vi slippe ut av den typen som gir kloden feber?

Veldig mye av dette bestemmes av hvilke transportløsninger vi velger. Den sektoren debatterer vi i dag, og den er avgjørende viktig for fremtiden.

Jeg ønsker å gjøre dette såpass svulstig fordi jeg ønsker å løfte blikket lite grann – se framover og ikke tenke kortsiktig. Det er det SVs budsjettforslag bærer preg av. Vi ønsker å komme ut av dette tradisjonelle tankemønsteret, denne tvangstanken i de store partiene – spesielt hos de blå. Hvis det blir spørsmål om mye trafikk, da må vi vel ha mer vei? Det høres åpenbart og enkelt ut, ikke sant? Men så er det ikke så åpenbart og enkelt, dessverre. Vi kan ikke bygge oss ut av problemene med firefemseksfeltsveier til astronomiske summer, f.eks. vestover fra Oslo. Skal vi ha ettere tilgang for privatbilen, blir det enda flere biler på veien, og så må det bygges enda mer. Spesielt i bystrøk er dette en umulig tanke, og heldigvis har Stortinget knesatt som prinsipp at all trafikkøkning må skje gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Siden samferdsel står for en stor del av de norske klimagassutslippene, må vi ta sterke grep akkurat her. Det som i størst grad skiller SVs synspunkter fra de andre

partiene i komiteen, er følgende: Vi sier jernbane-jernbane-jernbane, ikke vei-vei-vei eller fly-fly-fly.

SV vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, ikke omfattende firefelts motorveier og fly. SV støtter ikke ideen om ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim. De enorme fjordkryssingene og strekninger med firefelts standard vil koste utrolige 340 mrd. kr i henhold til foreløpige anslag. SV ønsker i stedet å satse på moderne, elektriske ferger med hyppige avganger og utbedring av veiene mellom fergene. Det er Lastebileierforbundet enig med oss i.

SV vil flytte penger fra de store riksveiinvesteringene til jernbane og andre kollektive løsninger. SVs alternativ betyr 1,8 mrd. kr mer til jernbane enn det regjeringen går inn for. Det er avgjørende at etterslepet i vedlikeholdet blir borte, at flaskehalser utbedres og intercityutbyggingen forseres.

SV er likevel et veiparti – et veiparti for distriktene, der folk oftest er helt avhengige av bilen. Vi vil ha midtdelere, utbedring av kurver, større veibredde, rassikring osv. Dessuten vil SV ta et kraftgrep for sykkelveier på både riks- og fylkesveier. SV vil gi 700 mill. kr ekstra til dette.

SV vil også påse at de nye intercitystrekningene på jernbanen oppfyller kravene til å inngå som en del av framtidige høyhastighetsbaner. Da er vi inne på et annet viktig poeng, som mange kjenner som en SV-kjepphest. Nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa. Innenriksrutene er noen av de mest trafikkerte i vår verdensdel. SV vil på sikt erstatte den enorme flytrafikken med lyntog mellom de store byene i Norge. En ny lyntogutredning må på plass, siden tidligere planer hadde store mangler og var bygd på feil premisser, etter vår oppfatning.

Trafikkveksten i de større byene kan bare skje gjennom satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange, som nevnt. Det er det bred enighet om i Stortinget. Men midlene må følge ønskene. Det er hele poenget. SV vil at staten tar brorparten av kostnadene, 70 pst. – som også Arbeiderpartiet har gått inn for – ved disse krafttakene for busser og baner. Totalt vil SV øke postene til dette med 2 mrd. kr i sitt alternative budsjett.

Pengene skal brukes til å utvide antall byer som får byvekstavtaler og belønningsmidler for kollektivtransport. Når bilistene får bomringer og sentrumsveier stengt, vil SV tilby billige og gode kollektivløsninger tilbake.

Samtidig skjer det nå en teknologisk revolusjon som muliggjør elektrifisering av kysten. SV skal være en pådriver for at det stilles utslippskrav til offentlige anbud, som det aktuelle kystrutetilbudet som nå står for døra, og legge til rette for landstrøm i tillegg.

Jeg vil ta opp forslagene SV står alene om.

Presidenten: Representanten Arne Nævra har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [11:08:26]: Det som går igjen i de rød-grønnes alternative budsjetter, i hvert fall SVs og Arbeiderpartiets budsjett, er at de ikke er så veldig opptatt av hva som balanserer bunnlinjen. De har veldig store forhåpninger om at lite penger skal gjøre veldig mye.

De er veldig opptatt av storbyene. Jeg har skjont at SV er et byparti og ikke så mye et distriktsparti.

Når det gjelder tilskudd til kollektivtransport, har jeg lyst til å nevne at i årene 2009, 2010, 2011 og 2012 fikk Oslo og Akershus 0 kr av belønningsordningen. Nå får vi altså 50 pst. til de store kollektivtiltakene, og Fornebu-banen alene vil få 6 mrd. kr. 6 mrd. kr er ganske mye mer enn 0. Hvordan kan en forklare at den rød-grønne regjeringen aldri fant det verdt å satse på Oslo og Akershus?

Arne Nævra (SV) [11:09:25]: Det kan ikke jeg forklare. Jeg er enig med representanten Jegstad – det var veldig dårlig. Jeg håper vi skal ta grep nå for å få dette opp. I de alternative budsjettene våre gjør vi det. Vi tar veldig sterke grep. Og som kjent er det et flertall i bystyret som går samme veien, så nå samarbeider selvfølgelig partiene på Stortinget veldig sterkt sammen med bystyret i Oslo på denne fronten. Jeg tror at gammel historikk, i hvert fall for meg som representant, er lite verdt, men SV var også i mindretall, selvfølgelig, i den tidligere regjeringen. Det er ikke alt vi får til, men jeg kan love at krangelen har nok gått på rommet også om kollektive løsninger i den tidligere regjeringen.

Tor André Johnsen (FrP) [11:10:19]: Nye Veier har fått i oppdrag å utfordre det etablerte, tenke nytt, tenke annerledes og få mest mulig trafiksikker vei for pengene.

Allerede nå ser vi at Nye Veier er en kjempesuksess. De kommer til å bygge vesentlig raskere, og det kommer til å spare samfunnet og skattebetalerne for hele 30 mrd. kr som kan brukes på andre gode områder, som jeg vet at SV er veldig opptatt av: helse, eldreomsorg og ikke minst bedre kollektivtransport.

Vi registrerer at SV ikke bevilger mer penger til Nye Veier, og følgelig virker det som om de ønsker å avvikle selskapet. Før jeg stiller spørsmålet, har jeg lyst til å informere representanten fra SV om helt rykende fersk, dagsaktuell statistikk, som viser at utslipp fra transport i 2016 gikk ned. Så vi går den veien i hvert fall SV er veldig opptatt av – det er jeg klar over. Da lurer jeg på: Ønsker SV ikke å bygge nye, trygge, sikre veier og da følgelig stoppe prosjektet til Nye Veier? Ønsker SV rett og slett ikke å spare offentlige kostnader?

Arne Nævra (SV) [11:11:20]: Det følger en veldig klar logikk i SV om å la budsjettet følge våre politiske prioriteringer. Nå er Nye Veier rigget for å lage firefelts motorveier. Da skjønner representanten Johnsen veldig godt at vi kan ikke sette av midler til Nye Veier. Vi trekker tilbake det som ikke er igangsatt, fordi vi ikke ønsker den store satsingen på firefelts motorveier – så enkelt er det.

Det er godt mulig at kostnaden per meter er redusert – alt tyder på det, selv om noen av kravene til kvalitet også har gått noe ned, det har det vært mye diskusjoner om i avisene. Jeg følger representanten Johnsen når det gjelder modernisering, å tenke nytt, men det kunne også vært gjort organisatorisk med Statens vegvesen. Det er det som er hele poenget. Det ble ikke gjort. Det skulle vært gjort, og der er det gamle synder også i de tidligere regjeringene – helt åpenbart. Problemet er de store firefelts motorveiene. Jeg må svare det til Johnsen – det er der det ligger.

Jon Gunnes (V) [11:12:34]: Det er gode intensjoner i mye av det SV legger fram i dag, men det handler litt om liv og lære. Jeg har vært i Trondheim og jobbet mye med miljøpakke i Trondheim. Halvparten av de pengene som brukes der, ca. 14 mrd. kr over en 15-årsperiode, skal altså brukes til vei. Det er helt klart at SV også har vært med på det i Trondheim, det samme har de vært i Oslo når det gjelder Oslopakke 3, hvor mye av pengene skal brukes til vei.

Hvorfor går SV ut og sier det de sier om at de faktisk bare skal prioritere kollektivtrafikk, jernbane, sykkel og gange i byene?

Arne Nævra (SV) [11:13:23]: Jeg vil bare si at jeg gleder meg til min replikk til Venstre!

Vi er i samme situasjon, Venstre og SV. Vi kjemper veldig ofte mot et flertall i miljøpolitikken. Sannsynligvis er vi litt glad for hverandres eksistens. Jeg er ikke i tvil om at også i Trondheim har SV kjempet sine kamper, og det ender opp med kompromisser som vi kan leve med. Jeg skal love at vi hamrer løs for å få mer til kollektivsatsingen og få mer til sykkel- og gangveier i de store byene. Det tror jeg alle representanter i salen vet. Men det er noen ganger vi får problemer, vi får litt magetrøbbel hvis vi må gi for mye.

Det er summen som teller. Stort sett viser det seg at der hvor det er et rød-grønt flertall i byene, går det riktig vei. Og da mener jeg ikke «vei» som fysisk vei, men det går i riktig retning – i retning av kollektivsatsinger, og spesielt for sykkel og gange. Og se på Oslo som utstillingsvindu.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:14:37]: SV har vært tydelig skeptiske til ny organisering av stamveitbyg-

gingen i Norge gjennom Nye Veier, som har gitt raskere utbygging og en reduksjon i kostnadene på ca. 20 pst så langt vi kan se nå i dag.

I dag ser vi at SV fremmer forslag om opprettelse av et statlig selskap, som de vil kalle Nye Baner, for nettopp rask utbygging av lyntog mellom de store byene i Norge og Skandinavia. Da er mitt spørsmål: Har SV endret syn på den nye organiseringen, sånn som det er gjort med Nye Veier, at det er en suksess og at de derfor vil kopiere ordningen med rask og effektiv utbygging av jernbane?

Arne Nævra (SV) [11:15:23]: Jeg takker for det spørsmålet.

Hvis SV hadde ønsket mye mer motorvei, kan det godt tenkes vi hadde lukket på Nye Veier AS. Det er ikke umulig, det. Men vi hadde antakelig først gått inn i Statens vegvesen og sett på en mulig omorganisering der, og at de kunne gjort samme jobb med samme betingelser.

Når det gjelder Nye Baner AS som vi ønsker å opprette, er det vel ikke noen her som er fremmed for tanken at dette er et retorisk grep, at det likner veldig på Nye Veier AS. Det er fordi vi ser for oss at det ville blitt et statsselskap som får en aksjekapital og som kan bli en enhet som har ett formål – litt etter Nye Veiers prinsipper for å bygge vei, men å bygge jernbane og bygge den raskt. Da kan det vel også hende at det er et frieri til de store partiene som er glad i Nye Veier AS.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Jon Gunnes (V) [11:16:48]: Venstre hadde i sitt alternative budsjett en vekst og en omprioritering av det opprinnelige forslaget til statsbudsjett fra regjeringen innenfor transport og kommunikasjon på nesten 3 mrd. kr i nye tiltak, kutt på 1,4 mrd. kr, og dermed en reell økning på 1,6 mrd. kr. Det var klare prioriteringer innenfor jernbane, sykkel og gange og ikke minst en belønningsordning til byene som vil satse på større bruk av kollektive transportløsninger. Forhandlingene endte med en økning på 0,8 mrd. kr, kutt på 0,5 mrd. kr og en reell økning på 0,3 mrd. kr. Venstre og Kristelig Folkeparti har helt klart fått gjennomslag, omprioritert – og større i sum.

Det viktigste for Venstre er en jernbane der togene er i rute, godset kommer fram på fastsatt tidspunkt, passasjertogene går fort, og går oftere og er billig for dem som bruker det hver dag. I 2018 er et økt vedlikeholdsbudsjett på 447 mill. kr for jernbane det aller viktigste. Allerede på høringen etter at budsjettet ble lagt fram, fikk vi i komiteen klar beskjed fra aktører i jernbanesektoren om et klart behov: kapasitet til å utføre oppgavene og ikke minst mulighet for å bedre renommeet til jernba-

nen. I 2018 kan det dermed jobbes – og jobbes mye – for å gjøre jernbanen mer attraktiv.

I Nasjonal transportplan, som ble vedtatt for under seks måneder siden, er Venstre med som et parti i flertallet. De prosjektene som ble vedtatt der, forplikter departementet til oppfølging, og Venstre er utålmodig med tanke på resultat. For å si det slik: Der det går an å sette spaden i jorda, bør det skje. Vi må ikke tape terreng. Forsinkelser og fordyrende prosjekter står ikke til troende når vedtakene er gjort. Når det skal bygges, driftes og vedlikeholdes i en tolvårsperiode, bør ingen av årene være lavere budsjett enn det som kreves for å komme i mål. Vi vet at 2018-budsjettet er litt under, men lista er lagt, og vi må over på neste forsøk.

I de fire største byene har man hatt – og har – store trafikkale problemer og store klimagassutslipp. Gjennom et spleiselag med stat, fylkeskommune, kommune og ikke minst brukerne tar vi nå klare grep. Nå skal det planlegges og bygges Fornebu-bane i Oslo og Akershus, det skal bygges videre på bybane i Bergen, metrobuss i Trondheim og bussveier på Nord-Jæren. Bymiljøavtaler og byvekstavtaler er gode avtaler for alle. Samfunnsøkonomisk og klimamessig er disse avtalene helt nødvendig – og ikke minst må det leveres. Biltrafikken skal ned, antall sykklende, gående og brukere av kollektivtransport skal opp. Samtidig er det mange som vil bo i disse områdene, og man forventer økt tilflytting til områdene. Dette utfordrer at man er treffsikker med tiltakene. Her må staten være mer på tilbudssiden med midler, slik at det er mulig å gjennomføre lokale tiltak. Men det kreves at man oppnår målsettingene. Klimagassutslippene må ned, og lokale forurensninger, arealbruk og andre belastninger for innbyggerne må reduseres. Belønningsordningene skal brukes på tiltak som virker, og flere byregioner må få delta med egne belønningsavtaler med staten.

Venstre er slett ikke motstander av all veibygging, men vi må ikke bygge unødvendig og i konkurranse med mer miljøvennlig transport. Veier for næringslivet er meget viktig. Raske og sikre veier er et krav for vareleverandørene og håndverkerne. Jeg må si at Nye Veiers arbeidsform tiltaler meg når de påpeker for høye kostnader på et veiprojekt i forhold til samfunnsnytt. Samtidig er det store forventninger til forbedringer fra brukerne av denne veistrekningen. Den veistrekningen jeg snakker om, er Melhus–Ulsberg i Trøndelag, der Nye Veier påpekte at det helt klart var forbedringspotensial hvis man gikk inn og rettet opp en del dyre tiltak som opprinnelig var foreslått. Det er nå gjort, og den er kommet mye høyere opp på prioriteringslisten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leitrø (A) [11:22:10]: Ingen ferdige prosjekter skal vente, spaden må settes i jorda, sa representanten.

Det er bra. Et samstemt Trøndelag har jobbet hardt for å realisere elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen, også representanten Gunnes.

I budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene står det at

«de prioriterte prosjektene i Nasjonal transportplan som ble vedtatt i juni, ikke skal skrinlegges».

Dette gjelder bl.a. elektrifiseringen av Trønderbanen.

Bane Nor sier at hvis ikke prosjektet skal skrinlegges og utsettes i mange år, trenger de et vedtak om at prosjektet skal realiseres, og de trenger midler til å få videreføre dagens prosjektorganisasjon. Spørsmålet mitt er: Hvilke lovnader kan Venstre gi om realisering av prosjektet, og hvordan mener Venstre at Bane Nor skal tolke forslaget som Venstre støtter?

Jon Gunnes (V) [11:23:13]: Nå tror jeg at det faktisk er dette stortinget som bestemmer når elektrifiseringen av Trønderbanen skal komme i gang. Dessverre klarte vi ikke – i hvert fall foreløpig – å finansiere oppstart i 2018, på grunn av at det har kommet inn høyere kostnader som tilsier at man må ta en runde for å se på hva de skyldes, og om det må prioriteres annerledes.

Men helt klart: I vår merknad, for å spesifisere det helt nøyaktig, er det NTP-en som gjelder. Der skal elektrifiseringen på Trønderbanen og Meråkerbanen gjennomføres, og det er det som gjelder framover, også i første periode av Nasjonal transportplan.

Siv Mossleth (Sp) [11:24:18]: Venstre har fått mye gjennomslag i budsjettforhandlingene. Det kan vi se av overføringer til jernbanen. Likevel er det slik at mange steder i landet er ikke jernbanen et alternativ. Det er i og rundt de store byene jernbanen er et reelt alternativ. Venstre har heller ikke satset på kysten – ikke på ferjefylker eller på Kystverket, farleder eller fiskerihavner. Kan representanten fra Venstre opplyse Stortinget om hva som er de viktige distriktssatsingene fra Venstre i denne budsjettenigheten?

Jon Gunnes (V) [11:25:03]: Det er helt klart at det er mange satsinger i det opprinnelige statsbudsjettet som vi nå bare følger opp ved å være enig i de prioriteringene, og der ligger det mange gode tiltak for distriktene. Og Venstre har tross alt vært med på bredbåndøkning. Vi har vært med på å øke budsjettet som gjelder andre sider også, på veibygging og ikke minst på jernbane – for jernbane er også en distriktsinfrastruktur som er viktig.

Arne Nævra (SV) [11:25:50]: Jeg er glad for å få en replikk på representanten Gunnes fra Venstre, og jeg må si at det skal koste å være med i budsjettkameratene. Det har vi sett, og det kommer til å koste enda mer å være med i regjeringskameratene. Nå har elektrifise-

ring av Trønderbanen og Meråkerbanen vært nevnt flere ganger, og på en måte ble vel det ofret – vil jeg si – av Venstre i de forhandlingene. Jeg så i alternativt budsjett at Venstre hadde inne en elektrifisering, og den forsvant under budsjettforhandlingene. SV foreslo 300 mill. kr i sitt alternative budsjett, og det hadde vært tilstrekkelig. 200 mill. kr, som Venstre hadde foreslått, var nok i minste laget.

Men når kan representanten fra Venstre – Jon Gunnes – se for seg at en elektrifisering kommer, og hvor sterkt vil han prioritere det i en regjeringsforhandling?

Jon Gunnes (V) [11:26:57]: Jeg tror ikke jeg i det hele tatt skal forskuttere regjeringsforhandlinger når det gjelder hva Venstre skal være med og slåss for, og hva vi får igjennom. Men fra Stortingets side bør vi helt klart følge opp NTP-en. Og i NTP-en står det helt klart at i første periode skal elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen være ferdig. Det er det vi forholder oss til, og vi har et godt håp om at man faktisk får gjennom det når man har fått klarlagt de reelle kostnadene med denne elektrifiseringen.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:27:56]: I Norge vil det bo ca. 3 millioner innbyggere bare i de åtte østlandsfylkene i 2030 – en vekst på nesten 22 pst. Det er ca. en halv million mennesker mer enn i dag. Utviklingen er tydelig, vi blir stadig flere – mange flere.

Befolkningsveksten er sterk, derfor må vi se framover når vi planlegger transportløsninger. Dersom vi ikke dimensjonerer transportsystemet i tråd med prognosene, blir det rett og slett for trangt om plassen. Vi må utvikle transportsystemet ved å bygge nytt, samtidig som vi tar vare på det vi har. Derfor er jeg glad for at vi har sørget for et taktskifte i samferdselspolitikken. Vi har gått fra prat til handling, vi har gått fra rød-grønn handlingslammelse til en blå-grønn og gul gjennomføringskraft. Nå har vi fire år bak oss hvor samferdselspolitikken er fornyet og løftet opp til et nytt nivå. Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre har levert reformer, fornyelse, effektivisering og ikke minst mer penger. Jeg er glad for at vi fortsatt har et flertall som viderefører og forsterker det arbeidet som er i gang.

Vi står midt oppe i en utrolig spennende utvikling. For å løse utfordringer bl.a. knyttet til trafikkikkerhet, kapasitet, miljø og klima må transportsystemet moderniseres. Vi går spennende tider i møte, der den teknologiske utviklingen kombinert med politisk initiativ vil bidra til fornyelse, bedre tilbud og ikke minst lavere utslipp.

Så skal vi huske på at moderniseringen ikke bare drives fram av politikere, men av teknologiske drivkrefter og folks ønske om nye løsninger. Autonome kjøretøy og

ITS vil være viktige faktorer i moderniseringsprosessen. Systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i veisektoren kan påvirke adferden og forbedre transportløsningene betraktelig. Nye teknologiske løsninger kan gi bedre framkommelighet, bedre trafiksikkerhet og lavere utslipp.

Det er mange enkeltsaker jeg kunne trukket fram i budsjettet. Men la meg ta noe av det som er viktigst for Kristelig Folkeparti. Stadig flere brukere får glede og nytte av den nasjonale TT-ordningen. For Kristelig Folkeparti er det viktig å gi de brukerne som har særlig behov for en transporttjeneste, et bedre tilbud. Derfor er jeg glad for Kristelig Folkepartis gjennomslag for å utvide ordningen. For synshemmede og rullestolbrukere er den nasjonale TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt og aktivt hverdagsliv. Gjennom budsjettavtalen sørger vi for å være i rute med opptrappingen. Jeg er veldig glad for at også de rød-grønne partiene tydelig har prioritert dette i sine alternative budsjett.

Bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet. Regjeringens kutt var skuffende, og det var nødvendig å øke bevilgningen til bredbåndsbygging gjennom budsjettforliket.

Så blir jernbanen styrket i dette budsjettet. En drifts-stabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som kan håndtere store transportstrømmer, er nødvendig for å bedre togtilbudet. Derfor er det bra at vi har fått til en solid satsing også der.

Et par ord om forslaget fra Kristelig Folkeparti om Kjevikveien og rv. 9 Setesdal. Vi trenger en rask, sammenhengende og effektiv utbygging av Kjevikveien og rv. 9 Setesdal. Dette er helt i tråd med de føringene som er gitt i NTP. For Kristelig Folkeparti er det viktig å få dette befestet og vedtatt i Stortinget nå i dag. Jeg håper at flest mulig slutter seg til dette vedtaket som nå ser ut til å kunne få flertall.

Når det gjelder Kristelig Folkepartis stemmegivning for øvrig, stemmer vi for komiteens tilråding til A. Vi stemmer imot komiteens tilråding til B, og også imot mindretallsforslagene.

Jeg tar opp forslaget fra Kristelig Folkeparti.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Representanten Hans Fredrik Grøvan har teke opp det forslaget han refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Åsunn Lyngedal (A) [11:32:44]: Det er hyggelig å høre at representanten Grøvan er fornøyd med å ha fått lov til å være med og gjennomføre den nasjonale transportplanen som Stoltenberg II-regjeringen fremmet vå-

ren 2013, og jeg tror at ønsket om å skape et så stort skille når det gjelder satsing på infrastruktur, kanskje ikke blir helt riktig i forhold til virkeligheten.

Det er synd at Kristelig Folkeparti ikke er i samferdselskomiteen, men i innstillingen ligger det en merknad som Arbeiderpartiet har vært opptatt av, sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, som handler om oljevern- og miljøsenteret i Lofoten og Vesterålen. Vi har ønsket å understreke viktigheten av senteret, vi har ønsket å si noe om samarbeid og dialog med kommunalt og regionalt næringsliv, og jeg har veldig lyst til å snakke om internasjonale ambisjoner for dette senteret. Har Kristelig Folkeparti et ønske om å slutte seg til intensjonen i merknaden vi har kommet med?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:33:48]: Vi er opptatt av at vi har en sterk og god oljevernberedskap langs hele kysten. Dette senteret i Lofoten vet jeg har stor betydning og vil kunne bety mye, ikke minst med tanke på den trafikken som er langs kysten vår, og som utgjør en stor fare for mange sårbare områder. Så vi er opptatt av at dette realiseres på en ordentlig, god og forutsigbar måte, for å kunne ta vare på kysten på en enda mer forutsigbar måte enn det en kan gjøre i dag uten en slikt senter.

Sverre Myrli (A) [11:34:48]: Arbeiderpartiet er opptatt av å legge til rette for ekspressbussrutene i Norge. Jeg tror også representanten Grøvan er det, og som representant fra Sørlandet kjenner han helt sikkert godt til hvor viktig ekspressbussene er i det totale kollektivtilbudet i Norge.

Vi har, som også tidligere referert, fremmet forslag om at det bør innføres en ordning med sosiale rabatter også på ekspressbussruter, slik det er på øvrig kollektivtrafikk. I Dagens Næringsliv for noen dager siden kommenterer Grøvan forslaget, og som Dagens Næringsliv sier, og som Grøvan bekrefter, er det Kristelig Folkeparti som avgjør det spørsmålet i dag. Jeg forstår nå på Grøvan at Kristelig Folkeparti ikke kommer til å stemme for forslaget som ekspressbussnæringen og bransjen selv sier ville vært et veldig godt bidrag for å styrke ekspressbussrutene. Hvorfor er Kristelig Folkeparti imot det?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:35:49]: Kristelig Folkeparti er opptatt av ekspressbussrutenes rolle og funksjon. Vi har fulgt med bekymring den utviklingen vi har hatt med lavere passasjertall gjennom de siste årene. Denne bekymringen uttrykte vi også veldig tydelig i våre merknader til Nasjonal transportplan, der vi også ber regjeringen komme tilbake med forslag til tiltak for hvordan en kan være med og legge til rette bedre rammevilkår for at disse bussene fortsatt skal være viktige kollektivtilbud framover på lengre strekninger.

Så vi har en klar forventning om at regjeringen vil komme tilbake med dette. Vi har også fått et regnestykke på hva dette vil koste: 175 mill. kr, sier NHO, hvis en skal kunne fullt ut kompensere de rabattene det er snakk om her. Da blir det et budsjettspørsmål, og derfor var det vanskelig for oss å gå inn på dette forslaget nå.

Ivar Odnes (Sp) [11:37:07]: «Posten skal fram» er eit ordtak, og Posten skal verta meir digital. I budsjettforliket mellom regjeringspartia, Venstre og Kristeleg Folkeparti vart det lagt inn noko meir til breibandsutbygging i distrikta, men på langt nær det som er behovet for i det heile å sørgja for at alle vert med på den digitale verdsveven som vi pratar om.

Kva er planane til Kristeleg Folkeparti, og når ser Kristeleg Folkeparti for seg at alle i Noreg skal få ta del i den digitale framtida som vi nå er med og byggjer?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:37:55]: Satsing på bredbånd er et viktig tiltak hvor også staten bør ha et ansvar, nettopp for å kunne være med og dekke ikke bare de deler av landet som er kommersielt utbyggbare, men hele landet. Vi har i dette forliket som vi har vært med på sammen med regjeringspartiene og Venstre, bidratt til å øke bevilgningen. Vi har doblet den i forhold til regjeringens forslag, vi har økt den i forhold til bevilgningen for 2017, og så ser vi at vi trenger å gjøre dette ytterligere framover for å kunne nå de målene som vi satte oss da vi behandlet meldingen om Digital agenda i forrige periode. Så vi ser at vi er på vei. Vi er opptatt av at staten skal bidra med sitt, og så må vi også ha et samarbeid med kommersielle aktører for å kunne være med og gi ytterligere et skyv og få en vekst i bredbåndsutbyggingen som gjør at vi kan ta hele landet i bruk de neste årene.

Siv Mossleth (Sp) [11:39:14]: Jeg undres på hva som er Kristelig Folkeparti og representanten Grøvans definisjon på et godt bredbånd. Er det 4 MB, 30 MB eller 100 MB?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:39:34]: Her kan det være forskjellige definisjoner som ligger til grunn. Vi er opptatt av å få til et bredbånd som for det første kan være landsdekkende, dvs. at det skal være et bredbånd som kan utnyttes både for privatbefolkningen og for næringene landet over. Sånn som utviklingen er nå, er det klart at bredden på bredbåndet betyr stadig mer. Jeg tror ikke vi kan si oss fornøyd før vi i løpet av de neste årene kan snakke om et bredbånd på et nivå som ligger tett opp til 100 MB hvis vi skal tilfredsstille de behov som næringslivet ikke minst ber om.

Så ser jeg at dette må gjøres skrittvis. Vi klarer ikke å gjøre alt på en gang, men det er viktig at vi nå viser at vi

vil bygge ut. Vi vil bygge ut hele landet, og vi vil gi en kapasitet som tilfredsstiller de behov og krav som næringslivet etterspør.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:41:00]: La meg få si takk til Stortinget for en god behandling og gode flertall for statsbudsjettet for 2018.

Det er viktig å få en god infrastruktur på plass, både den fysiske og den digitale. Det handler om en bedre reisehverdag, vi styrker næringslivets konkurranseevne, vi styrker digital infrastruktur, slik at alle har tilgang og kan sitte hvor som helst i landet og jobbe og kommunisere, og det handler om gode posttjenester i hele landet – et land som er relativt tynt befolket, men som har en mangfoldig næringsstruktur, der vi bor mange steder, både tett pakket i byer og romslig i distriktene. Det er viktig at vi klarer å ha en infrastruktur som er tilpasset det mangfoldet. Tilgangen til infrastruktur, tilgjengelighet, universell utforming og TT-tjeneste er en viktig del av dette, og der skjer det veldig mye bra. Regjeringen samarbeider også godt med en bredde av organisasjoner for å bidra til å løse utfordringene. Vi trenger penger, vi trenger god organisering, vi trenger utvikling av teknologi, og vi trenger dyktige fagfolk i offentlige etater og private selskaper for å løse dette. Det har skjedd mye bra de siste fire årene, og budsjettet som nå vedtas, legger til rette for at den utviklingen kan fortsette.

Det er noen hovedprioriteringer som hele veien er lagt til grunn. Vi skal passe på det vi har. Forfallet som økte år for år under den rød-grønne regjeringen, har vi nå stoppet og snudd. Vei og bane har nesten opplevd en dobling i bevilgninger. På kystområdet regner en med å fjerne etterslepet på tekniske installasjoner innen 2023. Spesielt innenfor tunnel er det en stor og sterk satsing, men også innenfor broområdet, som har vært mye om diskutert i det siste, er nå forfallet stoppet.

Det er viktig å sikre framkommeligheten når en vedlikeholder. Spesielt gjelder det trafikkdirigering på vei, men det gjelder også alternativ transport på jernbane. Jeg registrerer at noen hevder at det kuttes i rassikring. Det er ikke riktig. Det er heller ikke riktig når Senterpartiet gir inntrykk av at det kuttes på fylkesveier. Kommuneøkonomien har ikke vært bedre på mange tiår, og bevilgningene har økt med mange hundre prosent sammenlignet med det nivået som Senterpartiet og Arbeiderpartiet la opp til. At det fortsatt er forfall i en del fylker, er helt riktig. La meg da minne om at da Senterpartiet og Arbeiderpartiet styrte landet, så forfalt også riksveiene. Nå har vi stoppet det. Kommunevalget i 2019 kan også snu dette i fylkene.

Vi må også bygge nytt, bedre, billigere, mer langsiktig og med en helhetlig, langsiktig tilnærming der vi ikke

sparer oss til fant. Jeg var nylig og åpnet E18 Ørje-riksgrensen, og fikk kommentarer fra stort sett alle lokalpolitikkerne om at det som ble bygd for bare 10–15 år siden, nå er i for dårlig stand og har for dårlig kapasitet. Den form for veibygging kan vi ikke holde på med. Derfor er det bra å se at Statens vegvesen på Helgeland leverer det lengste veiprosjektet som noen noen gang har hatt. Mange, mange mil bygges, og med veldig god respons. Derfor er det bra når Vegvesenets lokale entreprenører på rv. 9 i Agder tenker helhetlig – bygger ut én og én strekning, men hele veien med tanke på hva som skal komme, og hvor man skal.

Det er viktig å ha kostnadskontroll gjennom mange faser. Det er stort sett god kostnadskontroll på prosjekter når de er vedtatt igangsatt. Rapportene viser at Vegvesenet og også jernbanen er innenfor det de skal når det gjelder styringsrammer og kostnadsrammer, men vi har fortsatt en jobb å gjøre når det gjelder planleggingsprosessene. Der ser vi muligheter for å gjøre betydelige forbedringer. Den jobben som Vegvesenet og Nye Veier har gjort når det gjelder å se på E6 i Gudbrandsdalen, gir håp. Fra å koste rundt 4,3 mrd. kr regner man nå med at gjennom å gjøre det på en ny måte vil en kunne komme ned mot 3 mrd. kr. Den samme jobben holder de på med på E16 mot Kongsvinger. Vi her sett at Vegvesenet har gått igjennom Hordfast, Møreaksen-prosjektet og andre og kan kutte betydelige milliardbeløp. Nye Veier viser at en gjennom de kontraktene som er inngått, sparer milliardbeløp i Bamble og i Hedmark og ser ut til å kunne gjøre det også i Trondheim. I tillegg har vi nesten fire- eller femdoblet bevilgningene til planlegging, noe som gjør at myndighetene kan planlegge lenger og tenke lenger hvordan en skal gjøre det. Det er litt interessant når noen opposisjonspartier sier at vi må bevilge enda mer penger til planlegging. Vel, sammenligner en med historikken, har vi ingenting å skjennes over.

Jeg er også veldig glad for at bompengandelen går gradvis ned, både gjennom økte statlige bevilgninger i budsjettet og gjennom Nasjonal transportplan som er lagt fram.

På meg virker det dog som om opposisjonen har gått i luksusfellen – de protesterer hver gang vi ønsker å bruke tid på å redusere kostnader, og de lover en haug med nye vei- og jernbaneprosjekter som de selv vet de ikke har finansiering til. Det er den beste måten å sørge for at offentlige etater ikke kan jobbe rasjonelt og effektivt, den beste måten å sørge for at markedet ikke vet hva de skal forholde seg til, når alle prosjekter framstår som like viktige, og ingen vet hvem som egentlig skal få penger. Arbeiderpartiet har lagt inn 200 mill. kr og lover å igangsette ti ulike jernbaneprosjekter. Bare i Trøndelag lover de at 160 mill. av de 200 mill. kr skal komme på Trønderbanen. Da vet vi at her er det mye fanteri ute og går.

Entreprenørene er en viktig del av dette. Det å bygge landet handler også om å skape arbeidsplasser. Jeg er veldig fornøyd når jeg ser at i 2017 går 98 pst. av kontraktene til norske entreprenører, i motsetning til 78 pst. de siste tre årene de rød-grønne styrte. Vi vet også at hoveddelen av dem som jobber på prosjektene, er nordmenn. Utover det er det hovedsakelig skandinaver. Det er viktig at vi har et ordnet arbeidsmarked, at man sørger for å bekjempe arbeidslivskriminalitet, og at vi legger til rette for lærlinger. Der er det bra opplegg og bra oppfølging i våre etater.

Trafikksikkerheten går i riktig retning – det beste året siden krigen, ser det ut til at det blir, best i verden. Det skyldes både bedre vedlikehold og langsiktig satsing når det gjelder førerkompetanse, kjøretøykontroll og at Vegvesenet nå jobber enda bedre når det gjelder krimbekjempelse. Krimenheten som vi nylig opprettet, sørger for at en bekjemper juks både på førerkortopplæring, bilreparasjoner, transporttjenester o.l. Vi har mangedoblet kontrollen på tungbiler – bedre verktøy, strengere regler og bruk av hjullås – og vi jobber med regelverksutforming både nasjonalt og, ikke minst, internasjonalt. Nylig var en av mine statssekretærer i Brussel og fikk igjen snakket med parlamentarikere når det gjelder å kunne stille krav om vinterkompetanse. Nå ser det ut som om vi begynner å komme igjennom.

På kabotasjesiden jobber vi iherdig sammen med Road Alliance i mange europeiske land og sørger for at kabotasje ikke liberaliseres, men får mer ordnede former.

Vi har også en kraftig satsing på gods på jernbane. Det virker som om enkelte i opposisjonen ikke har fått det med seg, men for første gang ligger det faktisk penger i Nasjonal transportplan til å satse på gods på jernbane – 18 mrd. kr. Vi har også en betydelig satsing for å få gods over på kjøll. Det virker det også som opposisjonen har glemt. Der er det en satsing for andre år på rad, og erfaringene er veldig gode. Alt i alt tyder dette på en enda sterkere trafikksikkerhet.

Det er en betydelig satsing på byene. Ja, gode veier og jernbane bygger landet og er viktig for distriktene. Vi bruker store midler på å kjøpe transporttjenester, både på tog, på ferjer, på fly og på Hurtigruten. Men det er også viktig å sørge for gode transporttjenester i byene. Det er litt rart å høre kritikk om at det satses for lite når budsjettet tross alt er blitt fire-femdoblet under dagens regjering, og de største byene nå faktisk har råd til å starte de store infrastrukturprosjektene. I tillegg til at kommuneøkonomien er rekordgod, kommer staten med bonuspenger gjennom 50–50-ordningen, belønningsordningen o.l. I dette ligger det også en kraftig satsing på sykkelveier. Jeg registrerer at rød-grønt-styrte Trondheim sier nei takk til å være med i konkurransen om å få

penger til såkalte ekspressykkelveier. Det synes jeg ikke harmonerer med den kritikken som har kommet fram her i dag.

På miljøsidan er det også en bred satsing. Alt fra bilpark til kollektivsatsing til jernbanesatsing, sykkel-satsing, støtte til havnene, til grønn skipsfart, til godsoverføring, til utvikling av hydrogenferjer, kjøp av batteriferjer, bygging av ladestasjoner, landstrøm o.l. I dag kom statistikken fra SSB, som viser at utslippene går ned nok et år. Det er ikke som SV gir inntrykk av, at ingen bryr seg. Tvert imot, vi bryr oss. Vi fyller ikke landet med dieselbiler, som vi så under forrige regjering, nå fyller vi landet med utslippsfrie biler. Det er jeg stolt av.

Så er det viktig å ha en satsing på det digitale. For selv om samferdsel ofte handler om å bygge veier og jernbane og hvordan man transporterer seg på dem, vet vi at den digitale infrastrukturen blir stadig viktigere. Der er det også en kraftig satsing, selv om opposisjonen prøver å gi inntrykk av det motsatte. Det er en økning i budsjettet som regjeringen la fram for 2018 sammenlignet med 2017, og det er en ytterligere økning i Stortinget. Det synes jeg også er bra, for dette handler ikke bare om subsidieordningen til utbygging av fiber i distriktene. Det handler om å legge til rette for et alternativt kjernenett, sikkerhet og beredskap i den digitale infrastrukturen som finnes, utbygging av bredbånd i distriktene, men også utbygging av bredbånd og fiber til utlandet. Der er det en netto økning, ikke en reduksjon. Det gjør at vi både kan utvikle næringslivet og sørge for at folk i enda større grad kan bo der de vil, men også legge til rette for næringsaktivitet, som datasentre o.l.

Jeg minner også om at hovedsatsingen på digital infrastruktur i Norge ikke handler om subsidier fra staten, men om kommersielle aktører som investerer. Der har det vært en vekst fra 7 mrd. kr til 10 mrd. kr med dagens regjering, bl.a. fordi regelverket er forbedret. Der bransjen sa at Senterpartiets siste forslag før de gikk ut av regjering, var et dødskyss for bransjen, var det nå allmenn jubel for de regelendringene vi gjorde.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:51:24]: Samferdselssektoren er en stor bidragsyter til klimagassutslipp. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan var det full tilslutning til – jeg tror alle partier erkjente problemstillingen – at transportsektoren må ta en vesentlig del av ansvaret, og at politikken må legges om for at vi skal nå klimaforpliktelsene våre. Nå vedtas budsjettet for det første året av planperioden for Nasjonal transportplan. Spørsmålet mitt er rett og slett: Hvor mye vil klimagassutslippene fra transportsektoren gå ned i 2018 som følge av det budsjettet som blir vedtatt i kveld?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:52:08]: Med de bevilgningene som ligger inne, vil det være en styrking av kollektivsatsingen i byene og en styrking av mulighetene til å drive med gang- og sykkelaktivitet. Når det gjelder jernbanen, er det en styrking av godstransport i miljøvennlige former, og det er en videreutvikling av rammebetingelsene totalt sett når det gjelder å kjøre utslippsfrie biler. Ser en på bilsalget så langt i år, sammenlignet med på samme tid i fjor, har utslippene per kilometer gått ned med 7 gram. Det er ganske betydelig.

Så selv om jeg ikke kan gi et konkret tall – det er vanskelig å spå om framtiden – tyder alle indikasjoner på at utslippene vil fortsette å gå nedover. Det synes jeg er bra, for utslippene gikk opp under den rød-grønne regjeringen. Nå ser vi at de er på vei nedover, gjennom et godt budsjett. Det vil jeg fortsette med, for det er bra, både med tanke på de forpliktelsene vi skal nå internasjonalt, og med tanke på dem som bor og jobber langs veier og langs jernbanen og liknende, at de miljøskadelige utslippene blir redusert og til slutt eliminert.

Sverre Myrli (A) [11:53:12]: Det var litt vanskelig å svare på det, skjønner jeg, så vi får komme tilbake til det senere. Jeg skal skifte tema.

Samferdselsministeren sa i innlegget sitt at forfallet på broer stoppes med det budsjettet som nå vedtas. Det finner jeg noe merkelig, for i svar på budsjettsspørsmål 898 fra Stortinget, svarer departementet:

«Det må derfor ventes at vedlikeholdsetterslepet vil øke for noen vegobjekter, f.eks. bruer, vegutstyr, dreneringsanlegg og miljøtiltak.»

Hva er riktig – det samferdselsministeren nettopp sa fra talerstolen, at med dette budsjettet vil forfallet på broene stoppes, eller det som departementet har skrevet til Stortinget, at vedlikeholdsetterslepet på broer vil øke?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:54:05]: Legg merke til at det sto noen ord før det som representanten Myrli sa nå, nemlig at forfallet på noen objekter vil øke. Det betyr ikke samlet sett. Når vi snakker med Vegvesenet, sier de at en samlet sett nå kan si at forfallet på broene ikke lenger øker. Det betyr ikke at forfallet går ned på alle broer. Det er greia her. Så samlet sett har vi sett at forfallet reduseres under dagens regjering. På vei er det lavere nå enn da vi overtok, og på jernbanen er det lavere nå enn da vi overtok. Det står stikk i strid med erfaringene fra de åtte årene representanten Myrli's parti satt i regjering. Da hadde forfallet økt da de gikk ut av regjering, sammenlignet med da de gikk inn.

I dette ligger det at det likevel er noen broer som er i dårligere stand, men samlet sett er det ikke en økning av forfallet.

Ivar Odnes (Sp) [11:55:10]: I statsbudsjettet for i fjor kom eit nytt omgrep på banen, nemleg «faseforskyving». Òg i år vart dette omgrepet brukt for å redusera dei statlege overføringane til fleire vegprosjekt. Det vert hevda frå fleirtalspartia at dette ikkje har noka betyding for framdrifta til dei prosjekta det gjeld. Løysinga vert då – som ho vart i fjor – at bomskillingane skal fastast inn tidlegare. Samtidig høyrer vi frå statsråden at bompengedelen skal ned, noko som òg Senterpartiet støttar.

Kva tenkjer statsråden om bomskilling, som no har vorte Framstegspartiet og regjeringa si løysing for rask vegutbygging? Har statsråden ein plan for korleis han vil kutta i bompengefinansieringa, som partiet har sagt at dei skal få bort?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:55:57]: La oss se på tallene: Da Senterpartiet overtok regjeringskontora i 2005, var bompengandelen i snitt på veiprosjekt på rundt 30–32 pst. Da de gikk ut, var dette økt til over 40 pst. Det tyder på at Senterpartiet ikke var veldig opptatt av å redusere bompengandelen eller bompengenivået. Jeg representerer et parti som har fått gjennomslag i en regjeringsplattform for at bompengandelen skal gå ned. Nå er vi under 40 pst. igjen. Utviklingen har gått i den retningen.

At man tar inn bompenger litt tidligere i et prosjekt, og så kommer de statlige bevilgningene litt senere, endrer ikke på andelen. Det endrer bare på tidspunktet. Nå må vi sørge for at Stortinget ikke blir forvirret. Det betyr ikke at man endrer på de totale finansieringsforutsetningene. Det endrer bare tidspunktet som dette skjer på.

Ikke bare sørger vi for at de statlige andelene når prosjektene vedtas, justeres litt ned på enkelte prosjekt. Vi må også sørge for at det er flertall i Stortinget for å bevilge penger til å kutte bompengandelen i eksisterende prosjekt. Da er det litt rart å se at opposisjonen er imot de bompengekuttene, samtidig som de kritiserer Framstegspartiet for at vi ikke får kuttet enda mer.

Ivar Odnes (Sp) [11:57:01]: Senterpartiet er ikkje imot dei bompengekutta som er lagt inn. Vi støttar faktisk det.

Men ei av utbyggingane som no er kraftig faseforskyvd, er fase 2 for E6 i Gudbrandsdalen. No syner trafikkdata at trafikkavvisinga frå ny E6 over til gamle E6 er langt over det som var stipulert. Bompengeneinnkrevjinga er ikkje slik det var lagt inn at ho skulle vera. Dette skjer i stor grad fordi fase 2, som skulle fullfinansierast av staten, ikkje er på plass, og dei vegfarande betaler no for ei vegstrekning som er berre halve delen av det som det var lagt opp til.

E6 i Gudbrandsdalen, som statsråden òg no nemnde, viser at det kan byggjast billigare, og det er positivt. Men

vil statsråden følgja opp dette med noko anna enn berre det utspelet som kom under valkampen i sommar, og faktisk møta ordførarane i Gudbrandsdalen, som no har bede om eit møte med statsråden for å finna framdrift i utbygginga av siste fase av E6 Gudbrandsdalen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:58:07]: Jeg ønsker å bygge firefelts motorvei fra Oslo til Trondheim. Det er en målsetting jeg har, og det betyr at vi også skal bygge gjennom Gudbrandsdalen.

Samtidig er det slik at når et veiprosjekt øker med 112 pst. i kostnader, er det i hvert fall naturlig fra min side å sørge for at vi går igjennom prosjektet og ser hvordan vi kan få kostnadene ned. Jeg har registrert at for opposisjonen har dette bare vært tulle ting å drive på med, for en har bare kritisert det når vi har gjort det. Jeg mener at det er riktig og viktig.

Da vi i sommer sa at vi ønsket at Nye Veier og Vegvesenet skulle gjøre nye beregninger, registrerte jeg at Arbeiderpartiet, både lokalt og sentralt, mente at dette var bare tull å gjøre. Jeg er glad for at de nå har ombestemt seg, når de ser at det faktisk var verdt tiden, og at ordførere og lokalpolitikere er med på dette. Så ja, jeg kommer til å møte de ordførerne, selv om de latterliggjorde dette da det var et diskusjonstema i sommer. Jeg har lyst å sette meg ned og jobbe konstruktivt med alle som ønsker å bygge mer vei. Med både de som er på Stortinget, de som er lokalpolitikere, og ikke minst med entreprenører og næringslivsfolk vil vi konstruktivt lete etter løsninger.

Arne Nævra (SV) [11:59:21]: Det er blitt anslått, som jeg nevnte i hovedinnlegget mitt, at ferjefri E39 foreløpig har en kostnad på svimlende 340 mrd. kr. Når vi ser det kolossale teknologiske framskrittet som skjer innen ferjeteknologi, med innfasing av kanskje 60 stillere, mer behagelige elferjer rundt 2021, skulle man tro at regjeringen ville begynne å stille seg noen spørsmål. Kanskje enda flere spørsmål dukker opp når lastebileierne sier at de er mye mer opptatt av de smale og farefulle veiene mellom ferjene enn av selve fjordkryssingene? Er det sann at statsråden nå i sitt stille sinn begynner å revurdere noen av de svulstige planene om ferjefri E39? Eller føler han at han har malt seg opp i et hjørne, at det er vanskelig å gå bort fra det? Eller tenker han nå nytt på bakgrunn av de store teknologiske utviklingene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:00:24]: Jeg synes den teknologiske utviklingen er fantastisk. I løpet av noen få år, ja i løpet av noen få tiår i alle fall, kommer sannsynligvis all veitrafikk til å være utslippsfri. Det synes jeg SV skulle tatt med seg når de i dag er mot veibygging fordi det kan medføre utslipp fra dagens fossile biler. Det som kommer til å kjøre på disse veiene, kommer til

å være utslippsfritt. Det man får til på ferjeteknologi, kommer man sannelig til å få til også for tungtransport, privatbiler, busser o.l. Det perspektivet burde SV ha med seg.

Jeg er veldig opptatt av at vi skal bygge veier i hele landet, men jeg registrerer at opposisjonen spriker veldig. Det SV vil ha mer av, det kutter Senterpartiet i. Det Senterpartiet vil ha mer av, det kutter SV i. Det er ikke rart at det var mye handlingslammelse under den forrige regjeringen når vi ser hvor utrolig stort sprik det er i hva man faktisk ønsker seg. Jeg er veldig godt fornøyd med at vi sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti klarer å finne en retning å dra i både i Nasjonal transportplan og i budsjettene. Det er god grunn til å tro at vi skal få ned kostnadene på fjordkryssingene når de blir ferjefri. Én ting er transportetappen, det andre er fleksibiliteten.

Jon Gunnes (V) [12:01:39]: Jeg må forklare litt om den innsatsen man i NTP-en faktisk har sagt man skal gjøre for sykkelveier i Trondheim. Der er det ikke uenighet blant alle i flertallet for miljøpakken. Der sitter også Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre – og vi er veldig for at NTP-en skal oppfylles. Så ikke hør på alle som uttaler seg i den saken.

Det som er mitt spørsmål, gjelder gjennomføringstakten i NTP-en. Vi har tolv år på oss, og det er fort å komme bakpå. Hvordan vurderer statsråden takten framover nå? Er det slik at det blir rom for det ganske snart? Og ikke minst i den første perioden, som vi anser er fram til 2023: Hvordan ser statsråden for seg at det skal gjennomføres?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:02:42]: Vi – de fire partiene – brukte mye tid på å lage en nasjonal transportplan som var realistisk. Vi hadde veldig mye vi ønsket å gjøre, samtidig måtte vi prioritere. Vi hadde ikke den luksusen som vi så at f.eks. Arbeiderpartiet hadde, som la inn veiprosjekter til 50 mrd. kr, finansierte dem med 5 mrd. kr, og solgte dem i valgkampen som om alle skulle realiseres nesten med en gang. Derfor har jeg god grunn til å tro at når vi faktisk gjorde reelle prioriteringer, skal vi få til vår nasjonale transportplan.

Men det er noen forutsetninger her. Det er for det første at lokal reguleringsplan og godt samarbeid fungerer, for det andre at entreprenørbransjen klarer å levere nyutvikling og har nok kapasitet, og for det tredje at vi klarer å holde kostnadene nede. Det er det som gjør at vi nå har en diskusjon rundt Trønderbanen – ikke om vi skal forbedre den, men om hvor fort vi kan komme i gang og samtidig holde budsjettene. Vi har ikke råd til å gå i den luksusfellen som den øvrige opposisjonen gjør, og bare si at man skal ha alt, uten å bry seg om prislapp. Da har man til slutt ikke råd til særlig mye.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:03:50]: Midlene til gang- og sykkelveier under belønningsordningene har de to siste årene på ingen måte blitt brukt opp – noe også Riksrevisjonen har påpekt. Vil statsråden sørge for at Statens vegvesen får på plass de rutineene som trengs for at pengene som er bevilget, blir brukt til det de skal brukes til, og garantere at det som blir bevilget nå for 2018, blir brukt i 2018?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:04:27]: Det skal jeg gjøre så godt jeg kan for. Vi er veldig oppmerksom både på hva Riksrevisjonen har sagt, og på vår egen ambisjon om å bygge mer sykkelvei. Jeg er selv en ivrig syklist. Jeg tror jeg har logget rundt 4 000 km i året som har gått. Jeg er opptatt av at infrastrukturen der jeg er, skal være god. Jeg tror ikke det er noen av trafikantene som bedre kjenner på dårlig asfalt og farlige situasjoner, enn nettopp syklistene. Samtidig kan vi være ganske stolte over det vi har fått til. Det er en kraftig økning i sykkelsetning de siste fire årene sammenlignet med tidligere.

Det Riksrevisjonen har påpekt, gjelder den støtteordningen som Kristelig Folkeparti og Venstre fikk kjempet inn. Der blir ikke pengene brukt opp i den grad de skulle. Det handler litt om treghet i systemet. Når kommuner søker om penger, skal søknadene behandles og vurderes opp mot andre. Så får man godkjenning, og da først går aktørene ut i markedet, får kontrakter som er bindende, og pengene begynner å gå ut. Det er ofte en tidshorison som gjør at selv om en binder opp pengene, blir de ikke nødvendigvis utbetalt det samme budsjettåret som de blir bevilget. Det er en utfordring, men det har samtidig en naturlig forklaring.

Sverre Myrli (A) [12:05:43]: Jeg vil tilbake til den første replikken min, om klimagassutslipp fra transportsektoren.

Jeg er noe overrasket over at samferdselsministeren ikke hadde noe svar å komme med på spørsmålet mitt om hvor mye utslippene fra transportsektoren vil gå ned neste år. Jeg trodde det nå var slik at styringsverk og forvaltning beregnet klimagassøkninger eller -utslipp, altså virkningene for klimagassregnskapet av ulike prosjekter og ulike tiltak som igangsettes. Når transportsektoren er så sentral for å nå de nasjonale og internasjonale klimaforpliktelsene, er jeg noe forundret over at det tydeligvis ikke gjøres. Er det slik at samferdselsministeren bare er noe usikker på tallet – jeg har full forståelse for det – eller er det faktisk slik at klimavirkningene ikke beregnes for de ulike tiltakene som skal gjennomføres i transportsektoren?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:06:45]: Som jeg var inne på i mitt svar, går utslippene nå faktisk ned. Tren-

den går i riktig retning. Hvis bekymringen til representanten Myrli er at utslippene kommer til å gå opp, at en ikke jobber med å redusere dem, er det ingen grunn til det. Det blir litt som pyromanen som kritiserer brannvesenet. Den forrige regjeringen opplevde en økning i utslippene. Dagens regjering opplever en reduksjon i utslippene. Det skyldes bl.a. den lange listen av tiltak både i byer, på jernbane og på skipsfart når det gjelder det Vegvesenet holder på med på ferje, og som vi nå ser resultatet av. Når over 50–60 ferjer kommer til å ha batteripakke om bord, er det en fantastisk utvikling som det har vært litt vanskelig å forutse. Når tusenvis av nordmenn står i kø for å kjøpe elbiler, tyder det på at folk omfavner den miljøvennlige teknologien – det synes jeg er veldig bra. Vi kommer til å forsterke og fortsette dette arbeidet. I Nasjonal transportplan har vi skissert at hvis effekten av vår politikk blir slik vi vil, får vi til en utslippsreduksjon på over 50 pst. på veitransporten. Vi kommer til å nå Paris-målene.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Ingvald Olsen (A) [12:08:18]: Norge er et langt land. Veier, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde dette landet sammen og er avgjørende for å utvikle næringslivet. Arbeiderpartiets mål er at hele landet skal tas i bruk. Med en god infrastruktur kan man bo over hele Norge, og vi kan utnytte våre naturressurser.

For Arbeiderpartiet ligger følgende til grunn for vår samferdselspolitikk: økt framkommelighet, bedre sikkerhet i trafikken og styrkede miljøhensyn. Klimautfordringene krever at den samferdselsmessige infrastrukturen bygges robust, og at vedlikehold samt ras- og skredsikring styrkes.

Norge er ikke bare et langstrakt land. Norge har også en svært lang kyst. Havet har bygd vår nasjonale velferd, gjennom fiske og fangst på marine arter, gjennom utvikling av oppdrett og utvinning av olje og gass.

Med bakgrunn i denne suksessen burde nasjonen Norge i enda større grad satse på utbygging av havner og farleder. Den sittende Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har dessverre bevisst nedprioritert havneformål gjennom å halvere tilskudd til kommunale fiskerihavner. Dette er en post som bidrar og hjelper til at kommunene bygger ut sine kommunale fiskerihavner. Det er stor søkning til midlene, 217 mill. kr for 2017. Det betyr prosjekter til en verdi av det dobbelte av omsøkte midler fordi kommunene bidrar med 50 pst.

Men nedprioriteringen stopper ikke der. Bevilgningene til Kystverket har realnedgang, og svært få fiskerihavner kan ferdigstilles eller bygges ut. For Arbeiderpartiet er det svært vanskelig å forstå at regjeringen ikke legger forholdene til rette for det som vil være vår viktigste inntektskilde i årene som kommer. Fiskerinæringen er

en av de viktigste eksportnæringene etter olje og gass. De siste årene har næringen hatt god vekst. Fiskerinæringen består av en variert flåte i størrelse, som bringer i land store mengder råstoff til landindustrien. For å tilrettelegge for fiskerinæringen trengs utdypede havner, moloer, trygge farleder og flytebrygger.

Det ser ut som at byggverk som ikke synes, som havneutbygging jo er, nedprioriteres av denne regjeringen. Arbeiderpartiet satser på havet og ønsker å legge til rette for et bedre tilbud i våre havner. Derfor vil Arbeiderpartiet i 2018 starte utbygging og planlegging av fiskerihavnene i Andenes, Kjøllefjord, Fosnavåg, Kalvåg, Kamøyvær og på Svalbard, samt utbedre farleden i Farsund.

Stortinget har vedtatt at en større andel av gods skal overføres fra vei til sjø. Arbeiderpartiet følger opp dette vedtaket og styrker det gjennom å tilføre mer midler til støtteordningen for godsoverføring fra vei til sjø.

Dersom nasjonen Norge skal satse på sine havområder, vil det gi økt behov for effektiv og miljøvennlig transport. Det er et av Arbeiderpartiets mål.

Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen nedprioriterer kysten, og det er både uheldig og kortsiktig.

Arbeiderpartiet ønsker ikke, som regjeringen, å overføre ansvaret for utbygging av fiskerihavner til den enkelte region. Kystverket har mottatt regjeringens styringssignal og signalisert nedtrapping av sin aktivitet på området. Det er Kystverket som besitter kompetansen på området havneutbygging og -utdyping. Arbeiderpartiet frykter at kompetansen på området forvitrer, og mener at Kystverket er de beste til å ivareta dette området. Det vil borge for at landet som helhet blir bygd ut, og at det er en nasjonal tanke bak beslutningene.

Når midlene ikke tildeles Kystverket, men regionene, og ikke øremerkes, er det sannsynlig at kampen om å få bygge ut havner og farleder i kystlandet Norge blir enda vanskeligere.

Arbeiderpartiets klare standpunkt er at ordningen med statlig finansiering av utbygging av fiskerihavner skal videreføres. Det er et nasjonalt ansvar at norsk kysten har gode og trygge havner, farleder som er sikre, og en infrastruktur for dem som har sin arbeidsplass på havet, og som bidrar til mer verdiskaping.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:13:35]: Norge er eit land med store moglegheiter, eit godt land å bu i og velstanden er likare fordelt enn i mange andre land. Sidan me fann og tok opp oljen i 1969, har landet gjennomgått enormt store samfunnsendringar som følgje av den økonomiske og teknologiske utviklinga. Det er synleg på mange område – også innan transport og kommunikasjon.

Men prioriteringane blir tøffare framover, og me må i enda større grad vere merksame på resultat og korleis

ein kan utnytte ressursane betre, få mest mogleg utbytte av dei midlane me investerer. Me må gjere smartare val og tenkje nytt i eit samfunn som er i stadig endring.

Regjeringa si historiske satsing på samferdselstiltak, på veg, jernbane, kollektivløysingar, var sterk i førre stortingsperiode og fortset også i dei neste fire åra. Som ein ordførar frå eit av opposisjonspartia sa til meg: «Akkurat innan samferdsel må eg innrømme at denne regjeringa har levert.» Det har vore og vil framleis vere eit av dei store satsingsområda til regjeringa.

Det skjer mykje på vegsida, og det hender ikkje reint sjeldan at ein må stoppe for trafikklys grunna anleggsarbeid – og det gjer ein med glede.

Det er lett å forsvare at me brukar mykje ressursar på samferdsel. Det er viktig for utvikling av bu- og arbeidsregionar i heile landet, og mange vil med rette hevde at samferdsel og det å bygge infrastruktur er det fremste distriktpolitiske verkemiddelet.

Då næringslivet tidlegare blei spurt om kva som var det viktigaste verkemiddelet for å skape fleire arbeidsplassar, var svaret veldig ofte: Sats meir på samferdsel. Næringslivet gav uttrykk for frustrasjon over at samferdselstiltak tok altfor lang tid frå planprosessar til bygging, som var klattvis og lite heilskapleg. No opplever me at regjeringa får ros for at det skjer mykje både på veg og bane, og at vedlikeholdsetterslepet blir redusert år for år.

Etableringa av vegselskapet Nye Vegar har vist seg å vere ein suksess. Det viser at ein kan bygge veg meir effektivt og redusere kostnadene, og ein får ei meir heilskapleg utbygging. Det er med undring ein registrerer at Arbeidarpartiet kuttar i tilskot til eit selskap som allereie har oppnådd effektiviseringsgevinstar når det gjeld prosjektkostnader og tidsbruk. Det er interessant at SV føreslår etablering av Nye Baner, etter same modell som Nye Vegar.

Det er i år 370 år sidan den danske statthaldaren Hannibal Sehested oppretta Det kongelige norske Postverket. Det har vore mange milepålar for Posten gjennom desse åra. Ein av dei største var nok nedlegginga av rundt 1 000 postkontor på 1990-talet og opprettinga av Post i Butikk i 2001.

Regjeringa er oppteken av at det skal leggjast til rette for eit likeverdig tilbod av grunnleggjande posttenester og elektroniske kommunikasjonstenester av høg kvalitet og til rimelege prisar over heile landet. Det er viktig for næringsliv og folk, spesielt i distrikta. Stortinget har bestemt at det skal vere postomdeling fem dagar i veka.

Posten har vore gjennom ei stor omstilling sidan tusenårsskiftet. I dag er det 30 postkontor igjen, mens me har 1 300 Post i Butikk. Det er eit tilbod som skårar høgt på kundetilfredsheit. Posten heldt ein god presentasjon for komiteen den 27. november, der dei la fram utfor-

dringane som Posten står overfor når det gjeld leveringsplikta.

I år 2000 var det 1,7 milliardar sendingar, mens det i år ligg på 700 000, og ein forventar ytterlegare nedgang. Me registrerer også at fleire land gjennomfører endringar som følgje av utviklinga. Posten etterspør tydelegare mandat, sidan dei ser at innteksttapet blir større ved at brev volumet fortset å falle.

Tida er inne, mange meiner kanskje overmogen, til å vurdere endringar, og det er med tilfredsheit eg viser til proposisjonen der regjeringa skriv at ein følgjer utviklinga nøye, og at departementet no får greidd ut alternative servicenivå i leveringsplikta og konsekvensar for statleg kjøp av post- og banktenester. Me ser fram til tilbagemelding frå departementet.

Eg vil nytte høvet til å gje honnør til Posten, som har ein framtidsretta inngang til den verkelegheita som digitaliseringa og eit fallande brev volum medfører. Dei er offensive og ser behovet for omstilling. Då er det viktig at Stortinget får ei sak der ein avklarar rammevilkår for Posten som er tilpassa den tida me lever i.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [12:18:45]: God infrastruktur og kommunikasjon er en bærebjelke for å utvikle det norske velferdssamfunnet. Det er rett og slett et av de viktigste elementene for å sikre næringsliv og arbeidsplasser rundt i landet.

2018 er det første året i vedtatt NTP – som er tidenes satsing og løft for samferdselssektoren. Derfor er det veldig gledelig at regjeringen følger opp satsingen som ligger i NTP-en, med bevilgninger i 2018-budsjettet, helt i tråd med forventet opptrapping.

Regjeringen har levert en historisk satsing på samferdsel og økt bevilgningene med vel 60 pst. siden 2013. Aldri før har det vært satset så tungt på å vedlikeholde det vi har, samtidig som det bygges ny og moderne infrastruktur.

Satsingen på å ta ned vedlikeholdsetterslepet og i større grad ta bedre vare på den infrastrukturen vi har, har vært svært viktig. Vi ser nå klare resultater av dette. Etterslepet går ned, veistandarden øker for hvert år, og vi får tryggere og sikrere veier for å transportere varer ut til markedet og ikke minst barna våre trygt til skole og fritidsaktiviteter. Under forrige regjering økte dessverre etterslepet på vei år etter år.

I tillegg til ny infrastruktur og redusert vedlikeholdsetterslep på eksisterende infrastruktur har regjeringen gjennomført viktige tiltak for å utnytte ressursene i sektoren bedre. Nye Veier er et godt eksempel når det gjelder å bidra til mer effektiv veiutbygging, og viser allerede nå at det kan gjøres klare besparelser innen veiutbygging uten at det går på bekostning av kvaliteten. Foreløpige beregninger for Nye Veier viser en besparelse på hele 30 mrd. kr

i deres tildelte portefølje. Det viser at etableringen av selskapet var et riktig grep, som vil sikre at vi får mer vei for hver bevilget krone, samtidig som skattebetalernes penger forvaltes på en bedre og mer fornuftig måte. Historien om Nye Veier er allerede en suksesshistorie.

Regjeringens innsats med å reformere bompengesektoren og redusere bompengebelastningen vil spare bilistene for en halv milliard i bompenger. Dette gjør vi samtidig som veiinvesteringene øker. Det er derfor gledelig at man i statsbudsjettet for 2018 bevilger et tilskudd på 516 mrd. kr til reduksjon av bompengetakster utenfor byområdene. De siste fire årene har bompengveksten blitt redusert ved nedleggelse av en rekke bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte takster i prosjekter utenfor de store byområdene.

Jeg misliker sterkt at bompengenivået fortsatt er høyt, men jeg vet at det ville vært vesentlig høyere om ikke Fremskrittspartiet hadde sittet i regjering og de rød-grønne hadde fått videreføre sin politikk.

Skal vi ta hele landet i bruk, er regjeringens satsing på bredbånd viktig – og avgjørende for økt digitalisering og framtidig vekst og velferd. Denne regjeringen har for første gang løftet elektronisk kommunikasjon inn i NTP. Dette viser hvor høyt vi prioriterer og skal prioritere ekom framover.

Liv Signe Navarsete uttalte i 2013 som kommunalminister at det var viktig å komme i gang med utbyggingen av bredbånd så raskt som mulig for å unngå et digitalt klaseskille mellom by og distrikt. Regjeringen har heldigvis fjernet det digitale klaseskillet som ble skapt under den rød-grønne regjeringen.

Det er ikke alltid det er betydelig økte statlige bevilgninger som er nødvendig for å få fortgang i den digitale utviklingen. Endring av graveforskriften reduserer kostnadene med betydelige beløp, noe som gjør at pengene strekker til i større grad og vi får utbygd mer høyhastighetsbredbånd enn tidligere. Endring i tildelingskriteriene virker mer målrettet for å få bredbånd i de områdene av landet som ikke er kommersielt lønnsomme å bygge ut.

Støtteordningen for bredbåndsutbygging har allerede blitt evaluert, i august i år, og evalueringen viser tydelig at ordningen stort sett fungerer etter hensikten. Tilskuddsordningen har ført til mer bredbåndsutbygging i distriktene. Evalueringsrapporten viser også at tilskuddsordningen i liten grad har fortrenget private investeringer. Den har fungert i for få år til at det har vært mulig å se en positiv effekt på befolkningsutvikling, arbeidsplasser eller næringsutvikling i tilskuddskommunene. Det er derimot dokumentert positive effekter på produksjonen av digitale kommunale tjenester.

Investeringene i ekomnett og ekomtjenester har økt betydelig siden 2013. Det viser tydelig at regjeringens politikk og løsninger virker, og som evalueringen viser:

Staten bidrar med midler til bredbåndsutbygging i områder uten grunnlag for kommersiell investering, og næringen selv investerer privat kapital der det er lønnsomt.

I mitt hjemfylke, Finnmark, som av mange defineres som distrikt, har vi merket det digitale klaseskillet under de rød-grønne. Nå har vi fått en 4G- og bredbånddekning fullt på høyde med resten av landet. Vi fjerner det digitale klaseskillet.

Siv Mossleth (Sp) [12:24:18]: Tenk deg en dag uten internett.

Regjeringen og finansminister Siv Jensen har lovet oss økt digitalisering. Det er bra, men for mange i distriktene er det mer en trussel enn et løfte. Representanten Strifeldt så visst gjennom ganske rosa briller da han omtalte bredbåndsskillet i stad.

Satsingen på utbygging av bredbånd burde mange-dobles. I stedet la regjeringen fram et budsjett hvor den var halvert til 69,7 mill. kr. Med det beløpet ville det tatt over 80 år å finansiere utbyggingen. Samarbeidspartiene har forhandlet opp beløpet noe, men likevel er dette det vi i Senterpartiet vil kalle en svak satsing på bredbåndsutbygging der det ikke er kommersielt lønnsomt å bygge ut den digitale infrastrukturen.

Under høringer i tilknytning til statsbudsjettet har mange, eksempelvis NHO, KS, ulike fylkeskommuner og ulike teknologimiljøer, vært veldig bekymret for regjeringens store reduksjon i tilskudd til bredbåndsutbygging – post 71, kapittel 1380.

Selv om den gjeldende støtteordningen er veldig byråkratisk, har det i løpet av de fire siste årene vært søkt om over 2,4 mrd. kr til bredbåndsutbygging utenfor kommersielt lønnsomme områder. Den statlige bevilgningen i samme fireårsperiode har vært på ca. en halv milliard, altså bare en femtedel av omsøkt beløp. Det viser at det er et enormt behov for en økning i statlige tilskudd, ikke en reduksjon.

Både fylkeskommuner og kommuner står på og satter for å gi alle innbyggerne gode digitale muligheter. De er også med og finansierer utbyggingen. Fra Nordland ble det i fjor sendt 17 søknader om midler til utbygging av bredbånd. Bare fire av dem ble innvilget. Saltdal, den kommunen jeg kommer fra, vil gi alle grender tilbud om bredbånd. Men nei, selv om unge folk flytter dit, skal ikke de få ta del i den digitale agendaen. Fra Hedmark ble det sendt 43 søknader. 33 av dem fikk avslag. Bare 40 av 142 prosjekter fikk støtte i fjor. Jeg ser ingen faglige begrunnelser bak regjeringens opprinnelige forslag om en halvering av bredbåndsstøtten. Jeg ser på det som politiske prioriteringer.

Kristelig Folkeparti vil gjerne gi hele landet 100 MB. Da har de nok valgt feil samarbeidspartner, for samferdselsminister Solvik-Olsen mener at 4 MB er nok for å ha

tilfredsstillende dekning. Det er å legge listen særdeles lavt. 90 pst. av befolkningen skal ha 100 MB på sikt. Dette er en utvikling av parallellsamfunn hvor grensen går mellom de som skal ha 4 MB, og de som skal ha 100 MB.

Jeg synes det er beklagelig at Meld. St. 27 for 2015–2016, Digital agenda for Norge, har et mål for bare 90 pst. av befolkningen. Senterpartiet vil i sitt alternative budsjett bruke en halv milliard på tilskudd til bredbåndsutbygging. Grunnen til at vi har satt taket der, er at det er maksbeløpet som EØS-avtalen tillater Norge å bruke på bredbåndstilskudd. Også her ser at vi EØS-avtalen setter begrensninger på handlefrihet og politiske prioriteringer.

Utviklingen går fort, og det er viktig at alle blir med. Sentralisering ser ut til å være jobb nummer én for denne regjeringen.

En dag uten internett kan være en perfekt dag, men da må det være frivillig.

Kirsti Leirtrø (A) [12:29:32]: Nå har jeg hørt mange innlegg fra talerstolen her – hvor representanter fra Høyre og Fremskrittspartiet snakker om de åtte rødgrønne årene og sammenligner dem med de fire siste. Det kan høres ut som om de fortsatt befinner seg i 2013, det synes jeg er lite framtidsrettet, og det blir faktisk helt feil. Skal man sammenligne, må en faktisk forholde seg til de samme rammebetingelsene, med de samme økonomiske forutsetningene og de ulike alternative budsjettene. Da først vil en se forskjellen i prioriteringene.

Skattelette er fortsatt regjeringens viktigste prosjekt, mens vi i Arbeiderpartiet mener det er et større behov for at vi i fellesskap bygger landet. Dette statsbudsjettet er det første etter behandling av ny NTP. I NTP foreslo Arbeiderpartiet å øke de økonomiske rammene med 7 mrd. kr mer enn regjeringen i 12-årsperioden. I budsjettinnstillingen for 2018 ligger vi 535 mill. kr over regjeringens forslag.

For framtiden er klima- og miljøforurensning vår største utfordring, og transport er den største kilden til klimautslipp i Norge. Den står for 31 pst. av alle klimautslipp. Fra 1990 har utslippene økt med 24 pst. Vi må derfor utfordre, tenke nytt og stimulere til å nå klimamålene. Vi ønsker derfor å støtte opp om ny miljøvennlig teknologi og drivstoff ved å utvide offentlige tilskuddsordninger, f.eks. hydrogen. Klimaet gir også mer ekstremvær, som igjen gir mer ras og skred. Vi foreslår derfor å øke potten til skredsikring av riksveier.

Så må jeg komme inn på storbyer: Infrastruktur og kollektivtilbud må styrkes betraktelig om målet om at all befolkningsvekst skal tas med kollektiv, sykkel og gange, skal nås. Vi foreslår derfor at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kol-

lektivutbygginger i storbyområdene. I tillegg mener vi at regjeringen bør gi transportetatene i oppdrag å vurdere en utvidelse til også å gjelde flere byer, hvilke effekter det kan gi, samt merkostnader ved en slik utvidet ordning.

Så må jeg tilbake til distriktet. Vi sier jo «by og land hand i hand». Fylkesveiene våre har hatt dårlige kår under denne regjeringen. Etterslepet på fylkesveiene er nå anslått til mellom 70 og 90 mrd. kr. Det hjelper ikke å si at fylkeskommunen har fått økte rammer; kostnadsveksten og oppgavene har spist opp disse rammene, og vel så det, så handlingsrommet er faktisk betydelig svekket. Det er 50 pst. større risiko for å bli hardt skadet eller omkomme per kjørte kilometer vei på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Naturressursene våre er i distriktet, og infrastrukturen består der i hovedsak av fylkesveier. Vi må gjøre fylkeskommunene bedre i stand til å være gode veieiere. I vårt alternative budsjett bevilger vi 1 mrd. kr mer til fylkeskommunene i år – som vi har gjort de foregående årene.

Flere artikler i VG i november har satt søkelys på tilstanden på broene på riks- og fylkesveiene våre, men også fokusert på Statens vegvesens oppfølging av rutiner knyttet til kontroll av broene. Det ser ut til at tunnelsikkerhetsforskriften har endret prioriteringene, og dette er alvorlig. Vi foreslår derfor at regjeringen, senest i forbindelse med revidert budsjett for 2018, legger fram en sak for Stortinget om tilstand og tiltak for riks- og fylkesveibroene i Norge.

Til slutt: De nye veiprosjektene blir nå utlyst som store pakker, kostnadsveksten er høy, og tvistesakene i veibygging er tredoblet på få år. Byggenæringen er bekymret, både for at konkuranseloven nå hemmer konkurranse, og også for regjeringens samtaler med Kina. Norske arbeidsplasser, kompetanse og sikkerhet er truet. Her må vi ta nasjonale grep, føre en helhetlig politikk og ikke minst ha en åpenhet om utfordringene vi står overfor.

Nils Aage Jegstad (H) [12:34:49]: Statsbudsjettet for 2018 er et budsjett for økonomisk vekst, flere i jobb og et bærekraftig velferdssamfunn. Regjeringen har styrt Norge trygt gjennom en krevende tid. Nå er det god vekst i økonomien, og flere ledige hender kommer i arbeid, slik at vi framover får rom til å satse på velferd. For å trygge velferden må vi skape flere lønnsomme arbeidsplasser, få bedre kvalitet og mer velferd ut av hver skattekrone vi bruker. Derfor fortsetter vi å modernisere offentlig sektor, omstille norsk økonomi og bygge infrastruktur.

Regjeringen har fra dag én satset stort på samferdsel, og satsingen fortsetter. Budsjettet har økt med 60 pst. siden den tiltrådte. Dette har vært nødvendig fordi den

forrige regjeringen ikke utnyttet det store handlingsrommet den hadde med rekordhøye oljepriser.

Regjeringen legger opp til en økning av samferdselsbudsjettet for 2018 som er i tråd med den opptrappingen som er foreslått i Nasjonal transportplan. Det er nødvendig for å følge opp de store ambisjonene som ligger i planen.

Jernbanereformen «På rett spor» ble vedtatt i Stortinget i juni 2015. Reformen vil styrke jernbanens konkurransekraft gjennom klarere ansvarsforhold, en sterkere kundeorientering og en mer hensiktsmessig organisering. En mer langsiktig finansiering vil bidra til at jernbanen bygges ut mer effektivt og vedlikeholdes mer forutsigbart. Nå legges grunnlaget for konkurranseutsetting av transportpakkene. Trafikkpakke 1 Sør er lyst ut i 2017, og de øvrige anbudspakkene vil bli rullet ut fortløpende. Vi har også forventninger til at konkurranse om sporet vil gi økt effektivitet og et bedre tilbud til de reisende.

Jeg vil i denne sammenheng vise til at i forslaget til endringer i samferdselsbudsjettet, som vi behandler parallelt med Prop. 1 S, gis det nå klarsignal til oppstart av to nye jernbaneprosjekter i 2018. Det gjelder Sandbukta–Moss–Såstad i Østfold, med en kostnadsramme på 9,5 mrd. kr og Venjar–Eidsvoll–Langset i Akershus, med en kostnadsramme på 6,6 mrd. kr. Dette betyr at viktige flaskehalser på henholdsvis Østfoldbanen og Dovrebanen nå blir fjernet.

Transportsektoren bidrar til det grønne skiftet. Samferdselspolitikken er derfor viktig for klimapolitikken. De kuttene vi skal gjøre i ikke-kvotepliktig sektor, vil måtte tas i samferdsel. Heldigvis har vi en formidabel teknologisk utvikling i retning av nullutslippsteknologi. Samtidig satses det på kollektivtransport, sykkel og gange for å redusere køer og utslipp og øke trafiksikkerheten. Med Høyre i regjering går utslippene ned både i kvotepliktig og i ikke-kvotepliktig sektor. Det viser at regjeringens politikk virker.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er et av hovedmålenemålene at transportpolitikken skal medvirke til å redusere klimagassutslippene i tråd med omstillingen mot et lavutslippssamfunn. Det viktigste bidraget fra transportsektoren kommer gjennom at ny, miljøvennlig teknologi tas i bruk. Skal vi lykkes i det grønne skiftet, må det være lønnsomt, og det må skapes verdier. Derfor vil vi ta markedet i bruk i miljøets tjeneste. Vi skal skape forutsigbare rammer for klimapolitikken og styrke statlige støtteordninger som hjelper bedriftene til å utvikle og prøve ut ny teknologi. Vi skal sørge for at Norge er et foregangsland innenfor fornybar energi, og vi har en ambisjon om at transportsektoren skal bli utslippsfri. Klimaprofilen styrkes gjennom belønningsordningen

for kollektivtransport, mer til drift og vedlikehold av jernbane og økt tilskudd til Enova.

Befolkningsveksten vil i seg selv generere mer transport. Behovet for varer og tjenester vil øke, også antallet arbeidsreiser. Det blir spesielt viktig å møte det økende transportbehovet på en miljøvennlig måte.

Den teknologiske utviklingen er nevnt. Næringstransporten vil ta i bruk miljøvennlig drivstoff og på den måten redusere klimaavtrykket. Et annet bidrag til å redusere klimaavtrykket fra transportsektoren vil dreie seg om smart planlegging. Det å etablere arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og bosteder i tilknytning til hverandre på en slik måte at de kan nås med kollektivtransport, sykkel eller gange, blir viktigere i framtiden.

I den sammenhengen er belønningsordningen og bymiljø- og byvekstavtalene viktige virkemidler. Disse ordningene skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten, øke antallet kollektivreiser og stimulere til sykling og gange.

Tor André Johnsen (FrP) [12:40:00]: Med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti leverer nok en gang Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen et historisk godt samferdselsbudsjett. I alle de fire foregående statsbudsjettene som vi har lagt fram, har samferdsel vært en av vinnerne, og denne trenden fortsetter vi med i denne perioden. Vi har også tatt flere grep og startet viktige reformer innen bl.a. jernbane og veibygging. Vi har gjennomført en fullstendig omorganisering av norsk jernbane og etablert Nye Veier med det formål å reformere og effektivisere Norge og sørge for at vi får mer og bedre samferdsel for hver skattekrone vi bruker. Vi konkurranseutsetter jernbanen for å få både et bedre og et billigere tilbud til passasjerene. Erfaringene fra Gjøvikbanen, som ble konkurranseutsatt for flere år siden, er positive både for NSB som vant anbudet, og også for passasjerene.

Det er rart å se at selv slike elementære og viktige reformer, som burde vært startet for mange år siden, fører til stor motstand fra venstresiden i norsk politikk. I Sverige startet omorganiseringen og konkurranseutsettingen av jernbanen for hele 30 år siden, og det var til og med venstresiden som startet det arbeidet.

I tillegg til viktige reformer bruker vi historisk mye penger på jernbane og samferdsel. Bare til planlegging av jernbaneutbygging skal vi bruke hele 2,1 mrd. kr. Innen veibygging har Nye Veier bidratt til en revolusjon. Det Nye Veier gjør, er slett ikke unikt i internasjonal sammenheng, men de rød-grønne hadde dessverre ikke fokus på effektiv, sammenhengende og rasjonell utbygging av hovedveinettet i Norge. Derfor har vi tatt grep, og

derfor har vi etablert Nye Veier for å vise at det faktisk er mulig å bygge raskere, billigere og bedre. Nye Veier kommer til å fullføre et sammenhengende nett av firefelts europaveier vesentlig raskere og hele 30 mrd. kr billigere enn vi ville klart ved å bygge på tradisjonell «rød-grønn» måte, dvs. tenke kortsiktig og bygge stykkevis og delt år etter år i stedet for sammenhengende og helt.

Nye Veier har fått ansvaret for ca. 500 km europaveier. Totalt i Norge er det mellom 90 000 og 100 000 km ofentlig vei. Det er ikke realistisk eller politisk ønskelig å gi alt dette til Nye Veier, men det er naturlig å se på hvor mye av riksveinettet vi kan gi til Nye Veier. Det er totalt 10 000 km riksveier i Norge, og om vi f.eks. hadde doblet porteføljen til Nye Veier fra 500 til 1 000 km, kunne det teoretisk spart samfunnet for 60 mrd. kr, penger som kunne blitt brukt til å fortsette å bygge landet med bedre infrastruktur, eller bedre eldreomsorg, eller med skattelette til folk flest. Dette er viktig for å kunne skaffe oss et større handlingsrom i framtidige statsbudsjetter, og derfor ønsker vi å rullere Nye Veiers portefølje, og det ønsker vi må starte i inneværende periode.

Bedre, tryggere og sikrere veier er også viktig for trafikksikkerheten. Det er følgelig gledelig å konstatere at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har fokus på å bygge trygge firefelts motorveier og ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Det er noen av de faktorene som har bidratt til at vi nå har de laveste ulykkestallene – også når det gjelder alvorlige dødsulykker – i trafikken helt siden 1940- og 1950-tallet.

Et annet område som er viktig for trafikksikkerheten, og ikke minst for folkehelsen, er bygging av sykkel- og gangveier/gangstier. Vi har også en massiv satsing på bygging av sykkel- og gangveier, i godt samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre, og som ministeren var inne på tidligere i dag, er ikke engang alle midlene brukt opp, så det er tydelig at der har vi en suksess. Vi bevilger mange penger, til glede for alle som ønsker å sykle og gå, men behovet er fortsatt stort. Det som da er viktig å påpeke – for å kunne få mer trafikksikre veier og for å sikre myke trafikanter – er at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen, med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, har presisert overfor fylkene og kommunene at langs deres egne veier er det lokalpolitikere som bestemmer, og lokale fylkespolitikere må ikke følge de rigide håndbøkene til Statens vegvesen. Dessverre benytter altfor få kommuner og fylker seg av denne muligheten til å kunne få enda flere sykkel- og gangveier/gangstier for skattepengene.

Jeg vil derfor benytte anledningen til å minne om og oppfordre lokal- og fylkespolitikere til å bygge alternativt for å kunne få enda flere sykkel- og gangveier, og gangstier, for skattebetalernes penger.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:44:54]: Det er vel ikke tilfeldig at representanten Johnsen ikke nevner verken England eller New Zealand når han rosemaler konkurranseutsetting på jernbane. Men det var ikke det jeg hadde tenkt å snakke om, så det kan vi ta senere.

For et par uker siden vedtok Stortinget en lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy, et viktig vedtak som både kan få ned antall biler på veiene og få ned antall ulykker ytterligere. Denne loven ble vedtatt enstemmig, og fordi dette er en teknologi som gir oss både store muligheter og store utfordringer i framtiden.

Vi ser at denne teknologien vil komme hurtig, og det fordrer en storstilt tilgang til og utbygging av bredbånd, og vi vet at det ikke bare er denne teknologien som vil forandre en sånn storstilt utbygging. Vi er midt inne i en digital revolusjon der tingenes internett vil dominere utviklingen både i produktutvikling og i menneskenes hverdag. Framtidens velferdstjenester vil også være avhengige av et godt utbygd og stabilt fibernett over hele landet, for alt kan ikke baseres på satellitteknologi. Dette kan – eller rettere vil – føre til et skille mellom by og land. Dersom kommersielle krefter skal få lede denne utviklingen, er det store områder som aldri vil få bredbånddekning via fiber, og Arbeiderpartiet vil ikke at det skal danne seg et A-lag og et B-lag på dette området heller.

I denne situasjonen velger regjeringen altså å legge fram et budsjettforslag med en halvert pott til bredbåndsutbygging. Heldigvis klarte de to samarbeidspartiene å få enighet om en økning med om lag 70 mill. kr til 150 mill. kr, men Arbeiderpartiet mener at dette langt fra er nok. I vårt alternative budsjett har vi satt av om lag 500 mill. kr for å bygge oss nærmere framtidens fibernett. Det er faktisk en syvdobling av regjeringens forslag. Dette viser at Arbeiderpartiet har forstått viktigheten av bredbånd i framtidens velferdssamfunn. Alle må få lik tilgang til digital infrastruktur, og vårt forslag vil føre til at om lag 20 000–25 000 flere husstander får bredbånd enn med regjeringens forslag.

Så over til luftfart. Det er mange punkter i forslaget til budsjett som uroer oss, og som gjør at vi kommer til å følge nøye med på utviklingen og på hvordan regjeringen opptrer framover. Vi ser bl.a. at Luftfartstilsynet får en økning på bare om lag 1 pst. I Luftfartstilsynets budsjett inngår også kostnadene til en ny satsing på ubemannet luftfartøy, eller det som en kaller for droner i hverdagspråket. Dette er et område innen luftfart som er i kraftig vekst, og vi stiller spørsmål ved om tilsynet kan utføre den forventede kvaliteten i sine leveranser med en så moderat vekst, som i praksis er en reell nedgang i bevilgningen. Dette kommer vi til å følge tett.

En annen ting som vi også stiller spørsmål ved, er at regjeringen har meddelt at de vil overføre ulønnsomme

flyruter til de nye regionene. Vi har tidligere meddelt og opprettholder også nå i innstillingen at vi ikke støtter dette. De såkalte FOT-rutene er regionsoverskridende og må være gjennomgående sånn at de korresponderer. For en region vil det by på store utfordringer å være avhengig av en annens prioriteringer, og her mener vi det vil være viktig at staten står for innkjøpene. Det er ikke nødvendig å flytte oppgaver bare for å flytte oppgaver, når usikkerheten er så stor som vi ser at den er.

Jonny Finstad (H) [12:49:31]: En av de viktigste forutsetningene for å skape et bærekraftig velferdssamfunn er gode transportløsninger som minsker avstandene, reduserer reisetiden og øker lønnsomheten. Da skapes det også nye jobber og mer velferd.

Vi i Høyre ønsker lokalsamfunn rundt i landet med skaperkraft og vekstkraft. Og hva er den viktigste utfordringen for distriktene? Jo, det er store avstander. Da er løsningen å bygge mer vei, mer jernbane, nye flyplasser og havneanlegg som reduserer reisetid og kostnader. På denne måten knytter man by og land sammen.

Regjeringens vellykkede distriktspolitikk kan derfor måles gjennom regjeringens samferdselssatsing. I så måte stemmer det veldig godt for mitt fylke, Nordland. Det lukter ny asfalt over hele fylket, nye prosjekter er igangsatt, og enda flere kommer. Fylket går så det suser, og arbeidsledigheten er rekordlav.

Et godt samfunn er også et samfunn som gir muligheter for alle, og derfor er det viktig at vi også bruker handlingsrommet som vi har i dag, til å investere for framtiden. Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har sammen levert tidenes mest ambisiøse nasjonale transportplan. Vi skal bruke over 1 000 mrd. kr over de neste tolv årene. I det framlagte 2018-budsjettet fortsetter vi den store satsingen med ytterligere påplussing av budsjettet. Vi tar grep for å ruste landet vårt for en ny tid ved å satse mye mer på samferdsel enn noen regjering noen gang før har gjort.

Vi ser derimot at det er fullstendig kaos på rød-grønn side. De alternative samferdselsbudsjettene fra Arbeiderpartiet, SV, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Senterpartiet spriker i alle retninger. Vi så også at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet satt stille i rød-grønn regjering og så på at veier over hele landet forfalt i åtte år, og vedlikeholdsetterslepet bare økte. De samme partiene overførte også veier til fylkene uten at det fulgte med penger til opprusting. Nå ser vi derimot at for første gang på mange tiår går vedlikeholdsetterslepet ned, og det er viktig at fylkeskommunene faktisk prioriterer vei, med de økte frie inntektene som de har fått.

Regjeringen og samarbeidspartiene gjennomfører tidenes satsing på samferdsel. Vi bygger by og land tettere sammen, vi reduserer avstandene mellom folk, og vi sør-

ger for at tjenester og varer kommer forttere fram dit de skal.

Jeg er fornøyd med at regjeringspartiene og samarbeidspartiene er enige om at Stortinget ber regjeringen vurdere omlegging av dagens flypassasjeravgift slik at den får en miljøprofil, f.eks. differensiering etter flyreisens lengde. Akkurat dette vil kunne få stor positiv betydning for kortbanenettet og utviklingen av et enda bedre rutetilbud. Jeg ser også fram til regjeringens arbeid og framleggelse av en helhetlig luftfartsstrategi som ser hele luftfartsnæringen i sammenheng. Likeledes er jeg også fornøyd med at vi nå får på plass en ordning for forskuttering av fiskeri- og farledsprosjekter langs kysten.

Høyre og regjeringen lovte å øke investeringene i samferdsel. De årlige investeringene i samferdsel er økt med 60 pst. Vi lovte å vedlikeholde bedre og stoppe forfallet. Tidligere økte forfallet på vei, bane og kystanlegg år for år. Nå går det nedover, skinnene rettes opp, og asfalt rulles ut. Vi lovte å få mer ut av hver krone. Nå er Nye Veier etablert og legger til grunn å bygge de samme veiene 20 pst. billigere. Det betyr omkring 30 mrd. kr i spar-te utgifter, som heller kan brukes til å bygge enda flere veier. Vi lovte å bidra til mer kollektiv i de store byene. Vi lovte å flytte gods fra vei til sjø og bane. Nå har vi realisert ordninger som sikrer at det skjer.

Utslippene var for høye da vi tok over. Nå går utslippene fra transportsektoren ned, og det utvikles nye, miljøvennlige løsninger i skipsfarten, i tungtransporten og i kollektivtransporten.

Så altså: Nu går alt så meget bedre.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Stein Erik Lauvås (A) [12:54:25]: Sist lørdag var det åpning av det siste strekket på E18 i Østfold, da vi åpnet Ørje-Riksgrensen som siste trasé i utbyggingen i Østfold-pakken. Statsråden var selv og klippet snoren i Østfolds triveligste landsby, Ørje, og jeg hørte at han nevnte det.

Ja, det har tatt tid å bygge E18 gjennom Østfold – altfor lang tid, er det mange som mener; de fleste mener nok det – men nå er den bygget, nå er den klar. Det er viktig for mange, ikke minst for en rask og effektiv transport, men også for trafiksikkerheten – det må vi ikke glemme. Antallet alvorlige ulykker går ned, og vi sparer enkelt-mennesker og samfunn for store lidelser og utgifter.

At denne byggingen av E18 gjennom Østfold tok tid, er en kjent sak. Men vi fikk til en sammenhengende utbygging, herr statsråd. Gravemaskinene forsvant ikke fra området. Når én snor ble klippet, var gravemaskinene i gang og bygget neste etappe. Slik er det dessverre ikke nå. Når jeg skal kjøre hjem, og inn hit, ser jeg ingen gravemaskiner på fylkesdelet mellom Østfold og Akershus. Det skjer intet, og det må man altså nå få til. Vi trenger å

forlenge ny E18 også gjennom Akershus, og vi trenger det raskt.

Statsråden lovte selv, under sin snorklippertale på Ørje, at vi skulle kjøre motorvei helt fra Ørje og ned til det jeg forsto er statsrådens triveligste plass, Bryne. Men da må gravemaskinene ikke forsvinne fra E18-strengen, da må de være på plass.

Så gjelder det påkoblingen på Østre linje. Den må på plass, det må være klart innen 2023, og vi må også ha på plass planleggingen for kryssingen av Glomma på InterCity ved Sarpsfossen og Hafslund. Så er det enda en stor utfordring med InterCity-utbyggingen, statsråd. Halden by har båndlagt svære områder. De får ikke gjort sin byutvikling, næringslivet får ikke tatt grep om sin virksomhet i Halden. Det må man også få ryddet opp i.

Til slutt: På NRKs sider så jeg et oppslag om tungtransporten, om overlast, kjøre- og hviletid, teknisk tilstand på tungtransport. Jeg hørte at statsråden nevnte dette i sitt innlegg. Men her må det sterkere lut til. Det er bare å se på det oppslaget hva som kommer fra Europa og inn til Norge. Derfor er jeg veldig fornøyd med at Arbeiderpartiet har mer penger i sitt budsjett til kontroller av utenlandske kjøretøyer. Dessverre blir det vel ikke flertall for de pengene her i dag. Det burde det ha blitt.

Bare helt til slutt: Jeg hører at man her skryter av at det er tidenes satsing, at det er en historisk satsing fra Høyre og Fremskrittspartiet – det er ikke måte på. Ja, det er en historisk satsing på mange måter, men det er også bompengenivået. (Presidenten klubber.) Nå krever altså Johnsen inn mer bompenger enn noensinne.

Presidenten: Då er tida ute.

Presidenten vil berre påpeika at når ein ber statsråden om graveløyve, skal førespurnaden gå via presidenten.

Liv Kari Eskeland (H) [12:58:02]: Eg skal snakka om eit prosjekt som presidenten òg er veldig godt kjend med. Vestlandet er inne i ein periode der behovet for omstilling er stort. Betre mobilitet, kortare reisetid for næringslivet og arbeidskraft vil vera avgjerande. Strekinga Stavanger–Bergen er det mest folketette området på E39 Kyststamvegen. Med Hordfast vil ein trafikksikker firefelts veg erstatta tre ferjeforbindelsar og knyta Vestlandet tettare saman. Hordfast vil skapa større bu- og arbeidsområde, og reisetida vil verta dramatisk redusert. Stavanger, Haugesund, Stord og Bergen vil då verta kjeda, og det vert ein samanhengande 45-minutters arbeidsmarknad. Mellom Bergen og Stavanger bur det som kjent ca. 400 000 arbeidstakarar. Vegene vil då verta døgnope, og ein vil få heilt nye konkurransemessige føresetnader for næringslivet.

No er det viktig at me får ei planavklaring på prosjektet tidleg i 2018, slik at reguleringsplanarbeidet kan starta.

Det er difor gledeleg at det i budsjettet no vert lagt inn midlar som kan halda oppe tempoet i denne planlegginga.

Stortinget la som kjent inn 14 mrd. statlege kroner til Hordfast i 2024–2029, og 5 mrd. kr til anna finansiering i 2018–2023. Det vart forventat at kostnadane måtte reduserast, og ja, ifølgje dei siste tala frå Statens vegvesen er dei no reduserte med 10 mrd. kr, eller med 25 pst., noko som er betydeleg.

Eg har forstått det slik at arbeidet med førehandsbompengesøknad for å kunna forskotera midlar til Statens vegvesen er sett i gang, slik det eksempelvis har vorte gjort i E39-prosjektet Rogfast. Det er ei sak som me må støtta når ho kjem hit for behandling, for å sikra den tidlege oppstarten som stortingsfleirtalet har ønskt.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Hege Haukeland Liadal (A) [13:00:26]: I disse dager er det helt vanlig å sende en hilsen hjem. Dette er ikke et julekort i så måte, men en hilsen.

Den faglige kampen, så vel som den politiske drakampen om beste hovedvei mellom øst og vest er vond. Så å si alle vil ha E134 fra Haugesund til Oslo som hovedvei, men det er ikke det som teller. Det er politikken, og det er evnen til å finne pengene. Pengene ligger i dag inne fra 2023. Det er to stortingsvalg til det. Det er muligens ikke mange av oss som da er i denne sal. All erfaring tilsier at prosjekter som ligger i andre del av NTP, lever et, om ikke farlig, så i hvert fall ustabil liv.

En utbedring av veien fra øst til vest vil oppgradere veinettet, og E134 vil bli en miljøvennlig trasé. Det haster å komme i gang, og Arbeiderpartiet forventer at regjeringen – når f.eks. Odda er ferdig med sine reguleringsplaner sommeren 2018 – bidrar til at planarbeidet får fortgang, og at prosjektet Røldal–Seljestad kommer i gang i løpet av første periode.

Det er et paradoks at det står i innstillingen fra flertallet at om folket evner å innbetale nok bompenger, vil regjeringen være positive til det. Paradokset ligger i at et av regjeringspartiene som styrer landet, er imot bompenger i utgangspunktet. Det må oppleves ganske pinlig.

Folket er med. Opposisjonen er med. Folk langs veien er med. Nå må vi komme i gang. Jeg håper jeg slipper å bruke neste års debatt til å snakke om muligheten for å komme i gang på E134.

Nils T. Bjørke (Sp) [13:03:11]: Det har vore mykje snakk om NTP, ikkje minst i valkampen var det stor diskusjon om vekst og ikkje vekst i utviklinga på veg. Det me veit, er at spesielt for Vestlandet er det mange og store utfordringar, og det er dyrare å byggja veg og bane på Vestlandet enn det er i resten av landet. Slik er topografien, og slik er utfordringane.

Me har òg eit fylkesvegnett som ein ser sakkar akterut. Det blir sagt at det får fylka prioritera sjølve, men det er faktisk ein sånn kostnad at det klarar ikkje fylka å gjera utan ekstra midlar. For å ta Hordaland, som eg kjenner best, som døme: Berre tunnelforskrifta og utfordringar med gamle bruer overskrid langt dei beløpa som fylkeskommunen har moglegheit til å bruka på vegutbedring. Det er ei tunnelforskrift som regjeringa har sagt me skal følgja, og det er bra, me vil ha sikkerheit på vegane. Men for mange av vegane våre – me kan ta Folgefonntunnelen og vegen mot Rosendal som døme – er det tunnelen som er den sikraste biten. Vegen elles held ikkje ein standard som er brukande i dag. Me har bestemt at E134 skal vera ein av aust-vestkryssingane, og ein skal dela trafikken på dei andre vegane mellom turisttransport og tungtransport. Den største utfordringa er faktisk er mellom Aurland og Bergen, E16. Der er det enno ikkje gul stripe på heile vegen, det er ikkje ein veg som er rassikker. Det går stadig ras, og eg trur ikkje folk kan forstå korleis det er å køyra dagleg på ein rasutsett veg, den belastninga det er for folk.

Me i Senterpartiet vil ha rask oppstart på E16 mellom Arna og Voss, me vil ha K5, som er bestemt, der ein skal ha fellesbygging med tog og bane. Får me til den utbygginga på bane i tillegg til Ringeriksbanen, vil faktisk toget mellom Noregs to største byar vera eit reelt alternativ til fly og eit verkeleg godt miljøalternativ. Det er synd at regjeringa faktisk ikkje har villa satsa på denne biten. Når dei seier dei skal prøva å koma i gang tidleg, vil dei ikkje ta med jernbanen, då skal dei berre ta vegen og på den minst rasutsette strekninga, mellom Trengereid og Arna, i plassen for mellom Trengereid og Voss, som verkeleg er den store utfordringa. Det er synd. Eg meiner at me faktisk ikkje har tid til å venta.

Karin Andersen (SV) [13:06:19]: Samferdsel handler om hvordan vi skal organisere samfunnet vårt sånn at det fungerer effektivt, og at vi forurenser mindre. Da er det ganske spesielt å se at regjeringen kutter på bredbåndsatsingen. Det finnes vel kanskje ikke en kraftigere sentraliseringspolitikk – en bevisst nedlegging, vil jeg si – det at man ikke satser på at det skal gå an å drive bedrifter i utkantene. Gudskjelov har det blitt rettet noe opp av Kristelig Folkeparti og Venstre.

SV har satset på bymiljøpakker, bl.a. til Hamar, Gjøvik og Lillehammer, som er i mitt område. Det er veldig viktig, fordi vi må sørge for at der det er mulig å drive god kollektivtrafikk, der gjør vi det. Der kan folk flytte på seg uten å måtte kjøre bil hele tida. Der er de godt i gang, og der er det mulig å satse videre og få et veldig godt resultat.

Men når det gjelder jernbane er jeg skuffet. Nå har jeg sittet på Stortinget så lenge at jeg husker den gangen Fremskrittspartiet foreslo å legge ned både Bergensba-

nen og Rørosbanen og kutte voldsomt i vedlikeholdsutgiftene. Jeg ser at samferdselsministeren rister på hodet, men dette kan faktisk bevises. Jeg er glad for at de ikke fikk gjennomslag da. Nå vil alle satse på jernbane, det er jeg glad for. Men det er for lite, og det går for sakte. Fordi jernbane må finansieres med hver eneste krone over statsbudsjettet, betyr det at det går for sakte. Man holder igjen. Intercity er nå én ting, at de ikke fullfører ordentlig. Det andre er Godspakke Innlandet med Rørosbanen og Solørbanen og den unike muligheten vi har til å få godstransport på to spor fra Nord- og Midt-Norge og gjennom Østlandet, og ikke innom Oslo.

Jeg er veldig skuffet over at det ikke har kommet planleggingsmidler til dette, sånn at vi kommer i gang. Dette er en strekning som det burde vært gjort noe med for mange år siden. Det er en unik mulighet til å ta store godsmengder, noe som vil bety mye også for dem som må ferdes på vegen. Riksveg 3 er en svært belastet vegstrekning. Det er ikke fordi vi som bor i det fylket kjører så innmari mye bil, men fordi langtransporten går der. Det er varer som verken skal til Kongsvinger eller Oslo. Mesteparten av dette skal ut av landet. Det hadde ikke trengt å svinge innom Oslo og Alnabru, som nå er en flaskehals, hvis vi hadde fått kommet i gang med dette. Da må vi ha med hele Rørosbanen, ikke bare Hamar–Elverum–Kongsvinger, for da lager vi en ny flaskehals på Hamar. På Hamar har vi noen utfordringer som det er, med å få på plass en ny stasjon og dobbeltspor på intercity, som skal videre til Lillehammer. Dette må regjeringen se nærmere på.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [13:09:38]: God og effektiv transport er viktig for miljøet, det er viktig for næring, det er viktig for byutvikling, og det er viktig for folks hverdag. Sarpsborg, Fredrikstad, Østfold fylkeskommune og staten samarbeider om Bypakke Nedre Glomma. Lenge har pågående lokalpolitikere kjempet for en ny transportløsning i Sarpsborg, og ikke minst en ny sarpebru, som er flaskehalsen i byen. Som det er i dag, står kollektivtrafikk og biler i den samme saktegående køen to ganger om dagen. Brua er rett og slett forfallen, og en ny løsning må på plass.

Vei og jernbane er pålagt å planlegge sammen. Det er bra, men det gjør at vi er helt avhengig av en framdrift i intercity til Sarpsborg. Optimistiske sarpinger ser fram til å slippe å stå i kø, men vi er avhengige av framdrift. Fremskrittspartiet i regjering har lenge skrytt av at det er samferdselsparti nr. 1. Det merker vi veldig lite av i Sarpsborg.

Arbeiderpartiet la planer i regjering om dobbeltspor til Halden innen 2030. Nå må vi vente enda lenger. Det kan rett og slett få store praktiske konsekvenser for hele bypakka, fordi vi er avhengig av å planlegge samtidig.

I innstillingen trekker Arbeiderpartiet fram at videre planarbeid med intercity til Sarpsborg innen 2026 må inkludere kryssing av Glomma til Hafslund over Sarpsfossen. Jeg er skuffet over posisjonen. Jeg håper at man nå tar inn over seg at en samferdselsløsning i Sarpsborg uten ny sarpebru ikke er en løsning. Intercity til Sarpsborg innen 2026 må inkludere kryssing av Glomma, og det er helt avgjørende hvis vi skal komme i mål til Halden. Skuffede østfoldinger har stått og sett på at representanter fra Høyre og Fremskrittspartiet i valgkampen har gitt uttrykk for at jernbanen skulle komme enda tidligere til Østfold og til Halden og Sarpsborg. Det er som kjent dessverre ikke tilfellet i dag.

Tom-Christer Nilsen (H) [13:12:15]: Når en fra øyene vest i havet – eller fra opposisjonen – hører omtalen av jernbanesatsingen, kan man være fristet til å bruke noen uttrykk som er langt fra parlamentariske, men la meg heller si det på denne måten: Hvis det går for sakte i dag, må det ha gått baklengs i den rød-grønne perioden. Og det gjorde det faktisk. Det ble faktisk mer forfall og dårligere jernbane hvert eneste år i den perioden. Sånn sett har man kommet et stykke på vei.

Vi er nå ute i en satsing på samferdsel uten sidestykke i norsk historie. Mange snakker om at Bergensbanen tok et helt statsbudsjett. Da er det greit – tenker jeg som er derfra – å minne om at det beløpet som hadde utgjort det samme i dag, er ca. 3,8 mrd. kr. Den NTP-en som vi nå styrer etter i dette budsjettet, legger opp til jernbaneinvesteringer som er nær 50 ganger høyere enn det – altså fem bergensbaner i året i planperioden, eller 50 på ti år. Det blir jo selvfølgelig ikke det, for standarden og sikkerhetskravene er annerledes i dag, så det koster litt mer per meter. Men det sier kanskje noe om ambisjonsnivået når det største opposisjonspartiet ikke har funnet en eneste meter ny vei i tillegg til regjeringens forslag, og det nest største krydrer sitt forslag med tiltak som, slik jeg vurderer dem, ikke er gjennomførbare i det budsjettåret de er lagt inn. Når det største opposisjonspartiet er mer opptatt av ledninger enn veier, beskriver det kanskje en ny teknologisk virkelighet, men også at det egentlig ikke er noe politisk alternativ til den NTP-en som ligger i bunnen her i dag.

Ikke når det gjelder bane heller: Som vi hører, er SV helt imot selskapet Nye Veier, men for et nytt selskap «Nye Baner». Senterpartiet er litt mer for post, men vil bare finansiere den halvveis fram til postkassen.

Det er heller ikke noe alternativ når Arbeiderpartiet tar penger som har redusert bompengebelastningen i distriktene, for å overføre dem til bypakkene og dermed redusere bompengebelastningen i byene istedenfor. Det er realiteten i de 70 pst. til Arbeiderpartiet, kanskje

det mest distriktsfiendtlige trekket vi har sett fra den kanten i denne budsjettprosessen.

Jeg vil peke på tre viktige prosjekter, og her kommer hilsenen hjem: Planleggingen på E16 mellom Arna og Stanghelle – første del av K5 E16 til Voss, som det heter på stammespråket, eller trygg vei og bane til Voss, som vi kaller det – går nå for fullt. Det er viktig å få en så tidlig realisering som mulig, slik at en kan reise trygt på denne strekningen. Jeg registrerer også at her er det store løfter fra mange – sågar live på tv på perrongen på Voss stasjon rett før valget – men jeg ser at i realiteten følger vi alle den samme framdriftsplanen, selv om kanskje noen vil påstå noe annet, og hver dag får vi påminnelser om hvor viktig dette prosjektet er. Derfor er det viktig å realisere det i henhold til planen.

Det samme gjelder E39, som er et av de prosjektene som har størst netto nytte i porteføljen til NTP. Sammen med ny E16 vil det gi en helt ny og mer sammenhengende region i det som nå er Hordaland, og som kanskje i morgen er Vestlandet. E39 gjelder også trafikkisikring, og tryggheten gjennom ferge forsvinner. Det som i realiteten har vært en vei som er åpen i fem minutter hver time, blir til en vei som er åpen hele tiden.

Viktig er også byområdene, at avtalene utvides slik at også kommuner som min, Askøy, kan bli en del av og få midler i de ordningene, noe som gjør at vi kan lykkes.

Lise Christoffersen (A) [13:15:34]: Ringeriksbanen er viktig for landet. Ringeriksbanen er viktig for Buskerud. Så la meg et øyeblikk vende tilbake til behandlingen av Nasjonal transportplan 19. juni i år. I Buskerud var forventningene til Nasjonal transportplan store. Høyre og Fremskrittspartiet hadde selv spent forventningens bue høyt – for høyt, skulle det vise seg. Handlekraften var ikke like stor som det var gitt inntrykk av på forhånd.

Buskerud hadde, som andre fylker, sine forventninger. I Ringerike står Ringeriksbanen og E16 øverst på ønskelista. Store byutviklings- og næringsutviklingsplaner er helt avhengige av en god infrastruktur. Klare løfter hadde lenge vært gitt om snarlig oppstart. I 2015 var det kake på Sundøya for oppstart 2019. Buskerud fylke ville forskuttere 3,2 mrd. kr for å sikre parallell utbygging av vei og bane. Da innspillet fra etatene til NTP kom, ble noen av oss bekymret. Noen av de lovede prosjektene var det ikke plass til, og Ringeriksbanen var ett av dem.

Da NTP kom, var banen utsatt, med byggestart 2021/2022. Statsråden prøvde seg på en spansk en og påsto at utsettelsen skyldtes at planleggingen var forsinket, men det stemte ikke. Den var i rute. Da Nasjonal transportplan 2018–2029 ble banket i Stortinget 19. juni i år, sto anleggsstart fortsatt til 2021/2022, til tross for kakefest og tidligere løfter fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Oppstartstidspunkt for Ringeriksbanen var et hett tema i stortingsvalgkampen i Buskerud. Ikke minst kom det klare krav fra næringslivshold. Både før og under valgkampen lovte representanter for Buskerud Høyre og Buskerud Fremskrittsparti å sørge for anleggsstart i 2021. Løftet ble altså ikke holdt da transportplanen ble vedtatt. Oppstart 2021/2022 ble stående. Forskjellen mellom 2021 og 2021/2022 kan virke som en liten detalj, men er helt vesentlig for å sikre seg mot ytterligere forsinkelser. 2021 er innenfor første fireårsperiode, der vedtakene er forpliktende. Etter det skal planen revideres.

I dag behandler Stortinget transportbudsjettet for 2018. Arbeiderpartiet fremmet forslag om å øke bevilgningene til jernbane med 647,5 mill. kr, herunder 200 mill. kr til investeringer, bl.a. til Ringeriksbanen, men ble nedstemt ved behandlingen av finanskomiteens innstilling.

Arbeiderpartiet forutsetter i sitt forslag til budsjett for 2018 at Ringeriksbanen må sikres oppstart i 2021. I forslaget fra samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen er ambisjonene senket ytterligere. Nå står det at regjeringa tar sikte på *mulig* byggestart i 2021/2022 – et nytt forbehold som gir grunn til ny uro. Høyre og Fremskrittspartiet kunne i stedet stått fast på valgløftet sitt om oppstart 2021, men har valgt å la det være.

Ivar Odnes (Sp) [13:18:51]: Vi vil alle byggja meir veg og bane. Men for at vi skal få desse vegane og banene bygde, treng vi folk til å byggja dei. Senterpartiet er oppteke av rammevilkåra til pendlarane våre, som reiser mykje for å sørgja for at desse anlegga vert bygde. Noreg har i mange år hatt og har framleis eit behov for ein god del mobil arbeidskraft. Særleg innanfor bygg- og anleggssektoren er dette avgjerande.

Vi er mange som dagleg pendlar til og frå arbeidsplassane våre i dei større byane, og som er avhengige av gode kollektivsamband og mest mogleg smidig transport til og frå arbeidsplassen. I Senterpartiet ønskjer vi bl.a. å styrkja satsinga på innfartsparkering og gode overgangsløysingar mellom ulike kollektivtilbod. Trass i at samfunnet vårt er heilt avhengig av at mange av oss vil ta belastninga med å pendla lengre strekningar dagleg eller på vekebasis, har regjeringa i fleire år forverra pendlarane sine kår.

Senterpartiet har i sitt alternative budsjettforslag retta opp nokre av dei skatteskerpingane som regjeringa har innført, og at pendlarane stadig vekk skal oppleva å få redusert sine moglegheiter til å trekkja frå skatten – den ekstra kostnaden dei dreg på seg – for framleis å sikra ei mobil arbeidskraft.

Eg var, som nemnt tidlegare i dag, på Otta og møtte representantar for maskinentreprenørane i Gudbrands-

dalen, som har etablert eit nettverk der. No samarbeider dei med ein kunnskapspark og NTNU på Gjøvik for å ta i bruk dei digitale verktøya, for å byggja raskare, meir effektivt og billigare.

Gudbrandsdalen har vore i ei særstilling med mange pendlarar innanfor bygg- og anleggsbransjen, og det har vore ein tradisjon i fleire generasjonar å gjera dette. Desse pendlarane beskriv ein situasjon med vanskelegare forhold for pendlarar, og det manglar gode overgangar mellom bil og kollektivtransport. For å sikra at dei største bu- og arbeidsmarknadsregionane skal fungera, er det naudsynt å prioritera behova til pendlarane på ein heilt annan måte enn i dag.

Senterpartiet meiner at det er eit viktig tiltak å gjera vekslinga mellom bil og kollektiv transport betre og å ha styrkja kapasitet for parkering ved strategisk viktige kollektivknutepunkt. Ein bør ha som målsetjing å tilføra dei sentrale stoppestadane rundt dei største byane 8 000 nye parkeringsplassar, og Senterpartiet har føreslått å setja av 50 mill. kr til konkret planleggingsarbeid for pendlarparkering i dei fire største byregionane våre: Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Vi meiner dette er ei viktig bymiljøsatsing ved å få færre bilar som treng å køyra inn i byane, samt at andre kollektivbrukarar ... (Presidenten klubber.)

Presidenten: Tiden er ute.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [13:22:02]: Samfunnet blir stadig meir avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-system. Ny teknologi og digitalisering endrar og gjennomsyrr samfunnet, og det skjer veldig raskt. Det har gjeve oss ei lang rekkje tenester, som kontantlaus handel, finansielle tenester på mobil og elektronisk samhandling med det offentlege. Tenk berre på når ein sist var fysisk innom eit postkontor, eit lensmannskontor, eit likningskontor, ein bank eller eit kommunehus. I 2017 ordna dei aller fleste av oss det vi skal, gjennom pc-en, mobiltelefonen eller iPad-en. Ein kan vel seie at digitaliseringa har revolusjonert måten me kommuniserer på, og dei aller fleste av oss vil ikkje reversere den teknologiske utviklinga og moglegheitene ho har gjeve for folk flest.

Eit viktig grunnlag for denne utviklinga er eit velfungerande ekomnett med god dekning. Det betyr at krava til breiband og eit godt mobilnett blir stadig viktigare. I Noreg har me valt å la utbygginga av breiband i hovudsak skje på kommersielle vilkår. Det har vore ein suksess. I 2016 blei det investert meir enn 10 mrd. kr i ekomnettet, og Noreg er i verdstoppen når det gjeld breiband- og mobildekning. Det er eit konkurransefortrinn me må vidareføre ved framleis å leggje til rette for utbygging, bidra til låge kostnader, f.eks. gjennom ein effektiv grave-

forskrift, og ved å ha ei målretta tilskotsordning i område som ikkje er kommersielt interessante.

Noreg er blant dei landa i verda som har høgast digital deltaking og kompetanse, og me er – som sagt – i verdstoppen på breiband og mobildekning. Det å ha breiband av høg kvalitet er eit viktig distriktsverkemiddel. Eg har sjølv fleire vener som kan jobbe heimanfrå, i staden for å sitje på kontoret i byen, ein eller fleire dagar i veka fordi kommunen har lagt til rette for god breibandutbygging. Det blir hevda frå enkelte – òg her i salen i dag – at det å ha tilgang på breiband er like viktig som straum og vatn.

Breibandhastigheita varierer frå stad til stad, men det er ein stadig større del norske breibandbrukarar som får tilgang til breibandnett med høg hastigheit. Det er gledeleg at det i budsjettforliket på Stortinget blei einigheit om å auke beløpet til breiband over budsjettet til Samferdsledepartementet til 147,9 mill. kr – ein auke på 10 mill. kr frå 2017. Ordninga skal bidra til at midlar blir tildelt utbyggingsprosjekt i kommunar der behovet er størst, og til å nå regjeringas mål for breibandpolitikken. Men tilskotsordninga skal ikkje vere og vil aldri vere berrejelken i utbygginga. Hovudregelen er kommersiell utbygging.

Digital infrastruktur blir stadig viktigare, og dei store teknologiske endringane som har skjedd, gjev òg nokre utfordringar. Det gjer oss sårbare for både kriminalitet og IKT-uhell.

Lars Haltbrekken (SV) [13:25:23]: I dag har vi hørt representantar fra regjeringspartiene briske seg med at utslippene av klimagasser gikk ned med 1 pst. i Norge i fjor. Før man gjorde det, kunne det vært en fordel å sjekke tallene lite grann grundigere. Sannheten er at nedgangen vi var vitne til i Norge i fjor, er dynket i regnskogødeleggelse og økte utslipp globalt.

Det var først og fremst økt bruk av biodrivstoff i transportsektoren som ga reduserte utslipp i Norge. Da tallene som viste reduksjonen, først kom i mai i år, sa klima- og miljøminister Vidar Helgesen følgende i sin pressemelding:

«Utslipp fra forbrenning av biodrivstoff teller som null i det norske regnskapet. Den globale utslippseffekten av biodrivstoff vil imidlertid være annerledes enn i det norske regnskapet.».

Sannheten om regjeringens klimapolitikk så langt er at den har vært dynket i palmeolje – palmeolje som ødelegger regnskogen i Indonesia og Malaysia. Det er det ingen fra regjeringspartiene som sier, i det hele tatt. Det er rett og slett tragisk.

Palmeolje er et miljøskadelig produkt, selv med bærekraftskriterier. For å få en god global klimateffekt av økt innblanding av biodrivstoff må palmeoljen ut. Det

har vært mye oppmerksomhet rundt at palmeolje er usunt for kroppen. Nå er det på tide å slå fast at den heller ikke har noe i bilen å gjøre.

I Norge unngikk vi i fjor 466 000 tonn CO₂ på vårt klimaregnskap som følge av at vi brukte regnskogdiesel, men globalt kan dette palmeoljebaserte drivstoffet til sammen anslås å ha medført økte utslipp på mellom 520 000 og 790 000 tonn CO₂ – altså mer enn den reduksjonen regjeringspartiene i dag skryter av å ha fått til her hjemme. Vi trenger en miljøpolitikk i samferdselssektoren som kutter utslippene, ikke en som ødelegger regnskogen og øker utslippene der.

Som også andre har vært inne på i dag, finnes det noen lavhengende frukter for å kutte utslippene fra samferdselssektoren i Norge. Flere av partiene drev valgkamp på dette med å få elektrifisert de delene av jernbanenettet som fortsatt går på diesel. Trønderbanen er, sammen med Meråkerbanen, et av eksemplene på en jernbanestrekning som burde ha vært elektrifisert, og det burde vært satt i gang neste år, i hvert fall hvis man skulle tro på løftene fra regjeringspartiene fra i vår.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:28:41]: Det er interessant å høre kritikken fra SV. Da jeg satt i Stortinget som opposisjonspolitiker, var SV kraftig ute og ville ha økt bruk av biodrivstoff. En fylte byene med dieseler, og en så ikke utslippskutt. Nå ser en det, og da er plutselig det også galt fordi en ikke er fornøyd med måten vi gjør det på, til tross for at det faktisk er den måten SV selv anbefalte. Bærekraftig biodrivstoff er en del av vår regjeringens politikk. Det skal vi levere på også.

Men det skjer mye. Ser en på nybilsalget nå, har altså gram CO₂ per kjørte kilometer gått ned med 7 gram i år fra i fjor, og det samme skjedde året før. Og dette er altså en ønsket utvikling, ikke det som vi så fra forrige regjering.

Så har det vært mye diskusjon om bredbånd. Jeg synes det er litt interessant når det blir den store diskusjonen, tatt i betraktning at utviklingen er fantastisk positiv. Vi har en markedsbransje som leverer en kraftig vekst, en vekst som er 3 mrd. kr høyere på investeringsnivå i 2017 enn i 2013. Hadde det vært motsatt retning, hadde jeg forstått bekymringen, men når utviklingen er positiv, så virker dette mer å være en kunstig diskusjon.

SV og Senterpartiet har i debatten sagt at dette er sentralisering, at det har vært bedre bredbåndsdekning i byene enn i distriktene. Ja, derfor har vi som målsetting å ha bredbånd i hele landet. Men da vi overtok, hadde altså Finnmark en bredbåndsdekning på 7 pst. Oslo hadde en dekning på 95 pst. Så hvis noen bidro til sentralisering på den digitale infrastrukturen, så var det jo regjeringen Stoltenberg, med Arbeiderpartiet, Senter-

partiet og SV, som sørget for at de største byene hadde fantastisk god dekning tidlig, mens distriktene hang etter så det holdt. I Sogn og Fjordane var dekningen rundt 23 pst., i Hedmark og Oppland var den på 30-tallet, og det samme gjaldt Møre og Romsdal. Jeg ser ingen argumenter for at vi skal gå tilbake til forrige regjering når det gjelder å løse disse utfordringene, spesielt tatt i betraktning at Finnmark i dag har en dekning på 82 pst. Fra 7 til 82 pst. er jo det motsatte av sentralisering! Her må faktisk argumentene henge sammen med fakta, og en må ikke bare prøve å skape et negativt bilde.

Senterpartiets Mossleth har vært veldig opptatt av å prøve å hevde at regjeringens mål har vært 4 Mbit/s når det gjelder fart. Nei, vi har lagt fram en Digital agenda som sier 100 Mbit/s. Derimot kan representanten Mossleth sjekke Digital agenda lagt fram av Regjeringen Stoltenberg i mars 2013. Der var det ingen kvantifiserbare tall på hva som var målsettingen utover 2 Mbit/s. Det var det de rød-grønne våget å tallfeste. Og la meg si det slik: Selv med det feilaktige bildet representanten Mossleth tegnet av regjeringen, ville det vært dobbelt så godt som det de selv våget å tallfeste.

Vi har faktisk mål om bredbåndsdekning til hele landet, men vi tror på mer enn subsidier, vi tror at det å spille markedet bra også bidrar til å løse dette. Før hadde Arbeiderpartiet den tilnærmingen at en skulle spille godt sammen; nå virker det som om subsidier er det eneste virkemiddelet.

Øystein Langholm Hansen (A) [13:31:55]: Jeg lurer på om ministeren har kastet øynene sine på noen som helst alternative budsjetter i den forrige regjeringsperioden. Det virker ikke som om han har tatt inn over seg at også andre har oppdaget at verden ikke står i ro. Det som skjedde i forrige rød-grønne periode, er ikke nødvendigvis det som ville ha skjedd om det hadde blitt en ny rød-grønn periode, hvilket jeg håper det snart blir.

Men det blir sagt mye fint om Posten og deres ansatte fra talerstolen i dag. Både de ansatte og ledelsen har meddelt oss at det er knyttet usikkerhet til endringene som skal skje i postombæringen i relativt nær framtid. Det eneste vi vet, er at endringene antagelig vil føre til nedbemanning. Omstillingene som Posten har utført tidligere, har blitt utført uten store konflikter gjennom at bedriftene og de ansatte har forhandlet seg fram til løsninger som har vært akseptable for begge parter, og partene berømmer hverandre for ryddighet i disse forhandlingene. Nå vet vi at regjeringen har frekvensen på ombæring under utredning, og fagforeningen sier selv at de trenger rundt ett år for å gjennomføre eventuelle nedbemanninger på samme omforente måte som de har gjort til nå – det også til stor anerkjennelse fra regjeringen.

Det ligger ikke slike omstillingsmidler til nedbemanning i budsjettet, som vi har funnet, og det hadde vært interessant å vite om regjeringen har som intensjon å bidra til en løsning som gir partene i Posten tid og anledning til å forhandle fram slike løsninger også i framtiden og gi en forutsigbarhet for selskapet, de ansatte og kundene.

Så har vi merket oss at det er stor forskjell, både i neste års budsjett og i inneværende år, mellom departementets forslag til betaling for ulønnsomme posttjenester og det Posten har regnet seg fram til. Vi ber derfor om at Samferdselsdepartementet må komme til enighet med Posten om hva som er de reelle merkostnadene i framtiden.

Ingalill Olsen (A) [13:34:55]: Finnmark er lengst unna makten. Vi som bor der, merker det. Vi merker det særlig når statsbudsjettet legges fram. Svært lite av Finnmarks prosjekter prioriteres. Finnmark er større enn Danmark, og både geografi og klima er mye mer krevende. Finnmark har store naturressurser, som stor tilgang på fisk, gode lokaliseringer for havbruk, svært gode vindressurser til vindkraft, og olje og gassforekomster som kan utvinnes i lang tid framover.

Dette fylket trenger god infrastruktur. Vi trenger at rv. 94 til Hammerfest blir ferdigstilt. Vi trenger at Kløfta mellom Alta og Kautokeino blir sikret for ras, fordi det er et farlig område. Vi har snakket om fiskerihavner, så det skal jeg ikke gjenta, for der har vi svært mange som trenger å prioriteres. Fra Arbeiderpartiets side foreslo vi akutttiltak med 20 mill. kr til Kamøyvær. Begrunnelsen for det er at båter går ned ved flytebrygga i uvær, og vi trenger å styrke skred- og rassikring.

Hammerfest flyplass må besluttes. Det kommer til å komme fra Avinor i begynnelsen av 2018, og det ser jeg fram til, for behovet er til stede.

Det har vært et sterkt ønske fra Alta kommune å utvide Alta flyplass og få en 200 meter lengre rullebane. Da Nasjonal transportplan ble besluttet, var det en samlet komité som sluttet seg til det. Det skrives videre:

«Så langt har Alta kommune forskuttert dette arbeidet» – for de brukte masser fra E6 – «med låneopp-tak, og disse medlemmer er lite tilfredse med at man ikke har funnet en omforent løsning på finansiering av denne utvidelsen.»

Jeg vil gjerne utfordre Fremskrittspartiets Bengt Rune Strifeldt. Fremskrittspartiet var en av dem som lovte at dette skulle de ordne opp i. Hvorfor har ikke Fremskrittspartiet ordnet opp i dette? Hvorfor er det Alta kommune som må bære den kostnaden med den fornuftige måten å bruke masser fra E6 til? Det håper jeg at jeg kan få svar på, for som sagt, det har vært lovet at det skulle bli ordnet opp i.

Ruth Grung (A) [13:37:44]: Ja, det blir mye geografi. Bergen, byen mellom de syv fjell, har som følge av sin topografi i mange år hatt utfordringer med luftkvaliteten, men sentrum er også kompakt og har en høy andel arbeidsplasser, noe som gjør det velegnet for effektiv kollektivtransport. Å få løst transportutfordringen i byene er avgjørende, ikke bare for luftkvaliteten og helsen til innbyggerne, men også for at byene skal fungere som dynamiske regionale motorer for utvikling i hele landet.

Siste dag før Stortinget tar juleferie, skal Stortinget behandle Bypakke Bergen, basert på byvekstavtalen mellom Bergen og omegnskommunene. Målet er å redusere persontransport og erstatte den med kollektivtransport, gange og sykkel.

Bergen har hatt bompenger siden 1986, og innbyggerne har bidratt til å finansiere hovedparten av ringveisystem, bybane og en rekke miljøtiltak. Det er viktig at vi drøfter bruk av fellesskapets midler – for noen kollektiv- og andre strekninger brukes fellesskapets midler 100 pst., mens for andre, sånn som i byene, er det innbyggerne som i stor grad kanskje har løst de største utfordringene.

Derfor har Arbeiderpartiet valgt å øke den statlige andelen, nettopp for å få både fortgang, bedre luftkvalitet og bedre helse til innbyggerne, og også for å få løst transportutfordringene som byene står overfor. Det gjelder samtlige byer. Det er betydelig mer enn de 50 som regjeringen og deres samarbeidspartier bidrar med. Vi har fulgt opp våre valglofter i vårt alternative budsjett. I praksis betyr det 115 mill. kr mer til Bergen, det samme til Stavanger og 70 mill. kr til Trondheim. Det ville gitt fortgang i utbyggingen eller mindre bompenger for dem som bor der.

Norge er også en fiskeri- og sjøfartsnasjon. Det er derfor spesielt å registrere at regjeringen har redusert andelen av samferdselsbudsjettet som går til å styrke sjøtransport og fiskerihavner. Hvor blir det av ambisjonene om å få mer gods over på sjøtransport, å stimulere til å skape flere arbeidsplasser innen maritim sektor, en av de største sektorene vi har, der hvor vi virkelig har potensial til å skape ny verdiskaping til erstatning når oljen gradvis fases ut?

Avslutningsvis vil jeg gjøre sånn som flere andre fra Hordaland: heie på at vi nå får fortgang i utbyggingen av en trygg vei til Voss, og at vi får en sikker hovedvei mellom Bergen og Oslo, de to hovedbyene i landet.

Jon Gunnes (V) [13:40:43]: Jeg er veldig glad for at siste taler omtalte vekstavtalen i Bergen, som vi også skal ta stilling til onsdag. Men det er helt klart, som jeg har sagt tidligere i dag også, at disse fire byvekstavtalene og bymiljøavtalene som er inngått med Trondheim,

Oslo, Bergen og Stavanger, er utrolig viktige, og ikke minst er det en inspirasjon for at man lokalt skal kunne bli i stand til å gjennomføre tiltak.

Det var en annen ting jeg også ville si litt om, en oppfølging av det som Venstre står for. Vi vil gjerne at Nasjonal transportplan – det er altså under seks måneder siden vi vedtok den – må følges nå, og da har jeg egentlig litt å forklare når det gjelder lufthavnen på Mo i Rana. Et flertall har en merknad om den i innstillingen, hvor Venstre ikke er med. Det betyr ikke at vi er imot Hauan flyplass. Vi synes den er veldig bra. Men vi synes at den skal følges opp med det tidsperspektivet og etter den planen som ligger i Nasjonal transportplan, slik at vi får statlige midler fra 2024 og oppstart med private midler i løpet av første seksårsperiode. Jeg legger til grunn at Samferdselsdepartementet skal opprette samtaler om finansieringsløsning med lokale krefter. Det er det som ligger i Nasjonal transportplan, det er den planen Venstre vil at vi skal følge, ellers kommer vi i utakt med prioriteringene.

Nils Aage Jørgstad (H) [13:42:58]: Regjeringens satsing på infrastruktur videreføres gjennom høye bevilgninger til vei og bane, effektivisering av planleggingsprosessen og effektivisering og gjennomføring av prosjektene. For regjeringen og støttepartiene er det et mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres ytterligere fra dagens nivå. Det var en påplussing i forliket på 447,5 mill. kr til jernbane i så henseende.

Jeg vil også framheve at den sterke satsingen på ny infrastruktur, som denne regjeringen har satset på, må forventes å gjøre eksisterende strekninger mer robuste, ikke minst intercitysatsingene.

En av hovedutfordringene vi står overfor, er kostnadsveksten. Vi har sett det i transportsektoren gjennom mange år. Det at flere prosjekter blir langt dyrere enn forutsatt, er en utfordring, ikke minst med hensyn til å gjennomføre de største prosjektene. Vi er nødt til å ta tak i dette fenomenet. Ikke minst Nye Veier har vist oss at det er mulig å tenke annerledes og utradisjonelt, og redusere kostnadene med store beløp.

Det samme ser vi av Bane NOR. Også her signaliseres det at det er innsparing å hente. Når enkeltprosjekter blir opp til 20 pst. dyrere, f.eks. elektrifisering av Trønderbanen, utgjør det 600 mill. kr. Da blir det litt smått når Arbeiderpartiet sier at de skal bruke 160 mill. kr for å få dette i gang. Vi må få oversikt over kostnadene før vi kan sette det i gang. Det betyr slett ikke at det skrinlegges, det betyr at en kan gjennomføre prosjektet robust når det først kommer. Og det kommer sikkert ganske snart.

Utbygging av tung infrastruktur er kostbart. Denne regjeringen har forpliktet seg til å dekke 50 pst. av kost-

nadene i de fire store byområdene. I budsjettet er det forutsatt at foreslåtte bevilgninger vil dekke 50 pst. av kostnadene for henholdsvis MetroBussen i Trondheim, Bybanen til Fyllingsdalen og Bussveien på Nord-Jæren. Fornebubanen er omfattet av tilskuddsordningen, men det statlige bidraget til reguleringsplanlegging i 2018 dekkes av ubrukte midler i 2016 og 2017.

Det kreves et godt samarbeid mellom staten, fylkene og kommunene om valg av konkrete løsninger. Det legges opp til en organisering av byvekstavtaler der alle partene er med i en styringsgruppe. Da er det litt rart at man her presser fram enkeltløsninger for i og for seg ganske kostbare prosjekter. Det gjelder Romeriksbanen. Jeg har fått opplyst i løpet av dagen at det er to alternativer. Det ene er metro til Ahus og så bybane videre til Kjeller, det koster 7,5 mrd. kr. Det andre er metro hele veien, det koster 17,5 mrd. kr. Det er store summer. Dette forslaget burde egentlig vært oversendt, slik at man fikk oversikt over hva det egentlig dreide seg om.

Til slutt vil jeg si at Oslo er et utstillingsvindu for kollektivtransport. I Akershus har vi økt kollektivandelen med 60 pst. siden 2007, og der er det borgerlig styre.

Kirsti Leirtro (A) [13:46:10]: Trøndelag som region går foran i regionreformen. Et samstemt og tverrpolitisk Trøndelag har hatt elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen som førsteprioritet av alle samferdselsprosjekter i mange år.

Jernbanen går gjennom hele Trøndelag, fra Dovre og Røros til Majavatn, og den går inn til Sverige. Jernbanen har et betydelig potensial, med flere avganger og bedre komfort, og er ikke minst mer miljøvennlig også når det gjelder godstransporten. Svenske myndigheter har i dialog med Norge gjort sin jobb på Storlien og investert 0,5 mrd. kr i bl.a. en ny jernbanebru. Det er ganske ubehagelig i møte med dem å si at regjeringen bare måneder etter vedtak i forbindelse med NTP og flere måneder etter at en var kjent med en kostnadssprekk på 600 mill. kr, avlyser prosjektet. Det er faktisk det Bane NOR sier. Prosjektet blir lagt i en skuff. De venter på en startordre for å realisere prosjektet og for å jobbe videre med å redusere kostnadene.

Ferdig utbygd vil Trondheim–Steinkjer gi en årlig reduksjon på ca. 14 000 tonn CO₂. Det er en viktig premiss for å redusere biltrafikken på hovedåren gjennom landet vårt.

Vi har altså gang etter gang spist kake – mens regjeringen visste at prosjektet hadde en kostnadsøkning. Jeg er tross alt glad for at det er en merknad også fra flertallet om at det ikke skal legges bort, så jeg er spent på oppfølgingen videre i de neste årene.

Siv Mossleth (Sp) [13:48:39]: #handlekraft har jeg ofte sett fra Fremskrittsparti-topper. Vi kan la dette bli

en rent teknisk bredbåndsdebatt, men faktum er at det de fire siste årene er søkt om tilskudd til bredbåndsutbygging i ikke-kommersielle områder for 2,4 mrd. kr – og det er toppen av isfjellet. Den statlige bevilgningen i samme fireårsperiode har vært på bare 534 mill. kr. Ministeren kan ikke sette #handlekraft foran denne satsingen.

Representanten Jonny Finstad sier seg fornøyd med at det legges mye asfalt i Nordland. Ja, det er flott. Jeg må få minne ham på at det ennå bygges etter den rød-grønne NTP-en.

Så må jeg beklage at en viktig strekning for næringslivet i Nordland, flaskehalsen Sørølva–Borkamo, er utsatt av regjeringen. Senterpartiet vil bygge den samtidig som Tjernfjelltunnelen og vil starte opp.

Representanten Finstad skryter også av at fylkeskommunene har fått mer penger, og de må prioritere. Det stemmer ikke. Nordland taper 300 mill. kr i året fra 2020 fordi denne blå-blå regjeringen endrer fordelingsnøklerne. Pengene tas fra nord og andre distriktsfylker, helt i tråd med jobb nr. én for regjeringa: sentralisering av Norge. Selvfølgelig merkes et nedtrekk på nesten 300 mill. kr – og alle sektorene må bidra, også samferdsel.

Nordland har tidligere brukt nesten 200 mill. kr mer på ferger enn det fordelingsnøklerne tilsa. Vi har prioritert dem, men nå har vi fått nye båt- og fergenøkler fra regjeringen. Vi går i et pluss på 21 mill. kr når vi tar med minuset fra det som vi tapte på hurtigbåter. Et pluss på 21 mill. kr utgjør ikke veldig mye når nedtrekket er på nesten 300 mill. kr.

Regjeringen har også endret systemet med refusjon for hurtigbåter. Også dette skuffer veldig mange nordlendinger.

Senterpartiet har større ambisjoner enn denne regjeringen. Vi ønsker å ta hele landet i bruk.

Åsunn Lyngedal (A) [13:52:00]: Norge trenger en infrastruktur som bygger opp under muligheten til å drive lønnsom næringsvirksomhet, og vi trenger en infrastruktur som tar hensyn til klimaet vårt. Det ble med denne regjeringen vedtatt en nasjonal transportplan som for Nord-Norge er uten spor av å prioritere miljøvennlige alternativer for eksport av fersk fisk fra landsdelen min. Flertallet bak NTP klarte heller ikke å prioritere de prosjektene i nord som er de mest lønnsomme for samfunnet.

Behovet for å få ut fersk fisk og lønnsomhet i vei- og jernbaneprosjekter henger ofte sammen. I høst har vi sett at det er lagd et trafikklyssystem som kanskje for første gang siden 2009 kan gi vekst i mengden produsert oppdrettsfisk. Mye av den veksten kommer til å komme i nord. Da er det viktig at samferdselsministeren følger

opp, sånn at det er mulig å få denne ferske fisken ut til markedene.

Da er det to prosjekter som i alle fall må planlegges ferdig i 2018. E6 må legges i tunnel utenom Narvik sentrum, og det må planlegges dobbeltspor på Ofotbanen, for det meste av fersk fisk fra Nordland og Troms eksporteres via Narvik og Ofotbanen gjennom Sverige. Det er en suverent miljøvennlig måte å eksportere fersk fisk fra Nord-Norge på. Å få alle vogntog med fersk fisk som i dag kjører gjennom Narvik sentrum, i tunnel utenom sentrum på vei til togterminalen er det mest lønnsomme veiprojektet i Nord-Norge, og det skyldes at det er så mye næringstrafikk der. Regjeringen har ikke engang planlagt å skaffe penger til planlegging.

Det samme gjelder dobbeltspor på Ofotbanen – det må planlegges. Da regjeringen Stoltenberg lagde sin nasjonale transportplan våren 2013, prioriterte den 1,6 mrd. kr til kapasitetsøkende tiltak, og nå er de snart i sin helhet ferdig bygd.

Nå er det viktig at Fremskrittspartiet i regjering tar ansvar for denne korridoren og sørger for de planene vi trenger for framtiden. Arbeiderpartiet prioriterer planleggingsmidler til dette viktige jernbaneprojektet i sitt alternative budsjett.

Jonny Finstad (H) [13:54:34]: Jeg må innrømme at jeg blir litt skuffet når jeg hører mine medrepresentanter fra Nord-Norge legge fram hvor elendig tilstanden er i nord. Jeg tenker at en slik nedsnakking fortjener ikke landsdelen. Vi har en landsdel som går så det suser og går bedre enn resten av landet. Så jeg kjenner meg ikke igjen i de beskrivelsene, og jeg ønsker også å legge til at både kommunene og fylkeskommunene har bedre resultater under denne regjeringens periode enn under forrige regjering.

Men det jeg egentlig skulle ta ordet om, var olje- og miljøbasen som regjeringen skal etablere i Lofoten og Vesterålen. Jeg har i dag lagt merke til at en del rød-grønne representanter har nevnt den og også omtalt den positivt, og viser til sine positive merknader. Det synes jeg er kjempeflott, og det skal jeg gi skryt for.

Representanten Siv Mossleth var også ute i et leserinnlegg og sa at dette arbeidet ble startet under forrige regjering. Det er positivt feil. Jeg var nemlig ordfører i Lofoten i perioden da den rød-grønne regjeringen satt, og det var der ideen om olje- og miljøbase kom. Vi var i møte med en miljøvernminister fra SV, men det var tomme ned fra den rød-grønne regjeringen.

Jeg synes det er bra at man nå er kommet på bedre tanker, gjennom at SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet har en positiv merknad om det. Det lover godt for framtiden og for at denne olje- og miljøbasen skal bli et

fyrstårn for miljø og gode klimaløsninger, og ikke minst beredskap for oss som bor i den regionen.

Så det var dagens skryt. Jeg ønsker de partiene velkommen etter, og på nok et område er det denne regjeringen som går i front.

Heidi Greni (Sp) [13:57:05]: Samferdselsprosjekter i distriktet er ikke prioritert av dagens regjering. Det er null satsing på fylkesveivedlikehold, det er nedtrekk på rassikring, det er en halvering av bredbåndsmidlene, og det er kutt i midler til kystinfrastruktur. Senterpartiet sørger for å løfte samferdselssektoren i hele landet.

Regjeringen sier at den satser på samferdsel og infrastruktur, men i fylkene oppleves dette som en sannhet med modifikasjoner. La meg ta noen eksempler.

Bevilgningene til bredbåndsutbygging halveres i regjeringens budsjettforslag. Avtalen med Venstre og Kristelig Folkeparti retter opp ørlite grann, men langt fra nok. Senterpartiet har i sitt alternative budsjett styrket bevilgningene til utbygging av bredbånd i områder der det ikke er kommersielt lønnsomt, med 430 mill. kr.

Forskjellene i prioritering kommer kanskje best til syne når vi bryter ned bevilgningene på fylkesnivå. La meg bruke Trøndelag som et eksempel. Trøndelag er landets nest største veieier, rett etter staten. Senterpartiet gir 69 mill. kr mer enn regjeringen til opprusting av fylkesveiene i Trøndelag. Samlet sett har vi satt av 1 mrd. kr til et vedlikeholdsprogram for fylkesveiene. Eterslepet er stort, og transportetatene har vist til et årlig behov på 1–1,5 mrd. kr for å rette opp forfallet.

Jeg kan nevne to europaveiprojekter: E6 Selli–Asp og E39 Betna–Stormyra. Ingen av disse er prioritert av regjeringen. Senterpartiet setter av 20 mill. kr til hver av disse strekningene i vårt alternative budsjett.

Trønderbanen blir dessverre også sviktet fra regjeringens partienes side. I valgkampen var Høyres representant Elin Agdestein absolutt i sine forsikringer om at det ville bli satset på Trønderbanen i årets budsjett. Hun sa at alle spekulasjoner og spådommer om at elektrifisering av Trønderbanen ville bli utsatt, kunne parkeres en gang for alle. Så kom valget, og etter det budsjettet, og Trønderbanen er parkert. Den er helt ute i det blå, og i verste fall blir den kanskje skrinlagt til vi får en ny regjering. Prosjektorganisasjonen bygges ned, kompetansen forsvinner, og dette vil selvsagt bli fordyrende.

Elektrifisering av Trønderbanen er både et viktig miljøtiltak og viktig for å få ned reisetiden og få økt kapasitet på en jernbanestrekning som det er bred enighet om at skal satses på. Senterpartiet lovte ved behandlingen av Nasjonal transportplan at vi ville fremme en oppstartbevilgning i 2018, om kvalitetssikringsrapporten for prosjektet forelå til den tid. Den er nå gjennomført,

og prosjektet er klart for igangsetting. Derfor bevilger Senterpartiet 70 mill. kr til oppstart.

Marit Arnstad (Sp) [14:00:26]: Jeg tar også ordet for å si noe om Trønderbanen og Meråkerbanen. Som enkelte av de andre representantene fra Trøndelag har vært inne på, er det det viktigste prosjektet et samlet Trøndelag har stått sammen om på kollektivsida i de siste tre NTP-ene. Det er klart at det føltes som et alvorlig tilbakeslag når vår felles sak ikke ble prioritert av regjeringen og flertallspartiene i forbindelse med budsjettet. Det er sørgelig i dag å høre på flukten fra fakta. Venstres talsmann sier at jernbanen er det viktigste for Venstre – ja, men ikke i Trøndelag. Det er riktig at Stortinget bestemmer. Ja, men problemet er at Venstre – i all sin omsorg for jernbane – ikke ville bidra til at Trønderbanen kunne komme i gang. Statsråden sier at dette handler ikke om hvorvidt en skal komme i gang, men når en skal komme i gang. Men det er også slik at vi har fått informasjon fra Bane NOR om at den kontrakten de har hatt med Baneservice, må sies opp, og at Bane NORs prosjektorganisasjon er i ferd med å bli lagt ned. Det betyr at det blir ikke enkelt å komme i gang, det er ingen enkel øvelse å komme i gang. Så er det mange fra posisjonspartiene som oier seg over en kostnadsøkning på 600 mill. kr. Ja, jeg skjønner at det er en utfordring. Det er en fjerdedel av det Høyre og Fremskrittspartiet har tenkt å betale for en sykkelveg fra Reppe til Heimdal i Trondheim. Jeg synes det er svært sørgelig at man ikke kommer i gang med Trønderbanen i dette budsjettet. Jeg har dessverre mine tvil om hvorvidt denne regjeringen vil være i stand til å få Trønderbanen og Meråkerbanen på skinner i løpet av den perioden den sitter.

Så skal jeg si et par ord om digitalisering. Det er klart at alle vi i salen er opptatt av at digitaliseringen er i full gang. Men det er også slik at det digitale klaseskillet øker. Hver eneste dekningsrapport fra Nkom de fire siste årene viser at utbyggingen av bredbånd går fort, men de geografiske skillene øker. Den siste rapporten viser at 97 pst. i Oslo har høyhastighetsbredbånd, mens det er nede i 40 pst. i enkelte distrikter. Det er ikke et valg mellom kommersiell utbygging eller statlig utbygging, for mange steder er det et fornuftig spleiselag vi snakker om – et spleiselag mellom utbygger, fylke og den enkelte bruker. Det er mange av oss som har deltatt i den type spleiselag, og det er stor iver etter å bygge ut, men det er altfor lite penger på budsjettene fra regjeringen.

Jeg må si at hvis statsråden mener noe med at vi må ta et løft – og det løftet må komme nå, hvis vi skal unngå et digitalt klaseskille – bør regjeringen være med på de 500 mill. kr som foreslås framover. Men det er jo en statsråd som er mer opptatt av å snakke om fortida enn om framtida, som vi nå står overfor.

Arne Nævra (SV) [14:03:45]: Litt om bompenger og skatt og sånt: Det er ikke så uvanlig at politikere snakker med to tunger, men det er vel knapt noen som klarer dette bedre og har gjort det til en liten kunst, synes jeg, enn Fremskrittspartiet. Vi skal ha store skattelettelser, godt over 20 mrd. kr, sier Siv Jensen – hun har ordnet det til dem som har mest fra før. Så vil en ikke ha mer penger inn i kassa til bl.a. transport, og samtidig vil de liksom ikke ha mer bompenger. Denne retorikken var veldig vanlig før valget, i valgkampen.

Dette går ikke i hop. Det har selvfølgelig Fremskrittspartiet etter hvert forstått, sånn som Høyre for lengst har. De må være med på bompengefinansiering, de har ikke noe valg. Da må de slutte med denne populistiske retorikken sin. De har utsatt problemet lite grann ved å bruke masse oljepenger, selvfølgelig. Men nå blir det alvor i årene som kommer. Da må de velge, og så får vi se hvordan retorikken henger i hop.

Det er nesten komisk når statsråden stadig henviser til tidligere regjeringers innsats, for fire–fem år siden eller for kanskje ti år siden og bakover. Ekstra komisk blir det når han snakker om det når det gjelder bredbånd. I all verden, har det ikke skjedd noe innen den teknologiske utviklingen på fem–ti år? Jeg lurer på hvor raskt bredbånd Gerhardsen hadde i sin tid. Det har skjedd veldig mye de siste årene. Jeg må nok si at den retorikken som går på hva tidligere regjeringer gjorde når det gjelder teknologisk innføring, er ganske underlig. Jeg synes man kanskje skal være litt mer ærlig i politikken, og det har jeg etterlyst mange ganger. Da vil jeg gi en liten honnør til mellompartiene. Jeg har hørt på en del debatter her, og veldig ofte når de opplever nederlag, innrømmer de noen feil, ting de ikke fikk til, og jeg synes kanskje vi skulle være flinkere til dette i salen. Det gjelder alle. Vi kan ha litt mer ærlighet inn i politikken. Det er ikke bare seire vi skal hausse fram, men også de tingene vi ikke helt fikk til på grunn av konstellasjonene, sånn som de var.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:06:26]: Jeg merker meg at i debatten i dag er det få som har noen alternative løsninger. Det er ikke slik at det er mye diskusjon om å organisere ting annerledes, prioritere veldig annerledes, men en skulle gjerne hatt mye mer penger til alt som er hyggelig, enn det regjeringen har.

Da er det greit å minne om hva en har gjort i NTP, hva en selv har foreslått. Det har vært mange ønsker fra Arbeiderparti-representanter om nye veistreknings som må bygges, uten at en har lagt ned en eneste krone i sitt eget budsjett. Slike ting må det være lov å påpeke uten at Arbeiderpartiet blir sinte. Når mye av debatten handler om å klage på kladdeføre, er det fornuftig av og til å tenke på den snøen som falt i fjor. En inviterer selv til den

diskusjonen, og da må en ikke bli sint fordi vi påpeker hvordan en selv har prioritert tidligere.

Til dette med bredbånd: Jeg mener det er relevant nå å peke på bredbånd tidligere. Så kan SVs representanter riste på hodet, men jeg minner om et NRK-oppslag 1. februar 2008. Da skulle daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete forklare hvorfor det ble lagt ned en rekke postkontor under rød-grønn regjering. Svaret var da at digitaliseringen og utbredelsen av bredbånd skjedde så raskt at folk brukte postkontorene mindre. Ergo: For ti år siden brukte regjeringen selv bredbåndsutviklingen som argument for å legge ned postkontor. Da er det litt rart at en gir uttrykk for at det er først i dag at bredbånd betyr noe i hverdagen til folk. Det synes jeg minner om å omskrive historien lite grann.

Jeg synes også det er litt rart at Senterpartiet gir inntrykk av at de skal gi mange ekstra tjenester til dagens postvesen, men de vil ikke finansiere det. Da har en gått i luksusfellen. Men jeg kjenner igjen trenden i denne diskusjonen fra alle leserbrev og avisoppslag som er rundt omkring i landet, der en lover en masse greier, men glemmer å nevne: Oi, vi har ikke finansiert det i budsjettet. Det er direkte uansvarlig, vil jeg påstå.

Når representanten Mossleth igjen sier at alle som har søkt om bredbåndsstøtte, ikke har fått det, minner jeg om at slik var det også da Senterpartiet styrte. Senterpartiet bevilget ikke mer penger til bredbåndsstøtte enn det som har skjedd under dagens flertall. Det var ikke slik at alle som ville ha, fikk. Men jeg minner om at da Senterpartiet styrte, hadde Oslo en bredbånddekning på 95 pst., og Finnmark hadde 7 pst. Da representanten Arnstad selv var samferdselsminister, var hun med på å skape et digitalt klaseskille i dette landet, som dagens flertall holder på å rydde opp i. Det hjelper ikke å gjenta det gang på gang på denne talerstolen fra ulike rød-grønne representanter. Dette er veldig tydelig statistikk, og statistikken viser at under dagens regjering, under dagens flertall, investeres det vanvittig mye mer penger i å bygge bredbånd enn det som skjedde før. Det er faktisk markedet, nå som før, som gjør den største jobben, og det er jeg veldig glad for, for et digitalt samfunn har vi alle glede av.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [14:09:43]: Senterpartiet vil bygge samferdsel og kommunikasjon i hele landet – mindre prat, mer handling. Gjennom bygging av tog, vei og fiber skal landet bygges enda sterkere sammen, med solide muligheter for alle over hele landet. Trafikkveksten i byene skal være på gange, sykkel og kollektiv.

Flere har snakket om denne utviklingen i debatten. Regjeringspartiene kommer med en nærmest arrogant framstilling om at alt går så godt takket være dem, og at

alt går i grunnen bare godt i disse dager takket være dem. Jeg er mektig uenig.

Som Opplands-representant har jeg fått merke hvor samferdselsministeren har sovet på jobb. Flaskehalser og farlige strekninger på E16 i Valdres blir ikke prioritert av regjeringen. Satsingen til E6 i Gudbrandsdalen holdt ikke til hele veistrekningen. Gjøvikbanen har fått nye togsett når de gamle holdt på å falle fra hverandre. Inter-cityutbyggingen har stått stille, og banen til Lillehammer er blant strekningene som taper.

Fylkesveier som mangler tilskudd, er også en trist historie. Regjeringen hevder de prioriterer bevilgninger til fylkesveiene foran midler til nettopp distrikts- og regionalpolitikk. Problemet er bare at styrkingen av fylkesveibudsjettene imidlertid har vært lavere enn kuttene i distriktsmidler, og styrkingen har i tillegg gått på bekostning av frie inntekter til andre oppgaver, som igjen går ut over f.eks. videregående opplæring og nettopp kollektivtrafikk.

Skal vi ha reell satsing, må vi ha ny politikk og ny satsing. Statsråden lykkes nok på enkelte områder – jeg skal gi honnør for det, jeg skal være raus nok til å si det – men ikke alt er så rosenrødt som det regjeringen skal ha det til, eller som det blir presentert fra regjeringspartienes side her. Jeg stiller meg bak representanten Nævrås ønske om at vi kan innrømme og stå i nederlag og feiltrinn. Det tror jeg Stortinget, landet og statsråden hadde kunnet vokse på. Jeg var selv til stede da samferdselsministeren var på Fagernes og holdt et pinlig valgkampmøte i høst. Det var ingen lovnader, kun store ord.

Vi trenger tiltak. Vi trenger Senterpartiets alternative statsbudsjett.

Willfred Nordlund (Sp) [14:12:32]: Senterpartiet har i sitt budsjett for 2018 foreslått et stort løft i bevilgningen til fylkesveier ved å sette av 1 mrd. kr til vedlikehold og fornying. Det trengs, for når man reiser der ute og ser hvor trafikken går, registrerer man en stadig større trafikkmengde på stadig dårligere veier.

I fagetatenes forslag til Nasjonal transportplan for 2018–2029 ble det vist til at det var et behov for mellom 1,5 mrd. kr og 2 mrd. kr ekstra årlig for å opprettholde standarden på fylkesveiene. Fagetatene identifiserte altså at det ikke var tilstrekkelig med midler til fylkeskommunene for å kunne møte det ambisiøse målet de har, nemlig å levere trygge og sikre veier for næringslivet og innbyggerne sine. Fylkesveiene utgjør 80 pst. av den samlede lengden vei i dette landet. 45 pst. av alle ulykker med drepte og hardt skadde skjer på fylkesveier. Derfor kan ikke Stortinget ta lett på denne diskusjonen, som det kan framstå at man mener man har gjort.

Jeg tror at vi alle sammen må innrømme at det ikke er penger til alt, som statsråden var inne på. Men det må jo

være penger til å prioritere noe av det viktige i dette landet, nemlig infrastrukturen. Den sørger for at folk kommer seg på jobb, for at næringslivet får sendt sitt gods, og ikke minst for at eksporttettet næringsliv får levert varene til utlandet, noe vi alle sammen nyter godt av.

For 2018 foreslo regjeringen å øke fylkeskommunenes ramme med 200 mill. kr. Det dekker ikke engang pris- og kostnadsveksten. Hvordan representanter for regjeringspartiene skal kunne mene at man tar igjen etterslepet og får redusert det med de budsjettbevilgningene som man foreslår, er ikke noe jeg kan skjønne. Skal vi ta utgangspunkt i at dette landet ser ut som det gjør, kreves det faktisk tilstrekkelige bevilgninger sånn at fylkeskommunene og fylkestingene er i stand til å prioritere fortsatt vekst innenfor samferdselstiltak. Det har fylkestingene gjort de siste årene. Med noen få unntak har de aller fleste fylkeskommunene brukt betydelig større beløp de senere årene enn det som det ble brukt før, nettopp for å ruste opp samferdsel. Men innenfor alle satsingene som man ønsker å få til, som ulike statsråder innenfor sine områder ønsker at fylkeskommunene skal gjøre, er det dessverre sånn at det blir ikke rom for de enorme satsingene på samferdsel som statsråden ønsker seg.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [14:15:47]: Når man hører debatten i dag, er det veldig mye mantraet «for lite og for sent». Når vi i dag ser hvor utålmodige Arbeiderparti-representantene er, må det nevnes at de var ikke like utålmodige da vedlikeholdsetterslepet økte på alle samferdselsområdene for ikke mange år siden.

Når man ser de hilsningene som nå sendes hjem fra de samme representantene, med mange prosjekter som ikke finansieres fullt ut, ligner det – som ministeren påpekte – mer og mer på «luksusfellen».

Det henvises fra representanten Ingalill Olsen til en merknad i Nasjonal transportplan, som ble vedtatt i vår. Da vil jeg minne representanten om at den nevnte transportplan gjelder for perioden 2018–2029. Selv om man ønsker det, vil man ikke kunne igangsette og gjennomføre alle prosjektene det første året, men den vil følge perioden.

Jeg er veldig glad for dem som er utålmodige med å komme i gang med sine prosjekter, spesielt at det innen fiskerihavner og farleder kommer på plass en forskutteringsordning, og at vi fjerner vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsutstyr til de samme farledene allerede den første perioden.

Tor André Johnsen (FrP) [14:17:24]: Jeg har lyst til å gå tilbake til Posten og det med forurensning og utslipp. Særlig SV har fokusert mye i dag på at bilen er en versting som bidrar med så mye forurensning. Derfor vil de ikke bygge veier. Men når det gjelder både Senterparti-

et og SV, bevilger de 100 mill. kr ekstra til å subsidiere et behov som rett og slett ikke er der. Posten skal fram, så bl.a. Senterpartiet i stad, men det er ikke noe post å sende ut. Behovet har endret seg dramatisk de senere årene. Derfor ønsker ikke Posten å ha omdeling fem dager i uka lenger. Det er litt spesielt når man snakker om miljøvern og å begrense bilbruken – og kanskje ikke engang vil bygge nye og sikre veier, slik SV ønsker – at de skal subsidiere tomme postbiler som skal reise rundt uten post i landet, bare fordi de har en sånn oppfatning at posten skal fram, uavhengig av om det er post eller ikke. Det må jeg si er litt spesielt. Det er ikke miljøvennlig, og det er i hvert fall ikke samfunnsøkonomisk fornuftig.

Så fikk vi en liten kommentar her tidligere i dag fra Arbeiderpartiet om at vi kunne sammenligne med hvordan det gikk i England og i New Zealand når det gjelder konkurranseutsetting. Vi forholder oss til de lokale eksemplene vi har, for Gjøvikbanen, som fungerer bra, og vi kan forholde oss til skandinaviske eksempler. Våre gode venner i Svenska Järnvägar har drevet med konkurranse i – som vi snakket om – opp mot tretti år. Det er viktig for oss å lytte til dem. Vi i Fremskrittsparti-fraksjonen hadde møte med dem i forrige uke for å få innspill derfra. Da trenger vi ikke dra på den andre siden av jorden for å se hvordan de ikke har gjort det på en god måte der, når vi kan få eksempler fra lokalmiljøet.

Litt tilbake til Senterpartiet og Arbeiderpartiet, som kutter i Nye Veier: Det er veldig spesielt, særlig når Arbeiderpartiet begrunner det med at en kan effektivisere og rasjonalisere selskapet, og at en kan spare noe på det. Nye Veier er etablert nettopp for å spare penger. Det er etablert nettopp for å drive mer rasjonelt og ha færrest mulig ansatte for å ha en fleksibel, slank organisasjon, så de skal kunne spare faste lønninger og faste kostnader. Da er det bedre å leie inn spisskompetanse de få gangene en trenger det, enn å ha folk fast ansatt, for da ville en fått større kostnader og større utgifter med Nye Veier.

Så til det med digitalisering, som Arbeiderpartiet påpeker er en mulig innsparing for Nye Veier: Det er nesten så jeg lurar på om Arbeiderpartiet har satt seg inn i hvordan Nye Veier er organisert, og hvordan det fungerer. De er i forkant på digitalisering. De er, så vidt jeg vet, en av de første som har begynt med heldigitaliserte anbudsprosesser. Det har ikke vært vanlig tidligere i Norge. Så enten har ikke Arbeiderpartiet satt seg inn i hvordan Nye Veier jobber, eller så kommer de med tomme argumenter for moro skyld.

Når det så gjelder planprosesser, jobber allerede Nye Veier veldig effektivt med interkommunale planprosesser, som aldri har vært brukt i norsk veibygging før.

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

Jon Gunnes (V) [14:20:40]: Dette er et svar på noen utfordringer i Trøndelag.

I Nasjonal transportplan har man klare prioriteringer for Trøndelag, for elektrifisering innen 2023, og dobbeltspor skal vurderes når rapporten om kostnad og samfunnsøkonomi foreligger. Den står ved lag. Det ble snakket om at staten prioriterer sykkelveier, men det er klart at når det bygges riksvei – E6 – i Trondheim, må det også følge med penger til sykkel og gange. Det er nå forslag om å bruke av de midlene. Det forundrer meg at vi sier nei takk til disse midlene.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kortmerknad, begrenset til 1 minutt.

Kirsti Leirtrø (A) [14:21:40]: Jeg må ta ordet når statsråden kritiserer den forrige regjeringen for bredbåndssatsingen og skryter av denne regjeringens bredbåndssatsing. I forrige regjeringsperiode var årlig 200 mill. kr øremerket til fylkeskommunene, til bredbånd. Det var 1,3 mrd. kr i regionale utviklingsmidler som fylkeskommunene brukte til bredbånd. I dag bidrar fylkeskommunen og kommunene med egenandeler på bredbånd – av det de så gjerne skulle ha brukt til andre ting. Dermed synes jeg dette faller på sin egen urimelighet. Distriktene forfaller med denne regjeringen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:22:32]: En snakker om at det «faller på sin egen urimelighet», med en avslutningspåstand om at distriktene forfaller under dagens regjering. Arbeidsledigheten er lavere i distriktene enn andre steder. Fiskerinæringen har aldri gått bedre. Vi vedlikeholder nå veiene i Distrikts-Norge som forfalt før. Det satses mer på å bygge nytt i distriktene nå enn før. Investeringsnivået på vei har tredoblet seg i Nord-Norge. Det er ingen ting som tyder på at Distrikts-Norge taper i forhold til resten av landet.

Hvis en går inn i Nasjonal transportplan som ble framlagt under rød-grønn regjering, vil en se at i kroner per innbygger fikk Oslo og Akershus mer enn Vestlandet, mer enn Sørlandet, mer enn Midt-Norge – for å nevne noen områder. I den nasjonale transportplanen som dagens regjering, Kristelig Folkeparti og Venstre har lagt fram, får Vestlandet mer per innbygger enn Oslo og Akershus, Midt-Norge får mer per innbygger enn Oslo og Akershus, Sørlandet får mer per innbygger enn Oslo og Akershus, Innlandet får mer per innbygger enn Oslo og Akershus, og Nord-Norge får mer per innbygger enn

Oslo og Akershus. Det er det stikk motsatte av det en forsøker å skape et bilde av i denne debatten. Det er ganske meningsløst, synes jeg, at vi skal drive og diskutere den typen saker når vi egentlig skulle diskutere visjonene for infrastruktur og mobilitet i dette landet. Jeg prøvde å ha det med i mitt hovedinnlegg, men jeg ser at resten av debatten har gått ut på egentlig å prøve å skape et ganske rart bilde.

En Senterparti-representant sa også at etter at dagens regjering overtok, føler en at Oppland har blitt helt glemt. Jeg vil bare minne om at en av de første turene jeg tok som samferdselsminister, var å reise til Oppland for å levere ekstra penger til E16 Bagn-Bjørge-prosjektet, slik at de faktisk kunne få penger til å planlegge. Prosjektet lå i Nasjonal transportplan, de rød-grønne kan skryte av det, men det lå ikke planleggingsmidler der til å holde framdrift. Jeg tok turen og delte ut mer statlige midler, slik at bompengene kunne reduseres. Responsen i denne debatten er at Oppland er nedprioritert. Nei, faktum er det motsatte.

Det er helt riktig at togsettene på Vossebanen holdt på å falle fra hverandre – for å bruke den typen retorikk – men man satt altså i åtte år og visste at situasjonen var sånn uten å bestille nye. Bestillingen kom med dagens flertall. Jeg mener helt oppriktig at da går det an å si: Vet du hva, vi har gjort noe godt. Så betyr ikke det at vi er ferdig med prosjektet. Jeg gir ikke inntrykk av at alt nå er bra, men jeg peker på at den politikken som flertallet fører i dag, leverer langt bedre resultat for både byer og distrikter – for Nord-Norge, Sørlandet, Vestlandet og Østlandet – enn det vi så før, rett og slett fordi pengene brukes mer effektivt og fordeles der behovet er. Det er derfor de tre fylkene som har dårligst bredbånddekning, har fått to og tre ganger økning i støtteordningene, mens forrige regjering fordelte pengene flatt ut til alle fylker, uavhengig av behov. Det synes jeg er dårlig politikk.

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

Siv Mossleth (Sp) [14:25:55]: Jeg ønsker bare en kort oppklaring av ministerens bortforklaring. I Senterpartiets budsjett har vi prioritert 0,5 mrd. kr i tilskudd til bredbånd der det ikke er kommersielt lønnsomt å bygge ut, og det er maks av det EØS-regelverket gir oss lov til. I regjeringens forslag var prioriteringen 69,7 mill. kr, og så har samarbeidspartiene klart å forhandle det opp. Det er ikke sånn at vi har laget et budsjett som ikke er realistisk, vi har prioritert maks. Når statsråden prøver å si at vi kaster bort penger eller lover mer enn vi holder, så stemmer ikke det.

Helge Orten (H) [14:27:12]: Vi nærmer oss slutten på debatten. Jeg ser at nye aktører, som skal løse helt andre og større verdensproblemer, har kommet inn i salen.

Det har vært mange påstander i løpet av denne debatten som jeg tror det er verdt å kommentere. Det har vært en rekke representanter fra Arbeiderpartiet som har hatt ønsker om å framskynde sine prosjekter – det ene prosjektet bedre enn det andre. Men Arbeiderpartiet har ikke penger til å gjennomføre disse prosjektene, selv om partiet har skrevet ut mer enn 8 mrd. kr mer i skatter og avgifter enn det regjeringa foreslo. Det er altså et fullstendig misforhold mellom det de lokale representantene fra hvert enkelt fylke ønsker og lover i lokale medier, og det som Arbeiderpartiet er i stand til å levere. Dette er – ja, man kan nesten bruke uttrykket «litt useriøst». Poenget er i alle fall at det er ikke en reell prioritering i det som Arbeiderpartiet legger fram, så lenge man lover alt og – jeg hadde nesten sagt – ingenting og ikke har penger til det.

Så til Trønderbanen, som det har vært en del diskusjon om: NTP ble vedtatt for noen få måneder siden. Ja, vi skal gjennomføre elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Det har blitt en overskridelse på 600 mill. kr på det prosjektet. 600 mill. kr er mye penger, selv i samferdselssektoren. Da påhviler det oss et ansvar for å gå gjennom kostnadene og sjekke om det går an å holde seg innenfor kostnadsrammen, for hvis ikke må de samme partiene som mener at vi skal gjennomføre med ny kostnadsramme, også mene noe om hvilke prosjekter som skal utsettes eller forkastes.

Fylkesveier: Ja, denne regjeringa og dette flertallet har levert mer til fylkesveier enn det den forrige nasjonale transportplanen la opp til. Vi har styrket kommuneøkonomien og samtidig styrket de overføringene som går via Samferdselsdepartementets budsjett: 1,6 mrd. kr i 2018 til oppgradering, fornying og tunellfornyning og 759 mill. kr til rassikring. Det er altså litt over 2,4 mrd. kr totalt sett, i tillegg til det fylkesveiene får gjennom rammetilskuddene sine. Å framstille det som om det nesten ikke er noen satsing på fylkesveiene, synes jeg blir merkelig.

En kjapp visitt innom bredbånd: Vi har hatt den diskusjonen i løpet av hele dagen. Vi mister mye av perspektivet når det gjelder bredbånd, rett og slett fordi vi fokuserer bare på tilskuddsordningen. Tilskuddsordningen finnes for å dekke opp de områdene som ikke er kommersielt sett utbyggbare. Over 10 mrd. kr ble brukt i 2016 på å bygge ut bredbånd og ekomnettet i Norge. Vi må ta det med i betraktning når vi skal se på totaliteten, og vi må ta det med i betraktning også når det gjelder å vurdere den samlede bredbånddekningen (presidenten klubber), som har økt i perioden.

Presidenten: Da er tiden ute.

Helge Orten (H) [14:30:12]: Kan jeg få gi en liten stemmeforklaring, for det er fremmet et forslag, forslag nr. 16, fra Kristelig Folkeparti?

Presidenten: Stemmeforklaring kan man få gi.

Helge Orten (H) [14:30:21]: Forslaget fra Kristelig Folkeparti anser vi som en oppfølging av det som ligger i Nasjonal transportplan, og Høyre vil støtte det forslaget.

Presidenten: Det er notert.

Willfred Nordlund (Sp) [14:30:47]: Det vi diskuterer her i dag, om hvor mye penger som skal brukes på ulike prosjekter, er noe som betyr veldig mye der ute. Det er fort gjort å gå seg vill i diskusjonen om hva slags prioriteringer man ønsker å gjøre, og ikke minst om hvor mye man ønsker å gjøre.

Senterpartiet har valgt å prioritere mer penger nettopp fordi infrastruktur er så viktig om folk skal kunne leve og bo der de gjør, og ikke minst for at vi skal kunne få de eksportinntektene som velferdsstaten trenger.

Jeg har i et tidligere liv jobbet ganske mye med fylkesveier og samferdsel i Norge. Når en prøver å framstille det fra denne talerstolen, sist fra representanten Helge Orten, som om det er blitt mye mer penger til fylkesveier, så er ikke det riktig. For når overføringene til fylkeskommunene ikke følger pris- og kostnadsvekst, blir det ikke mer rom innenfor rammene av de frie inntektene til å prioritere vei. Det henger ikke sammen.

Fylkeskommunene skal dekke behovet de har innenfor videregående opplæring, der man ønsker å få flere til å gjennomføre. Man skal øke antallet personer som tar kollektivtransport, også i de mindre og mellomstore byene våre, man skal satse på tannhelsen, altså folkehelsen, man skal klare å gi noen kulturtilbud, og ikke minst skal man klare å bruke enorme summer på fornyelse og vedlikehold av fylkesveier.

Jeg har gitt skryt til statsråden tidligere for å ha prioritert å ta igjen etterslepet på riksveiene. Det er bra. Problemet er at vi har et helhetlig transportnett som ikke får muligheten til å ta del i den reduseringen av etterslepet, slik som budsjettrammen legger opp til.

Det er spesielt å registrere at man f.eks. ikke har omtalt det at Senterpartiet mener at man skal øke satsingen på skredsikring, sist fra representanten Finstad, som mente det luktet asfalt i hele Nordland, og at det ble mange nye tunneler. Det kan man lese ut fra de ulike fylkenes budsjetter – at det er en virkelighet som kan stemme i stort, men som ikke stemmer der ute når man skal ned og foreta de reelle prioriteringene.

Å sikre innbyggerne våre trygge veier, slik at vi får ned antallet hardt skadde og drepte i trafikken, er en oppgave vi burde ha tatt på større alvor, og som krever en lengre debatt om hvordan vi skal løse det, enn det vi rekker her i dag.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Morten Stordalen (FrP) [14:34:05]: Det nærmer seg slutten på debatten, og jeg vil oppsummere debatten slik: Det er et fantastisk budsjett på 67,5 mrd. kr, som går til samferdsel, og store deler av debatten har handlet om noen millioner til bredbånd. Da må det være et strålende budsjett, og jeg er glad for at det er Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen som sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti nå er enige om budsjettet. Det tyder på at dette skaper mest ro.

Det har vært en rekke Arbeiderparti-representanter oppe på talerstolen og hilst hjem til prosjekter som de har penger til. Det er også referert til – det gjorde også Sverre Myrli i sitt innlegg – at Arbeiderpartiet hadde 7 mrd. kr mer i sin NTP over tolvårsperioden. Det er helt riktig, da lovte de litt til hit og litt til dit – til mange formål, sikkert velmenende og gode. Det var både bane og vei som skulle dekkes. Men i realiteten er disse kostnadene på nærmere 50 mrd. kr–70 mrd. kr. Det ville være en god søknad til Luksusfellen.

Nå fortsetter Arbeiderpartiet i god stil med sitt budsjett. Man ramser opp forskjellige prosjekter. Jeg kan nevne noen av dem, kun på jernbane, hvor de har økt med 200 mill. kr til jernbaneinvesteringer. Hvis man har i mente at det er 2,1 mrd. kr til planlegging av jernbane, kan vi jo sette dette opp mot hverandre. Jeg leser opp: økt satsing på intercityutbygging Dovrebanen, intercityutbygging Østfoldbanen, intercity Vestfoldbanen, intercity Ringeriksbanen, forsering av tiltak på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, kapasitetsøkning til tiltak i Oslo-området, ny Oslo-tunnel, planlegging av dobbeltspor på Jærbanen og Ofotbanen og sist, men ikke minst, elektrifisering av Trønderbanen. Den alene har vel Ingvald Kjerkol, Arbeiderpartiet, tidligere lovt 160 mill. kr til. Nå er det 40 mill. kr igjen – kanskje ikke stort å hilse hjem med. Det var også en god søknad til Luksusfellen. Vi opplever her at landets største opposisjonsparti – styringspartiet Arbeiderpartiet, ble det kalt i mange år – ikke evner å prioritere. Nok en gang går de på med Luksusfellen, lover mange prosjekter, uten penger, akkurat som i foregående NTP.

Tidligere har vi hørt i denne salen at det var flott at denne regjeringen fulgte opp den NTP-en som de hadde lagd. Jeg sa det gang på gang: Nei, heldigvis gjorde vi ikke det, da hadde forfallet økt mye, mye mer. Nå har vi økt betydelig utover den NTP-en som de rød-grønne lagde. Heldigvis styrer vi nå etter en ny NTP, sammen med

Kristelig Folkeparti og Venstre. Landet skal bygges. Forfallet går ned, sikkerheten øker, tryggheten øker, mobiliteten øker.

Så har vi SV i denne debatten, som selvfølgelig er imot motorvei – det visste vi, det er ikke noe nytt med det – men jeg unner folk veier, trygge veier, gode veier. Jeg unner dem å komme seg fram til og tilbake fra jobb, komme seg fram og tilbake i hverdagsreiser. Trygghet skal lønne seg.

Abid Q. Raja (V) [14:37:15]: Når vi hører på den ikke så konstruktive opposisjonen på Stortinget, som ikke har noen type samarbeid med regjeringen, kan man få inntrykk av at det går skikkelig dårlig her i landet, at nesten ingenting er blitt gjort de siste fire årene, at alt har stått helt stille. Vi bygger verken noen jernbane eller noen veier. Vi driver verken med noen skredsikring – det skjer ingenting – eller med ferjer. Det går virkelig, virkelig dårlig. Så har man kanskje litt bind for egne øyne og ører – og det ene og det andre. Man har antakeligvis glemt hva man selv gjorde da man satt i regjering.

Nå skal jeg ikke dra hele lekse om hva de selv gjorde og ikke gjorde, men det har faktisk skjedd ganske mye de siste fire årene. Det er bare å huske f.eks. jernbaneetterslepet, som bare økte og økte og økte under de rød-grønne. Jeg vet ikke det nøyaktige tallet, men jeg ser at statsråden skal komme etter meg – han har sikkert det nøyaktige tallet. Jeg lurte på om det var 1 mrd. kr i året i gjennomsnitt det økte – kanskje det var enda mer – men det vil de altså ikke snakke om. Det var vi som bidro til at jernbaneetterslepet endelig begynte å gå ned. Og så kommer de og klager. Det er helt uforståelig. Dette har blitt klagestolen, virker det som – istedenfor klagemuren. Det har skjedd vesentlige ting: Vi har løftet vei. Det har blitt bygget flere sykkelveier. Det satses mer på jernbane, mer på kollektiv – mer på det meste. Det er det utrolige.

Den NTP-en som jeg fikk æren av å være med på å lage i forrige periode, på 1 000 mrd. kr, er den mest framtidsrettede NTP-en noensinne som har vært mulig å få igjennom i salen her. Selv den er ikke den ukonstruktive opposisjonen fornøyd med. Ikke bare skal vi bygge ytre intercity, vi skal bygge ny toggtunnel under Oslo, som ikke var påtenkt under den forrige regjeringen. Ikke bare har vi drømt om 50 pst. til Fornebubanen og til f.eks. Bybanen, vi leverer det også – vi ikke bare snakker om det. Ringeriksbanen – som jeg vet at selv representanten Martin Kolberg er opptatt av – har vi visstnok snakket om i over hundre år i dette landet, lenge før mine folk kom hit. Vi har bidratt til at Ringeriksbanen nå kommer til å bli bygget. Den er ikke lenger en illusjon, nå er den både i NTP-en og blir prioritert penger til.

Det foreligger også en del andre bybaneprosjekter, som Ullandhaug. Nedre Romerike baneløsning, som jeg er veldig opptatt av, står klar til utrulling når man har klart å gjøre ferdig de andre prosjektene. Det ligger også 2,3 mrd. kr i årets budsjett til ulike ordninger for kollektivtransport.

Jeg er veldig godt fornøyd med hvordan vi bygger landet. Jeg er veldig godt fornøyd med det samarbeidet vi har med Fremskrittspartiet, som har samferdselsstatsråden i regjeringen, og jeg ser fram til å fortsette dette gode samarbeidet for Norge.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:40:30]: La meg takke Venstre og Kristelig Folkeparti for at man har et budsjett der tallene faktisk henger sammen. Når vi ser på opposisjonen, er det ikke sammenheng mellom det partiene foreslår, og det er store problemer internt i hvert budsjett – det bærer preg av luksusfellen, som flere har sagt.

Jeg har notert ned noe. Fra Arbeiderpartiet har representanten Haukeland Liadal krevd oppstart av E134, men uten å bevilge penger. Representanten Lauvås krever raskere framdrift på E18 i Akershus, uten å bevilge penger. Det loves penger til ti jernbanesatsinger, men pengene er allerede oppbrukt før du er ferdig med Trønderbanen. En krever mer vedlikehold på veiene, uten å bevilge penger. Representanten Leirtrø advarer mot utenlandske aktører, uten å nevne at kontrakter gikk ti ganger oftere til utlendinger under den rød-grønne regjeringen enn i dag. Representanten Lyngedal fra Arbeiderpartiet vil ha flere veiprosjekt i nord, bl.a. tunell i Narvik, men uten å bevilge penger. Representanten Ingalill Olsen fra Arbeiderpartiet vil ha framskyndet både rv. 94 og rv. 93, men glemmer å bevilge penger.

Jeg mener det er bra om vi klarer å utvikle norske entreprenører til å gjøre enda mer av jobben. Vi har sett gode resultater. Men skal vi få det til, kjære representanter, så må vi betale dem for jobben. De jobber ikke gratis. Det å legge fram en masse krav i Stortinget, det å reise rundt, skrive leserbrev i Ringerikes Blad om Ringeriksbanen, skrive i Trønder-Avisa om Trønderbanen, skrive leserbrev i Jærbladet og Dalane Tidende om Jærbanen, men ikke bevilge penger til det man sier skal skje, det er ikke troverdig.

På samme måte har vi nå sett på jernbanesiden at man skal ha raskere framdrift på IC, men har ikke penger til det. Og så snakker man om at ting blir forsinket. La meg bare minne om at ingen av de prosjektene som ligger i ytre intercity hadde fått en krone i Nasjonal transportplan som ble vedtatt under rød-grønn regjering. Sågar når det gjaldt planleggingsmidler til indre intercity, har dagens regjering bevilget mer enn dobbelt så mye som det den rød-grønne regjeringen foreslo selv. Hvis

man mener at framdriften har vært for kort, for liten, for treg, så var altså ikke de økonomiske rammene som en selv planla fra rød-grønn regjering, egnet til å komme dit vi er engang. Det er greit å ha med seg at det faktisk må være en sammenheng mellom det man lover, og det man tenker å finansiere.

La meg også bare minne representanten Myrli, som var bekymret for pensjonene til de ansatte i jernbanen, om at det faktisk er en avtale på plass, som skal opp til uravstemning om en uke. Det har altså blitt en avtale mellom fagforeningene og NSB. Det er ikke riktig at dette er uavklart. Det har ikke blitt mer byråkrati i jernbanen, for de selskapene som nå er blitt selvstendige, var alle enheter under NSB før, men nå server de hele kollektivnæringen, og ikke bare NSB.

Presidenten: Presidenten vil minne om at også statsråder skal rette sitt innlegg til presidenten og ikke til salens kjære representanter.

Representanten Arne Nævra har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Arne Nævra (SV) [14:43:53]: Jeg klarte ikke annet enn å bli litt provosert av representanten Johnsen, som prøvde å sette oss i et ganske dårlig lys fordi vi faktisk ikke ønsker å kverke Posten helt. Han mener at vi vil ha postomdeling uten at det er post. Det er klart at det hadde vært veldig dumt. Private Kvikkas får rundt 100 mill. kr for å distribuere abonnementsaviser på lørdager – altså for én dag. Posten Norge får 165 mill. kr for å bære post rundt fem dager, slik det er lagt opp til. Behovet er kanskje på 500 mill. kr. Så det er noe her. Det var det som var viktig for meg å få fram i merknaden.

Det går kanskje an å ikke ta så hardt i. Det er noe med å barbere seg uten at hele haka følger med – vil jeg si til representanten Johnsen.

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

Ivar Odnes (Sp) [14:45:02]: Som representant for den «ukonstruktive opposisjonen» skal eg syna til at opposisjonen faktisk har levert ein del forslag til saka, bl.a. ynskjer vi at det skal utarbeidast ein heilskapleg luftfartsstrategi for Noreg, som ei eiga stortingsmelding. Dette er særleg viktig no når ein ser diskusjonen som går på Øvre Romerike rundt Gardermoen og den tredje rullebana.

Senterpartiet er oppteke av at vi skal ha eit viktig kortbaneflynett, som servar og knytter landet endå sterkare saman – særleg med den nye fylkesinndelinga, der vi har fått det gigantiske fylket i nord med Troms og

Finnmark. Med så store reiseavstandar som vi har der oppe, må vi sørja for å rigga oss på ein ny måte for at Troms og Finnmark faktisk skal fungera saman.

Eg vil til slutt berre seia at Senterpartiet støttar forslag nr. 16, frå Kristeleg Folkeparti.

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

Morten Stordalen (FrP) [14:46:25]: Jeg skal være veldig kort. Jeg vil bare henvise til forslag nr. 16, fra Kristelig Folkeparti. Det vil Fremskrittspartiet stemme for.

Sverre Myrli (A) [14:46:48]: Komitéleder Orten sa noe sånt som at vi snart nå skulle over på de store internasjonale spørsmålene. La meg da her på tampen bidra til det ved å si noen ord om jernbanen gjennom Moss, siden vi faktisk også har en sak om det til behandling her i dag. Jeg vil enkelt og greit si at nå er det på tide å komme i gang med jernbaneutbyggingen gjennom Moss. Arbeiderpartiet støtter det som er foreslått – nå trengs ingen omkamper.

Det har stort sett vært en god og saklig debatt, men lavmålet i dagens debatt sto Tom-Christer Nilsen for. Han beskrev Arbeiderpartiets forslag om at staten skal bidra med 70 pst. til store kollektivinvesteringer på en særdeles useriøs måte. Han påsto at det ville medføre høyere bompenger i distriktene og lavere bompenger i byene. Det var et svært distriktsfiendtlig forslag, påsto han. Hvor mye rart er det egentlig mulig å si fra Stortingets talerstol? Hvor mye useriøst er det egentlig mulig å si fra Stortingets talerstol? Og det av en som har vært både statssekretær i Samferdselsdepartementet og fylkesordfører. Jeg tror at er det noe jeg kan love ganske sikkert, er det at det ikke kommer til å bli lavere bompenger i Oslo eller de andre store byene våre.

Så til slutt: Jeg er overrasket over hvor tilbakeskuende regjeringspartiene er i transportdebatten i dag. Til og med når vi diskuterer framtida, når vi diskuterer bredbånd, digital infrastruktur og digitaliseringen av samfunnet, et av vår tids store spørsmål, så ser regjeringspartiernes talspersoner 5, 10, 20 år tilbake. Det brukes mer på bredbånd nå enn under forrige regjering, sies det. Ja, det skulle da sannelig bare mangle. Selvfølgelig brukes det mer på digitalisering nå enn det ble gjort tidligere. Jeg kan si til Høyre og Fremskrittspartiets representanter at det brukes mer til digitalisering enn hva som ble gjort under Stoltenberg, enn hva som ble gjort under Bondevik, Jagland, Brundtland, Syse og Willoch. Faktisk gjør det det, og det kommer til å bli brukt mer på bredbånd, digitalisering og digital infrastruktur i åra som kommer.

Jeg anbefaler regjeringspartiernes talspersoner å slutte å være tilbakeskuende – se framover og bygg landet.

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

Helge Orten (H) [14:50:03]: Dette var egentlig et forsøk – for min egen del, i hvert fall – på å avslutte denne debatten. Det har vært en interessant, men også forutsigbar debatt. Jeg har bare en liten kommentar til representanten Myrli. Hvis jeg oppfattet representanten Tom-Christer Nilsen riktig, var hans poeng det faktum at Arbeiderpartiet er imot å kutte bompenger i distriktene, men samtidig er villig til å satse mer i byene. Det var det han da definerte som et distriktsfiendtlig tiltak, bare så det er sagt.

Men utover det oppdaget jeg i dag at jeg savnet representanten Raja. Representanten holdt et godt innlegg, men det jeg savnet aller mest, var engasjementet. Det var oppfriskende på slutten av debatten.

Ellers vil jeg tro vi alle sammen trenger en god juleferie, så takk for en interessant debatt.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [14:51:07]: I de landsdelene hvor jernbanen nå nedprioriteres, blir det ekstra tydelig fordi Høyre og Fremskrittspartiet skryter så uhemmet av stoda generelt i landet. Da er det ganske opplagt at det er noen som er helt bevisst nedprioritert.

Arbeiderpartiet har siden behandlingen av Nasjonal transportplan vært helt tydelig på at jernbanen skal fram til Hamar i 2024, og videre fram til Lillehammer i 2030. Det har det vært felles oppslutning om, men vi ser at når det kommer til stykket og pengene faktisk skal fordeles, er det Innlandet som igjen blir nedprioritert av denne regjeringen. Folk på grasrota legger ekstra godt merke til dette, for det er så stor avstand mellom ord og handling, og forklaringen på hvorfor jernbanen nedprioriteres, har tydelige logiske brister og mangler.

Hvis vi skal komme i gang med den praktiske jernbaneutbyggingen, må vi i hvert fall ha gjort det forberedende arbeidet klart. Samferdselsministeren skylder på at vi må se planen i en helhet, og at vi derfor må utsette. Men da må vi i hvert fall ha klart anleggsarbeidet og alt som skal være på stell, den dagen vi faktisk skal sette spaden i jorda. Det er Arbeiderpartiet tydelig på, og som vi skriver, forventer vi at Tangen stasjon og ny vei til denne startes opp i 2018, slik at vi faktisk også kan starte jernbaneutbyggingen i Innlandet.

Det er faktisk slik at politikk handler om prioritering, og Arbeiderpartiet har hele veien vært krystallklare på vår prioritering: Vi ønsker at ungdom, barn, pendlere og eldre skal ha et godt jernbanetilbud i Innlandet, og det står vi ved hele veien ut.

Abid Q. Raja (V) [14:53:29]: I disse julebordtider – det var jo julebord for så å si alle partiene i går – så Civita seg nødt til å invitere en som kanskje ville være våken tidsnok, en muslim, til å komme på frokostmøte, sågar for å diskutere temaet «Jul uten Jesus?». Da er det fristende å si til komitéleder Orten at nei du, så lett får du ikke jul – du må nok vente litt til.

President – talen går via presidenten, selvfølgelig: Jeg syntes jeg skulle kommentere representanten Sverre Myrli's innlegg, for han går opp og beskriver representanten Tom-Christer Nilsen, som etter Myrli's oppfatning holdt dagens lavmål av et innlegg. Jeg vet ikke om det bringer debatten noe videre å omtale andre kollegers innlegg som lavmål.

Så noterte jeg meg at jeg var litt usikker på hva Myrli egentlig mente, for da han kom til spørsmålet om bompenger, sa han, og jeg tror jeg siterer korrekt nå, «noe jeg kan love». Så rettet han seg rimelig fort etterpå til å si: ganske sikker på at. Så det gjør meg litt usikker – for jeg tror det er litt forskjell på å love noe og å være ganske sikker på noe – på hva Arbeiderpartiet egentlig mener når det gjelder bompenger. Lover de dette, som en garanti, eller er de ganske sikre på dette? Det er greit bare å få det avklart mens debatten fremdeles er her, og jeg tror representanten Myrli har i hvert fall ett innlegg som han kan tegne seg til. Så det er greit å få den avklaringen.

I Venstre er vi for vår del veldig godt fornøyd med den nasjonale transportplanen vi har laget. Jeg mener den staker ut kursen videre for Norge. Ta f.eks. Fornebubanen, som Asker og Bærums befolkning – og også de øvrige som pendler til Fornebu, og ikke minst de som bor der – har ventet lenge nok på. Og når det gjelder denne drømmen om at disse 50 pst. skulle komme, som jeg har hørt hvordan det jeg igjen vil kalle den opposisjonen som ikke er så konstruktiv, alltid har snakket om, er det nå de faktisk blir levert.

Vi har også hørt at Ringeriksbanen ikke kom raskt nok. Man håper på at nåværende regjering, med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti, skal bidra til at Ringeriksbanen skal komme enda raskere enn det vi har lagt opp til, men vel vitende om – eller man vil iallfall ønske å glemme det – at man ikke gjorde noen ting da man selv satt i regjering for faktisk å skaffe midlene som skulle til for å realisere den Ringeriksbanen som man så gjerne vil ha.

Så er jeg, som representant fra Akershus, veldig opptatt av den tunnelen som kommer under Oslo. Den kommer til å bidra til i hvert fall å doble kapasiteten for togavgangene, og det er helt nødvendig at den kommer på plass, slik at man får tatt unna all den kapasitetsøkningen som vi trenger dersom vi skal få ferdig InterCity Ringerike. Det vil bli en stadig propp hvis man ikke bygger ny tunnel. Så det er jeg veldig glad for at vi har fått på

plass, og jeg ser fram til at vi greier å holde en god framdrift, også for den tunnelen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:56:43]: Det er litt interessant å ha fulgt en rekke lokale debatter gjennom media, der opposisjonen lover at hvis de bare får gjennomslag, skal deres veiprosjekt eller deres jernbane-prosjekt framskyndes. Så møter alle de samme representantene i denne salen her, og det blir ganske åpenbart at det ikke er penger til alt. Når det gjelder de 200 mill. kr som Arbeiderpartiet lover til jernbane, som vi nå nettopp fikk et eksempel på at åpenbart skulle gå til å komme raskere fram til Hamar og Lillehammer, er det jo trist å beklage til representanten at de pengene allerede er lovet vekk i Trøndelag, på Ringerike, på Jærbanen, på Dovrebanen og på Østfoldbanen. Det går ikke an å holde på sånn, en må klare å prioritere, og det er litt derfor en har nevnt dette med luksusfellen noen ganger.

Det er også litt interessant å tenke tilbake på valgkampen, for det jeg ble møtt med fra Arbeiderpartiet da, var at det prioriteres altfor mye på Østlandet, pengene må til Vestlandet. Nå hørte vi at nå må det komme mer penger til Østlandet, og da kan vi jo lure på hvor Arbeiderpartiet skal ta de pengene fra. Det er bl.a. ved å øke bompengene i distriktene. Jeg synes ikke det er god politikk.

Det er også litt interessant å høre påstander om at mange prosjekt blir forsinket. Prosjekt som det under forrige regjering lå inne null kroner til i deres Nasjonal transportplan, er angivelig nå kraftig forsinket, selv om de altså har oppstart lenge før avslutningsperioden i rød-grønn NTP. Det gjelder Ringeriksbanen, det gjelder Arna-Voss o.l.

La meg allikevel avslutte med ikke å skape mer brodd, men med å peke på at det vi også burde brukt tid på i en debatt som dette, var å diskutere hvordan vi organiserer sektoren vår, hva slags reformer vi trenger for å bruke pengene mer effektivt, og hvordan vi bør organisere ting for å få gjennomført ting mer helhetlig. Istedenfor å diskutere hvilken måned et prosjekt står ferdig, burde vi diskutere hvordan vi kan organisere det for å få mer igjen for pengene, så vi ikke bare diskuterer første komma på strekningen, men helt fram.

Der har dagens flertall sørget for reformer både i vei-sektoren, i jernbanesektoren, innenfor kystforvaltningen og innenfor luftfarten, en har forbedret de økonomiske rammebetingelsene, en har fått et uavhengig veitilsyn o.l. Stort sett alt dette har det vært protester fra opposisjonen på. Nå begynner vi å få gevinstene av det ved at kostnadene går ned, og selvsagt casher opposisjonen det inn i sine budsjett, men det er greit å minne om at

den gevinsten hadde ikke vært der om motstanden fra opposisjonen hadde vært der fra starten av.

I tillegg er de statlige etatene enormt framoverlente når det gjelder å ta i bruk tekniske hjelpemidler, alt fra autonome kjøretøy til fjernstyrte system til digitalisering og å få nytt signalanlegg på jernbanen. Det synes jeg er veldig bra. Det at en har det omfanget av digitalisering og teknologibruk i statlig sektor, mener jeg i seg selv er et tegn på at en har forstått hvor viktig det å ha digital infrastruktur i bunnen er, med referanse til den diskusjonen som har vært.

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

Sverre Myrli (A) [14:59:57]: Til Abid Q. Raja vil jeg si at før en kommer inn i salen og sprenger både bass og diskant i høytaleranlegget, er det en idé å sette seg inn i og høre debatten – hva som har blitt sagt tidligere.

Det var altså representanten Nilsen som påsto at Arbeiderpartiets politikk ville medføre høyere bompenger i distriktene og lavere bompenger i byene. Det var da jeg sa at jeg kan love at det ikke blir lavere bompenger i byene. Jeg lovte altså ikke at det skulle bli lavere bompenger, jeg sa det motsatte. Og sånn politikken er, tror jeg vi skal være ærlige på det alle sammen, at både i Oslo og de andre store byene våre, kommer det til å være bompenger – ganske høye bompenger – i årene som kommer. Det var poenget mitt, og det er jeg ganske sikker på også kommer til å bli den politikken som blir ført i årene som kommer.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [15:01:09]: Det er utrolig at samferdselsministeren går opp her og er kritisk til Arbeiderpartiets prioritering av jernbanen i Innlandet, når statsminister Erna Solberg, kommunalministeren og landbruksministeren brukte deler av sin valgkamp på å reise til Hedmark for å gi inntrykk av at de ville ha utbygging av den samme jernbanetraseen. Så han har tydeligvis en viktig pedagogisk oppgave å gjøre i regjeringen hvis han ønsker å gå imot jernbaneutbygging i Innlandet. Da må han rette noen taler internt i sitt eget forum.

Så er det slik at denne jernbaneutbyggingen skal inneholde den lengste jernbanebrua som hittil er bygd i Norge – ikke den lengste avstanden mellom ord og handling fra en norsk regjering. Her er det tydelige oppgaver å ta tak i for regjeringen, og man må bestemme seg for om man er for eller mot jernbaneutbygging. Samferdselsministeren har vært veldig tydelig på at han ønsker å nedprioritere det prosjektet. Arbeiderpartiet er fortsatt tydelig på at vi står på det vi hele tiden har sagt.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:02:35]: Er det rart vi trenger et sterkt diplomati i verden når vi får den type tolkning av innlegget som jeg holdt nå nettopp. Nei, vi skal ikke nedprioritere jernbanen til Innlandet. Nei, vi skal ikke kutte i bevilgningene. Nei, vi skal ikke planlegge mindre. Hvis en ser på det som ligger i budsjettet som regjeringen har framlagt, ser en at vi har økt planleggingsmidlene år for år for år – nesten 2,5 mrd. kr nå til å planlegge nye prosjekt. Jeg må bare minne om at det er en femdobling fra det Arbeiderpartiet leverte for fem år siden. Det er ikke å nedprioritere. Det er å oppprioritere.

Som jeg påpekte, går ikke min kritikk på at Arbeiderpartiet sier at de vil satse på jernbanen. Min kritikk går på at det ikke er sammenheng mellom det de sier de vil satse på, og de bevilgningene de foreslår. Arbeiderpartiet har ikke en krone til å gjennomføre det som representanten nettopp var oppe og sa var viktig. Det er å kaste blår i øynene på folk. En kan ikke styre en stat med å fortelle embetsverket at det jernbaneprosjektet er viktig, det må dere jobbe med, uten at en finansierer det, slik at de skal kunne gjøre jobben. Det er det som er å være styringsansvarlig og ikke gå i luksusfellen og love alt mulig uten å kunne styre i en bevisst retning.

Vi skal ha de målene som ligger i NTP. Vi skal til Hamar til 2024, det har vi sagt. Så er det problemer som må løses, men der jobber vi godt med lokale myndigheter, med Bane NOR og med våre lokale representanter. Men den type argumentasjon som en hører her, der en vrir trill rundt på det som er sagt av meg og andre på borgerlig side, er i hvert fall ikke med på å bidra til en konstruktiv løsning.

Så til Tom-Christer Nilsens utsagn: Det var ingen selvmotsigelse i det han sa. Han har lyttet til debatten, slik som jeg oppfattet det. Han har hørt at Arbeiderpartiet ikke vil være med og kutte bompenger i distriktene. Der kutter Arbeiderpartiet bevilgningen i sitt alternative statsbudsjett. Det tror jeg Arbeiderpartiet aksepterer at er fakta. Så har han hørt flere Arbeiderparti-representanter si i denne debatten at den økte statlige støtten i forbindelse med byvekstavtalene, der en skal øke den statlige andelen fra 50 pst. til 70 pst., bl.a. skulle gå til å kutte bompengandelen. Ergo er det riktig. Jeg ser representanten Myrli rister på hodet. Da tenker jeg at vi skal lese referatene, så vil en se at Arbeiderpartiet her i denne debatten har snakket med to tunger. Men jeg registrerer at transportpolitisk talsmann for Arbeiderpartiet sier at de ikke skal bruke de økte statlige midlene til å kutte bompenger. Det er stikk i strid med det representanten Tajik sa da hun drev valgkamp på Nord-Jæren, der hun lovte økte statlige midler for å redusere bompengene i Nord-Jærenpakken fordi nå var bomtakstene så høye at det gikk ut over folks økonomi, spesielt den fattige delen

i samfunnet. Nå benekter Arbeiderpartiet at dette er politikk. Jeg synes det er veldig oppklarende, og så får vi ta debatten etter hvert som fakta blir framlagt om at det har vært snakket med to tunger fra Arbeiderpartiet.

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

Nils Kristen Sandtrøen (A) [15:05:40]: Vi trenger en kort merknad her: Det er veldig interessant at samferdselsministeren først kritiserer Arbeiderpartiets plan for å få jernbanen til Hamar i 2024, for så å si at han allikevel ønsker selv å få den fram til Hamar i 2024. Poenget er kort og godt at hvis det målet skal nås, må arbeidet komme i gang i 2018. Det er det Arbeiderpartiets politikk tar høyde for, som Høyre og Fremskrittspartiet ikke har penger til i sitt statsbudsjett. Det er sannheten. Det vet samferdselsministeren godt selv. Det vet lokale representanter. Uansett hvor mye man måtte riste på hodet, er det det som er faktum.

Det er i hvert fall bra med en oppklarende debatt, og vi håper og tror at det som ble sagt i det siste innlegget fra denne talerstolen om at målet står ved lag, i tråd med den politikken som vi har frontet, faktisk blir gjennomført.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet i sakene nr. 1 og 2.

Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 3, 4, 5, 6 og 7 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 3 [15:06:55]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Utenriksdepartementet mv. (rammeområde 4) og Forsvarsdepartementet mv. (rammeområde 8) (Innst. 7 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))

Sak nr. 4 [15:07:13]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Svalbardbudsjettet 2018 (Innst. 17 S (2017–2018), jf. Prop. 1 S (2017–2018))

Sak nr. 5 [15:07:24]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Utenriksdepartementet (Innst. 81 S (2017–2018), jf. Prop. 23 S (2017–2018))

Sak nr. 6 [15:07:37]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 82 S (2017–2018), jf. Prop. 24 S (2017–2018), kap. 480)

Sak nr. 7 [15:07:52]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Forsvarsdepartementet (Innst. 83 S (2017–2018), jf. Prop. 12 S (2017–2018))

Presidenten: Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og Rødt 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil sju replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen. Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Anniken Huitfeldt (A) [15:08:53] (komiteens leder): Det ble opplyst i samferdselsdebatten fra samferdselsministerens side at debatten hadde gått så hett for seg at det ikke var rart det var behov for diplomater. Jeg vil kanskje gjøre Stortingets samferdselspolitikere oppmerksomme på at norske diplomater ikke står til tjeneste for samferdselsdiskusjon, den må nesten foregå på den måten det gjør. Det er bra at vi har en opphetet diskusjon om samferdsel innenlands.

Vi lever i en krevende utenrikspolitisk situasjon. Vi opplever ikke den forutsigbarheten som vi er vant til hos vår viktigste allierte, og samtidig er vår nabo i øst mer selvhevdende enn før. Menneskerettigheter er under press, stormaktenes respekt for folkeretten er svekket, og det er lite framgang i internasjonale handelsforhandlinger og i nedrustningsforhandlinger. Samtidig vet vi at fattigdommen i verden er redusert. Aldri noen gang i verdenshistorien har så mange mennesker levd i velstand, og slik Norge utviklet seg gjennom frihandel og bistand, drevet fram av det transatlantiske samarbeidet etter krigen, ser vi at handel og bistand bringer millioner av mennesker ut av fattigdom.

Det er bred enighet om hovedlinjene i norsk utenrikspolitikk. Akkurat som i våre nordiske naboland er

det stor vilje til å finne brede forlik om Forsvaret, og de fleste partier slutter opp om europapolitikken og EØS-avtalen. Derfor er det samarbeid som kommer til å prege Stortingets arbeid med de tre nye statsrådene her i dag: utenriksministeren, europaministeren og forsvarsministeren. Svakheten ved konsensus er at det blir for lite diskusjon om utenriks- og forsvarspolitikken og om viktige prioriteringer for Norge. Vi vil fortsatt bruke Stortingets utvidede utenriks- og forsvarskomite til formelle konsultasjoner, men minst mulig til generelle diskusjoner, fordi debatten må foregå i denne salen, på åpne møter og i mediene. Jeg ser fram til samarbeid og mer debatt de neste årene.

I vår vedtok Stortinget en melding om veivalg i norsk utenrikspolitikk. Der varslet regjeringa modige valg, klare prioriteringer og økt ansvar for sikkerhet i nærområdene. Men det er ikke så veldig mye som minner om veivalg i dette budsjettet. At viktige grep i veivalgsmeldinga allerede er lagt i skuffen, tyder på at meldinga kommer til å få ganske liten betydning i årene som kommer, men med ny utenriksminister er det håp om en tydeligere linje og klarere prioriteringer. Stortinget har uansett høye ambisjoner.

Stortinget har også vedtatt viktige prinsipper for norsk bistand, som fattigdomsorientering og forutsigbarhet for sivilt samfunn, etter en skyggemelding fremmet av Kristelig Folkeparti i vår. Jeg mener at Stortingets behandling av Kristelig Folkepartis forslag er dårlig reflektert, i regjeringas budsjettforslag, og det er et problem at Utenriksdepartementet ikke forholder seg til vedtak fattet i Stortinget. Det er i realiteten veldig lite folkevalgt kontroll over hvordan budsjettet fordeles. Samarbeidspartiene protesterer, men gjør egentlig ikke noe grunnleggende med dette.

Arbeiderpartiet mener at vi må gi mer bistand der vi kan gjøre en stor forskjell. Etter den nye administrasjonen i USA er det spesielt ett område som peker seg ut: kvinners rettigheter generelt og kvinners seksuelle rettigheter spesielt. Der har regjeringa etter flere år med kutt kommet tilbake på 2013-nivå. Det er ingen bragd, det er en klar nedprioritering. Norge er ikke lenger i fremste rekke på dette området – Sverige, Danmark, Nederland og Belgia er i førerretet. Trumps såkalte «gag rule» rammer ikke bare kvinners mulighet til trygge aborter i konfliktområder, hvor vi vet at det er mye større risiko for voldtekt og seksualisert vold. Kvinner som er i krise, kan bli tvunget til å bære fram barn de ikke ønsker seg, når amerikanerne kutter så kraftig i sine budsjetter. Men regelen innebærer også en munnkurv. Den reduserer ytringsfriheten til organisasjoner som kjemper for selvbestemt abort. Gjør de det, kuttes også støtten til deres øvrige helseprosjekter, enten det handler om vaksiner eller fødselshjelp.

I dag ser vi at mange fattige land utvikler seg på grunn av bistand og handel, slik som Norge og Europa utviklet seg etter krigen, med handelsavtaler og Marshall-hjelp. Nå ser vi at motstanden mot frihandel øker både i Europa og i USA. Viktige områder for Norge må derfor være å støtte opp under arbeidstakerstandarder og bidra til jevnere fordeling i de landene hvor vi gir bistand. Arbeidet mot skatteparadiser bør være en hovedprioritet for Norge.

Atomvåpen er en større trussel enn tidligere. Det er liten framgang i de internasjonale nedrustningsforhandlingene, og Iran-avtalen, det ene området hvor vi faktisk ser framgang, motarbeides kraftig av krefter i USA og den nye administrasjonen. Stortinget forventer et mer aktivt norsk arbeid for nedrustning. Den internasjonale atomvåpentraktaten innebærer et økende press mot atommaktene til å gjennomføre nedrustning, men nedrustningsarbeid kan ikke lykkes uten at atommaktene er med og gjennomfører balansert, verifiserbar og gjensidig nedrustning.

Tusenvis av mennesker er drept på grunn av mangel på respekt for folkeretten i Øst-Ukraina. Europeiske land står sammen i kravet om å gjennomføre Minsk-avtalen. Vi står også sammen om respekt for internasjonal lov i spørsmålet om Jerusalem, men også her inntar stormaktene en annen rolle. Fra Arbeiderpartiets side krever vi respekt for folkeretten, derfor slutter vi opp om de restriktive tiltakene mot Russland. Vi ønsker handel og samarbeid med Israel, men ikke handel med varer som er produsert på okkupert land i strid med folkeretten.

Brexit innebærer nye utfordringer for norsk handel med Storbritannia. Vi har tillit til EU-/EØS-ministerens arbeid på dette området. Målet må være at handelen og bevegelsesfriheten mellom Norge og Storbritannia kan fortsette også etter at britene trekker seg ut av Den europeiske union.

Når britene går ut av EU, vil en enda større andel av NATOs budsjett komme fra land utenfor EU, og NATO kommer derfor til å bli enda viktigere i årene som kommer. Med våre nye kampfly skal vi forsvare norsk territorium, som er mest hav og mest nord. Også budsjettet i år innebærer store, men helt nødvendige investeringer i kampfly. Landmaktplanen fikk dessverre ikke konsekvenser for forsvarsbudsjettet for 2018. Dermed har vi altså vedtatt hele to budsjetter på Stortinget uten at langtidsplanen har fått konsekvenser for landmakten. Det bryter etter min mening med hele prinsippet om langtidsplanlegging i Forsvaret. Økte ambisjoner må følges opp konkret i budsjettene.

Vi ønsker å styrke aktiviteten til Hæren og Heimevernet i dette budsjettet. Det burde regjeringa vært med på. Aktivitetsøkning i Luftforsvaret og Sjøforsvaret er bra, men det er ingen økning i Hærens aktivitet. Det er ikke

bra nok. Der har vi større ambisjoner. Dessverre fikk vi ikke flertall for dette. I budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre skjedde det som skjer hvert eneste år igjen. Det tas noen millioner fra Forsvaret. Det er rett og slett for svakt. Vi ser fram til samarbeid og mer penger til Forsvaret i revidert til våren, for rammene i langtidsplanen er åpenbart ikke store nok for å nå målene om økt kampkraft.

Jeg vil ta opp forslaget vi har sammen med SV i sak nr. 3, og forslaget vi er alene om i sak nr. 5.

Presidenten: Representanten Anniken Huitfeldt har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Michael Tetzschner (H) [15:17:55]: I et litt kortere innlegg vil jeg konsentrere meg om å snakke om utenrikspolitikk og utviklingspolitikk, og særlig om det som kan knyttes til budsjettet, som tross alt er bakgrunnen for at vi diskuterer dette, og ikke en generell utenrikspolitisk redegjørelse. Jeg vil også gjøre oppmerksom på at en annen av Høyres talere vil gå nærmere inn på forsvarsområdet, rammeområde 8.

Foregående taler var inne på at det kunne være brysomt med konsensus, fordi det angivelig skulle legge lokk på en levende utenrikspolitisk debatt. Det er ikke min oppfatning etter å ha fulgt dette området spesielt intensivt etter konstitueringen av Stortinget. Det er en livlig debatt. Samtidig tror jeg vi skal ha klart for oss at det vi som en liten nasjon kan være enige om, det som samler oss, også er det som er Norges styrke utad. Det betyr at vi i noen sammenhenger, f.eks. når vi her i huset arbeider med budsjettinnstillinger eller andre saker som gjelder både utenrikspolitikk og forsvar, sørger for å stå sammen om det vi kan stå sammen om, og skyte partimarkeringene ut til andre anledninger. Dermed unngår vi at utenrikspolitikk i virkeligheten blir innenrikspolitikk i forkledning.

La meg begynne med å si at det er et bredt flertall for, slik det også uttrykkes i innstillingen, er at vi uttrykker som et mål for utenrikspolitikken å sikre og fremme norske interesser, våre verdier, vår sikkerhet og vår velferd.

Vår utenrikspolitikk skal være bygget på tydelige prioriteringer, sørge for ivaretagelse av våre forpliktelser overfor våre allierte, være forankret i liberale verdier og ha som hovedformål å sikre sentrale nasjonale interesser. En utenrikspolitikk bygget på et forpliktende internasjonalt samarbeid sikrer at hovedlinjene i norsk utenriks- og utviklingspolitikk befestes. Norge skal være en konstruktiv part i NATO, i FN og i andre internasjonale organisasjoner, men i vår egen verdensdel føre en europapolitikk som innen rammen av EØS-avtalen sikrer norske bedrifter markedsadgang samt andre avtaler og

konsultasjoner med EU for å kompensere for at vi står utenfor det politiske samarbeidet i EU.

Norge må være solidarisk og vektlegge samarbeidet med våre allierte i NATO og våre europeiske partnere. Usikkerhet om et forestående linjeskift i utenrikspolitikken er det vi trenger aller minst med det sikkerhetspolitiske bakteppet vi har i dag. Sammenbrutte stater på Europas dørstokk preger verden og setter europeisk samhold på prøve. Men norske interesser er heller ikke tjent med de splittelsestendenser man kan se innad i Vesten – fra Catalonia til brexit og hos vår viktigste sikkerhetspolitiske allierte, USA.

Regjeringen har de siste årene økt innsatsen i Europas nærområder når det gjelder både utviklingssamarbeid og humanitær bistand. Norge har bidratt med totalt 2,3 mrd. kr til Syria og nabolandene, og dette vil ligge på et tilsvarende nivå i 2018. En betydelig del av denne støtten går til flyktninger, bl.a. kanalisert gjennom FNs høykommissær. I 2018-budsjettet foreslås det å videreføre en kjernestøtte til høykommissæren på 350 mill. kr. Det totale bidraget vil da være 758,9 mill. kr. Dette er den praktiske oppfølgingen av føringene fra Meld. St. 36 for 2016–2017, som omtales som veivalgsmeldingen for utenrikspolitikken, og som nettopp la opp til økt innsats i nærområdene, noe som i dette budsjettet settes ut i livet gjennom betydelige bevilgninger til sårbare stater og nærområdene: stater i Midtøsten, i Nord-Afrika, på Afrikas Horn og land på Balkan.

Støtten til FNs migrasjonsbyrå er økt fra ca. 70 mill. kr i 2016 til over 82 mill. kr i 2017. Det er også verdt å fremheve regjeringens samarbeid med EU og særlig med berørte EU-land for å løse migrasjonsutfordringene. EØS-midlene har vært brukt til å bygge opp utlendingsforvaltningen, bl.a. i Hellas. I neste runde med fordeling av de norske EØS-midlene vil asyl- og migrasjonsspørsmål utgjøre en vesentlig del av avtalene med Hellas, Romania og Bulgaria.

Jeg kan rett og slett ikke holde med foregående taler i at man avviker fra de stortingsmeldinger og veivalg man har gjort med et samlet storting i ryggen, og jeg ser med glede at regjeringen har fulgt opp hovedprioriteringene i norsk utenriks- og forsvarspolitikk gjennom det forslaget som ble fremmet for Stortinget, og at hovedlinjen ikke er blitt forandret gjennom budsjettforliket.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [15:23:14]: La meg først få si noen ord til komitélederen, som begynner nesten hvert eneste innlegg med å si at det er bred enighet om norsk utenrikspolitikk og norsk forsvarspolitikk. Det er for så vidt sant, men det finnes så mange områder hvor det faktisk ikke er enighet om enkeltsaker og hendelser ute i verden, og da kan man jo fokusere på det hvis man ønsker en diskusjon, istedenfor bare

å fortelle at alle er enige om alt. Jeg synes verden er i en utvikling som er ganske skremmende, og det er mange som har ulike syn på de utfordringene som vi ser rundt oss.

Verden står midt oppi et hav av borgerkriger og konflikter – allianser utfordres, og lojalitetsbånd endres nærmest fra dag til dag. Felles for svært mange av disse konfliktene og krigene er at ulike grupperinger av muslimske ekstremister står bak. Man kan selvsagt hevde – noe mange gjør – at disse grupperingene feiltolker islams budskap, men realitetene på bakken er uansett at mange av disse grupperingene bruker eller misbruker islam for å rettferdiggjøre sine handlinger.

I en kronikk i Aftenposten 30. september 2012 skriver nåværende stortingsrepresentant Abid Q. Raja at muslimske guttebarn flest får innprentet et hat mot amerikanere, jøder og homofile, og at dersom noen krenker Muhammed, skal vedkommende slås, skytes eller drepes. Videre skriver han at dette kommer inn med morsmelken, bevisst eller ubevisst.

Jeg nekter imidlertid å tro at dette er så utbredt som representanten Raja hevder, men det er uansett ikke urimelig å anta at slike fordommer og mangel på toleranse, likeverd og pluralisme er svært utbredt i mange muslimske land. Utfordringen forsterkes av at mange av borgerkrigene også er territorielle, basert på historie, demografi og ulike lojalitetsbånd.

Jeg nevner dette fordi det tydeliggjør hvor svært krevende det er for vestlige demokratier å tvinge frem løsninger som bidrar til fred og forsoning, og man må innrømme at Vesten ikke har lyktes med en noe udefinert krig mot terror, kamp mot fundamentalisme eller introduksjon av demokratiske institusjoner. Verken økonomisk bistand, mottak av flyktninger, forsøk på forhandlinger eller bruk av våpen har ført oss nærmere fred. På denne bakgrunn er Norge, i likhet med andre vestlige land, nødt til å foreta en selvransakelse. Mer av det samme vil svært lite trolig være løsningen.

Norges interesser ivaretas naturlig nok gjennom å opprettholde et solid forsvar av eget territorium. Regjeringen styrker derfor Forsvaret og vårt forhold til NATO. Vi styrker også båndene til vår fremste allierte, USA. Langtidsplanen, inkludert den nylig vedtatte strukturen for landmakten, viser at regjeringen er seg sitt ansvar bevisst.

NATOs artikkel 5 er en regional militær forsikring som skaper tillit mellom 29 land. NATO-traktaten bygger på formålene og grunnsetningene i FN-pakten og nasjonenes ønske om å leve i fred med alle folk og regjeringer. NATO skal trygge folkestyret, individets frihet og rettsstaten. Mye har skjedd etter at NATO ble dannet. Flere medlemsland har sluttet seg til alliansen, og det er

i dag et større sprik mellom tradisjoner, verdier og geografi enn hva det var i 1949.

NATO-alliansen står foran store utfordringer, som det vil være krevende å løse. Det gjelder ikke kun forpliktelser om å øke de nasjonale bevilgningene til Forsvaret til 2 pst. av BNP, men kanskje like viktige er prinsippene som NATO-alliansens medlemmer er ment å forsvare. Det er ikke kun en nasjonal territoriell sikkerhet, men også at landene har et styresett bygget på folkestyre, individets frihet og rettsstaten. Utviklingen i bl.a. Tyrkia, men også i enkelte andre NATO-land, utfordrer disse prinsippene. Tyrkia er en sentral og viktig samarbeidspartner, både for Europa og for NATO, men det er grunn til bekymring for den politiske og demokratiske utviklingen i landet. President Erdogan har ved flere anledninger vist autoritære tendenser, og arrestasjoner av universitetsprofessorer, journalister og offentlig ansatte bryter med prinsippene i NATO, som jeg refererte til. Restriksjonene som mediene er pålagt, er heller ikke oppøftende.

Premissene for den tyrkisk-russiske tilnærmingen er bekymringsfull. Det gjelder både militært og operativt – og når det gjelder anskaffelse av forsvarsmateriell. Under min deltakelse på møtet i COSAC i Tallin for et par uker siden stilte jeg min tyrkiske kollega et spørsmål om hvorfor Tyrkia som NATO-medlem velger å anskaffe avanserte våpen fra Russland. Jeg fikk da til svar at Tyrkia ble tvunget til dette da ingen NATO-land ville selge avanserte teknologiske våpen til landet. Det er bekymringsfullt på flere nivåer.

Mange har kritisert USAs anerkjennelse av Jerusalem som Israels hovedstad. Vel så bekymringsfullt er onsdagens oppfordring fra president Erdogan til 50 muslimske land om å anerkjenne Øst-Jerusalem som palesternes hovedstad.

I disse ICAN-tider er det også verdt å nevne at atomvåpen er en kjernekomponent i NATOs forsvarskapasitet. Våpenet skal avskrekke våre potensielle fiender. Det er stadig flere som ser ut til å stille spørsmål ved denne sentrale delen av norsk forsvarspolitik, også de som tidligere har hatt en mer ansvarlig forsvars- og sikkerhetspolitisk linje.

Krigen mot IS i Syria er så å si over. Russland har begynt tilbaketrekkingen. Assad ser ut til å sitte trygt. Vi må følge nøye med på hvilken rolle Iran tar i Syria. Det er ikke positivt for stabiliteten og en fredelig utvikling av området dersom Iran etablerer seg i landet. BBC meldte i begynnelsen av november at Iran bygger en permanent militærbase 14 km sør for Damaskus. Vi må ha i minne hva slags regime Iran er, og hvordan landet har en lang historie med å spre terrorisme, særlig gjennom Hizbollah i Libanon.

Budsjettenigheten innebærer at Norge fortsetter å være en stormakt innenfor bistand. Årets budsjett skiller seg imidlertid vesentlig fra tidligere avtaler ved at flertallet i år understreker at målet for bistanden er hjelp til selvhjelp. Det er faktisk noe helt nytt for Norge – og i motsetning til komitélederen synes jeg dette faktisk er en revolusjonerende måte å tenke bistand på.

At effekten av bistand best kan måles ved å registrere hvor mange som på sikt blir uavhengig av bistand, må være målet. Fremskrittspartiet ønsker den endringen velkommen, og vi har alltid påpekt at bistand kun kan betraktes som vellykket dersom den er midlertidig. Det er landene selv som må ta ansvar for og ha eierskap til egen utvikling. Utvikling kommer innenfra og kan ikke påtvinges eller skapes utenfra.

I norsk bistandsdebatt har man lenge hatt et snevert og ensidig mål om å bruke 1 pst. av BNI. Et slikt mål tilfredsstiller naturlig nok ulike interesseorganisasjoner og partienes kjernevelgere. For mottakerne av bistanden er det imidlertid ikke bistandens størrelse som avgjør, men at pengene brukes til målbar fattigdomsreduksjon, effektiv utdanning og på sikt en bærekraftig eksportindustri.

Regjeringen har begynt et viktig arbeid med å konsentrere bistanden rundt et mindre antall land, færre avtaler og færre temaer for bistanden. Dette arbeidet må fortsette. Regjeringen har også valgt å satse på bistand som gjør land i stand til å stå på egne ben gjennom å doble bistanden til utdanning, med fokusering på jenter – fra 1,7 mrd. kr i 2013 til 3,4 mrd. kr i 2017 – og til å satse på næringsutvikling og jobbskaping. Denne satsingen fortsetter i 2018-budsjettet.

Fremskrittspartiet er kritisk til støtten som gis til de palestinske selvstyremyndighetene. Det er godt dokumentert at det i de palestinske områdene florerer hatpropaganda mot jøder og mot Israel. Terror og krig glorifiseres på skoler, i media og i moskeer. I denne sammenheng vil jeg gi honnør til regjeringen, som krever tilbakebetaling av midler til et palestinsk senter for kvinner på Vestbredden, som ble oppkalt etter Dalal Mughrabi. Denne kvinnen deltok under et terrorangrep i Israel i 1978 som drepte 37 sivile, deriblant mange barn.

Fremskrittspartiet oppfordrer regjeringen til på sikt å stille strengere krav til de palestinske selvstyremyndighetenes pengebruk, f.eks. når det gjelder lønningene som utbetales til palestinske fanger og deres familier. Mange av disse er dømte terrorister. Ifølge nettavisen The Times of Israel går hele 50 pst. av donorstøtten som The Palestinian National Authority, PA, forventer å få inn, til dette.

Vestlige donorer, inkludert Norge, har forsikret seg om at deres donasjoner går til gode formål, men på den

andre siden bidrar bistand fra vestlige land til å frigjøre palestinske midler til nettopp å gi lønn til terrorister. Det må vi være oppmerksom på.

Avslutningsvis vil jeg gi ros til regjeringen for arbeidet med å utvide handelen over landegrensene. Tilgangen til internasjonale markeder styrker norsk økonomi, men det styrker samtidig våre handelspartnere. Norge trenger videre en utenrikspolitikk som gir oss tilgang til internasjonale markeder. EØS-avtalen bidrar til dette. Eksport og import er det beste verktøyet for å skape global vekst, velstand og frihet. Global handel er utvilsomt et bidrag til alle disse tre overordnede målene.

Steinar Ness (Sp) [15:32:27]: Den grønne tråden i dei økonomiske prioriteringane til Senterpartiet er å arbeide for politisk stabilitet, forsoning og fred, utvikling og ei meir rettferdig fordeling.

Innsatsen vår nasjonalt og internasjonalt må byggje på folkeretten og folkestyret. Desse omgrepa må ikkje vatnast ut med politisk nytale. Eg vil difor starte innlegget med nokre overordna refleksjonar om desse pilarene.

Folkeretten gjev borgarane rettar som ikkje kan se-tjast til side av styresmaktene i det enkelte land. FN-pakta legg føringar for korleis ein skal unngå krig og aggresjon og løyse internasjonal usemje ved bruk av fredelige middel. Eg har i mange år snakka med stoltheit til ungdom på FN-dagen den 24. oktober. Eg har tala varmt om Atlanterhavserklæringa frå president Roosevelt og statsminister Churchill i 1941. Eg har vore, og er, ein sterk tilhengjar av transatlantisk samarbeid og medlemskap i NATO.

Stoltheita er ikkje den same i 2017 som ho var i 1987 og 1997. Irak-krigen vart iverksett utan FN-mandat og etter at president Bush og statsminister Blair hadde ført verdssamfunnet bak lyset. Ønsket om å vise handlekraft vart ei leiestjerne. Men Irak-krigen har vist at handlekraft må kombinerast med kunnskap, klokskap og lang-siktig tenking. Utviklinga i Irak og omliggjande område har vist oss sanninga i Olav Duuns ord i boka Med-menneske: «Det vonde drep ein ikkje med øks.»

Terrorhandlingar gjer folk redde og skapar frykt. Terror, slik vi har opplevd det i vårt eige land, er kriminalitet. Terroristar er kriminelle og vert dømde etter fredens lover. Så kan det oppstå situasjonar der bistand frå Forsvaret er rett og naudsynt, men det er politiet som skal ha oppgåva med å nedkjempe kriminalitet. Det er ukløkt å bruke krigsretorikk i det viktige arbeidet mot terror.

Folkeretten gjev også den enkelte staten råderett over eige territorium innanfor godkjende grenser. I Noreg er vi svært tilfredse med traktatar som sikrar landet vårt ei-gedomsrett til viktige havområde, evigvarande fiskeres-

sursar og store olje- og gassressursar. Dei fleste av oss er òg stolte over at vi gjorde oljen til folket sin eigedom gjennom ei sterk nasjonal satsing på styring og oppbygging av vårt eige oljeselskap Statoil og Oljedirektoratet.

Etter folkeretten hadde vi på 1970-talet fridom nasjonalt til å gjere dette. Hadde vi funne denne oljen i dag, hadde EØS-avtalen avgrensa handlefridomen vår på dette området. Det pågår tingingar internasjonalt som grip inn i det som er legitime rettar folkevalde har til å utforme ein politikk til beste for landet sitt. Det gjeld m.a. TTIP og TiSA, som gjev fleirnasjonale selskap rettar og avgrensar styringsretten til nasjonale folkevalde, slik han er definert i folkeretten. Dette er nytt, og det er uklokt. Det kan seiast mykje om fleirnasjonale selskap, men dei har ikkje hatt som sitt fremste mål verken å fremje rettferdig fordeling eller folkevald styring. Og nettopp den folkevalde styringa har vist seg å vere andre styringsformer overlegen. Ho skal utøvast innanfor ramma av ein stat. Ho er kjenneteikna av at makta er delt mellom folkevalde, som gjev lover og løyver pengar, den utøvande makta og domstolane. For at demokratiet skal fungere, må vi ha ei felles offentlegheit for å ha ein felles debatt. Dei folkevalde står til ansvar overfor veljarane i val.

Har så dette noko med norsk utanrikspolitikk og det internasjonale biletet å gjere? Ja.

Det vert ofte snakka, både i vårt land og i andre land, om veljarar som sviktar partia sine. Det kan vere at det finst folk som med god grunn meiner at dei folkevalde leiarane har svikta dei. Avstanden mellom lovnader og resultat vert svært stor, og ansvar vert erstatta med answersfråskrivning når resultata skal oppsummerast. Dette perspektivet høyrer med når ein skal forstå følgjene av sosial uro i Europa, brexit og valet av Trump som president i USA.

Dei fleste partia i Stortinget har gjennom mange år, i motsetnad til Framstegspartiet, hatt ein aktiv politikk for å hjelpe folk der dei er. Senterpartiet meiner Noreg som eit rikt land har eit ansvar for å bidra til utvikling og hjelpe medmenneske i andre land. Det er eitt parti som har snakka nedsetjande om «statleg tvungen u-hjelp», som nettopp har som hovudoppgåve å hjelpe folk der dei i utgangspunktet er.

Vi ønskjer at Noreg i utgangspunktet skal vise veg i det internasjonale samfunnet. Når eit barn vert fødd, må det vere eit minimum av helsetilbod for mor og barn. Dette barnet treng mat og rett ernæring, og dette barnet treng utdanning. Dette er grunnleggjande for utvikling og framgang. Difor er òg tanken bak FN-organisasjonane WHO, FAO og UNICEF veldig bra. Det er viktig og riktig at Noreg følgjer opp på områda helse, mat og utdanning, som Senterpartiet prioriterer. I tillegg vil vi

ha ei sterk støtte til sivilsamfunn som ein del av demokratibygginga.

Senterpartiet auka i budsjettet sitt støtta til humanitær innsats i nærområda til Syria og til FN's høgkommisær for flyktningar med i alt 200 mill. kr. Tusenvis av menneske har akutt behov for mat, vatn, medisinar og helsehjelp.

Ein kan både som innbyggjar og som folkevald føle avmakt i møte med all liding og urett. Eg er oppvaksen i eit lite samfunn med hardt arbeidande og nøysame folk. Dei fleste hadde nok med å skaffe utcome til seg og sine, men dei var aldri seg sjølv nok. Tankegangen var at sjølv om ingen kan hjelpe alle, kan alle hjelpe nokon. Vi kan kalle det solidaritet, nestekjærleik eller å bry seg. Denne rause og varme tenkinga har vi som folkevalde ansvar for at vi fører vidare som nasjon.

Som sjølvstendig land har Noreg ein legitim rett til å forsvare sitt eige territorium mot angrep. Difor er det viktig å ha eit sterkt forsvar. Krigar vert til slutt avslutta på bakken. Senterpartiet meiner difor at Noreg treng ein sterk hær og eit sterkt heimevern for å kunne forsvare territoriet sitt. Dei økonomiske rammene for Forsvaret er eit politisk spørsmål. Senterpartiet ønskjer å prioritere Forsvaret høgare enn Høgre og Framstegspartiet, og vi føreslår å styrkje Hæren med 1 mrd. kr og Heimevernet med 300 mill. kr. Det er ei god investering i framtidig tryggleik.

Prioritering av midlar mellom sjøforsvar, luftvåpen og landmakt er òg eit politisk spørsmål. Det finst ingen militærfagleg fasit på denne prioriteringa. Det er politiske prioriteringar som dei folkevalde i Stortinget skal gjere. Det som er situasjonen i Stortinget i dag, er at Høgre og Framstegspartiet skriv seg inn i historia som bremsekloss på eit nytt område, nemleg ei naudsynt satsing på landmakta.

I Innst. 83 S har Senterpartiet og SV eit eige framlegg som òg gjeld Forsvaret:

«Stortinget ber regjeringa framskande investeringa i nytt artilleri, med sikte på leveranse til Noreg i løpet av 2019.»

Eg vil ta opp dette forslaget.

Så nokre få ord om budsjettet for Svalbard. Det er det brei politisk semje om, men det er likevel så viktig at eg synest det fortener nokre ord frå denne talarstolen.

Nordområda er Noregs viktigaste utanrikspolitiske interesseområde, og det er viktig at vi fører ein politikk som gjer at svalbardpolitikken ligg fast, og at vi kan handtere vår suverenitet og oppfølginga av Svalbardtraktaten på ein god måte. Det er bra at vi er samde om det.

Heilt til slutt vil eg vise til Senterpartiets alternative budsjett, innstillinga og innlegg frå andre talarar som vil

utdjupe og grunnleggende prioriteringene våre på dei ulike områda.

Presidenten: Representanten Steinar Ness har tatt opp det forslaget han refererte til.

Gina Barstad (SV) [15:41:43]: Jeg vil bare begynne med å si at vi var flere i salen som stusset litt da representanten Tybring-Gjedde omtalte hjelp til selvhjelp som en ny idé i norsk bistand. Et lite søk på telefonen viste at Strømmestiftelsen i hvert fall mener at hjelp til selvhjelp har vært sentralt i norsk bistand siden 1952. Det handler vel litt om når man begynner å regne, men helt nytt er det kanskje ikke.

Verden har nok ressurser. Fattigdom og nød skyldes ikke at vi ikke har nok, men at makt og rikdom er skjevt fordelt. Derfor må utviklingspolitikken brukes som et verktøy for å bekjempe global ulikhet. Skal vi stave «utdanning», så staves det «skatt», sa Norads direktør Jon Lomøy på et debattmøte tidligere i år. Hvert år taper utviklingsland 1 600 mrd. kr i skatteunndragelse gjennom at landenes økonomiske elite gjemmer disse verdiene i skatteparadiser. Dette er viktige inntekter, det er inntekter som kunne sikret rettighetene til egen befolkning – helse, velferd, sosiale sikkerhetsnett. Derfor er vi i SV sterkt kritiske til regjeringens nedprioritering av Skatt for utvikling-programmet. Vi vil tvert imot styrke det som et viktig verktøy mot ulikhet og for rettferdighet.

Klimakrisen rammer urettferdig. Verdens fattigste har bidratt minst til global oppvarming, men de rammes hardest. Når klimautslippene skal ned, må veksten i utviklingsland være grønn. Det er kun mulig dersom rike land som Norge bistår fattige land i dette arbeidet. SVs alternative budsjett satser på klimabistand, klimatilpasning gjennom Det grønne klimafondet, skogpenger og investering i fornybar energi.

I en tid med mer spenninger enn vi har opplevd på lenge, har regjeringen neglisjert Norges historisk viktige rolle som pådriver for nedrustning. Det er kuttet i støtten til sivilt samfunn samme år som ICAN vant fredsprisen. I SVs alternative budsjett oppretter vi en ny post i statsbudsjettet for å trappe opp arbeidet for en atomvåpenfri verden.

På NRK-nyhetene i morges var vi flere som hørte om Teodora Vásquez, som sitter fengslet i El Salvador. Hun er dømt til 30 års fengsel etter en dødfødsel. El Salvador er et av landene i verden med de strengeste straffene for abort. «Grunnlaget for all frihet må være rådighet over egen kropp og hva i den er. Det motsatte er en slaves tilstand.» Dette er ikke mine ord, dette er ordene til en av de store norske pionerene, Katti Anker Møller. Ikke bare i El Salvador, men over hele verden, er nettopp råderetten over egen kropp under økende press. Etter at USA

med Donald Trump i spissen innførte den såkalte munnkurvregelen, er støtten til seksuell reproduktiv helse kraftig kuttet. Dette er en regel som setter tusenvis av internasjonale helsearbeidere i en knipe, der de risikerer store kutt i bevilgningene hvis de fortsetter å utføre viktig arbeid for kvinners liv og helse. Særlig organisasjoner som jobber for kvinner og likestilling, er under økonomisk press. Det er en rekke organisasjoner som har måttet slutte med dette viktige arbeidet fordi de risikerer å miste all støtten fra Amerika dersom de også tilbyr abort eller informasjon om abort.

Norge burde være en motvekt til dette. Vi må ta et klart og tydelig standpunkt for kvinners liv og helse. Vi må vise at vi er villige til å legge penger på bordet for kvinners rettigheter. Derfor øker SV kvinnebistanden, vi øremerker penger til tiltak mot vold og til god seksualundervisning.

Oppsummert foreslår vi å øke bistandsbudsjettet med 450 mill. kr utover regjeringens opprinnelige forslag. Med dette er vi over 1 pst. av BNI. Vårt budsjett er et budsjett for økt innsats mot global ulikhet, bekjempelse av klimaendringer i fattige land, økt humanitær bistand, midler til nedrustningsarbeid og ikke minst et løft for kvinners rettigheter verden over.

Jeg ser at tiden løper, så jeg skal komme tilbake til forsvarsbudsjettet i et senere innlegg i debatten.

Abid Q. Raja (V) [15:46:48]: Det fremste formålet med norsk utenrikspolitikk må være å fremme menneskerettigheter. Vi skal fremme menneskerettigheter ikke bare fordi de er universelle og gjelder for pakistanske og nigerianske som for norske borgere, men også fordi Norges fremste nasjonale interesse er en verden tuftet på internasjonale rettsstatsprinsipper og universelle menneskerettigheter.

I en slik verden er Norges interesser godt ivaretatt. Det er nemlig en verden der enkeltmenneskets rettigheter er vernet av sterke rettsnormer, og der stormaktenes tyngde ikke kan overkjøre små og mellomstore staters rettigheter. Det er en verden preget av forutsigbarhet og gjensidig tillit, der verken stater eller statsledere kan sette seg selv foran internasjonale lover og regler. I arbeidet for en verden tuftet på menneskerettighetenes ukrenkelighet må Norge gjøre sitt for å styrke og videreutvikle internasjonale institusjoner og sivilsamfunn. Vi må være en sterk stemme for menneskerettigheter, demokrati og internasjonal lov og rett.

Med menneskerettigheter som vår rettesnor i utenrikspolitikk er oppgaven vår klar. Når vi i tillegg har FNs bærekraftsmål å strekke oss mot, er kursen staket for Norges rolle i verden. Det er Stortingets og regjeringens oppgave å sikre at dette gjenspeiles i det utenriksbudsjettet vi vedtar i dag.

Uavhengig av om vi tiltrer FN-forbudet mot atomvåpen, er det viktig for Venstre at Norge støtter opp under det norske sivilsamfunnet som jobber for kjernefysisk nedrustning og ikke-spredning. Derfor er vi glade for at budsjettenigheten mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti har ført til en økning på 6,5 mill. kr som kan brukes til slikt arbeid. Venstre har vært en pådriver for å sikre at ICAN mottar et øremerket støttebeløp på 2 mill. kr, og Norske leger mot atomvåpen mottar likeledes 2 mill. kr. Den resterende summen bør deles bredt mellom forskjellige norske sivilsamfunnsaktører som jobber for nedrustning og ikke-spredning i Norge og i utlandet. Norges Fredsråd er f.eks. en selvskreven mottaker av slik støtte.

Sivilsamfunnets sentralitet for norsk utenrikspolitikk kan ikke overdrives, og det gjelder ikke bare i arbeidet for nedrustning og ikke-spredning av kjernefysiske våpen. For Venstre har det vært viktig å styrke satsingen på sivilsamfunnet under Utenriksdepartementets budsjettkapittel. Det var en kampsak for oss å styrke sivilsamfunnsporten med 100 mill. kr utover regjeringens budsjettforslag. Jeg går ut fra at økningen også vil sikre en forholdsmessig økning av informasjonsstøtten, og at demokratistøtten blir økt fra 8 mill. kr til 10 mill. kr. At Norwegians Worldwide i tillegg beholdt tilskuddet sitt på 500 000 kr, viser at de borgerlige partiene støtter opp om nordmenn i utlandet, og at vi ønsker at de får sin stemme hørt i den norske politiske debatten.

Grunnlaget for en godt fundert utenrikspolitikk er kunnskap og forskning. Å sikre tilstrekkelig finansiering til forskning over budsjettet har derfor vært en langsiktig prioritering for Venstre. I år var vi spesielt glade for å oppnå en økning på 37 mill. kr utover regjeringens budsjettforslag, dedikert til forskning, kompetanseheving og evaluering. Disse midlene vil være viktige for å sikre økt bruk av rammeavtaler med forskjellige forskningsinstitusjoner. Skal vi ha en kunnskapsbasert tilnærming til norsk utenriks-, bistands- og utviklingspolitikk, er vi avhengige av at forskningsinstitusjoner som CMI og PRIO kan bidra med uavhengig og kvalitetsmessig analyse og evaluering. At vi i tillegg har øremerket 12 mill. kr til NORGLOBAL, som leverer et sterkt bidrag på Norges vei mot å oppfylle FNs bærekraftsmål, er i seg selv en grunn til å feire i dag.

Norges omdømme i utlandet er imidlertid ikke bare avhengig av en forpliktelse til menneskerettigheter og mer internasjonalt samarbeid. Vi har også en jobb å gjøre med å fremme norsk kultur og norske næringsinteresser i utlandet. Et lite marked som Norge vil aldri være nok for våre store suksesser, og for at våre kunstnere og gründere skal kunne hevde seg også utenfor Norge, må vi kunne tilby dem en planke ut til den internasjonale arenaen. Derfor har vi satt det som en prioritering å

oppretholde støtten til informasjonsformål, nærings- og kulturfremme. Vi er glade for å styrke ordningen med 24 mill. kr utover regjeringens budsjettforslag, og gleder oss over å bringe flere norske produkter ut i den store verden.

Jeg startet innlegget mitt med en oppfordring om å hegne om menneskerettighetene. Den budsjettenigheten vi har kommet fram til med regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti, er et meget godt steg i den retningen. Vi satser mer på sivilsamfunnet, mer på forskning, mer på kvinners rettigheter og mer på FN. Det gir mot til videre innsats i komiteen. Jeg takker kollegaene i Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti for et godt samarbeid, og ser fram til kveldens debatt.

Avslutningsvis vil jeg legge til om Svalbard: Svalbardtraktaten ble undertegnet i Paris 9. februar 1920 under Venstre-høvdingen Gunnar Knudsens andre regjering. Man kan godt si at Venstres engasjement for Svalbard har sitt utspring i det arbeidet som Knudsen-regjeringen la i de dager. Jeg håper at regjeringen deler synet på at Svalbard bør prioriteres, ikke bare av hensyn til lokalbefolkningen, men også av hensyn til den avgjørende strategiske verdien Svalbard har for Norges tilstedeværelse i det høye nord.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:51:53]: Ekstrem fattigdom, klimaendringar og det enorme inntektsgapet mellom dei rikaste og dei fattigaste landa i verda er blant dei største utfordringane verda står overfor. Norge må gjennom ein heilskapleg utviklingspolitikk bidra til større internasjonal rettferd.

Da er det både viktig og riktig at det i budsjettet for neste år blir lagt opp til eit løft for global utdanning. Utdanning er ein føresetnad for å kunne oppnå vekst, utvikling og redusere fattigdommen. Ved inngangen til 2016 gjekk framleis 260 millionar barn og unge utan skulegang. Det er særleg viktig at det blir satsa målretta for å nå dei gruppene som er mest utsette for å bli ekskluderte. Eg tenkjer på jenter, barn i konflikt, barn på flukt og barn med funksjonsutfordringar.

Kristeleg Folkeparti er òg glade for at regjeringa i samband med revidert budsjett til våren vil leggje fram ein plan for opptrapping av bistanden til det yrkesfaglege utdanningstilbodet i utviklingsland.

Men tilgang til skulegang er ikkje nok når me veit at ein stor prosentdel av barna dør før fylte 5 år. Forsterka innsats mot barnedøying og styrking av helsebistanden må derfor framleis vere ei hovudsatsing i norsk bistand. Det er bistand som nyttar. Sidan 1990 er barnedøyinga meir enn halvert. Det betyr at det no dør 17 000 færre barn kvar dag enn i 1990. Å satse på helsebistand er òg ei av dei beste investeringane ein kan gjere. For eksempel vil kvar krone ein investerer i barnevaksinasjon, innebe-

re 16 kr spart i helseutgifter og tap av løn og produktivitet på grunn av sykdom.

Vidare er nok og næringsrik mat ein føresetnad både for god helse og for evna til å lære. Nesten halvparten av dødsfalla blant barn under 5 år er knytte til svolt. Klimatilpassing av landbruket er derfor heilt avgjerande. Kristeleg Folkeparti er glade for at me gjennom budsjettforliket fekk ein auke på dette feltet med 40 mill. kr. Ikkje minst er det bra at regjeringa kjem tilbake med ein opptrappingsplan òg på dette området i revidert budsjett, og at dette blir prioritert som satsingsfelt i Norads nye kunnskapsbank.

Kristeleg Folkeparti ønskjer at meir av bistanden skal gå til dei som treng det mest – til dei aller fattigaste. Nye prognosar viser at stadig fleire av dei ekstremt fattige i verda vil halde til i Afrika sør for Sahara. Derfor er Kristeleg Folkeparti svært glade for at budsjettforliket inneber ein auke av bistanden til Afrika på 400 mill. kr.

Det er òg bra at utanriksministeren vil kome tilbake til Stortinget når det gjeld lista over partnarland. Det er bra å få klarlagt kva det reelt sett inneber å vere eit partnarland, og kva kriterium som blir lagde til grunn for utveljinga.

Det sivile samfunnet er ei grunnleggjande drivkraft for demokrati og menneskerettar. Derfor er det svært positivt at budsjettforliket aukar sivilsamfunnsbistanden med 100 mill. kr. Forliket inneber òg ei ytterlegare styrking av innsatsen for religiøse minoritetar. Det er viktig i ei tid der nesten 80 pst. av medmenneska våre lever i samfunn med strenge restriksjonar på religiøs tru og praksis. Her er det òg viktig at regjeringa, i tråd med viljen til stortingsfleirtalet, ser på korleis Norads støtteordningar betre kan innrettast for å støtte dei organisasjonane som arbeider med nettopp desse spørsmåla i land der sivilsamfunnet blir gitt stadig mindre rom. Det er ikkje nok med meir pengar aleine – pengane må òg kunne nyttast på ein best mogleg måte.

Norsk bistand reddar liv, bringar menneske ut av ekstrem fattigdom og lèt barn få skulegang, helsehjelp og nye moglegheiter. For meg er det vanskeleg å sjå noka betre investering enn nettopp dette.

Eg ser elles på den nye forsvarsministeren, som verkar noko skuffa over dette innlegget, men eg kjem tilbake med forsvarsdelen på eit seinare tidspunkt.

Bjørnar Moxnes (R) [15:56:50]: Det er urolige og farlige tider i verden. Krigen i Syria er ikke over, Vesten og Russland har et forhold på vei mot frysepunktet, og i USA sitter Donald Trump med fingeren på atomknappen. Dette er ikke tidspunktet for å underlegge Norge USA enda mer. Dette er ikke tidspunktet for å bruke milliarder av kroner på nye bombefly som vil styrke angrepsevnen, men svekke forsvarsevnen.

Men det er dette som vil skje i Stortinget i dag. I dag vil flertallet vedta å bruke 9 mrd. kr neste år på innkjøp av F-35, de amerikanske jagerflyene som flertallet vil kjøpe totalt 52 stykker av. Innkjøpet vil i alt koste 61 mrd. kr. Inkludert kostnadene for levetid snakker vi om totalt 264 mrd. kr. Dette er norgeshistoriens største investering på fastlandet, brukt på et kjøp som først og fremst gjøres for å demonstrere Norges lojalitet til USA, og for at Norge skal kunne delta effektivt som en komponent i angrepskriger for USA og NATO i framtiden. F-35 er nemlig ikke konstruert først og fremst for forsvar av egne grenser og luftrom, noe den høytstående generalen i det amerikanske luftforsvaret Michael Hostage har slått fast. Det er først og fremst konstruert for angrep på fiendtlig territorium.

Med andre ord: Vi bruker enorme summer på et fly som binder oss enda tettere til USAs utenrikspolitikk i mange tiår framover. I tillegg er kampflyene så dyre at det går på bekostning av resten av Forsvaret. Dette er nemlig spørsmålet som de andre partiene ikke har noe godt svar på: Hva slags forsvar får vi når vi legger alle eggene i én kurv, setter alle pengene inn på å kjøpe og drifte kampfly? Både Hæren, Sjøforsvaret og Luftforsvaret mangler allerede penger til dagens drift. Samtidig tar Norge sikte på en enorm investering som vil kreve ytterligere milliardpåplussinger på driftsbudsjettene. Konsekvensene vil være at Norge bruker flere hundre milliarder kroner og likevel fortsetter å mangle forsvarsevne.

De økte utgiftene til kjøp og drift av kampfly vil spise opp det som er igjen av førstelinjeforsvaret vårt. Det er som Aftenpostens Per Anders Madsen skrev i fjor vår:

«Kampflyene kan knuse Hæren.»

Og som Madsen skrev videre:

«Drøyt halvparten av kampflykjøpet skal dekkes over det ordinære forsvarsbudsjettet. I trangere tider blir investeringen et budsjettmessig blylodd. Det vil de andre våpengrenene få merke.»

Norge bruker mer penger per innbygger på forsvar enn noe annet NATO-land i Europa. Likevel har vi knapt forsvarsevne, og verre vil det bli med regningen for 52 amerikanske kampfly. Derfor truer innkjøpet av nye kampfly både landets forsvarsevne og velferdens bærekraft de kommende årene.

Hva er så alternativet? Alternativet er å innse at det er grunnleggende feil å dimensjonere forsvar av Norge ut fra et mål om å vinne en luftkamp over Norge. Derfor må vi nedprioritere kampfly og heller styrke Hæren, Heimevernet og det mobile luft- og kystvernet på land og til sjøs for å kunne samvirke og forsvare norsk territorium. Norge bør satse på mobilt kystartilleri og effektivt samvirke mellom Sjøforsvaret og Hæren, og også NATO-tilhengerne bør spørre seg om F-35 egentlig er tilpasset den nye forsvarspolitiske situasjonen. Til Dagbladet ut-

talte Jens Stoltenberg for en uke siden at den nye hovedprioriteringen framover blir forsvaret av medlemslandenes egne grenser. Hvor lurt er det da å binde opp store deler av forsvarsbudsjettet i angrepsfly?

Til budsjettet for 2018 foreslår Rødt å kutte posten for kjøp av F-35 og i stedet øke bevilgningene til Hæren, Heimevernet og Sjøheimevernet med 1 mrd. kr – fordi vi prioriterer forsvaret av landet.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:02:11]:

Verden har opplevd store framskritt de siste tiårene. Aldri før har så mange mennesker nytt godt av den utviklingen og velstanden som er skapt gjennom internasjonalt samarbeid. Verdenshandelen er åttedoblet siden 1970, og antallet ekstremt fattige er halvert siden 1990.

I dag øker andelen fattige i hovedsak i land som er i konflikt. To tredjedeler av dagens ekstremfattige lever i mellominntektsland. Samtidig er det utenrikspolitiske landskapet mer krevende enn på lenge. Utviklingen i Nord-Koreas atomprogram er alvorlig og skaper en frykt for militær konfrontasjon. Den sikkerhetspolitiske situasjonen forblir utfordrende. I Midtøsten er situasjonen igjen spent, og rundt 136 millioner mennesker verden over har akutt behov for humanitær hjelp og beskyttelse på grunn av kriser som ofte skyldes konflikt eller naturkatastrofe. Rekordmange mennesker er på flukt.

Utviklingen og endringene vi ser, krever at vi gjør tydelige prioriteringer for å sikre norske interesser. Samarbeidet med FN, NATO, EU og andre nære allierte og partnere er avgjørende for å unngå at tiår med framgang for demokrati, menneskerettigheter, frihandel og internasjonalt samarbeid drives tilbake.

Norges viktigste interesse og verdifelllesskap er det atlantiske, europeiske og nordiske. Utenrikspolitikken starter i Europa. Regjeringa møter dagens store utfordringer med en ansvarlig og trygg utenriks- og sikkerhetspolitikk. Som varslet i veivalgsmeldingen har regjeringa tatt tydelige og bevisste valg for å målrette og styrke samarbeidet med våre viktigste allierte – USA, Tyskland, Storbritannia, Frankrike og Nederland, i tillegg til de nordiske landene. Regjeringa vil ta økt ansvar sammen med resten av Europa for stabilitet, demokrati og utvikling i våre nærområder.

Utviklingen på Balkan er krevende både politisk og økonomisk. Derfor nær doubler regjeringa innsatsen til ODA-godkjente land på Balkan, bl.a. Bosnia. Midtøsten har i flere år vært hardt rammet av krig og konflikt, og uro i ett land truer stabiliteten i naboland. Derfor vil regjeringa trappe opp innsatsen for stabilisering og utvikling i denne hardt rammede regionen. Innsatsen rettet

inn mot sårbare stater som er truet av krig og konflikt, vil styrkes. Det blir økt norsk innsats til flyktninger og internt fordrevne i nærområdene. Vi videreutvikler Norges viktige rolle innenfor fred og forsoning, også med økt bevilgning.

Med utviklingspolitikken tar Norge ansvar i den globale dugnaden for å nå bærekraftsmålene i 2030-agendaen. Det får et tydelig uttrykk i budsjettet for 2018. Den samlede bistanden er for neste år på 35,3 mrd. kr. Bistanden utgjør 1 pst. av BNI-anslaget for 2018. Vi styrker og fortsetter de tunge utviklingspolitiske prioriteringene som har vært gjennom hele denne perioden – utdanning, helse, jobbskaping og partnerskap med privat sektor, klima og fornybar energi og humanitær hjelp. Tverrgående prioriteringer er bl.a. kvinners rettigheter og menneskerettigheter.

Bistand til helse og utdanning virker. Helse og utdanning er forutsetninger for bærekraftig utvikling og fattigdomsbekjempelse i alle land. Vi viderefører derfor Norges ledende internasjonale rolle i arbeidet for global helse og utdanning. Satsingene har bred oppslutning i Stortinget. Vi styrker helsesatsingen med 400 mill. kr til 4,1 mrd. kr. Vi prioriterer kvinne- og barnehelse.

Det er vaksinasjon som gir de beste resultatene for å forebygge sykdom. Derfor har vi også en stor satsing på dette. Fra 2014 har regjeringa mer enn doblet bistanden til utdanning – fra 1,7 mrd. kr til 3,6 mrd. kr for 2018. God og relevant utdanning er viktig for næringsutvikling, men det er også viktig i et rettighetsperspektiv. Derfor tar regjeringa også en tydelig lederrolle internasjonalt for seksuelle og reproduktive helserettigheter og kvinners rettigheter. Mens vi står her, er Norge vertskap for en stor internasjonal konferanse sammen med UNFPA om seksualundervisning, som ett bidrag til policyutvikling i tillegg til økte bevilgninger.

Det er også viktig å ta vare på de store humanitære behovene som finnes. Det samlede bidraget til humanitær bistand er økt med over 50 pst. fra 2014 – til ca. 5,2 mrd. kr i 2018. Det er et bidrag som er viktig sammen med den langsiktige bistanden for å kunne håndtere akutte kriser.

Norsk utenrikspolitikk skal søke gjennomslag internasjonalt for det vi tror på, og vi skal sikre norske interesser i en mer omskiftelig og krevende verden.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Anniken Huitfeldt (A) [16:07:25]: I vår ble det lagt fram et forslag fra Kristelig Folkeparti om fattigdomsorientering og forutsigbarhet for det sivile samfunnet i bistandspolitikken. Det var etter en del år hvor Stortinget i større og større grad vedtok sekkeposter, og det så var opp til statsråden å bestemme hvordan pengene skulle brukes. Det var et klart ønske om at Stortin-

get skulle få mer innflytelse over hvordan utviklingsbudsjettet skal prioriteres.

Hva har statsråden gjort for å følge opp Stortingets vedtak fra i vår?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:07:57]: Budsjettstrukturen er i 2018-budsjettet litt annerledes sammenliknet med det som har vært vanlig, nettopp for å øke oversikten i det som er et stort budsjett både økonomisk og ikke minst tekstmessig. Det er en oppfølging av det anmodningsvedtaket Stortinget kom med. Stortinget har ikke hatt noen kommentarer til det i budsjettet, og jeg anser derfor at Stortinget er fornøyd med den delingen og den endringen som er gjort for å skape større tydelighet i hvordan midlene brukes.

Når det er sagt, mener jeg at man alltid kan bli bedre på å tydeliggjøre og også sammenstille en del av satsingene. Det er jo store midler som man ikke alltid kan lese ut av de enkelte budsjettpostene, men der man må se på helheten for å se den totale støtten man gir til et område, som f.eks. utdanning og kvinners helse og rettigheter.

Steinar Ness (Sp) [16:09:08]: Det har vore eit dogme i vår nasjonale, heimlege politiske debatt at Noreg berre kan ordne handel, samkvem og samarbeid med EU på to måtar, enten gjennom EØS-avtalen eller gjennom EU-medlemskap.

Brexit og det at Storbritannia og EU no har vorte einige om ein ny rammeavtale, viser at dette har vore feil, og at det finst eit større handlingsrom.

Synest statsråden det er eit problem at vårt nasjonale handlingsrom no vert større enn det som har vore sagt tidlegare?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:09:42]: Jeg regner med at dette er et spørsmål som EU- og EØS-minister Marit Berger Røsland også gjerne svarer på, men sannheten er at nær 80 pst. av vår eksport og vår handel med EU-land går gjennom EØS-avtalen. Derfor er det også bekymring for hva som kommer til å skje når Storbritannia forlater EU, og derfor har regjeringa satt i gang et stort arbeid med å kartlegge avtaler vi har, og som vi må skaffe oss, bl.a. med Storbritannia, som er vårt viktigste enkeltmarked for varer og tjenester i Europa. Det er nettopp den samhandelen, det er nettopp det internasjonale samarbeidet og ikke minst et felles regelsett, som har vært så avgjørende for den forutsigbarheten som har sikret norske bedrifter adgang, og som bidrar til vår velstand.

Steinar Ness (Sp) [16:10:30]: Spørsmålet gjaldt ikkje innhaldet i EØS-avtalen, men kva alternativ Noreg som nasjon kan ha når det gjeld å organisere vårt samkvem, vårt samarbeid og vår handel med EU. Senterpartiet

har her etterlyst ei meir framoverlent haldning frå regjeringa si side for å sjå om det opnar seg nye moglegheiter for Noreg.

Islands statsminister har m.a. uttrykt ønskje om å invitere Storbritannia inn i EFTA. Kvifor er regjeringa så negativ til å kartleggje desse moglegheitene?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:11:07]: Igjen er dette et spørsmål som jeg mener det er bedre å rette til EU- og EØS-minister Marit Berger Røsland, men la meg likevel si at dette er den avtalen som et stort flertall av Stortinget har stilt seg bak gang etter gang fordi det tjener norske interesser. Alternativene for Norge er dårligere, og derfor har EØS-avtalen den brede oppslutningen den har, og som den har hatt i alle de årene den har virket.

Når spørsmålet dreier seg om EFTA og tilknytning for Storbritannia, er dette først og fremst noe som må løses i dialogen og forhandlingene mellom EU og Storbritannia, og så langt har det ikke vært noe ønske om å slutte seg til eventuelle norske modeller. Det må vi selvfølgelig respektere og ta til etterretning. Jeg tror også man veldig fort vil komme i situasjoner som kan være utfordrende og krevende for Norge dersom man skal invitere langt flere land inn i den modellen som vi har.

Gina Barstad (SV) [16:12:17]: 47 000 kvinner dør hvert år over hele verden som følge av utrygge aborter. Spørsmålet om seksuell helse er et spørsmål om menneskeverd, og det er et spørsmål om liv og død. Som både utenriksministeren og flere andre var innom i sine innlegg, er munnkurvregelen en reell trussel mot kvinners tilgang på abort og informasjon om abort verden over.

Mitt spørsmål til utenriksministeren er: Burde ikke Norge ta en enda mer aktiv og ledende rolle for å demme opp for det angrepet på kvinners helse som nå skjer verden over? I SVs alternative budsjett har vi nå foreslått et internasjonalt kvinnefond som kan brukes til støtte. Er det noe utenriksministeren vil vurdere?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:13:05]: Jeg mener det må jobbes med denne problemstillingen langs to akser. Det ene er det økonomiske og støtte til ulike fond, land og programmer. Det andre er det politiske, som er minst like viktig i denne sammenhengen. Norge er blant de største giverne og tar lederskap i dette spørsmålet fordi vi er grunnleggende opptatt av kvinners rettigheter. Vi kommer nå til å ha en kjerne-støtte til UNFPA, som er veldig viktig i denne sammenheng, på en halv milliard kroner, og nettopp kjernestøtten er helt avgjørende i mange av FN-organisasjonene, fordi det er det som sørger for at man kan drive det langsiktige arbeidet. Statsministeren signaliserte to

ganger i løpet av sommeren at vi kommer til å øke bevilningene til seksuelle og reproduktive helserettigheter med 700 mill. kr de neste fire årene, og vi øker med 180 mill. kr allerede i dette budsjettet. Mye av det går til UNFPA. Det går også til sivilsamfunnsorganisasjoner som jobber nettopp med de spørsmålene representanten tar opp, bl.a. sikker og trygg abort, men også generelt på rettighetsområdet, og vi har også vært veldig opptatt av å sikre kvinner like økonomiske rettigheter og finansierer bl.a. fond gjennom Verdensbanken.

Knut Arild Hareide (KrF) [16:14:18]: Berekraftsmåla er ei global forplikting alle land har, og mål nr. éin er å utrydde den ekstreme fattigdommen. Når me ser regjeringas lista over føreslåtte partnerland – regjeringa skal tydeleggjere kriteria og vala i løpet av 2018 – er det grunn til å stille seg spørsmålet om utenrikspolitiske og sikkerhetspolitiske interesser er vektlagde i større grad enn kampen mot fattigdom. Da tenkjer eg på land som Indonesia, Sør-Afrika og Syria. Så spørsmålet mitt til statsråden er: Er det slik at når me vel partnerland i vår bistands- og utviklingspolitikk, er det kampen mot fattigdom som er jobb nr. éin, i tråd med nettopp berekraftsmåla?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:15:20]: Berekraftsmålene oppstiller en lang rekke målsettinger, hvor det å utrydde fattigdom er det overordnede, men det nås gjennom mange ulike delmål. Det er også grunnen til at valget av partnerland er noe variert, selv om mer enn halvparten av partnerlandene er i Afrika. Det vi har vært veldig opptatt av, er å se hvordan man best kan utrydde den ekstreme fattigdommen, særlig gjennom tiltak som utdanning, jobbskaping og næringsutvikling, men vi har også vært opptatt av hvordan vi kan nå andre viktige delmål på veien til det, bl.a. i klima- og miljøspørsmål, der Indonesia er en veldig viktig partner for Norge.

Når det gjelder Syria, går diskusjonen på det å dekke de akutte humanitære behovene i Syria – der har regjeringa forpliktet seg til 10 mrd. kr over fire år, og der er vi nå halvveis – men det handler også om nabolandene og om å sørge for at nabolandene klarer å bære den store flyktningstrømmen fra Syria.

Bjørnar Moxnes (R) [16:16:37]: De nye kampflyene vil bli ekstremt dyre. Vi snakker om norgeshistoriens største investering på fastlandet. Over 260 mrd. kr skal ut av skattekassa vår og brukes på disse amerikanske bombeflyene de kommende ti årene. Dette vil bli et budsjettmessig blylodd – det tror jeg alle ser – og det vil også kunne gå dramatisk ut over de andre delene av Forsvaret vårt.

Aftenposten er ikke kjent som et Rødt-medium, men kommentator Per Anders Madsen skriver der: «Kampflyene kan knuse Hæren». Det er så dyrt at dette vil gå ut over de andre våpengrenene. Hva tenker ministeren om forholdet kostnader til kampfly versus det å kunne ivareta landets forsvarsevne og ikke minst (presidenten klubber) Hæren og Heimevernet?

Presidenten: Tiden er ute. Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide.

Bjørnar Moxnes (R) [16:17:40]: Utenriksminister, heter det, ja.

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:17:44]: Jeg legger til grunn at representanten Moxnes har fått med seg at det har vært utskiftninger i regjeringa og endring av porteføljer og ansvarsområder, og jeg vil jo aller helst at forsvarsminister Frank Bakke-Jensen svarer på dette spørsmålet. La meg likevel knytte to kommentarer til det: Stortinget har enstemmig stilt seg bak anskaffelse av inntil 52 kampfly og har enstemmig stilt seg bak valget av F-35, som altså er et femte generasjonskampfly, som er det desidert beste for norske formål. Det å kunne holde overoppsyn og luftromskontroll i våre nærområder er avgjørende for den norske forsvarsevnen. Det har alle partier stilt seg bak, og det er det ingen endring i – inntil Rødt kom inn på Stortinget. For det andre kommer det ikke til å knuse verken Hæren eller andre forsvarsgrener. Driftsbudsjettet totalt av forsvarsbudsjettet til F-16 i dag er på ca. 4 pst. Det øker til ca. 5 pst. når vi får de nye kampflyene. Det knuser ingen andre forsvarsgreiner, men det viktige er her nettopp samhandlingen mellom alle ulike forsvarsgrener. Det er det som gir forsvarsevne i Norge.

Petter Eide (SV) [16:19:03]: Med fare for at det er rett adressat, skal jeg stille utenriksministeren et spørsmål om Midtøsten.

Forrige uke annonserte den amerikanske presidenten at han ønsket å flytte den amerikanske ambassaden fra Tel Aviv til Jerusalem. Dermed transformerte han hele Midtøsten-konflikten fra å være en konflikt om folkerett og ulovlig okkupasjon til å bli en konflikt mellom tre religiøse grupper, og det får voldsomme konsekvenser, vil vi tro. I VG dagen etter uttrykte utenriksministeren at det er uaktuelt for Norge å flytte ambassaden og følge etter amerikanerne. Hun sier videre at det ikke er opp til USA å bestemme hvor de skal ha sin ambassade, at Norges ambassade skal forbli i Tel Aviv. Mitt spørsmål til utenriksministeren er: Er dette Norges offisielle og formelle syn, og er dette formidlet klart og tydelig skriftlig til amerikanske myndigheter?

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [16:20:00]:

Som jeg uttrykte i forrige uke, er regjeringa svært bekymret for det som nå skjer. Vi er redde for at det kan føre partene lenger fra forhandlingsbordet, og vi er også redde for at det vil øke konfliktnivået, potensielt også volden i regionen. Derfor har vi vært veldig klare og tydelige på det. Vi har mange måter å formidle det på som ikke nødvendigvis bare er skriftlige – jeg tror nok både amerikanere og andre klart og tydelig har fått med seg det norske budskapet og det internasjonale budskapet, som har vært helt enstemmig. I dag er det ca. 86 land som har ambassade i Israel. Alle har sin ambassade i Tel Aviv, og så vidt jeg vet, er det – kanskje med ett unntak – ingen land som har vurdert å flytte sin ambassade. Det er jo av akkurat de samme årsakene som årsakene til den norske holdningen, nemlig at dette er ett av de aller viktigste og aller vanskeligste sluttstatusspørsmålene, som det har vært enighet om hele veien at må løses med forhandlinger. Så sa jeg nok ikke at det ikke var opp til USA å bestemme hvor de skulle ha sin ambassade – det står de selvfølgelig fritt til – men det er altså ikke opp til USA, eller andre land, å bestemme hvor en hovedstad skal ligge i et annet land.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Eirik Sivertsen (A) [16:21:25]:

Klimaendringene er den store utfordringen verden står overfor. Nye, oppdaterte tall er ingen lystelig lesning. De viser igjen at de klimamodellene vi har hatt, synes å ha vært for konservative. De har ikke tatt høyde for den farten og den retningen utviklingen har. Når vi tidligere har snakket om en gjennomsnittlig oppvarming i Arktis på 4–6 grader, oppgraderer nå AMAP i sin siste rapport dette til 7–8 grader og slår fast at det vil være store regionale forskjeller, målt i gjennomsnittlig vintertemperatur opp mot 20 grader økning i enkelte regioner.

Det er i dagens verden dermed ganske krevende for Norge som en arktisk nasjon, som blir rammet hardt og først i nord av klimaendringene, å drive med kullutvinning i Arktis, nærmere bestemt på Svalbard. Derfor har Arbeiderpartiet stilt seg bak regjeringens forslag om å utvikle kulldriften på Svalbard, men ikke bare med begrunnelsen at den er ulønnsom – det er god nok begrunnelse i seg selv – men også fordi vi bærer en betydelig politisk kostnad når vi reiser verden rundt og forsøker å ta lederskap og vise vei, hvor vi skal gå.

I den anledning synes jeg det er viktig å påpeke at når vi utvikler kulldriften på Svalbard, skal vi også rydde opp. Det har regjeringen tatt initiativ til. Det er en kjempeutfordring. Jeg har lyst til å ta opp dette – ikke fordi jeg skal kritisere at kostnadsutviklingen allerede er en utfordring, det er også regjeringen oppmerksom på og har holdt Stortinget orientert om – jeg vil bare minne om at

man da må ha nyttige og viktige instrumenter for å ha kontroll på kostnadene når man skal i gang med dette prosjektet. Jeg hadde lyst til å ta ordet og minne om dette fordi vi har en forventning om at vi på Svalbard lever opp til de aller høyeste standarder med tanke på hvordan denne oppryddingen skal foregå, og hvordan det skal se ut når vi forlater området, både fordi vi har en egeninteresse i det, og fordi vi skal sette standard for andre nasjoner som driver med kullvirksomhet på Svalbard.

Svalbard-samfunnet ble stilt overfor store utfordringer for noen år siden da kullprisen gikk ned og det var så ulønnsomt å drive kull at man gikk inn for en driftshvile på øygruppa. Derfor tok daværende justisminister, Anundsen, initiativ til å framskynde Svalbard-meldingen, prisverdig nok. Et av de sentrale temaene Stortinget tok opp i diskusjonen om Svalbard-meldingen, var hvordan vi skal sikre den framtidige energiforsyningen. Selv om vi nå avviker kulldriften på Svalbard, vil det fortsatt være slik at strømmen i Longyearbyen i all hovedsak er produsert med kullkraft. Den må avskaffes, og det innen rimelig tid.

Jeg har lyst til å utfordre regjeringen på om vi sammen med andre nasjoner som har «off-grid networks», som de kaller det i Alaska og i Canada, kan finne nye innovative og bærekraftige måter å produsere energi på. Vi har de samme utfordringene, dog kanskje i større skala i Longyearbyen enn i mindre samfunn i Canada og USA, men utfordringene er i essens de samme. Vil regjeringen ta et initiativ, f.eks. i Arktisk råd eller noen av arbeidsgruppene der, og sammen med våre partnere i Arktis finne en løsning på denne situasjonen? Vi deler mange av utfordringene, men det er et skille her mellom hva regjeringen gjør, og hva vi i Arbeiderpartiet tenker. Regjeringen beskriver i stor grad utfordringene, men det tar veldig lang tid å få iverksatt løsninger.

Det er behov for å utvikle forskningsparken på Svalbard, derfor har bl.a. Arbeiderpartiet satt av 10 mill. kr til et forprosjekt som Statsbygg skal ta på seg for å se på hvordan dette kan utvikles. Regjeringen fant ikke de 10 millioner kronene i sitt budsjett. Vi har foreslått å framskynde oppstarten av havneutbyggingen i Svalbard fordi Svalbard ligger strategisk riktig til når den maritime aktiviteten i Arktis, over Polhavet og i Nordlige sjørute øker. Regjeringen har valgt å ikke gjøre det. I forhold til den rød-grønne regjeringens nasjonale transportplan har de valgt å utsette prosjektet. I stedet for å bevilge penger til satellittdekning ovenfor 73. breddegrad velger man å utrede prosjektet. I stedet for å utvikle forutsetningene for reiselivsnæringen på Svalbard nedgraderer man lufthavnen på Svalbard fra internasjonal lufthavn til nasjonal lufthavn. I stedet for å bevilge penger til rassikring for å sikre bosetting skyver man på saken, og

man har ennå ikke fått fart på utviklingen av en ny energiløsning.

Kristian P. Wilsgård (FrP) [16:26:49] (ordfører for saken): I det politiske landskapet er det mye snakk om hvor viktig det er at bistand skal oppfylle 1 pst.-målet. Jeg mener derimot det er viktigere å snakke om i hvilken grad bistanden vi gir, faktisk bidrar til fattigdomsreduksjon, og om bistanden gjør at land på sikt blir uavhengige av bistand.

Det er et tankekors at mange av landene Norge ga bistand til for 40 år siden, fortsatt får norsk bistand. Blant de 20 landene som fikk mest norsk bistand i 1970, fikk 18 av landene fortsatt norsk bistand i 2015. De siste 50 årene har Vesten overført over 2,3 trillioner dollar i utviklingshjelp til fattige land, ifølge økonomen William Easterly. Men de fattige er fremdeles fattige.

Bistandsmidler i seg selv kan ikke avskaffe fattigdom. Det er mange eksempler på at bistand kan gjøre vondt verre. Det er mange rapporter som peker på skyggesidene av bistand. Bistand kan føre til avhengighet, korrupsjon og svekking av lokal styringskapasitet.

Sør-Korea er blant de landene som ikke lenger får bistand fra Norge. BNP per innbygger var i 1960 på nivå med mange land i Afrika sør for Sahara. I 1996 ble landet medlem av OECD. Det sørkoreanske regimet prioriterte bl.a. økonomisk vekst, industrialisering og utdanning.

Norge er et lite land, og det er begrenset hva vi kan få til i land og samfunn som er svært forskjellige fra vårt eget. Det er viktig å huske at det er landene selv som må ta ansvar for utviklingen i eget samfunn. Utvikling kommer innenfra og kan ikke påtvinges eller skapes utenfra. Det er landene selv som må sitte i førersetet. Mange utviklingsland har i dag en politisk målsetting om å trekke til seg økte investeringer og bli uavhengige av bistand.

Denne regjeringen har dreid bistanden mot utdanning og utvikling av lokalt næringsliv. Det er viktig for at land skal kunne arbeide seg ut av fattigdom og bli selvhjulpne. Bistanden til utdanning er blitt doblet i denne regjeringsperioden – fra 1,7 mrd. kr i 2013 til 3,4 mrd. kr i 2017. Denne satsingen fortsetter i 2018-budsjettet.

Næringsutvikling og jobbskaping er et annet hovedtema for regjeringen. Årets budsjett øker støtten til næringsutvikling med om lag 338 mill. kr. I tillegg satses det på å involvere det private næringslivet i Norge. Ni av ti jobber skapes nettopp i den private sektoren i utviklingsland. Engasjement fra privat sektor er helt nødvendig for å skape og oppnå økonomisk framgang i fattige land. Et viktig initiativ som kombinerer behovet for utdanning med utvikling av privat næringsliv, er yrkesutdanning som er basert på etterspørsel fra private bedrifter, der sivilsamfunnsaktører og aktører fra privat sektor

kan søke om midler til å gi ungdom utdanningstilbud som er relevante for arbeidslivet.

Å bidra til å skape nye arbeidsplasser i Afrika er noe av det viktigste vi kan gjøre innen bistand. Det er over én milliard mennesker i Afrika i dag. I 2050 vil det være nærmere to milliarder. Ifølge Verdensbanken vil det være behov for å etablere 40 millioner nye arbeidsplasser hvert eneste år for å integrere de store ungdomskullene i arbeidsmarkedet. Hvis barn og unge ikke får mulighet til utdanning, jobb og en fremtid, er det ikke bare et afrikansk problem, men også et problem som kan påvirke hele Europa. Dette handler i korte trekk om hjelp til selvhjelp gjennom utdanning og næringsutvikling.

Jeg vil komme tilbake til Svalbard og Forsvaret i et senere innlegg.

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:31:51]: Regjeringens klare mål er å styrke Forsvaret og etablere balanse mellom Forsvarets oppgaver, struktur og økonomi. Vi har prioritert Forsvaret i hvert eneste budsjett siden vi inntok regjeringkontorene. Det gjør vi også i det foreslåtte 2018-budsjettet, som behandles i dag. Regjeringens forslag til forsvarsbudsjett for 2018 er på om lag 55 mrd. kr.

I fjor sommer la regjeringen fram langtidsplanen for forsvarssektoren. Den innebærer en storstilt satsing på, og en mangeårig forpliktelse til, økte bevilgninger, modernisering og reform i Forsvaret. Planen legger opp til en betydelig styrking av økonomien gjennom hele perioden 2017–2020.

Langtidsplanen legger opp til en satsing over fire år som er delt i tre, og det er tre til dels overlappende faser. I første fase har vi begynt å bygge grunnmuren i Forsvaret gjennom systematisk satsing på vedlikehold, reserveredeler og beredskapsbeholdninger. I fase to legger vi til rette for å redusere klartider, øke bemanningen av utvalgte kapasiteter og høyne aktivitetsnivået. I fase tre fortsetter satsingen fra de to første, samtidig som vi øker investeringene i nye strategiske kapasiteter.

Langtidsplanen innebærer at forsvarsbudsjettet skal opp nesten 8 mrd. kr. fra 2016 til 2020. Noen har stilt spørsmål om vi med dette også har finansiert langtidsplanforliket i Stortinget, med videreføringen av bl.a. Kystjegerkommandoen, HV-11 og Forsvarets musikk. Og ja, de flerårige effektene av forliket er inkludert i de oppdaterte tallene og i de årlige styrkingene.

Samtidig baserer langtidsplanen seg på en betydelig egeninnsats gjennom modernisering og reform i forsvarssektoren. Målene for ressursfrigjøring i langtidsplanen, og for 2018, er realistiske. Jeg vil minne om at dette er identifiserte og konkrete tiltak. Det er ikke, som enkelte hevder, en form for rammekutt.

Regjeringen er nå godt i gang med å ta igjen det tidligere ikke-finansierte etterslepet på vedlikehold, reserveredeler og beredskapsbeholdninger. Og vi har økt driftsbudsjettene for å unngå at nye etterslep bygger seg opp. Det fører til at Forsvarets avdelinger blir mer tilgjengelige og får bedre utholdenhet.

Fase to av langtidsplanen legger opp til reduserte klartider, økt bemanning i utvalgte operative kapasiteter og økt aktivitet. Nordområdene prioriteres. Landmiljøet og fotavtrykket i Finnmark økes gjennom etableringen av et eget jegerkompani ved Garnisonen i Sør-Varanger. I tillegg skal vi etablere en kampluftvern avdeling i Artilleribataljonen, og regjeringen forserer anskaffelsen av kampluftvern til Hæren fra 2018. I 2018 øker aktivitetsnivået i Sjøforsvaret. Vi vil motta logistikkfartøyet KNM «Maud», og etablering av den femte fregattbesetningen pågår. For noen uker siden landet de første F-35-kampflyene i Norge. Ytterligere seks F-35-kampfly ankommer Norge i 2018.

Det er avgjørende å sikre fortsatt fornying og modernisering av Forsvaret, slik at Forsvaret også i framtiden forblir et relevant sikkerhetspolitisk virkemiddel. For 2018 innebærer regjeringens forslag en investeringsandel på om lag 27 pst. av forsvarsbudsjettet. Det er godt over NATO-målet på 20 pst.

Regjeringen følger også opp arbeidet med objektsikkerhet. De neste årene er det i forsvarsbudsjettet planlagt med ytterligere 450 mill. kr til sikring av skjermingsverdige objekter som sektoren har ansvaret for. For 2018 er beløpet om lag 87 mill. kr.

NATO er bærebjelken i norsk sikkerhets- og forsvarspolitik. Norge får i 2018 muligheten til å være vertskap for alliansens storstilte høyprofiløvelse Trident Juncture. Denne NATO-øvelsen gjennomføres hvert tredje år og ble for første gang gjennomført i 2015 sydvest i Europa. Trident Juncture er en unik anledning til å utvikle, øve og teste NATOs og Norges forsvarsevne og samtidig teste og gjennomføre planer for mottak av allierte forsterkninger til Norge. I tillegg vil mange sivile beredskapsetater bli testet samt samarbeidet på tvers av sektorer. Vi får dermed en realistisk gjennomgang av mekanismene i totalforsvaret.

Regjeringen har vært, og er, tydelig på at sikkerhet og forsvar skal prioriteres. Dette er nødvendig og viktig, spesielt fordi vi mente det ikke var tilstrekkelig samsvar mellom Forsvarets oppgaver, Forsvarets struktur og Forsvarets økonomi.

Stortinget vedtok for ni dager siden landmaktproposisjonen. Vi er nå godt i gang med å vurdere de operative så vel som de økonomiske konsekvensene av vedtakene og vil komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Samlet sett gir langtidsplanen

og landmaktproposisjonen et godt dokument for videre utvikling av Norges forsvar.

Det er mange i denne salen som er opptatt av trygghet og beredskap, av forsvar og sikkerhet, og som ønsker et sterkt og relevant forsvar. Både regjeringen, våre forlikspartnere og de andre i opposisjonen er pådrivere for styrking av Forsvaret. Selv om vi er uenig i enkelte prioriteringer, må jeg her få lov til å uttrykke glede over at vi har en bred enighet om de store linjene, til beste for utviklingen av Forsvaret og til beste for utviklingen av trygghet for Norge.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Anniken Huitfeldt (A) [16:37:09]: Statsråden nevnte at det var nok penger innenfor rammen til langtidsplanen til å finansiere kystjegerne, Setnesmoen og korpseene. Men det store spørsmålet her i dag er ikke det. Det store spørsmålet her i dag er om det er nok penger til å finansiere landmaktplanen, for da trengs det mer midler til helikopter, og det trengs mer midler til stridsvogner. Er det nok penger innenfor rammen slik den er nå, til å finansiere de vedtakene Stortinget har gjort i forbindelse med landmaktplanen?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:37:46]: Nei. Det er ikke så veldig mange dager siden vi debatterte landmaktproposisjonen i denne salen. Da var jeg ganske klar på at vi måtte ta den tilbake, og i revidert budsjett skal vi komme med en løsning om hvordan vi skal finansiere de ekstra satsingene som er lagt inn i den proposisjonen.

Anniken Huitfeldt (A) [16:38:05]: Jeg spurte ikke om hvor mye ekstra penger som trengtes til det. Jeg spurte om hvor mye penger det er innenfor selve rammen. Jeg ber statsråden svare på spørsmålet: Er det nok penger innenfor rammen til langtidsplanen for denne fireårsperioden til å finansiere også landmaktplanen?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:38:24]: Den landmaktproposisjonen som ble vedtatt i denne salen i forrige uke, ga oss noen utfordringer med tanke på rammen for fireårsperioden. Vi har da svart at vi skal komme tilbake i revidert budsjett, der vi skal forklare hvordan vi skal finansiere, om vi eventuelt skal omdisponere eller gi tilleggsbevilgninger – hvordan vi skal løse de oppgavene som vi har fått fra Stortinget.

Eirik Sivertsen (A) [16:38:58]: F-35 er avgjørende for norsk forsvarsevne, og mitt spørsmål til statsråden er: Hva har statsråden gjort for å sikre at vi kan vedlikeholde F-35 i krig, krise og fred med norske hender?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:39:13]: De vedtakene som er gjort i Stortinget i forbindelse med kjøp og drift av F-35 framover, er en totalpakke, der man innenfor samarbeidspartnerne rigger en organisasjon – delvis i Norge, delvis i andre land – som skal sørge for at vi totalt kan vedlikeholde fly her. Man skal kunne gjøre det periodiske vedlikeholdet enten ved norske hender eller ved utenlandske hender, men hender innenfor det partnerskapet som er skissert. Dette er en ramme som er vedtatt for lenge siden, som har ligget som et premiss for kjøpet og driften av disse flyene i tida framover.

Eirik Sivertsen (A) [16:40:07]: Jeg er glad for at statsråden har fått med seg hva Stortinget har vedtatt, men mitt spørsmål var hva statsråden har gjort for å sikre seg at man kan gjøre dette. Kort oppsummert hører jeg at svaret er at dette har ikke statsråden gjort noen ting med, for man lener seg på det som allerede er vedtatt. La meg reformulere spørsmålet og stille det på en annen måte: Er det slik at statsråden kan garantere at vi i en krise eller i en krigssituasjon er i stand til å vedlikeholde og operere F-35 med norske hender og hoder, i den betydning at vi har kapasitet og kompetanse til å gjøre det?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:40:40]: I den pakken som F-35 er, forutsetter man at man skal klare det vanlige vedlikeholdet i Norge. Så er det her et partnerskap som gjør at man skal kunne utføre store vedlikeholdsoppdrag på verksteder også i andre land. Men den totalpakken innenfor samarbeidslandene der man utforsker, utvikler, bygger og bruker F-35, gjør at vi er sikre på at vi skal være i stand til å ta det vedlikeholdet.

Til den lille distinksjonen om at vi er helt sikre på at vi klarer dette med bare norske hender: Nei, det kan vi ikke garantere, for det er laget en pakke som gjør at vi skal bruke verksteder, kapasitet og kunnskap innenfor partnerskapet for å løse dette.

Steinar Ness (Sp) [16:41:44]: Statsbudsjettet for neste år skal inneholde alle kjende og berekna utgifter og inntekter i budsjettåret. Slik vert det ikkje for Forsvaret. Enkelte av dei som skal forvalte midlane effektivt og til fellesskapets beste, startar året med å skulle gjere meir enn det er løyvt midlar til. Avklaring av kva midlar dei får, vil kome halvvegs ut i året. Det gjer sjølvstøtt langiktig planlegging og god ressursbruk vanskeleg.

Synest statsråden det er uttrykk for godt leiarskap når regjeringa ikkje greier å få fastlagt rammene for Forsvaret i 2018 i dagens debatt, og er statsråden komfortabel med at det er Høgre og Framstegspartiet som står i veien for å få løyvt nødvendige midlar til Hæren?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:42:39]: Ja, statsråden er veldig viss på at den modellen for langtidsplanlegging som vi har i Forsvaret, er veldig bra. Jeg er også viss på at det apparatet vi har, skal klare å ta den utfordringen det er med at vi i landmaktproposisjonen skal utrede noen ekstra oppgaver til Forsvaret.

Så er det sånn at vi har et ambisiøst budsjett for 2018. Det er ingen som blir sittende arbeidsledig i Forsvarsdepartementet eller i Forsvaret i påvente av at revidert budsjett skal komme i juni. Det kan jeg forsikre representanten om.

Gina Barstad (SV) [16:43:31]: Forsvarsministeren og hans forgjenger har flere ganger understreket at amerikanske soldater ikke skal stasjoneres permanent på Værnes, men er der for øving og trening under nordiske forhold. Men i et intervju med NRK tidligere i år uttrykte generalen for amerikanske styrker i Europa et ønske om at Værnes skal bli hovedbase for amerikanske styrker i Europa. Og i Klassekampen 7. oktober blir stasjoneringen i et dokument fra det amerikanske marinekorpset omtalt som «vedvarende – på engelsk «persistent» – roterende tilstedeværelse» på Værnes. Samtidig ble den såkalte rotasjonsordningen på Værnes fra sommeren 2017 nok en gang forlenget med ett år.

Mitt spørsmål til statsråden er: Er amerikansk og norsk forsvarsledelse samstemte hva gjelder lengden på oppholdet på Værnes, og finnes det eventuelt en konkret avtale om lengden?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:44:27]: Dette er faktisk et godt spørsmål. Den norske basepolitikken har vært avklart siden vi ble medlem av NATO – det skal ikke være fremmede baser på norsk jord. Så har vi sagt at for å kompensere for den delen skal vi være gode i alliert trening. Vi skal altså invitere partnerne våre hit, de skal få trene med våre styrker her, dette for at de skal være gode i å løse det oppdraget som vi håper ikke skal komme – at vi skal være nødt til å hente forsterkninger fra allierte hit.

Min forståelse er – og dette har jeg diskutert ganske mange ganger i det siste, også med amerikanske politikere, rett og slett fordi det er en viktig diskusjon i Norge – at amerikanske politikere har samme forståelse som de norske av basepolitikken. Avtalen med øving på Værnes gjelder ut 2018, som det har vært åpenhet om i Norge. Samtidig sier vi i langtidsplanen at vi skal ha mer alliert trening i lag med norske styrker i Norge. Dette gjør vi altså en vurdering av ... (presidenten avbryter).

Presidenten: Tiden er ute.

Knut Arild Hareide (KrF) [16:45:38]: Eg kan roe forsvarsministeren, for no kjem òg eit godt spørsmål: Eg

hørte innlegget, som eg gledde meg over, som påpeikte nettopp den breie politiske einigheita som me no fekk om landmakta. Eg tenkjer at landmakta er og blir ein heilt essensiell komponent i Noregs samla forsvarsevne.

Men ikkje berre har me fått ei brei einigheit: Når me ser på det me har fått, bl.a. rundt Hæren og Heimevernet, har me ikkje da – når me eksempelvis ser på Heimevernet – fått ei betre løysing enn det som var utgangspunktet? Og gler statsråden seg til å følgje opp det som har blitt ei felles løysing, som ein òg kan sjå på som eigentleg, totalt sett, ei betre løysing for Noregs forsvarsevne?

Statsråd Frank Bakke-Jensen [16:46:30]: Jeg har vel 17 eller 18 år i Heimevernet. Ja, jeg gleder meg over at vi styrker Heimevernet. At vi skal kle opp og trene flere soldater i Heimevernet, mener jeg er riktig. Samtidig – det må jeg få lov til å skyte inn – er jeg nok åpen for at de prioriteringene som har vært gjort tidligere, ikke var feil. Vi leverte en fantastisk proposisjon til Stortinget, som ble bedre ved at vi forhandlet oss fram til noen justeringer av den.

Enhver riktig kledd opp, godt trent og motivert heimevernssoldat er en styrke for Norge og en glede for meg.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Statsråd Marit Berger Røsland [16:47:25]: Det er i Norges interesse å samarbeide tett med EU om felles europeiske og globale utfordringer og å delta aktivt i de politiske prosessene som pågår i Europa. Dette samarbeidet er med på å sikre norsk velstand og norsk trygghet. Bærebjelken for regjeringens europapolitikk er EØS-avtalen og Norges øvrige avtaler med EU, og jeg er glad for den brede støtten til denne europapolitikken i denne salen.

De siste fire årene har regjeringen tatt en rekke grep for å føre en mer aktiv europapolitikk. Vår strategi for samarbeidet med EU har gitt en politisk retning for vårt arbeid. Vi vil bygge videre på denne innsatsen i en ny stortingsperiode. En ny EU-strategi er under utarbeidelse, og den vil bli fulgt opp gjennom årlige arbeidsprogram. Norge skal være relevant, aktiv og tydelig i møte med EU.

Europa står fortsatt overfor store utfordringer, ikke minst når det gjelder arbeidsledighet og økonomiske forskjeller. I land som Spania og Hellas er fire av ti unge uten arbeid. EØS-midlene er Norges fremste bidrag til sosial og økonomisk utjevning i EØS-området. Støtten skal også bidra til å styrke samarbeidet mellom Norge og mottakerlandene. Norge har her vært en aktiv bidragsyter siden vi inngikk EØS-avtalen i 1994. Bidragene

går til områder som er sentrale for utvikling i mottakerlandene, prosjektene må ha klare mål, og vi stiller strenge krav til resultater. Vi legger vekt på å sikre at midlene som går til det sivile samfunnet, forvaltes uavhengig av lokale myndigheter.

Norge finansierer flere enn 6 000 prosjekter i 16 land under ordningen som nå er i ferd med å bli avsluttet. I underkant av 3 mrd. kr går til tiltak for å fremme vekst og arbeidsplasser i Europa gjennom en massiv satsing på forskning og næringsutvikling i samarbeid mellom mottakerlandene og norske forskere og bedrifter. For perioden 2014–2021 er ordningen på 2,8 mrd. euro, og forslaget for 2017 er på 370 mill. kr.

Det er mange gode prosjekter som støttes gjennom EØS-midlene. Et eksempel er det arbeidet som gjøres i Bulgaria, hvor EØS-midlene har finansiert en førskole og bidratt til skolegang for 17 000 barn og unge som hadde droppet ut av skolen. Flere av prosjektene i Bulgaria er rettet mot inkludering av rom. Vi vet at en viktig forutsetning for å løfte flere ut av fattigdom er å sikre dem skolegang. Bulgaria blir i neste programperiode den fjerde største mottakeren av EØS-midler.

Et annet viktig prosjekt er UDIs bistand til greske asylmyndigheter. Med det migrasjonspresset Hellas har opplevd de siste årene, har dette vært viktig, og selv om utfordringene fortsatt er store, har systemet blitt bedre med norske EØS-midler. EØS-midlene har også sikret mottakssentre for enslige mindreårige og andre sårbare grupper.

Jeg har merket meg at Senterpartiets medlem av komiteen ønsker å kutte i beløpet som er satt av til EØS-midlene. Et slikt kutt ville skadet vårt forhold til EU, og det ville også betydd at Norge ville bryte med våre folkerettslig bindende avtaler, for finansieringsordningene er regulert i bindende avtaler mellom Norge, Island og Liechtenstein og EU i den felles ordningen og mellom Norge og EU i den norske ordningen. Godt og effektivt internasjonalt samarbeid hviler på respekt for felles spilleregler, og Norge er et land som står ved de forpliktelsene vi påtar oss internasjonalt.

Jeg har merket meg at komiteen understreker betydningen av at norske myndigheter i oppfølging og styring av EØS-finansieringsordninger etterstreber gode kontrollrutiner. I departementets oppfølging og styring av EØS-midlene etterstrebes gode kontrollrutiner på flere nivåer, både i mottakerlandene selv, gjennom midlenes forvaltningsorgan i Brussel, gjennom Riksrevisjonen og gjennom EFTAs Board of Auditors.

Komiteen understreker også betydningen av at norske myndigheter i forbindelse med EØS-finansieringsordningen etterstreber mest mulig åpenhet i alle ledd i saks- og søknadsbehandlingen. Jeg ønsker også størst mulig åpenhet om EØS-midlene og har bedt vårt sekre-

tariat i Brussel praktisere innsyn i dokumenter så nært opp til norske regler for offentlighet som mulig.

Forhandlingene med mottakerlandene for neste periode er nå inne i sluttfasen. Det er allerede signert avtaler med åtte land. Vi signerer med Latvia i dag, og vi har ferdigforhandlet med ytterligere tre. De resterende forhandlingene pågår, med en ambisjon om å ferdigstille disse så snart som mulig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirik Sivertsen (A) [16:52:31]: Svalbard er et suverent norsk territorium, og Svalbardtraktaten regulerer visse forhold, men gjelder bare ut til tolv nautiske mil. Derfra er det havretten som gjelder.

Ifølge media åpnet fiskeriministermøtet i EU i går for å tildele nye lisenser for snøkrabbefangst rundt Svalbard. Statsråd Sandberg er sitert på at dette er å oppfatte som at vi nå har avsluttet samtalene med EU om denne problemstillingen. Jeg er glad for statsråd Berger Røslands understreking av betydningen av avtaler med EU, så hvis man skal avslutte samtalene, men samtidig er opptatt av å skaffe avtaler, blir mitt spørsmål: Hvordan vil statsråden arbeide for å få til en avtale med EU der vi får slått fast at det er norsk suverenitet som gjelder, og at det er Norge som regulerer snøkrabbefisket?

Statsråd Marit Berger Røsland [16:53:30]: Vi har fra norsk side vært forhandlingsvillige over lang tid når det gjelder snøkrabbe og EU. Vi har ønsket en løsning, vi har tilbudt kvotebytte fra norsk side med EU. Men når vi nå registrerer og på nytt opplever at EU-siden tildeler lisenser for snøkrabbefangst i Barentshavet og på norsk sokkel, er det en beklagelig utvikling, og jeg stiller meg bak de uttalelsene som fiskeriminister Sandberg har gitt, at med et slikt vedtak har i praksis EU-siden valgt å avslutte snøkrabbesamtalene med Norge på dette punkt.

Dette hadde vi kontakt med EU-siden om i hele fjoråret. Norsk posisjon er kjent. Her har vi viktige prinsipielle posisjoner fra norsk side å forsvare. Vi står selvfølgelig fortsatt til disposisjon for samtaler, i den grad EU-siden vil velge å snu, men når det gjelder det prinsipielle synet på tolkningen av Svalbardtraktaten, har ikke Norge noe å gi på det.

Espen Barth Eide (A) [16:54:42]: Jeg vil stille et spørsmål til europaministeren som nok også berører både utenriksministerens og forsvarsministerens interesseområde, men det er altså en europapolitisk sak, og det er utviklingen av det sikkerhetspolitiske samarbeidet, som nå kalles Pesco, i EU. Det har jo vært bred støtte her i Stortinget for at Norge, selv om Norge har sin hovedforankring i det transatlantiske, også skal samarbeide med Europa, der vi kan, på det forsvarspolitiske områ-

det – det er forsvarsindustrielt, og det er forsvarspolitik som sådan. Er det en viss risiko for at den formaliseringen som nå skjer, kan føre til den ufrivillige konsekvens at Norges adgang blir noe svakere? Og hvis svaret på det er ja, hva vil regjeringen gjøre med det?

Statsråd Marit Berger Røsland [16:55:27]: Regjeringen følger selvfølgelig utviklingen av en mer ambisiøs forsvars- og sikkerhetspolitikk på EU-siden nøye. Vi har tradisjon for å knytte oss til initiativer som vi mener er viktige for norsk del. Vi har deltatt i operasjoner tidligere. Vi har mange sammenfallende syn med EU-siden på mange utenrikspolitiske spørsmål.

Når det gjelder utviklingen av Pesco, er det foreløpig ikke avklart om det kommer til å bli åpnet for deltakelse fra tredjeland. Som jeg har redegjort for tidligere, har vi knyttet oss til forsøksordningen for forsvarsforskning. Vi har også ønsket oss inn i kapabilitetsdelen når det gjelder forsvarsindustri.

Når det gjelder Pesco, har vi tatt til orde for at vi i hvert fall på prosjektbasis må kunne delta. Men det er klart at en full deltakelse fra norsk side vil måtte vurderes ut fra de premissene som EU-siden gir for et slikt samarbeid, og hvordan et tredjelandssamarbeid i så fall vil bli organisert.

Steinar Ness (Sp) [16:56:47]: Eg tenkte eg kunne vere litt raus no opp under jul og gje statsråden god tid til å førebu eit godt svar på spørsmålet mitt, for eg reknar med at det er venta!

Bakgrunnen for spørsmålet er at det har vore eit dogme i norsk politikk at det berre er to måtar Noreg kan ordne handel, samkvem og samarbeid med EU på, nemlig gjennom enten EØS-avtalen eller eit norsk EU-medlemskap. Spørsmålet er kor lenge regjeringa vil tvihalde på dette dogmet og meine at Noreg er i ein tvangssituasjon. Eller kan ein i lys av det som har skjedd med brexit og tingingane mellom Storbritannia og EU, opne opp for at jo, det finst også andre alternative måtar å sjå for seg framtidig samarbeid mellom Noreg og EU på?

Statsråd Marit Berger Røsland [16:57:44]: Jeg oppfatter vel ikke at det er en selvpålagt tvangssituasjon vi har stått i når det gjelder EØS-avtalen. Den har Norge og norske regjeringer basert seg på siden 1994, og jeg mener den også har tjent norske interesser godt. Så når Senterpartiet ikke når fram med sitt ønske om å erstatte den avtalen med noe annet, som vi foreløpig ikke vet hva i så fall skulle vært, mener jeg at det egentlig er uttrykk for at det er flertallet i denne salen som tryggest forvalter de norske interessene når det gjelder dette.

Når det gjelder brexit, er det per i dag høyst uklart hvilken framtidig samarbeidsmodell som kommer til å bli etablert mellom Storbritannia og EU. EU-siden har

vært veldig tydelig på at det finnes få alternative løsninger som ligger mellom en EØS-avtale og det å ha en ren frihandelsavtale. Det å skulle anbefale Norge å erstatte EØS-avtalen med en frihandelsavtale er ikke noe jeg i hvert fall vil stille meg bak.

Gina Barstad (SV) [16:58:59]: Statsråden var i sitt innlegg innom Norges folkerettslige forpliktelser. Jeg vil spørre om noen konsekvenser av EUs håndtering av EUs og Schengen-områdets yttergrense. Der er konsekvensene – altså i Middelhavet – at flere tusen mennesker er blitt returnert til Libya, hvor det begås store menneskerettighetsbrudd, spesielt knyttet til interneringsleiren. Statsråden har kanskje sett CNNs dokumentasjon av auksjoner der mennesker selges som slaver.

Mitt spørsmål er hvordan statsråden konkret vil sikre seg, men også forfølge i Schengen-samarbeidet, at EU-midler, herunder bidrag fra EUs migrasjonsfond, EUTF, ikke brukes til å finansiere libyske myndigheters interneringsleir direkte eller indirekte – og hvordan arbeider regjeringen og EU konkret for å hindre at flyktninger havner i disse leirene?

Det var et langt spørsmål, men det er et viktig et.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Statsråd Marit Berger Røsland [16:59:56]: Premisset om at EU skal ha returnert en rekke immigranter til Libya, stiller jeg spørsmål ved om er riktig. Vi vet at det er en forferdelig vanskelig situasjon for migranter i Libya, det tror jeg vi alle kan være enige om. Vi blir sjokkert over de beskrivelsene som kommer, de interneringsleirene vi ser. Dette er helt uakseptabelt. Men deretter å trekke en konklusjon om at dette har EU, Europa eller Norge et ansvar for – der stopper min enighet med spørsmålsstilleren. Det er klart at dette er forferdelige forhold, det er noe Europa og Norge må engasjere seg i. Midlene som EUs Emergency Trust Fund stiller til disposisjon, går bl.a. til FNs høykommissær for flyktninger og IOM. Norge deltar i styrearbeid i EUs Emergency Trust Fund og understreker selvfølgelig der at midlene skal brukes på en måte som ivaretar internasjonale standarder og forpliktelser. Man må sikre at også ODA og DAC-kriteriene for hva som er bistand, overholdes.

Knut Arild Hareide (KrF) [17:01:16]: 23. juni 2016 fekk me brexit-avstemminga, og etter det har me hatt ei usikkerheit i Europa når det gjeld tilknyttinga mellom Storbritannia og EU. Men sist fredag kom det første gjennombrøtet. Me ser at grensa mellom Irland og Nord-Irland blir EU-grensa. Ho blir beskriven som ei mjuk grense, men det er ei usikkerheit. Mitt spørsmål er korleis statsråden vurderer situasjonen no, for det er ei usikkerheit fordi medlemslanda i EU til slutt skal ta stil-

ling til dette, og me veit at det har skapt ei politisk usikkerheit rundt brexit ved at nasjonalforsamlinga i Storbritannia vil ta stilling til sjølve forhandlingsresultatet. Så eg spør: På kva måte bidrar Noreg no for å få til best moglege løysingar for Europa knytte til brexit-utfordringa, og kva er statsråden si vurdering av situasjonen 14. desember 2017?

Statsråd Marit Berger Røsland [17:02:19]: Når det gjelder vurdering av situasjonen per i dag, mener jeg det er grunnleggende positivt at det nå har vært framgang. Det var også helt nødvendig etter nesten halvannet års forhandling om utmeldingsprosessen og veldig kort tid igjen til å avklare det framtidige forholdet. Så ser vi alle at dette er en svært krevende forhandling, og det er fortsatt mange vanskelige spørsmål som ikke er avklart mellom EU-siden og Storbritannia, som representanten Hareide pekte på selv. Grensespørsmålet Nord-Irland–Irland er, sånn jeg ser det, ikke egentlig løst med det som er skrevet og tatt inn i den foreløpige rapporten. Men det er et viktig skritt videre, og det gir partene mulighet til å forhandle. Norge er ikke en del av disse forhandlingene. Vi oppfordrer selvfølgelig til at det må komme avklaringer, at det må komme overgangsløsninger, og vi ønsker å sikre at Norge blir inkludert i det som angår oss, og det som angår EUs indre marked.

Svein Roald Hansen (A) [17:03:29]: Jeg vil gjerne følge opp spørsmålet fra representanten Steinar Ness om at løsningen nå liksom er at det Storbritannia og EU finner fram til, for første gang skal gi et alternativ til EØS og medlemskap. Det er jo ikke riktig. EU har handelsavtale med over 50 land, og de siste som er inngått, er en avtale med Canada, en såkalt CETA-avtale, som er den mest omfattende, og en avtale med Japan. Spørsmålet til statsråden er: Er hun kjent med om noen av disse vel 50 avtalene er like omfattende, like dype og like gode for disse landenes næringsliv som det EØS-avtalen er?

Statsråd Marit Berger Røsland [17:04:21]: Jeg er ikke kjent med at det eksisterer en like god avtale som EØS-avtalen når det gjelder å sikre deltagelse i det indre marked. Jeg tror vi skal være enige om at når det gjelder spørsmålet om norsk næringsliv og markedsadgang, handler det om betydelig mer enn tollsatser og muligheten til å eksportere varer. EØS-avtalen gir like konkurransevilkår i hele det indre marked. Det gir like standarder. Det gir like muligheter ikke bare for vareeksport, men også for tjenesteproduksjon. Dette er viktig for norsk næringsliv.

I en spørreundersøkelse svarte ni av ti norske bedrifter på Vestlandet at EØS-avtalen var en viktig rammebetingelse for deres næringsliv. Så jeg tror svaret er klart, og

at det er en betydelig forskjell på det å ha en frihandelsavtale og det å ha en EØS-avtale.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Espen Barth Eide (A) [17:05:28]: En av vår tids aller største globale utfordringer er den raske framveksten av økende forskjeller i nesten alle samfunn. Dette skjer ved at de rike blir rikere, middelklassen svekkes, og det oppstår en underklasse med betydelig lavere levestandard enn hva som var tilfellet for kort tid siden. Dette skjer samtidig som fattigdommen går ned. Forskjellen mellom land går ned, noe som er et positivt trekk, men i de aller fleste land øker forskjellene mellom rike og fattige. Det er økonomisk forskjell, sosial forskjell og en økende forskjell når det gjelder kvalitet på arbeid.

Den type ulikhet er alvorlig av mange grunner. Den truer den sosiale kontrakten. Den truer følelsen av at man er i samme båt, at det finnes et slags nasjonalt «vi», noen som er sammen om noe. Men den viser seg også å undergrave veksten selv, og det er et funn som Verdensbanken, OECD, Det internasjonale pengefondet og Verdens økonomiske forum – hvor jeg har hatt gleden av å jobbe i flere år – nå er enige om, nemlig at det er en av vår tids største økonomiske utfordringer. Svaret på dette er mer inkluderende vekst, der man både sørger for at folk er med før inntekt – altså at de er med på å skape verdiene – og deretter har en god omfordeling.

Jeg vil knytte det til innlegget fra representanten Tybring-Gjedde, som påpekte betydningen av at bistand skal være hjelp til selvhjelp. Det er jeg enig i, det har jeg faktisk alltid vært enig i. Det tror jeg alle andre også har vært enig i, men det er greit å minne om det. Jeg vil si at en av de beste måtene representanten Tybring-Gjedde kan være med på å fremme det målet, er å stemme for opposisjonens, herunder Arbeiderpartiets, ulike forslag på skatt. Det er fordi det er få instrumenter som er så nyttige når det gjelder å få til å høste av den velstanden som finnes også i fattige land – for det finnes ikke et fattig land hvor det ikke er noen rike mennesker som ikke betaler skatt – og det er gunstig også av andre grunner. Det øker inntektsgrunnlaget, og det bidrar til omfordeling. Men det har også sammenheng med effektive demokratier. Et av poengene med å ha representative forsamlinger som denne er jo at man diskuterer hvordan man bruker sine felles penger, og det er litt av formålet med skatt også. Derfor er det viktig, mener vi, å styrke innsatsen innenfor det som på bistandsbudsjettet heter Skatt for utvikling, altså programmer for å overføre kompetanse i hvordan man bygger en god skatteadministrasjon, hvordan man sørger for en bred skattebase og en rettferdig skattepolitikk, av de grunner jeg nevnte i stad.

Selv dette hjelper dog ikke dersom det er lett adgang til å flytte beskatning til andre land. Derfor er også initia-

tivene som ligger i budsjettet fra vår side til kamp mot skatteparadiser og skatteunndragelse, en viktig del av vår tids internasjonale politikk. Dette mener jeg gjelder både Europa-politikken, utenrikspolitikken og bistandspolitikken. Vi mener at den økonomiske dimensjonen av vår internasjonale politikk bør styrkes, og vi har lagt inn konkrete forslag i budsjettet for det. Dette er et område hvor Norge faktisk har noe å bidra med. Vi har lyktes bedre enn de fleste i å bli rike sammen – å gå fra et fattig land til et mellominntektsland til et land med svært høye inntekter – uten at vi har hatt den samme utviklingen av forskjeller, og det er det grunner til. Noen av de grunnene ligger i sterke institusjoner som sørger for å hente inn tilstrekkelig med penger til å drive offentlig sektor, til å drive omfordeling og til å drive en rettferdig skattepolitikk.

Jeg vil anbefale at alle som ønsker å bidra til hjelp til selvhjelp, støtter de forslagene som er lagt fram av bl.a. Arbeiderpartiet på dette feltet.

Hårek Elvenes (H) [17:09:58]: Forsvarsdelen av statsbudsjettet for 2018 er en tydelig og systematisk oppfølging av langtidsplanen. Hele 55 mrd. kr skal brukes på Forsvaret i 2018. Det er 3,8 mrd. kr mer enn i budsjettet for 2017, og budsjettet for 2017 var en økning på 3 mrd. kr i forhold til det foregående året.

Historien har lært oss at å trappe ned forsvarsbudsjettet i trygge tider for så å bruke mer på forsvarsbudsjettet i utrygge tider er dårlig forsvarspolitik. Forsvarsbudsjettet er lite egnet som et trekkspill som skal svinge i takt med de sikkerhetspolitiske konjunktorene. Dagens situasjon i Forsvaret er ikke et produkt av den sikkerhetspolitiske situasjonen, men den sikkerhetspolitiske situasjonen har tydeliggjort situasjonen og alvorret i vår svake forsvarsevne. Vårt forsvar, sammen med de allierte, skal ha en avskrekkende effekt, slik at en fremmed makt ikke tar sjansen på å true eller angripe vår nasjon.

Norge er NATO i nord. Forsvarets daglige operasjoner er helt avgjørende for norsk suverenitetshevdelse og NATOs situasjonsforståelse i nordområdene. Derfor investerer vi i nye overvåkningsfly, nye ubåter og en styrket e-tjeneste.

Regnet i 2018-kroner vil forsvarsbudsjettet i 2020 være på 8 mrd. kr mer enn det som lå til grunn i budsjettbanen for 2016. I så måte er vi på riktig kurs med langtidsplanen. Grunnmuren repareres, materiellet settes i stand, beredskapsbeholdningen økes, og reservedelene kompletteres. La meg ta et eksempel. I 2017 ble det gjennomført en vedlikeholdsøvelse som medførte at 5 500 materiellobjekter ble satt i beredskapsklar stand. Det viser at vi er på riktig vei.

Budsjettet for 2018 vil medføre økt aktivitet i Sjøforsvaret, økt aktivitet i Luftforsvaret, og det høye aktivitetsnivået i Hæren og Heimevernet videreføres. Vi vektlegger økt tilstedeværelse i nordområdene, bemanningen i HV-17 økes, det etableres et jegerkompani på GSV, og fregattene seiler mer. Vi er kommet ut av den ulykksalige situasjonen der noen av fregattene ligger til kai og blir brukt som deleskip for andre fregatter. Nå seiler fire fregatter og fem korvetter. Det er et resultat av at Sjøforsvaret i statsbudsjettet for 2015 og 2016 ble tildelt betydelig mer midler til økt vedlikehold samt at Sjøforsvaret har frigjort administrative stillinger, stabsstillinger, til mer operative stillinger om bord i fartøy og til sjøs.

Som ministeren sa, utgjør materiellinvesteringer i forsvarsbudsjettet 27 pst, noe som er betydelig høyere enn NATO-målet. Dette speiler denne regjeringens vilje til å fornye fartøy og fornye fly. Jeg tror også jeg må nevne at i løpet av det siste året har denne regjeringen fått tilslutning til å øke investeringene i Hæren med 5 mrd. kr, til nytt kampluftvern, tiltak mot elektronisk krigføring og – nå i disse dager – kjøp av nytt artilleri. Et forsvar som var i ferd med å forvitne, et forsvar som var i ferd med å ruste ned, er nå i ferd med å rustes opp.

Så må jeg bruke mine siste sekunder, for å si det slik, til å kommentere Rødt. Rødt sier at vi kjøper nye kamplfly for å vinne en luftkrig. Det er direkte feil. Ethvert moderne forsvar har en balanse mellom luftforsvar, sjøforsvar og hær. Ingen hær er i dag i stand til å utføre sitt oppdrag hvis man ikke har luftstøtte og kontroll over luftrommet.

Til slutt til Senterpartiet: Ja, Senterpartiet er opptatt av Heimevernet og Hæren – hvem er ikke det – men Senterpartiet er opptatt av disse to forsvarsgrenene uten referanse til resten av Forsvaret. Situasjonen er at Hæren, Heimevernet og vårt sivile samfunn kan bli tatt ut av langtrekkende presisjonsvåpen. Derfor må vi ha et luftvern, vi må ha våpen som kan møte dette, og vi må ha en etterretning og en situasjonsforståelse som kan avsløre dette på et tidlig stadium.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Statsråd Per-Willy Amundsen [17:15:21]: De overordnede målene for svalbardpolitikken ligger fast. Det er bred politisk enighet om hovedmålene i norsk svalbardpolitikk. Enigheten er synliggjort i behandlingen av den siste svalbardmeldingen og de årlige behandlingene av svalbardbudsjettet. Vi skal ha en fast håndhevelse av suvereniteten, overholdelse av Svalbardtraktaten og kontroll med at traktaten blir etterlevd. Vi skal fortsatt ha en forutsigbar myndighetsutøvelse og en god samfunnsutvikling på Svalbard.

Det å ha en langsiktig og kontinuerlig svalbardpolitikk har vist seg å være vellykket for utviklingen på Svalbard. Kullselskapet Store Norske har tradisjonelt vært en bærebjelke for longyearbysamfunnet. Selskapet har i de senere årene møtt utfordringer. Lunckefjellgruven i Svea står i dag i driftshvile. Regjeringen foreslår nå å utvikle virksomheten i Svea og vil sette i gang en opprydding.

Longyearbyen har i de senere årene vært utsatt for to snøskred med alvorlige konsekvenser, og det jobbes kontinuerlig med oppfølging av skredsituasjonen. Norges vassdrags- og energidirektorat viderefører snøvarslingen på Svalbard som ble etablert i januar 2016. Regjeringen foreslo i revidert nasjonalbudsjett 2017 å øke med 20 mill. kr til skredsikring i Longyearbyen, noe Stortinget sluttet seg til. NVEs kartlegging fortsetter nå ytterligere med hensyn til skredsikring.

Regjeringen foreslo i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017 å bevilge 28 mill. kr til grunnundersøkelser og prosjektering av nye boliger i Longyearbyen. Statsbygg har på bakgrunn av dette startet planleggingen av 60 nye boliger. Byggestart er planlagt til 2018. Jeg vil understreke at vi ser boligbygging og skredsikring i sammenheng nettopp for å sikre en best mulig bruk av samfunnets ressurser. I tillegg vil Kunnskapsdepartementet i 2018 gi dobbelt tilskudd til bygging av studentboliger på Svalbard, og det legges til rette for over 60 nye studentboliger.

Regjeringen legger stor vekt på en fortsatt aktiv svalbardpolitikk og et levedyktig og attraktivt svalbardsamfunn.

Ingjerd Schou (H) [17:18:39]: Utenrikspolitikk omtales veldig ofte som de sider ved en statspolitikk som handler om, eller har betydning for, vedkommende stats forhold til andre stater. Med politikk i denne sammenheng tenkes det veldig ofte – i første omgang – på regjeringens ord og handlinger som retter seg til utlandet, eller som handler om det egne landets forhold til utlandet, spesielt til myndigheter i andre land. Det vil veldig ofte dreie seg om erklæringer, målsettinger og hva en ønsker å oppnå i bestemte saker når det gjelder andre land. I mange tilfeller vil det dessuten være snakk om bevilgninger og penger til realisering av målsettinger eller om andre praktiske tiltak som man ønsker å iverksette.

Det er disse rammene og denne retningen Stortinget behandler i dag, og som legger grunnlaget for det som senere skal være regjeringens utforming av politikken, særlig av utenrikspolitikken. Utenrikspolitikken har blitt vår hjemlige politikk. Den er lokal, den er regional, den er nasjonal, og den er i møte med de ulike land som vi har oppgaver eller utfordringer med.

Det internasjonale trusselbildet er i endring. Det merker Norge, og det merker andre land. Skillet mellom trusler fra statlige og ikke-statlige aktører er mer utydelig, og grenseoverskridende trusler som internasjonal terrorisme, voldelig ekstremisme og organisert kriminalitet utnytter nettopp fraværet av myndighetenes territoriale kontroll.

Jeg er veldig glad for at regjeringen og Høyre i regjering tredobler satsingen på arbeidet med nettopp det som går på globale sikkerhetsutfordringer. Kriminelle nettverk bidrar til det som er hensikten: å skape frykt. Med terror og finansiering av denne, menneskesmugling og ikke minst korrupsjon truer slik sett både statlige og ikke-statlige aktører de demokratiske grunnleggende verdiene våre – valg og sikkerhet – gjennom handlinger og operasjoner, også i det digitale rommet. Terror, voldelig ekstremisme, organisert kriminalitet og fremvekst av ulovlige markeder er til hinder for nettopp det som vi verdsetter i vår del av verden, og som mange savner: fred og økonomisk utvikling. Arbeidet må i denne sammenheng ses i lys av gjennomføringen av FNs bærekraftsmål om fredelige samfunn. Regjeringen har de siste årene nettopp lagt vekt på at dette også skal være forskningsbasert.

Petter Eide (SV) [17:22:03]: SV og regjeringspartiene deler faktisk noen mål i utenrikspolitikken. Vi deler målene om fred og nedrustning, og vi deler også målene om å jobbe med humanitære kriser.

Men når regjeringen insisterer på å selge våpen til land i krig, bryter den både med våre mål og med sitt eget mål. Rett før valget godkjente utenriksministeren gjenopptakelse av eksporten av ammunisjon, bomber og granater – ifølge Statistisk sentralbyrå – til De forente arabiske emirater, samtidig med at Norge fortsatt eksporterer ulikt forsvarsmateriell til Saudi-Arabia. Det er ganske interessant at vi her støtter muslimske stater, noe Tybring-Gjedde i et innlegg tidligere i dag advarte veldig sterkt mot.

Begge disse landene deltar i den ekstremt brutale krigen i Jemen. Den har ført til mange tusen drepte og skadde og til en av tidenes verste humanitære kriser. I takt med at vi får rapporter om hvordan krigen forverres, og i takt med rapporter om humanitære lidelser viser regjeringen ingen vilje til å stoppe dette våpensalget. Snarere tvert imot – det forventes økt. I takt med nye rapporter om forverring av krigen fortsetter regjeringen å la økonomiske hensyn være viktigere enn å forhindre krig og forebygge humanitær lidelse.

Det som provoserer meg aller mest, er at i innstillingen vi behandler i dag, skryter regjeringen av den norske humanitære innsatsen i Jemen, men de er selvsagt helt tause om det faktum at norske våpen mest sannsynlig

bidrar til den humanitære krisen. Dette er en katastrofalt dårlig politisk vurdering som rammer tusenvis av mennesker.

Regjeringen nekter også å undersøke hvor de norske våpnene havner. De lener seg passivt på at de foreløpig ikke har mottatt noen informasjon om hvor våpnene brukes. Ærlig talt: Når Emiratene kjøper ammunisjon, bomber og granater av Norge og samtidig er i krig, er det jo fordi de trenger dem. Jeg tror vel heller ikke at de vil fortelle den norske regjering at de bruker norskprodusert ammunisjon når de f.eks. angriper sivile i Jemen.

Derfor er det veldig viktig å få klarhet i hvordan utenriksministeren kan forsvare og tillate salg av våpen som med stor sannsynlighet havner i en forferdelig krig med ekstreme menneskelige lidelser. Jeg må også få lov til å spørre om utenriksministeren faktisk mener at dette er lovlig, og at dette våpensalget er i tråd med norsk våpenlovgivning.

Gina Barstad (SV) [17:25:00]: Jeg kom med en lovnad i mitt første innlegg om at jeg skulle komme tilbake til SVs forsvarsbudsjett og redegjøre for det, og i denne og andre budsjettdebatter er det viktig å holde det man lover, så her kommer det.

Forsvarsbudsjettet er større enn noensinne. Likevel ser vi at økningene spises opp av kjøp av dyre kampfly. SV vil fryse kampflykjøpet for å sikre en balanse mellom forsvarsgrenene. Norge trenger et forsvarlig flyvåpen, men vi trenger ikke 52 fly. Kjøpet av F-35 fortrenger satsingen på de andre forsvarsgrenene, og vi mener en forsvarlig forsvarspolitikke innebærer å kjøpe færre fly til fordel for landmakt og sjøforsvar.

Vi må sikre et forsvar som er bygd opp for å forsvare Norge, ikke innrettet for å bidra til NATOs krigføring utenlands. SV foreslår å omprioritere fra kampfly til viktige investeringer i Hæren og Heimevernet og til å øke seilingstiden i Sjøforsvaret og styrke Kystvakten. Vi vil hente norske soldater hjem fra utenlandsoperasjoner i Syria, Jordan, Afghanistan og Baltikum og sende amerikanske soldater hjem fra Værnes. SV vil investere i et forsvar som er innrettet for å forsvare Norge.

Forsvarsplanleggingen vil bli dyrere, ikke billigere, de neste årene. Ved å gjøre viktige prioriteringer og redusere flykjøpet vil vi kunne bygge en struktur som vi har mulighet til å finansiere uten at vi samtidig må bygge ned velferdsordninger eller gjøre usosiale kutt for å få det til.

Forsvarspolitikken bør bygge på avspenning og ikke på opprustning. Det har basepolitikken til Norge bidratt til i mange år. Derfor er vi imot utstasjonering av amerikanske soldater på norsk jord, noe som jeg også tok opp med forsvarsministeren i min replikk til ham.

SV ønsker et sterkt nasjonalt forsvar med en balanse mellom forsvarsgrenene, og vi ønsker å prioritere forsvar av Norge framfor bidrag til NATO og utenlandske operasjoner.

Dette var «the best of» SVs alternative forsvarsopplegg. Jeg ser at forsvarsministeren ikke er helt solgt, men kanskje er det muligheter framover allikevel.

Ingelinn Lossius-Skeie (FrP) [17:27:35]: I en stadig skiftende verden blir det å ha en noenlunde stabil utenrikspolitikk viktig. Utenrikspolitikk handler mye om relasjoner og om å styrke bånd mellom landene. Vær ikke for snar til å skille deg fra din far og din farfars venn, er det et ordtak som heter. Vi kan ikke kreve lojalitet, men vi kan være lojale. Jeg er veldig glad for våre historiske bånd til USA og Storbritannia – disse landene med «the special relationship». Derfor vil jeg gjerne uttrykke min respekt for den amerikanske presidenten, mr. Donald Trump.

Jeg er også veldig glad for at denne regjeringen har sørget for at vi har fått overvåkningsfly, P-8 Poseidon, som var et utrolig viktig innkjøp.

Jeg er videre glad for at vi har fått en forskningsavtale og en utviklingsavtale med nasjonalstaten Israel, i en tid da det indre forsvaret har blitt vel så viktig som det ytre. Det er i norsk interesse å styrke båndet mellom våre to nasjoner. Her handler det også om lojalitet. Israel er under press bl.a. fra Iran og fra krefter som ønsker å svekke Israel økonomisk, og som bruker argumenter fra en region hvor fredsavtaler ikke alltid overholdes. Jeg vil peke på Israel som et fyrtårn i kampen mot terror, med demokrati, religionsfrihet og likestilling.

Mitt håp er at disse tre blir stående som viktige nasjoner i utenrikspolitikken framover: USA, Storbritannia og – i større grad framover – Israel.

Svein Roald Hansen (A) [17:30:10]: Også i denne innstillingen er det en enstemmig komité som understreker Norges interesse av den internasjonale rettsorden, der forholdet mellom stater reguleres av en stadig tettere vev av forpliktelser, normer og konvensjoner. Dette er med på å gjøre vår bistand gjennom internasjonale organer og institusjoner mer effektiv. Det gir oss større trygghet gjennom NATO. Det sikrer tryggere rammer for norsk eksport gjennom EØS, frihandelsavtaler og WTO.

EØS er viktig for vårt forhold til EU og norsk eksport til våre naboland, men WTO er et viktig fundament for en regelstyrt handel globalt. Det 11. ministermøtet i WTO ble avsluttet i Buenos Aires i går uten nye avtaler. Men det bekymringsfulle er at det kunne gått verre, slik at dette betraktes som et resultat som er til å gå videre på. Grunnen til at man fryktet et verre resultat, er bl.a. at USA har lagt seg på en proteksjonistisk linje, hvor de

bl.a. blokkerer utnevning av medlemmer til tvisteløsningspanelet i WTO.

Et lyspunkt er at det fra WTO-møtet kom en deklarasjon om kvinner og handel som 114 land signerte. Dette handler om å finne barrierer i regelverket, i finansiering og andre forhold som gjør det vanskeligere for kvinnelige næringsdrivende å koble seg på handel og internasjonale verdikjeder med sine produkter. Dette må Norge aktivt følge opp i sin handelspolitikk.

Jeg hørte representanten Hårek Elvenes gjenta noe vi de siste årene ofte har hørt fra Høyres representanter – og for så vidt også fra noen av Fremskrittspartiets – om Forsvaret, nemlig at vi nå er i ferd med å ruste opp et forsvar som var i ferd med å forvitne og ruste ned. Fra 2001 til 2012 brukte vi 14 pst. mer på nytt utstyr i Forsvaret enn på nye veier og jernbane til sammen. Under våre åtte år ble forsvarsbudsjettet økt med 50 pst. Hvis det er å ruste ned Forsvaret, har vi et felles problem, for da har vi ikke råd til å ruste det opp. Da tror jeg vi bare må erkjenne at vi kan holde oss med en grensevakt, en kystvakt, HV, Det frivillige Skyttervesen og musikken.

Kristian P. Wilsgård (FrP) [17:33:27]: Det er gledelig å kunne konstatere at det er bred politisk enighet om at Norge skal ha et moderne og alliansetilpasset forsvar. Den vedtatte langtidsplanen og landmaktforliket viser også at det er bred enighet om utviklingen av Forsvaret videre.

Norsk sikkerhets- og forsvarspolitikk har som mål å sikre Norges suverenitet og politiske handlingsfrihet. Fundamentet for Norges sikkerhet er NATO. Derfor må Norge ha et moderne, fleksibelt og framtidsrettet forsvar, som inngår i en sterk og troverdig allianse.

Fremskrittspartiet er opptatt av at økonomien i langtidsplanen og konsekvensene av landmaktvedtakene må følges opp, slik at vi ikke kommer i en situasjon der den vedtatte strukturen ikke er finansiert. Årets budsjett viser at regjeringen tar dette på alvor, gjennom en eksponentiell finansiering av den forutsatte opptrappingen i fireårsperioden.

Forsvarsbudsjettet er historisk høyt og gir økt kampkraft og bærekraft. Budsjettet legger opp til vesentlige bevilgningsøkninger til sentrale kapasiteter i forsvarssektoren. Det legges opp til reduserte klartider, økt bemanning av operative kapasiteter og høyere aktivitetsnivå, hvilket representerer en høy forsvarspolitisk ambisjonsøking. Regjeringen fortsetter det videre arbeidet med å bygge grunnmuren som Forsvaret kan bygge videre på. Dette har allerede begynt å gi operativ effekt i forsvarsgrenene, Heimevernet, Forsvarets logistikkorganisasjon og Cyberforsvaret.

Hæren styrkes, og den helt nødvendige satsingen på vedlikehold videreføres også i 2018. Fremskrittspartiet

er spesielt fornøyd med at etableringen av et jegerkompani ved Garnisonen i Sør-Varanger fortsetter, og at etableringen av en kampluftvernavdeling i Artilleribataljonen iverksettes samtidig som den økte aktiviteten i Panserbataljonen og 2. bataljon videreføres i 2018. Jeg registrerer også at anskaffelsen av nye kampfly, F-35, skjer i henhold til planene.

Fremskrittspartiet er fornøyd med utviklingen i Forsvaret. Et relevant og framtidsrettet forsvar er avgjørende for vår suverenitet og uavhengighet. Et sterkt og moderne NATO sikrer at vi også i en usikker framtid vet at vi har nødvendig støtte for å kunne fortsette å utvikle vårt land i en demokratisk tradisjon.

Norge som ytterpost for NATO er krevende og utfordrende. Det er derfor positivt at regjeringens forslag vektlegger overvåking, tilstedeværelse og suverenitetshevdelse i nordområdene.

Statsråd Frank Bakke-Jensen [17:36:39]: Det var omgrupperingsproposisjonen som fikk meg til å ta ordet på nytt. Der redegjør vi for noen endringer og nye prioriteringer. Jeg registrerer at det der er et forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti om kjøp av nytt artilleri, rørtilleri, der man foreslår at Stortinget ber regjeringen framskynde investeringen i nytt artilleri, med sikte på leveranse til Norge i løpet av 2019. Det tror jeg faktisk vi skal klare. Vi har kommet så langt uti prosessen med konkurransegrunnlaget, testingen og valg av leverandør at det ser ut som om vi skal klare å forsere den anskaffelsen, slik at vi skal kunne se for oss en anskaffelsesperiode fra 2019 til 2021. Så det håper jeg kan være et lyst tiltak også for SV og Senterpartiet, siden vi har hatt en sånn hyggelig debatt om forsvarspolitikken!

Åsmund Aukrust (A) [17:38:05]: Jeg må nok skuffe dere og si at den jubelen vi vekselvis hører, ikke er fra folk som sitter ute og hører på denne debatten, men fra fredsaktivister som er ute og demonstrerer for Palestina. Det er også det jeg ønsker å bidra med i denne debatten.

Vi sier ofte at konflikten i Midtøsten er fastlåst. Men hadde det nå bare vært så vel. For konflikten er ikke fastlåst, den står ikke stille, den forandrer seg hver eneste dag. Bosettingene fortsetter, volden øker, og desperasjonen blir stadig større. Og når vi knapt trodde det kunne bli verre, tramper USAs president inn og setter fyr på hele regionen. Han sa at man skulle anerkjenne Jerusalem som Israels hovedstad og lovet å flytte den amerikanske ambassaden fra Tel Aviv til Jerusalem. Jeg er glad for at utenriksministeren og et samlet storting er så tydelig på at det ikke er aktuell norsk politikk, og at utenriksministeren er sterkt bekymret for det valget USA har tatt. Det er veldig bra.

Men fra regjeringen etterlyser jeg flere nye initiativer og en modigere stemme internasjonalt for hva Norge kan være med på for å vise palestinerne solidaritet og for å skape en ny dynamikk i prosessen. Norge har tidligere vært et land som har ledet an og hatt motet og viljen til å gå foran og ta nye initiativer – fra vi normaliserte forholdet til PLO på 1980-tallet til Oslo-prosessen på 1990-tallet og den forrige rød-grønne regjeringen, da Norge som det første vestlige landet anerkjente samlingsregjeringen mellom Fatah og Hamas, og den forrige regjeringen også var med på å oppgradere palestinerne kontor her i Oslo til en ambassade.

Nå ser vi ikke lenger det samme initiativet fra norsk side. På enkelte områder henger vi tvert imot etter. Det gjelder bl.a. i spørsmålet om merking av varer som er fra okkupert palestinsk land. Dette burde Norge kunne gjort, så norske forbrukere kunne hatt mulighet til å si fra at man ikke ønsker å være med og støtte okkupasjonen. Det ville også vært et tydelig politisk signal om at man ikke aksepterer okkupasjonspolitikken til Israel. Det ville være å følge EU-sporet, som jo denne regjeringen pleier å være glad i. Det er noe mange andre europeiske land gjør, så dette er ikke et spørsmål om Norge skal gå foran, det er et spørsmål om at vi ikke skal henge etter.

Arbeiderpartiet og SV fremmer i dag dette forslaget – til votering nå straks. Dette har jo tidligere både Senterpartiet og Venstre ment, så da hadde det jo vært et stortingsflertall bak det. Jeg synes det er skuffende at vi i dag ikke får det vedtatt.

La meg avslutte med å si at det heller ikke er vanskelig å finne problemer på palestinsk side, men vi må aldri miste fokus på hva som er det reelle problemet: okkupasjonen av Vestbredden og blokaden av Gaza. Når forhandlinger ikke fører fram, vinner ekstreme grupper. Vi må i hvert fall gjøre det vi kan for å gi håp til progressive krefter på begge sider av konflikten.

Geir Inge Lien (Sp) [17:41:19]: Senterpartiet er oppteke av eit breitt og sterkt forsvar. Senterpartiet fatta som første parti vedtak om NATOs 2-prosentmål. Det betyr at Noreg skal auke forsvarsløyvingane til 2 pst. av brutto nasjonalprodukt innan 2024. Målsettinga har Noreg forplikta seg til overfor NATO gjennom tilslutninga frå regjeringa på NATO-toppmøtet i Wales i 2014. Etter at Senterpartiet fatta sitt vedtak, har fleire parti følgd etter.

Alle dei store norske partia gjekk i år til val på parti-program der dei har vedteke NATOs 2-prosentmål. Like fullt vedtek både regjering og storting i haust ei plan for Hæren og Heimevernet som vi veit ikkje møter NATO-målet.

Senterpartiet vil ha eit forsvar som sikrar Noreg i ei rekkje situasjonar. Anten det er hybridkrigføring, omfattande og koordinert terror, press på norske grenser eller invasjon, treng vi godt trente soldatar over heile landet. Senterpartiet vil sikre tryggleik og kontroll der folk bur.

Som følgje av stortingsbehandlinga av landmaktproposisjonen vart målet for heimevernssoldatar redusert frå 45 000 – som det var inntil i fjor haust – til berre 40 000 soldatar.

Vi er spesielt uroa for svekkinga av Forsvaret og beredskapen langs kysten. Sjøheimevernet vert frå nyttår lagt ned. Som ei følgje av regjeringa si langtidsplan for Forsvaret vart også korvettane til Sjøforsvaret avskaffa. Å kalle ei svekking av Heimevernet, nedlegging av Sjøheimevernet og avskaffing av kystkorvettane for ei styrking av Forsvaret, slik regjeringa gjer gjentekne gonger, er rett og slett grunnleggjande feil.

Styrk Heimevernet! har vist at Noreg er det einaste europeiske landet som svekkjer heimevernet sitt. Vi i Senterpartiet vil derimot styrkje Heimevernet. På sikt vil vi auke Heimevernet til 50 000 soldatar, og vi vil videreføre Sjøheimevernet. Difor la vi fram eit forslag om nettopp dette under handsaminga av landmaktutgreinga tidlegare i haust. Dessverre hadde vi ikkje med oss andre parti, og andre parti hadde ikkje like høge ambisjonar som det vi har på vegner av Heimevernet.

I fjor føreslo Senterpartiet å auke Heimevernets budsjett med 300 mill. kr for å fullfinansiere Heimevernet og sikre alle soldatar oppgradert materiell og moderne våpen. (Presidenten klubbar.) I år føreslår vi det same.

Presidenten: Tida er ute.

Ingjerd Schou (H) [17:44:43]: Om lag ni av ti jobber i utviklingsland skapes i privat sektor, og et nært samarbeid mellom næringslivet ute og hjemme er nøkkelen til at vi skal kunne nå våre utviklingspolitiske målsettinger, og ikke minst støtte opp under og prøve å innfri det som ligger i bærekraftsmålene. Det er et selvstendig poeng at vi skal klare å hjelpe land ut av fattigdom, og at land og folk skal kunne klare seg uten bistandsmidler.

Det er særlig tre forhold verden har som store utfordringer. Det er klima- og miljøområdet, det er krig og konflikt, og det er mangel på arbeidsplasser. Og nettopp det som handler om arbeidsplasser, er noe av det jeg hadde lyst til å rette oppmerksomheten mot. Hvis vi ser på bare ett av kontinentene, har Afrika i dag 1 milliard mennesker, og om noen år ikke langt der framme vil de bli 2 milliarder. Det betyr at vi har eksempler på land som for lenge siden fikk bistandsmidler, som i dag for lengst er ute av det området, og som klarer seg selv, nettopp fordi man har klart å skape arbeidsplasser – og det

ikke i den offentlige sektor, men i den private, som vi kjenner veldig godt, og som det er mulig venstresiden ville kalle den kapitalistiske delen av verdensbildet, men som er helt avgjørende for at land og folk skal kunne løfte seg ut av fattigdom.

Vi er heldige i Norge. Vi er rike, og vi har oppslutning blant folk om å bruke våre skattepenger til å hjelpe og til å bistå. Da er det særst viktig at vi klarer å gjøre det som regjeringen gjør, bl.a. å bruke et av de viktigste enkeltstående instrumentene vi har, investeringsfondet Norfund, som regjeringen styrker betydelig – jeg tror det er nesten borti 50 pst. over neste stortingsperiode. Allerede neste år legges det opp til en betydelig kapitaltilførsel til det fondet, slik at vi kan være med på å legge grunnlaget for å skape flere arbeidsplasser.

Det er klart at vi må bruke bistand smart. Vi må bruke den godt, vi må bruke den slik at folk reelt sett opplever at arbeid er innen rekkevidde, og at man klarer seg selv. Men det betyr også at vi må styrke arbeidet med menneskerettigheter, det som handler om demokratiutvikling og rettsstatsprinsipper. Så det å skape arbeidsplasser er i seg selv en viktig søyle, men alene løser det ikke alle de utfordringer som ligger innenfor det å skape demokratier og bistå med det. Vi skal hjelpe land med å forbedre styresettet og å se på skattefinansieringsordninger og ressursforvaltning på en annen måte.

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [17:48:02]:

Det er en betydelig bekymring vi har, at fredsprosessen i Midtøsten nå ikke bare sporer av, men heller ikke kommer tilbake på sporet i nær framtid. Det er også en av årsakene til at jeg på mandag sendte vår spesialutsending Tor Wennesland til regionen. Jeg har nær dialog med EU om spørsmålet, og jeg snakket med president Abbas på fredag for å understreke at vi ønsker å fortsette å bidra. Men det er vanskelig for Norge å klare det alene dersom partene ikke ønsker å snakke sammen, og dersom det er et ekstremt vanskelig forhandlingsklima i regionen. Vi bidrar med det vi kan for å søke å få prosessen på sporet igjen, og vi bidrar også gjennom AHLC, giverlandsgruppen som representanten kjenner godt til.

Når det så gjelder spørsmålet om Jemen, er det en dyp bekymring for situasjonen der. Det er også en av årsakene til at regjeringa har flyttet en god del ekstra midler dit, særlig når det gjelder det å avhjelpe en veldig akutt situasjon. Norsk eksportkontrollregelverk er, som representanten Eide kjenner til, blant verdens aller strengeste. Vi gjør hele tida vurderinger – det gjelder også i denne saken – av om vi kan innskjerpe reglene, men også om hvordan vi best kan bruke reglene på de aktuelle søknadene vi får om eksportkontroll. Når det er sagt, mener jeg likevel at vi må være ryddige i debatten.

Representanten Eide sier at norske våpen mest sannsynlig eller med stor sannsynlighet bidrar i Jemen, men det er ingenting i de FN-rapportene som har kommet, som peker i retning av koblinger til norsk utstyr eller norsk ammunisjon brukt i Jemen. Vi har heller ikke åpnet for salg av våpen eller ammunisjon til Jemen, ei heller til Saudi-Arabia. I 2010, da SV satt i regjering, ble det åpnet for salg av våpen og ammunisjon til De forente arabiske emirater og Qatar. Det er bare viktig å understreke hva som er realiteten, og hva som ikke er det. Men igjen: Det er en sterk bekymring for situasjonen, og regjeringa gjør løpende vurderinger på dette feltet.

Så en liten visitt til spørsmålet om merking av varer. Der er det, som representanten Aukrust godt kjenner til, en problemstilling som har vært på bordet lenge. Den lå lenge i den forrige regjeringa uten at det ble tatt noen avgjørelse. Det er en komplisert sak, men vi følger den nøye og gjør våre vurderinger. Vi har klart og tydelig uttrykt at bosettingene på okkupert område er folkerettsstridige, og det legger vi til grunn for vår politikk.

Så til slutt: Skatt for utvikling er et veldig flott instrument som vi gjennom budsjettet nå styrker ved etablering av Kunnskapsbanken. Det kan Arbeiderpartiet og de andre partiene gjerne være med på i sin stemmegiving. Fra 2013–2014 til i dag har Skatt for utvikling-programmet bidratt til å øke skatteinngangen, bl.a. i Tanzania, med 60 pst. Det er et veldig godt resultat.

Hårek Elvenes (H) [17:41:26]: Den ellers så avbalanserte representant Hansen fra Østfold var nok litt overfølsom under mitt innlegg. Jeg sa jo ikke at den situasjonen som Forsvaret kom i, skyldtes Arbeiderpartiet. Den skyldes ulike regjeringer som ikke har sørget for at Forsvaret har blitt tilstrekkelig finansiert, slik at det har vært samsvar mellom mål, struktur og finansiering.

Ja, vi har en felles oppgave, og Arbeiderpartiet skal ha anerkjennelse for at de stiller seg bak langtidsplanen og landmaktforliket som Stortinget nettopp har behandlet. Men det er noen fakta i denne saken som står der. I desember 2012 holdt daværende statsminister Jens Stoltenberg en tale i Rena leir, der han sa at vi har et forsvar som strutter av sunnhet, og at omstillingen er så godt som gjennomført. Så kommer det et valg, og det kommer et nytt fagmilitært råd, der forsvarssjefen sier at vi har et forsvar som er under styrt avvikling, og at det ligger en etterlatt regning på 170 mrd. kr. Det var denne regjeringen, med den nåværende forsvarssjefen, som avdekte den situasjonen. Det var ikke informasjon som Stortinget hadde fått tidligere.

Så må jeg nevne at i perioden 2009–2012 var det kun 800 mill. kr i økning i langtidsplanen, og i perioden 2013–2016 var det ingen økning. Denne regjeringen har fått Stortingets flertall til å gå med på en økning i lang-

tidsplanens ramme på 180 mrd. kr. Det er et taktskifte. Det medfører at man nå bygger opp forsvarsevnen – et forsvar som var under «styrt avvikling», for å bruke admiral Haakon Bruun-Hanssens ord.

Knut Arild Hareide (KrF) [17:44:04]: Me har nyleg debattert landmaktdelen av langtidsplanen for Forsvaret. Kristeleg Folkeparti er glad for den styrkinga me ser i nord, og me er òg glade for den delte løysinga mellom Bardufoss og Rygge når det gjeld helikopter og styrking av Heimevernet i samband med forliket i Stortinget. Og som eg påpeikte i replikkordskiftet med statsråden, er me òg glade for det breie forliket me ser på eit så viktig område.

Kristeleg Folkeparti ønskjer eit balansert forsvar med moderne og velfungerande kapasitetar innanfor både Hæren, Sjøforsvaret, Luftforsvaret og Heimevernet. Me var ikkje ein del av forliket rundt langtidsplanen i fjor haust, men Kristeleg Folkeparti meiner det er behov for å satse forholdsvis meir på både hær og heimevern enn det blei lagt opp til. Den prioriteringa blir òg reflektert i vårt alternative budsjett for neste år, som styrkjer landmakta med 0,5 mrd. kr utover regjeringa sitt opplegg.

Eg vil i dag òg spesielt nemna viktigheita av regjeringa sitt arbeid for veteranane. Kristeleg Folkeparti meiner at Veteranforbundet si påpeiking av behovet for ei ny vurdering av erstatningsordningane må følgjast opp, særleg kompensasjonsordninga for psykiske belastningsskadar.

Så vil eg òg i denne debatten kome inn på det som går på endringar i bistandsbudsjettet for 2017, for her får me altså endringar på 1,3 mrd. kr på grunn av mindre utgifter til flyktningar i Noreg enn ein rekna med. Det gir jo rom for viktige satsingar, som bidrag til Afrika sør for Sahara, den globale vaksinealliansen GAVI og ikkje minst humanitær hjelp i samband med rohingya-krisa og faren for hungersnød i Jemen, Sør-Sudan og Somalia.

Det er bra at nedgangen i flyktningutgiftene gir rom for slike heilt nødvendige satsingar. På den andre sida må det påpeikast at Stortinget sitt handlingsrom for omdisponering av store beløp er sterkt avgrensa ved nysalderinga mot slutten av året. Det er difor uheldig at regjeringa for andre året på rad har overbudsjettert såpass stort når det gjeld flyktningutgiftene, utan at det er blitt tilstrekkeleg korrigerert i revidert budsjett. Eg har stor respekt for at det kan vere vanskeleg å berekne flyktningutgiftene, og at regjeringa ønskjer å vere på den sikre sida. Samtidig innskrenkar det Stortinget si moglegheit til å prioritere betydelege beløp, og det er uheldig. Mitt håp er difor at det i samband med revidert budsjett i 2018 blir lagt fram oppdaterte prognosar for nykomne flyktningar og utgifter som viser seg noko nærmare realiteten enn det regjeringa har greidd dei siste åra.

Ingelinn Lossius-Skeie (FrP) [17:57:16]: Jeg registrerer at Rødt vil boikotte Israel, som er det eneste liberale demokratiet i Midtøsten. De vil ikke boikotte noen andre land, selv om det i verden i dag, og særlig i Midtøsten, er mange land som er fulle av krig, vold og undertrykkelse. De ønsker f.eks. ikke å boikotte Marokko heller, som kontrollerer Vest-Sahara. Det er ingen kritikk hos Rødt av korrupsjon, av maktmisbruk og av undertrykkelse i de palestinske områdene, ikke engang av islamistgruppen Hamas.

Det er i norsk sikkerhetspolitisk interesse å ha et samarbeid med Israel i kampen mot terror, og regjeringen sier i sitt utenriksbudsjett, på side 187, at regjeringen er imot boikott av Israel. Boikott skaper avstand. Regjeringen tror i stedet på dialog og samarbeid for å skape tillit, som en forutsetning for å løse konflikten mellom israelerne og palestinerne.

Petter Eide (SV) [17:59:03]: Jeg må få lov til å komme med et lite tilsvarende til utenriksministeren angående våpensalg til de krigførende partene i Jemen-konflikten. Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at Norge i 2017 solgte for om lag 130 mill. kr til disse landene. Til Emiratene og Kuwait solgte vi såkalt A-materiell, altså ammunisjon, bomber og granater, slik SSB beskriver det.

Det er helt riktig at vi har et strengt regelverk i Norge. Hovedintensjonen i det regelverket er at Norge ikke skal bidra med våpen til land som er i krig. Det er hovedintensjonen. Mitt spørsmål er: Hvorfor skal vi lete etter et slags smutthull i det regelverket for å utnytte den lille muligheten som er for å selge våpen til land som driver krigføring, til land hvor vi ser de mest forferdelige krigsforbrytelser og de mest forferdelige humanitære lidelser? Hvorfor skal vi lete etter et smutthull innenfor det norske regelverket?

Ja, det er mulig at det er juridisk riktig, at det er en åpning i regelverket for å selge til disse landene, men hvorfor skal vi utnytte det lille hullet, når vi vet at de krigførende partene i Jemen fører en svært, svært dramatisk krig? Det er kommet FN-rapporter som veldig tydelig viser at disse landene bryter folkeretten på det aller, aller groveste.

Vi stilte i sommer utenriksministeren spørsmålet om han – det var han den gangen – kunne garantere at de norske våpnene ikke ble brukt i Jemen. Den garantien fikk vi ikke. Han kunne ikke garantere at de norske våpnene ikke var i Jemen. Det han kunne fortelle, var at man ikke hadde fått noen informasjon om at det var norske våpen i Jemen. Men det er noe helt annet. Han kunne altså ikke garantere at våpnene ikke var i Jemen.

Da er mitt spørsmål: Hvorfor kan vi ikke innta en føre-var-posisjon i dette? Hvorfor kan vi ikke på et slags etisk, moralsk og menneskerettslig grunnlag ta en føre-

var-posisjon for å forhindre at norske våpen risikerer å havne i en av verdens aller verste kriger?

Til de flestes kjennskap har SV levert inn et representantforslag om dette, hvor vi ønsker å gå inn for en fullstans i våpensalg til disse landene, så vi regner med å få denne debatten opp igjen til vinteren.

Eirik Sivertsen (A) [18:01:58]: Jeg er ikke riktig ferdig med Svalbard for i dag. Jeg lyttet nøye da justisministeren var på talerstolen. Til tross for sitt velformulerende manus hadde han ikke klart å formulere tilfredsstillende svar på de spørsmålene jeg reiste.

Justisministeren er gjort kjent med brevet fra Longyearbyen lokalstyre, som tar opp forholdene omkring den usikkerheten som befolkningen i Longyearbyen opplever som følge av de rasene som har gått. Det gikk et ras i 2015, det tok to menneskeliv – tragisk nok. Det gikk et nytt ras i 2017 – tilfældigheter gjorde at det heldigvis ikke fikk fatalt utfall. Men den usikkerheten man lever med, er til å ta og føle på. Den kommer også til uttrykk i henvendelsen fra lokalstyret som justisministeren har fått som leder av Polarutvalget.

Her kommer det fram flere viktige forhold. Det ene er at en av de grunnleggende bekymringene man har, er at modellene for å beregne hvordan ras går, ikke er gode nok. Det var tilfellet med raset som gikk i år. NVEs modeller fanget ikke dette godt nok opp. Det var ingen overraskelse at det kom et ras, men måten det kom på – kraften og farten – var overraskende. Samtidig etterlyser lokalstyret mer økonomisk forutsigbarhet og større økonomiske midler for å kunne møte denne situasjonen. Det har ikke endret seg etter at regjeringen la fram sitt statsbudsjett. Da må jeg forutsette at justisministeren tar ansvaret og mener at den framgangsmåten som regjeringen nå legger opp til, er betryggende – og også hastigheten, eller mangel på hastighet, på gjennomføring av sikringstiltak i Longyearbyen i lys av de to rasene som har gått de siste årene.

Så vil jeg ta opp to av de spørsmålene jeg reiste tidligere i debatten, og de er knyttet til utredningen om ny energiløsning for Longyearbyen. Når får vi den? Den ble etterspurt i fjor høst. Det er sagt i revidert nasjonalbudsjett at arbeidet er kommet i gang, men det er ennå ikke gitt noe svar på når vi kan forvente at den foreligger. Det andre spørsmålet som jeg ber justisministeren svare på, er: Vil justisministeren vurdere hvordan vi skal samarbeide med våre arktiske naboer for å finne fornybare, innovative måter å forsyne et samfunn på som ikke er knyttet til hovednettverket for energileveranser?

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

Svein Roald Hansen (A) [18:04:48]: Representanten Hårek Elvenes mente at jeg var overfølsom på vegne av Arbeiderpartiet. Nei, det handler ikke om det. Men jeg reagerer på en tabloid form for debatt om Forsvaret. Det som representanten oppsummerte sitt innlegg med, var at vi hadde en forsvarsevne som var i ferd med å forvitne – å ruste ned. Og det var da jeg sa, på bakgrunn av den omstillingen vi har hatt i Forsvaret hele dette århundret – det begynte i 2001, da vi bygde om Forsvaret fra et innovasjonsforsvar, som i hvert fall ikke ville ha vært noe godt forsvar i dag, til det vi kaller et innsatsforsvar – hvor vi altså har investert 16 pst. mer i nytt forsvarsmateriell. Vi har fornyet materiell i Forsvaret fra gamasjer, ski og ryggsekker til de nye jagerflyene som kommer. Hvis det kan kalles forvitring, mener jeg vi diskuterer dette helt utenfor enhver normal ramme. Det imponerer ikke meg om forsvarsjefen bruker uttrykk som styrt avvikling. Da blir jeg heller litt bekymret for hans forslag og vurderingsevne. Jeg har sittet i denne komiteen de siste åtte årene og hørt forsvarssjefens analyse fra år til år i forbindelse med budsjettet, og det gjennomgående bildet er at tingene er blitt bedre. Så har det gått litt opp og ned i de ulike våpengrenene fra år til år ut fra bevilgningene, men det overordnede bildet er en gjennomgående styrking av Forsvaret. Og at vi har et godt forsvar, har vi jo vist i utenlandsoperasjoner, hvor vi har gjort en fremragende innsats på flere områder.

Så er det helt riktig at man kan diskutere om utholdenheten er god nok, og om det er nok trening og øvelser. Det er noe vi kan diskutere innenfor normale rammer, men ikke tabloidisere det, slik som Hårek Elvenes har gjort i denne debatten, og som jeg har hørt andre representanter fra regjeringspartiene gjøre i andre debatter. Min anbefaling til forsvarsministeren – når han lager nye talepunkter til sine partifeller her – er: Legg bort det tabloide språket, for det er feil.

Utenriksminister Ine M. Eriksen Søreide [18:07:42]: Jeg har ikke noe ønske om å forlenge debatten, men jeg føler at jeg gjerne vil gi et svar på det representanten Petter Eide sa, nemlig at vi leter etter smutthull i regelverket. Vi følger et strengt regelverk. Det er ingen som leter etter smutthull. Vi følger det regelverket som har ligget til grunn for norsk eksport av våpen, ammunisjon og militært materiell i svært mange tiår, forvaltet av skiftende regjeringer. Jeg minner også om at muligheten for å eksportere A-materiell, altså våpen og ammunisjon, til De forente arabiske emirater og Qatar, kom i den tida SV selv satt i regjering.

Så har jeg også gitt veldig klart uttrykk for at vi har en dyp bekymring for situasjonen i Jemen. Det gjør også at vi kontinuerlig nå vurderer både dette og andre sider

selvsagt av vår politikk. Det er, som representanten Eide også kjenner godt til, situasjonsbestemte vurderinger som gjøres som en del av vurderingen av om eksporttilatelse skal gis. Jeg mener også at det er viktig nok en gang å understreke at i disse FN-rapportene som har kommet, som gir grunn til betydelig bekymring for alvorlig og omfattende brudd på både menneskerettigheter og internasjonal humanitær rett, er det ingen kobling til at norsk våpen eller materiell skal være brukt. Jeg vil understreke det, fordi vi har heller ingen annen informasjon som tyder på det. Disse rapportene knytter seg særlig til luftangrep.

Når det er sagt, mener jeg likevel det er all grunn til å fortsette å følge denne situasjonen svært nøye, noe regjeringa også gjør. Det er en situasjon i stadig utvikling i negativ retning, og dette har altså ikke blitt bedre av at blokaden stadig opprettholdes, og at Saleh nå er drept. Det bidrar til at situasjonen på bakken er mer uoversiktlig og urolig, noe vi også kommer til å ta med i våre vurderinger av hvordan situasjonen er framover.

Steinar Ness (Sp) [18:10:11]: Tre korte kommentarer på slutten av debatten. Av og til kan politikk og politiske standpunkt vere vanskelege å forstå, men ikkje alltid, heldigvis.

Når Senterpartiet styrker Hæren og Heimevernet med 1,3 mrd. kr, er det ei styrking av Forsvaret. Merkna den til representanten Elvenes på dette punktet gjev såleis ikkje meining. Styrking av Hæren og Heimevernet er styrking av Forsvaret – vanskelegare er det ikkje.

Så synest eg det er hyggeleg at forsvarsministeren vil arbeide hardt for å få på plass nytt artilleri – eg ønskjer han lykke til med det. Vi skal følgje med og takk skal kome når artilleriet er på plass.

Det nye i denne debatten er vel at Framstegspartiet har funne ut at utviklingshjelp er hjelp til sjølvhjelp. Eg får seie det slik at det er no litt, sjølv om det ikkje nødvendiggvis flytter verda i riktig retning.

Espen Barth Eide (A) [18:11:20]: Mot slutten av debatten vil jeg bidra med å takke for en god debatt.

Jeg føler behov for å komme med en kommentar til diskusjonen om De forente arabiske emirater, for jeg var etter en grundig behandling med og tok den beslutningen i 2010. Men det er altså en forskjell på 2010 og 2017, nemlig at krigen som nå foregår, ikke hadde startet i 2010. En del av vurderingen var altså at Emiratenes ikke var i krig. Det eneste jeg sier med det, er at det bør være en viktig del av den vurderingen som nå skal gjøres. Jeg trekker det ikke lenger enn det.

Jeg følte også litt behov for å slutte meg til det representanten Svein Roald Hansen sa om Elvenes' innspill. Jeg tror forsvarsdebatten ville stå seg på at vi erkjenner at det er lange, brede linjer og i hovedsak enighet om

både bevilgningsnivå og innretning av Forsvaret, vi har gode debatter om det. Ser man statistisk på det, finnes det overhodet ikke noe grunnlag for å si at det var et markert brudd i 2013. Det var faktisk en god del penger som allerede var bevilget fra Stoltenberg-regjeringen som aldri ble brukt, bl.a. på store mengder hærmateriell. Da man hadde kommet på at man ikke hadde brukt de pengene, ble de på en måte bevilget en gang til. Denne historien kunne en dratt lenger, men jeg tror altså at hovedbildet er at Norge har et nivå på Forsvaret som det er bred enighet om. Det virkelig viktige spørsmålet er om man tør å ta de klare valgene. Det gjelder forholdet mellom hva man finansierer, og hva man vil få til. Der har altså Stoltenberg-regjeringen en god arv i at vi bevilget alle de pengene vi sa vi bevilget, og vi tok alle de grepene vi sa vi skulle ta. Det var i hvert fall daværende forsvars-sjefer ganske fornøyd med.

Statsråd Per-Willy Amundsen [18:13:23]: Representanten Sivertsen tok opp noen spørsmål i forbindelse med skredsikringen på Svalbard, jobben etter rasene på Svalbard, som gjorde stort inntrykk på oss, og som hadde store konsekvenser for et lokalsamfunn som er tett knyttet sammen. Den oppfølgingen er i høyeste grad i gang. Representanten etterspør om jeg føler meg trygg på den oppfølgingen, og det kan jeg på vegne av regjeringen selvfølgelig bekrefte at jeg gjør. Det er et arbeid på gang sammen med både lokalstyret og NVE. Man skal få en rapport i februar om videre oppfølging – skredsikringssoner – som møter utfordringene på en god måte. Vi følger opp og forplikter oss fra storsamfunnets side på å ivareta Longyearbyen og innbyggerne der på en god måte. Det vil si at vi selvfølgelig skal gjøre det på en økonomisk forutsigbar måte.

Når det gjelder framtidens energiforsyning på Svalbard, er det – helt i tråd med det som var signalene i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett tidligere i år – sånn at Olje- og energidepartementet vil sette i gang en utredning som skal sikre oss god tilnærming til de utfordringene som Svalbard-samfunnet og Longyearbyen vil stå i i framtiden. Vi skal ha gode energiløsninger som ivaretar en effektiv energiforsyning til Longyearbyen. Samtidig skal vi ha bærekraftige løsninger som står seg i et langsiktig perspektiv.

Jeg har litt vanskelig for å forstå etterlysningene og spørsmålene som reises fra Arbeiderpartiet. Dette er områder som regjeringen har den høyeste oppmerksomhet om, og som vi vil følge opp i det videre arbeidet. Jeg har så langt også forstått at dette er en forståelse og en enighet Stortinget stiller seg bak. Det er viktig at vi samlet står bak Svalbard-politikken som føres.

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

Eirik Sivertsen (A) [18:16:22]: Det er bred enighet om Svalbard-politikken, og at Norge skal ha et sterkt nærvær og tilstedeværelse på øygruppa. Men Arbeiderpartiet er bekymret for innbyggerne, og justisministerens svar når det gjelder bekymring for ras, står i sterk motstrid til hva lokalstyret gir skriftlig uttrykk for til både storting og regjering. Men jeg takker for svaret. Justisministeren er trygg på at man har iverksatt tilstrekkelig med tiltak. Det er bra, og jeg håper at justisministeren får rett.

Når det gjelder spørsmålet om energiforsyning, var justisministeren i tvil om hvorfor Arbeiderpartiet stilte spørsmål om dette, og om det var noe grunnlag for å stille spørsmål. Jeg stilte to spørsmål: Det første var: Når vil utredningen foreligge? Det svarte ikke justisministeren på. Det andre jeg spurte om, var: Vil justisministeren ta initiativ eller utrede samarbeid med andre arktiske naboer for å finne felles løsninger på felles problemstillinger? Det klarte heller ikke justisministeren å svare på, så framtiden får vise om det egentlig står så høyt på dagsordenen som han hevder.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3–7.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt 16 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–8, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 9–11, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 12, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 13–15, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 16, fra Hans Fredrik Grøvan på vegne av Kristelig Folkeparti

Det votes over forslag nr. 16, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre og prioritere en rask, sammenhengende og effektiv utbygging av Kjevikveien og rv. 9 Setesdal i tråd med føringene gitt i

Innst. 460 S (2016–2017) Nasjonal transportplan.»

Presidenten: Arne Nævra – til stemmeforklaring.

Arne Nævra (SV) [18:27:14]: Vi er selvfølgelig for utbedring av veier – det støtter SV – men vi kan ikke gå inn for sammenhengende utbygging uten at vi har oversikt over hva dette vil koste. Det mener vi er umønt, så jeg vil anbefale at våre representanter stemmer imot forslag nr. 16.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble bifalt med 93 mot 8 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.27.55)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 14, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om opprettelse av statlig selskap 'Nye Baner' som skal ha ansvar for utredning, planlegging og utbygging av lyntog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 94 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.28.14)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 13 og 15, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavløsningsavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntog i Norge.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning av Tromsbanen.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.28.34)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 12, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2018.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 65 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.28.55)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 10 og 11, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for utbygging av E6 på hele strekningen Ringebu–Otta i Oppland, i tråd med det som lå til grunn for Stortingets behandling av prosjektet.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre ferjeavløsningsordninga slik at også kapitalkostnader kan dekkast av ordninga, både for riks- og fylkesvegsamband. Endringa vert gjort gjeldande for prosjekt som vert godkjent av departementet etter 1. januar 2018.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.29.14)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 9, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at viktige vegstrekninger fra norske industribedrifter inn til hovedvegnettet snarest mulig tillates for bruk av modulvognog.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.29.34)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1–8, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at det innføres en ordning der staten kompenserer bus-selskapene for sosiale rabatter på ekspressbussruter (rabatt for barn, studenter, pensjonister, verneplikti-ge o.l.).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvikle og utvide Enovas støtteordninger, slik at de i langt større grad bidrar til å ta i bruk hydrogen som energibærer i transportsektoren.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utforme en helhetlig luftfartsstrategi for Norge i en egen stortingsmelding.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med revidert budsjett 2018 legge fram en sak for Stortinget om tilstanden for riks- og fylkesvegbruer i Norge, hvilken strategi regjeringen har for å sikre trygge bruer de neste årene, og hva som gjøres for å sikre betryggende kontrollrutiner i Statens vegvesen på dette området.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ved lukking av pensjonsordninger i jernbanesektoren settes grensen ved 52 år, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom en slik endring krever endringer i eksisterende fullmakter.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe den pågående og framtidig planlagte konkurranseutsettingen av togtrafikken i Norge.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i regelverk og fullmakter, slik at kommuner kan forskuttere investeringer til utbygging av fiskerihavner og tilhørende farleder som er prioritert i Nasjonal transportplan.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.29.57)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

A.

Rammeområde 17

(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541, post 70</i>	7 158 000	
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541, post 22</i>	6 399 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 757 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	34 800 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	189 999 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	45 200 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	64 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 100 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	93 500 000	
	75	Tilskudd til Telemuseet	7 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 968 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	167 014 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	729 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	38 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	221 860 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	74 156 000	
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>	11 759 844 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	989 300 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	13 978 000 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	638 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	272 500 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	119 100 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	135 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	181 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	758 700 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	76 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 241 300 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 059 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	112 900 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	731 500 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	785 000 000	
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>	750 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport	15 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes ...	700 800 000	
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene ...	516 400 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	50 500 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	457 458 000	
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	203 301 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog <i>kan overføres</i>	3 484 100 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 225 456 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 137 800 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	8 892 639 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	71 857 000	
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	20 161 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 692 687 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 065 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	415 400 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	39 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 1</i>	260 300 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 100 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 600 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	75 200 000	
1362		Oljevern- og miljøsender i Lofoten og Vesterålen		
	50	Tilskudd	27 300 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	261 700 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	196 911 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	183 000 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	149 700 000	
		Totale utgifter		67 695 349 000
Inntekter				
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 595 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	138 126 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	193 500 000	
	2	Diverse gebyrer	437 653 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	108 600 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	13 900 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum	95 800 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	14 300 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	12 000 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	599 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	39 400 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	4 000 000	
		Totale inntekter		3 113 473 000

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.30.20)

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

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

Videre var innstilt:

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 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
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, fiberkabler	60 mill. kroner

V

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 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.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor en endret kostnadsramme på:
Farriseidet–Porsgrunn	7 559 mill. kroner
E6 Hålogalandsbrua	4 080 mill. kroner
Rv 77 Tjernfjellet	627 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter 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 fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 000 mill. kroner	1 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	120 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	Drift og vedlikehold	7 200 mill. kroner	2 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige 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 10 700 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige 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 21 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 250 mill. kroner.

X

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XI

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 043 mill. kroner
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 191 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet 2018 uten bevilgning.

XIII

Overføringer til og fra reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

Presidenten: Det votes over A II–VIII og X–XIII.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de støtter innstillingen subsidiært.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 94 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 18.30.48)

Presidenten: Det votes over A IX.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til innstillingen.

Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 91 mot 8 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.31.13)

Videre var innstilt:

B.

Rammeuavhengige vedtak

Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

Votering:

vedtak:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.31.48)

I

I statsbudsjettet for 2017 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> , blir redusert med frå kr 29 300 000 til kr 16 741 000	12 559 000
1300		Samferdselsdepartementet	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, blir redusert med frå kr 17 000 000 til kr 7 000 000	10 000 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttast under kap. 1311 post 71</i> , blir redusert med frå kr 765 400 000 til kr 690 400 000	75 000 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 72 334 000 til kr 75 484 000	3 150 000
1320		Statens vegvesen	
	23	Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> , blir auka med frå kr 11 467 894 000 til kr 11 600 294 000	132 400 000
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 20 831 000 til kr 19 331 000	1 500 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 370 879 000 til kr 436 779 000	65 900 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttast under post 72, post 73 og post 74</i> , blir redusert med frå kr 7 121 899 000 til kr 6 949 499 000	172 400 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar, <i>kan overføres, kan nyttast under post 71, post 72 og post 74</i> , blir auka med frå kr 2 477 300 000 til kr 2 693 300 000	216 000 000
	76	Meirverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres, kan nyttast under post 71, post 72, post 73 og post 75</i> , blir redusert med frå kr 4 406 300 000 til kr 0	4 406 300 000
1356 (NY)		Bane NOR SF	
	86	Driftskreditt, blir løyvd med	500 000 000
1370		Posttenester	
	70	Kjøp av post- og banktenester, blir auka med frå kr 273 700 000 til kr 453 700 000	180 000 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 195 995 000 til kr 196 995 000	1 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	70	Tilskot til telesikkerheit og -beredskap, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 156 700 000 til kr 162 100 000	5 400 000
	71	Tilskot til breibandsutbygging, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 138 700 000 til kr 137 700 000	1 000 000
Inntekter			
4320		Statens vegvesen	
	1	Salsinntekter m.m., blir auka med frå kr 188 400 000 til kr 210 000 000	21 600 000
	2	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 423 128 000 til kr 500 028 000	76 900 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS	
	90	Avdrag på lån, blir auka med frå kr 190 000 000 til kr 196 000 000	6 000 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum, blir auka med frå kr 31 000 000 til kr 95 800 000	64 800 000
4370 (NY)		Posttenester	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med	77 300 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med frå kr 783 700 000 til kr 787 600 000	3 900 000
	75	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, blir auka med frå kr 196 200 000 til kr 197 295 000	1 095 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter, blir redusert med frå kr 20 000 000 til kr 6 700 000	13 300 000

Fullmakter til å forplikte staten ut over gitte løyvingar

II

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

starte opp desse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
Sandbukta–Moss–Såstad	9 502 mill. kr
Venjar–Eidsvoll–Langset	6 570 mill. kr

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

2.

gjennomføre dette prosjektet:	innanfor ei kostnadsramme på:
E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelane	860 mill. kr

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

Andre fullmakter**III***Tilføying av stikkord*

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan føye til stikkordet «kan overførast» på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 75 Tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Anniken Huitfeldt satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en merkeordning for å klargjøre for norske forbrukere hvilke israelske produkter som er produsert på okkupert land i strid med folkeretten.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 37 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 18.33.01)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:**A.****Rammeområde 4****(Utenriks)****I**

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
100		Utenriksdepartementet		
	1	Driftsutgifter	2 253 292 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	12 931 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 457 000	
	70	Erstatning av skader på utenlandske ambassader	1 054 000	
	71	Diverse tilskudd	35 258 000	
	72	Hjelp til norske borgere i utlandet	179 000	
103		Regjeringens fellesbevilgning for representasjon		
	1	Driftsutgifter	48 317 000	
104		Kongefamiliens offisielle reiser til utlandet		
	1	Driftsutgifter	9 844 000	
115		Næringsfremme-, kultur- og informasjonsformål		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 70</i>	17 634 000	
	70	Tilskudd til næringsfremme-, kultur- og informasjonsformål, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	49 124 000	
116		Deltaking i internasjonale organisasjoner		
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	1 499 500 000	
117		EØS-finansieringsordningene		
	77	EØS-finansieringsordningen 2014–2021, <i>kan overføres</i>	787 554 000	
	78	Den norske finansieringsordningen 2014–2021, <i>kan overføres</i>	659 155 000	
118		Nordområdetiltak mv.		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 70 og 71</i>	38 204 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Nordområdetiltak og prosjektsamarbeid med Russland, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	331 881 000	
	71	Støtte til utvikling av samfunn, demokrati og menneskerettigheter mv., <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	41 400 000	
	76	Tilskudd til internasjonale klima- og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	40 678 000	
119		Globale sikkerhetstiltak		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 70</i>	2 146 000	
	70	Globale sikkerhetstiltak, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	12 672 000	
140		Utenriksdepartementets administrasjon av utviklingshjelpen		
	1	Driftsutgifter	1 576 140 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	33 659 000	
141		Direktoratet for utviklingssamarbeid (Norad)		
	1	Driftsutgifter	273 336 000	
144		Fredskorpset		
	1	Driftsutgifter	56 224 000	
150		Bistand til Afrika		
	78	Regionbevilgning for Afrika, <i>kan overføres</i>	2 728 640 000	
151		Bistand til Asia		
	78	Regionbevilgning for Asia, <i>kan overføres</i>	786 500 000	
152		Bistand til Midtøsten og Nord-Afrika		
	78	Regionbevilgning for Midtøsten og Nord-Afrika, <i>kan overføres</i>	606 000 000	
153		Bistand til Latin-Amerika		
	78	Regionbevilgning for Latin-Amerika, <i>kan overføres</i>	130 000 000	
160		Sivilt samfunn og demokratiutvikling		
	1	Driftsutgifter	22 329 000	
	70	Sivilt samfunn, <i>kan overføres</i>	2 127 471 000	
	77	Uttevslingsordninger gjennom Fredskorpset, <i>kan overføres</i>	142 000 000	
161		Næringsutvikling		
	70	Næringsutvikling, <i>kan overføres</i>	319 000 000	
	75	NORFUND – tapsavsetting	421 875 000	
162		Overgangsbistand/sårbare stater og regioner		
	70	Overgangsbistand/sårbare stater og regioner, <i>kan overføres</i>	343 000 000	
163		Nødhjelp, humanitær bistand og menneskerettigheter		
	70	Nødhjelp og humanitær bistand, <i>kan overføres</i>	4 511 000 000	
	72	Menneskerettigheter, <i>kan overføres</i>	360 000 000	
164		Fred, forsoning og demokrati		
	70	Fred, forsoning og demokratitiltak, <i>kan overføres</i>	435 900 000	
	71	ODA-godkjente land på Balkan, <i>kan overføres</i>	319 300 000	
	72	Globale sikkerhetsutfordringer, <i>kan overføres</i>	191 000 000	
	73	Andre ODA-godkjente OSSE-land, <i>kan overføres</i>	405 500 000	
	74	Sikkerhetssektorreform (SSR) og fredsoperasjoner, <i>kan overføres</i>	87 700 000	
	75	Utvikling og nedrustning, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
165		Forskning, kompetanseheving og evaluering		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	89 816 000	
	70	Forskning, <i>kan overføres</i>	162 109 000	
	71	Faglig samarbeid, <i>kan overføres</i>	428 658 000	
166		Klima, miljø og fornybar energi		
	70	Ymse tilskudd, <i>kan overføres</i>	5 500 000	
	72	Klima og miljø, <i>kan overføres</i>	917 200 000	
	74	Fornybar energi, <i>kan overføres</i>	570 000 000	
167		Flyktningiltak i Norge, godkjent som utviklingshjelp (ODA)		
	21	Spesielle driftsutgifter	1 425 477 000	
168		Kvinneres rettigheter og likestilling		
	70	Kvinneres rettigheter og likestilling, <i>kan overføres</i>	346 700 000	
169		Global helse og utdanning		
	1	Driftsutgifter	17 408 000	
	70	Global helse, <i>kan overføres</i>	3 218 916 000	
	73	Utdanning, <i>kan overføres</i>	1 904 010 000	
170		FN-organisasjoner mv.		
	70	FNs utviklingsprogram (UNDP)	595 000 000	
	71	FNs befolkningsfond (UNFPA)	500 000 000	
	72	FNs barnefond (UNICEF)	510 000 000	
	73	Verdens matvareprogram (WFP), <i>kan overføres</i>	290 000 000	
	74	FNs høykommissær for flyktninger (UNHCR)	350 000 000	
	75	FNs organisasjon for palestinske flyktninger (UNRWA)	125 000 000	
	76	FN og globale utfordringer, <i>kan overføres</i>	308 300 000	
	77	FNs aidsprogram (UNAIDS), <i>kan overføres</i>	130 000 000	
	78	Pliktige bidrag til FN-organisasjoner mv., <i>kan overføres</i>	235 000 000	
	79	Ekspertes, juniorekspertes og FNs fredskorps, <i>kan overføres</i>	44 000 000	
	81	Matsikkerhet og klimatilpasset landbruk, <i>kan overføres</i>	275 000 000	
	82	FNs organisasjon for kvinners rettigheter og likestilling (UN Women), <i>kan overføres</i>	85 000 000	
	83	Verdens helseorganisasjon (WHO), <i>kan overføres</i>	183 500 000	
171		Multilaterale finansinstitusjoner		
	70	Verdensbanken, <i>kan overføres</i>	916 000 000	
	71	Regionale banker og fond, <i>kan overføres</i>	840 000 000	
	72	Strategisk samarbeid med multilaterale utviklings-banker og finansinstitusjoner, <i>kan overføres</i>	135 500 000	
172		Gjeldslette og gjeldsrelaterte tiltak		
	70	Gjeldslette, betalingsbalansestøtte og kapasitetsbygging, <i>kan overføres</i>	319 000 000	
480		Svalbardbudsjettet		
	50	Tilskudd	238 370 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	47 606 000	
	30	Nytt hovedbygg på Jan Mayen	5 000 000	
		Totale utgifter		36 970 924 000
Inntekter				
3100		Utenriksdepartementet		
	1	Diverse gebyrer ved utenriksstasjonene	16 829 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	2	Gebyrer for utlendingssaker ved utenriksstasjonene	202 075 000	
	5	Refusjon spesialutsendinger mv.	45 999 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 900 000	
		Totale inntekter		270 803 000

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 52 mot 48 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.33.25)

Videre var innstilt:

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 100 post 1	kap. 3100 postene 2 og 5
kap. 140 post 1	kap. 3140 post 5

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

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan omdisponere inntil 2 mill. kroner per tiltak fra kap. 166 Klima, miljø og fornybar energi, post 70 Ymse tilskudd, til øvrige ODA-godkjente bevilgninger. Beslutning om bruk av midler ut over dette og inntil 6 mill. kroner treffes av Kongen.

IV

Valutatap (disagio)/Valutagevinst (agio)

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 gis fullmakt til å utgiftsføre/inntektsføre uten bevilgning valutatap (disagio)/valutagevinst (agio) som følge av justering av midlene ved utenriksstasjonene under kap. 100/3100 Utenriksdepartementet og kap. 140/3140 Utenriksdepartementets administrasjon av utviklingshjelpen, postene 89 Valutatap (disagio)/Valutagevinst (agio).

V

Bruk av opptjente rentemidler

Stortinget samtykker i at opptjente renter på tilskudd som er utbetalt fra Norge til tematisk støtte, multi-bi-prosjekter, samarbeidsprosjekter, stat-til-stat-bistand, støtte til internasjonale og lokale ikke-statlige aktører, kan benyttes til tiltak som avtales mellom Utenriksdepartementet og den enkelte mottaker.

VI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan gi tilsagn om:

1. støtte ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
117		EØS-finansieringsordningene	
	77	EØS-finansieringsordningen 2014–2021	12 830 mill. kroner
	78	Den norske finansieringsordningen 2014–2021	10 784 mill. kroner
161		Næringsutvikling	
	70	Næringsutvikling	50 mill. kroner
166		Klima, miljø og fornybar energi	
	74	Fornybar energi	100 mill. kroner

2. tilskudd til International Finance Facility for Immunisation II (IFFIm II) med inntil 1 500 mill. kroner i perioden 2010–2020 under kap. 169 Global helse og utdanning, samt fravike stortingsvedtak av 8. november 1984 om utbetaling av tilskudd før det er behov for å dekke de aktuelle utgiftene og bruke tilskudd som sikkerhet for lån.
3. tilskudd til en global finansieringsordning for kvinne- og barnehelse med inntil 3 600 mill. kroner samlet i perioden 2015–2020 under kap. 169 Global helse og utdanning.
4. tilskudd til Vaksinealliansen Gavi med inntil 6 250 mill. kroner i perioden 2016–2020 under kap. 169 Global helse og utdanning, post 70 Global helse.
5. tilskudd til Det globale fondet for bekjempelse av aids, tuberkulose og malaria (GFATM) med inntil 2 000 mill. kroner samlet i perioden 2017–2019 under kap. 169 Global helse og utdanning.
6. tilskudd til Koalisjonen for innovasjon for epidemiberedskap (CEPI) med inntil 1 600 mill. kroner under kap. 169 Global helse og utdanning, samt fravike stortingsvedtak av 8. november 1984 om utbetaling av tilskudd før det er behov for å dekke de aktuelle utgiftene og bruke tilskudd som sikkerhet for lån. Inntil 1 000 mill. kroner gis i direkte støtte til CEPI i årene 2017–2021. Videre gis inntil 600 mill. kroner til en obligasjonsfinansieringsmekanisme forvaltet av Verdensbanken i årene 2021–2025.
7. tilskudd til International Finance Facility for Education (IFFEd) med inntil 850 mill. kroner i perioden 2018–2025 under kap. 169 Global helse og utdanning, samt fravike stortingsvedtak av 8. november 1984 om utbetaling av tilskudd før det er behov for å dekke de aktuelle utgiftene og bruke tilskudd som sikkerhet for lån.

VII

Garantifullmakter

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan inngå garantier for perioden 2013–2018 for avtaler om kjøp av prevensjonsimplantater til bruk i utviklingsland, innenfor en ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar for inntil USD 140 mill. Prevensjonsim-

plantatene skal være godkjent av Verdens helseorganisasjon (WHO), og avtalene skal være inngått med det formål å oppnå prisreduksjoner.

VIII

Dekning av forsikringstilfelle

Stortinget samtykker i at Kongen i 2018 kan inngå avtaler om forsikringsansvar for utstillinger ved visningsinstitusjoner i utlandet innenfor en totalramme for gamle og nye garantier på inntil 500 mill. kroner. Forsikringsansvaret omfatter tap og skade under transport, lagring og i visningsperioden.

IX

Toårige budsjettvedtak

Stortinget samtykker i at Norge kan slutte seg til toårige budsjettvedtak i FAO, WHO, ILO, UNIDO, OECD, WTO, IAEA, IEA, Havbunnsmyndigheten, Den internasjonale havrettsdomstolen, Jugoslaviadomstolen, Mekanismen for internasjonale straffedomstoler (MICT) og for regulært bidrag til FN.

X

Ettergivelse av fordringer

Stortinget samtykker i at Kongen i 2018 kan:

1. ettergi statlige fordringer på utviklingsland i samsvare med kriteriene i handlingsplanen av 2004, Gjeldslette for utvikling, for inntil 500 mill. kroner under Garantiinstituttet for eksportkredits gamle portefølje (gammel alminnelig ordning og den gamle særordningen for utviklingsland). Fordringene verdsettes til faktisk utestående beløp på ettergivelsestidspunktet.
2. ettergi statlige fordringer på Sudan som stammer fra den norske skipseksportkampanjen (1976–1980) for inntil 1 050 mill. kroner under Garanti-instituttet for eksportkredits gamle portefølje (gammel alminnelig ordning og den gamle særordningen for utviklingsland). Fordringene verdsettes til faktisk utestående beløp, inklusive påløpte renter, på ettergivelsestidspunktet. Gjeldsettergivelsen gjennom-

føres uten bevilgning over bistandsbudsjettet og uten å belaste den norske gjeldsplanens ramme.

XI

Utbetaling av tilskudd

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 gis unntak fra bestemmelsene i stortingsvedtak av 8. november 1984 om utbetaling av gitte bevilgninger på følgende måte:

1. Utbetalinger av norske medlemskapskontingenter, pliktige bidrag og andre bidrag til internasjonale organisasjoner Norge er medlem av, kan foretas i henhold til regelverket til den enkelte organisasjon.
2. Utbetalinger av tilskudd til utviklingsformål kan foretas én gang i året dersom avtaler om samfinansiering med andre givere innenfor utviklingssamarbeidet tilsier det.
3. Eventuelle utbetalinger av regjeringens gave til TV-aksjoner kan i sin helhet utbetales som et engangsbeløp.
4. Utbetalinger av tilskudd til Climate Investment Fund (CIF) kan foretas i samsvar med fondets prosedyrer for fondsoppbygging.
5. Utbetalinger av tilskudd til følgende fond forvaltet av Den europeiske bank for gjenoppbygging og utvikling (EBRD) kan foretas i henhold til regelverket til det enkelte fond: Early Transition Countries Fund, Eastern Europe Energy Efficiency and Environment Partnership Fund, Eastern Europe Energy Efficiency and Environment Partnership Regional Fund, EBRD Southern and Eastern Mediterranean Multi-Donor Account samt Multi Donor Account for Ukraine.
6. Utbetalinger av tilskudd til Ukraine Trust Fund for Military Career Transition, forvaltet av NATO, kan foretas i henhold til fondets regelverk.
7. Utbetalinger av bidrag til Northern Dimension Environment Partnership Support Fund (NDEP), Chernobyl Shelter Fund (CSF) og Nuclear Safety Account (NSA) kan foretas i samsvar med fondets prosedyrer for fondsoppbygging.
8. Utbetalinger av tilskudd til akutt nødhjelpsarbeid kan i enkelte tilfeller foretas for opptil ett år frem i tid når dette er påkrevd for å sikre raske og nødvendige investeringer.
9. Utbetalinger av tilskudd til fond forvaltet av Verdensbanken, Afrikabanken, Asiabanken og Den interamerikanske utviklingsbanken kan foretas i henhold til regelverket for det enkelte fond.
10. Utbetalinger til Vaksinealliansen Gavi kan foretas årlig i tråd med organisasjonens finansieringsstrategi og regelverk.

XII

Bruk av gjeldsbrev og raskere trekk på gjeldsbrev

Stortinget samtykker i at Utenriksdepartementet i 2018 kan fravike Bevilgningsreglementet § 3 annet ledd ved utstedelse av gjeldsbrev i forbindelse med kapitalpåfyllinger under Det internasjonale utviklingsfondet, Det asiatiske utviklingsfondet, Det afrikanske utviklingsfondet og Den globale miljøfasiliteten.

XIII

Deltakelse i kapitaløkninger i internasjonale banker og fond

Stortinget samtykker i at:

1. Norge deltar, i forbindelse med formalisering av Sør-Sudans medlemskap i Den afrikanske utviklingsbanken (AfDB), i en selektiv kapitaløkning i banken, med en innbetalt andel tilsvarende motverdien i norske kroner på innbetalingstidspunktet av til sammen UA 0,57 mill. Innbetalingen foretas i løpet av årene 2016–2023 og belastes kap. 171 Multilaterale finansinstitusjoner, post 71 Regionale banker og fond. Kapitaløkningen innebærer også en økning i den norske statsgarantien i AfDB med UA 8,93 mill.
2. Norge deltar i kapitalpåfyllingen til Den interamerikanske utviklingsbankens (IDB) organisasjon for privat sektor, Inter-American Investment Corporation (IIC), med en andel på USD 10,1 mill. innbetalt i syv årlige avdrag for perioden 2016–2022. Innbetalingene belastes kap. 171 Multilaterale finansinstitusjoner, post 71 Regionale banker og fond.
3. Norge deltar i den 18. kapitalpåfyllingen av Det internasjonale utviklingsfondet (IDA-18) med et bidrag på til sammen 2 748 mill. kroner for perioden 2017–2019, innbetalt i tre like årlige bidrag. Innbetalingene belastes kap. 171 Multilaterale finansinstitusjoner, post 70 Verdensbanken.
4. Norge, i forbindelse med den 18. kapitalpåfyllingen av IDA-18 for perioden 2017–2019, deltar i Det internasjonale gjeldsletteinitiativet for de fattigste landene, Heavily Indebted Poor Countries initiative (HIPC), med et bidrag på 313,6 mill. kroner innbetalt i tre like årlige bidrag. Innbetalingene belastes kap. 172 Gjeldslette og gjeldsrelaterte tiltak, post 70 Gjeldslette, betalingsbalansestøtte og kapasitetsbygging.
5. Norge deltar i den 14. kapitalpåfyllingen i Det afrikanske utviklingsfondet (AfDF-14) med et bidrag på til sammen 1 767 mill. kroner for perioden 2017–2019, innbetalt i tre årlige bidrag. Beløpet innbetales med 539 mill. kroner i 2017, 614 mill. kroner i 2018 og 614 mill. kroner i 2019. Innbetalingene

belastes kap. 171 Multilaterale finansinstitusjoner, post 71 Regionale banker og fond.

6. Norge, i forbindelse med den 14. kapitalpåfyllingen av AfDF-14 for perioden 2017–2019, deltar i Det internasjonale gjeldsletteinitiativet for de fattigste landene, Heavily Indebted Poor Countries initiative (HIPC), med et bidrag på til sammen 27,53 mill. kroner til «Grant Compensation». Bidragene innbetales med 6,84 mill. kroner i 2017, 8,51 mill. kroner i 2018 og 12,19 mill. kroner i 2019. Innbetalingene belastes kap. 172 Gjeldslette og gjeldsrelaterte tiltak, post 70 Gjeldslette, betalingsbalansestøtte og kapasitetsbygging.
7. Norge deltar i den 12. kapitalpåfyllingen i Det asiatiske utviklingsfondet (AsDF-12) med et bidrag på til sammen 229,44 mill. kroner for perioden 2017–2020, innbetalt i tre like årlige bidrag. Innbetalingene belastes kap. 171 Multilaterale finansinstitusjoner, post 71 Regionale banker og fond.

XIV

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 1361 post 1 mot tilsvarende merinntekt under 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.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

B.

Rammeområde 8

(Forsvar)

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
42		Ombudsmannsnemnda for Forsvaret		
	1	Driftsutgifter	7 300 000	
1700		Forsvarsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	801 119 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, overslagsbevilgning</i>	125 150 000	
	43	Til disposisjon for Forsvarsdepartementet, <i>kan overføres</i>	10 022 000	
	71	Overføringer til andre, <i>kan overføres</i>	65 234 000	
	73	Forskning og utvikling, <i>kan overføres</i>	28 886 000	
	78	Norges tilskudd til NATOs og internasjonale driftsbudsjetter, <i>kan overføres</i>	305 523 000	
1710		Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	3 899 804 000	
	47	Nybygg og nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1761 post 47</i>	2 706 455 000	
1716		Forsvarets forskningsinstitutt		
	51	Tilskudd til Forsvarets forskningsinstitutt	186 247 000	
1720		Felleskapasiteter i Forsvaret		
	1	Driftsutgifter	9 609 482 000	
	71	Overføring til andre, <i>kan overføres</i>	21 567 000	
1723		Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	268 947 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1731		Hæren		
	1	Driftsutgifter	5 066 104 000	
1732		Sjøforsvaret		
	1	Driftsutgifter	4 114 269 000	
1733		Luftforsvaret		
	1	Driftsutgifter	4 936 621 000	
1734		Heimevernet		
	1	Driftsutgifter	1 241 819 000	
1735		Etterretningstjenesten		
	21	Spesielle driftsutgifter	1 905 510 000	
1760		Forsvarsmateriell og større anskaffelser og vedlikehold		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 1760 post 45</i>	1 587 607 000	
	44	Fellesfinansierte investeringer, nasjonalfinansiert andel, <i>kan overføres</i>	96 331 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1761 post 45</i>	5 914 782 000	
	48	Fellesfinansierte investeringer, fellesfinansiert andel, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	75	Fellesfinansierte investeringer, Norges tilskudd til NATOs investeringsprogram for sikkerhet, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1760 post 44</i>	92 430 000	
1761		Nye kampfly med baseløsning		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 1761 post 45</i>	187 322 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1760 post 45</i>	7 787 467 000	
	47	Nybygg og nyanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1710 post 47</i>	1 022 487 000	
1790		Kystvakten		
	1	Driftsutgifter	1 027 838 000	
1791		Redningshelikoptertjenesten		
	1	Driftsutgifter	854 745 000	
1792		Norske styrker i utlandet		
	1	Driftsutgifter	1 009 909 000	
		Totale utgifter		54 952 477 000
Inntekter				
4700		Forsvarsdepartementet		
	1	Driftsinntekter	25 145 000	
4710		Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg		
	1	Driftsinntekter	3 657 419 000	
	47	Salg av eiendom	503 574 000	
4720		Felleskapasiteter i Forsvaret		
	1	Driftsinntekter	224 107 000	
4723		Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1	Driftsinntekter	11 618 000	
4731		Hæren		
	1	Driftsinntekter	90 456 000	
4732		Sjøforsvaret		
	1	Driftsinntekter	54 174 000	
4733		Luftforsvaret		
	1	Driftsinntekter	107 660 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4734		Heimevernet		
	1	Driftsinntekter	5 670 000	
4760		Forsvarsmateriell og større anskaffelser og vedlikehold		
	1	Driftsinntekter	30 174 000	
	48	Fellesfinansierte investeringer, inntekter	71 536 000	
4790		Kystvakten		
	1	Driftsinntekter	1 120 000	
4791		Redningshelikoptertjenesten		
	1	Driftsinntekter	766 460 000	
4792		Norske styrker i utlandet		
	1	Driftsinntekter	39 312 000	
4799		Militære bøter		
	86	Militære bøter	500 000	
		Totale inntekter		5 588 925 000

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.34.01)

Videre var innstilt:

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan benytte alle merinntekter til å overskride enhver utgiftsbevilgning under Forsvarsdepartementet, med følgende unntak:

- Inntekter fra militære bøter kan ikke benyttes som grunnlag for overskridelse.
- Inntekter ved salg av større materiell kan benyttes med inntil 75 pst. til overskridelse av bevilgningen under kap. 1760 Forsvarsmateriell og større anskaffelser og vedlikehold.

felser og vedlikehold, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

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

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan:

- foreta bestillinger ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1720		Felleskapasiteter i Forsvaret	
	1	Driftsutgifter	1 517 mill. kroner
1731		Hæren	
	1	Driftsutgifter	30 mill. kroner
1732		Sjøforsvaret	
	1	Driftsutgifter	910 mill. kroner
1733		Luftforsvaret	
	1	Driftsutgifter	1 500 mill. kroner
1734		Heimevernet	
	1	Driftsutgifter	65 mill. kroner
1760		Forsvarsmateriell og større anskaffelser og vedlikehold	
	1	Driftsutgifter	1 100 mill. kroner
	44	Fellesfinansierte investeringer, nasjonalfinansiert andel	80 mill. kroner

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	25 000 mill. kroner
	48	Fellesfinansierte investeringer, fellesfinansiert andel	165 mill. kroner
1761		Nye kampfly med baseløsning	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	34 335 mill. kroner
1790		Kystvakten	
	1	Driftsutgifter	2 080 mill. kroner
1791		Redningshelikoptertjenesten	
	1	Driftsutgifter	60 mill. kroner
1792		Norske styrker i utlandet	
	1	Driftsutgifter	25 mill. kroner

2. gi Forsvarets forskningsinstitutt fullmakt til å ha økonomiske forpliktelser på inntil 60 mill. kroner ut over det som dekkes av egne avsetninger.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan gi tilsagn om økonomisk støtte ut over bevilgningen, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1700		Forsvarsdepartementet	
	73	Forskning og utvikling	68 mill. kroner

V

Nettobudsjettering av salgsomkostninger

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan trekke salgsomkostninger ved salg av materiell og fast eiendom fra salgsinntekter før det overskytende inntektsføres under kap. 4760 Forsvarsmateriell og større anskaffelser og vedlikehold, post 45 Store nyan-skaffelser og kap. 4710 Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg, post 47 Salg av eiendom.

VI

Personell

Stortinget samtykker i at:

1. Forsvarsdepartementet i 2018 kan fastsette lengden på førstegangstjenesten, repetisjonstjenesten og heimevernstjenesten, slik det går frem av Prop. 1 S (2017–2018).
2. enheter oppsatt med frivillig heimevernspersonell kan overføres til forsvarsgrener og fellesinstitusjoner og benyttes i operasjoner i utlandet.

VII

Investeringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan:

1. starte opp nye investeringsprosjekter som er presentert i Prop. 1 S (2017–2018), innenfor de kostnadsrammer som der er omtalt.
2. endre tidligere godkjente prosjekter som anført i Prop. 1 S (2017–2018), herunder endrede kostnadsrammer.
3. starte opp og gjennomføre materiellinvesteringsprosjekter med en kostnadsramme under 500 mill. kroner
4. starte opp og gjennomføre eiendoms-, bygge- og anleggsprosjekter (inkludert tilhørende innredning) med en kostnadsramme under 200 mill. kroner.
5. nytte bevilgningen på den enkelte investeringspost, hhv. postene 44, 45, 47 og 48, fritt mellom formål, bygg- og eiendoms-kategorier, anskaffelser og prosjekter som presentert i Prop. 1 S (2017–2018).
6. gjennomføre konsept- og definisjonsfasen av planlagte materiellanskaffelser.
7. igangsette planlegging og prosjektering av eiendoms-, bygge- og anleggsprosjekter (inkludert tilhørende innredning) innenfor rammen av bevilgningen på de respektive poster.
8. inkludere gjennomføringskostnader i eiendoms-, bygge- og anleggsprosjekter på post 47.

VIII

Fullmakter vedrørende fast eiendom

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan:

1. avhende fast eiendom, uansett verdi, til markedspris når det ikke foreligger annet statlig behov for eiendommen. Eiendommene skal normalt legges ut for salg i markedet, men kan selges direkte til fylkeskommuner eller kommuner til markedspris, innenfor EØS-avtalens bestemmelser. Dersom eiendommene er aktuelle for frilufts- eller kulturformål, kan de selges på samme vilkår til Statskog SF hvis ikke fylkeskommuner eller kommuner ønsker å kjøpe eiendommene. Likeledes kan eiendommer som er nødvendige for å oppfylle samfunnets målsetting om å opprettholde en selvfinansiert sivil luftfart, selges direkte til Avinor AS. Dette gjelder følgende eiendoms kategorier:
 - a. rullebaner, taksebaner med tilhørende sikkerhetsområder, flyoppstillingsplasser og andre arealer og infrastruktur for flyoperasjoner
 - b. terminal innrettet mot det service- og tjenestebehov som forbrukere og myndigheter har bruk for
 - c. områder for kollektiv og privat tilbringertjeneste
 - d. kontorer og lignende
 - e. eiendommer for fremtidig utbygging
2. avhende fast eiendom til en verdi av inntil 100 000 kroner vederlagsfritt eller til underpris når særlige grunner foreligger.

IX

Tidspunkt for belastning av utgiftsbevilgninger

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan belaste utgiftsbevilgninger for bestillinger gjennom NSPA (*NATO Support and Procurement Agency*), andre internasjonale organisasjoner eller andre lands myndigheter fra det tidspunkt materiell blir bestilt, selv om levering først skjer senere i budsjettåret eller i et etterfølgende budsjettår.

X

Andre fullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet gjennom Forsvarsbygg i 2018 kan kjøpe/innløse boliger med fellesgjeld, slik at samlet gjeld knyttet til eierskap av slike boliger ikke overstiger 100 mill. kroner.

Presidenten: Det votes først over IX. Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 100 stemmer mot 1 stemme.
(Voteringsutskrift kl. 18.34.23)

Presidenten: Det votes over VI.

Senterpartiet og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 89 mot 12 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.34.44)

Presidenten: Det votes over III og VII.

Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 93 mot 8 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 18.35.11)

Presidenten: Det votes over resten av B.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

C.

Rammeuavhengige vedtak

I

Stortinget ber regjeringa i den varsla tilleggsproposisjonen synleggjere korleis innkjøpet av nye kystvaktfartøy bidreg til reduserte utslipp av klimagassar.

II

Stortinget ber regjeringa i den varsla tilleggsproposisjonen gjere greie for korleis innkjøpet av nye kystvaktfartøy bidreg til å oppretthalde nasjonal kompetanse og kapasitet til å byggje, utruste og vedlikehalde slike fartøy, og korleis ein vurderer at utrustinga sikrar låge levetidskostnader.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Svalbardbudsjettet	Kroner
U t g i f t e r			
1		Tilskot til Svalbard kyrkje	
	70	Tilskot til Svalbard kyrkje	5 350 000
3		Tilskot til Longyearbyen lokalstyre	
	70	Tilskot til Longyearbyen lokalstyre	150 190 000
4		Tilskot til Svalbard museum	
	70	Tilskot til Svalbard museum	12 520 000
5		Sysselmannen (jf. kap. 3005)	
	1	Driftsutgifter	66 640 000
6		Sysselmannens transportteneste (jf. kap. 3006)	
	1	Driftsutgifter	202 867 000
7		Tilfeldige utgifter	
	70	Diverse tilskot	1 100 000
9		Kulturminnetiltak	
	1	Driftsutgifter	2 020 000
11		Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard	
	1	Driftsutgifter	1 840 000
17		Refusjon til Norsk Polarinstitut	
	50	Refusjon	3 600 000
18		Navigasjonsinnretningar	
	1	Driftsutgifter	7 360 000
19		Statens bygningar på Bjørnøya og Hopen	
	1	Driftsutgifter	7 190 000
20		Statsbygg, Svalbard (jf. kap. 3020)	
	1	Driftsutgifter	2 110 000
22		Skattekontoret, Svalbard	
	1	Driftsutgifter	4 120 000
		Sum Svalbardbudsjettet	
		Sum departementets utgifter	466 907 000
I n n t e k t e r			
3005		Sysselmannen (jf. kap. 5)	
	1	Diverse inntekter	300 000
	2	Refusjonar m.v.	3 000 000
3022		Skattekontoret, Svalbard (jf. kap. 22)	
	1	Diverse inntekter	330 000
3030		Skattar og avgifter	
	70	Skattar m.m.	220 700 000
	71	Utførselsavgift	3 200 000
	72	Utmålsgebyr, årsavgift	1 007 000

Kap.	Post	Svalbardbudsjettet	Kroner
3035		Tilskot frå statsbudsjettet	
	70	Tilskot	238 370 000
		Sum svalbardbudsjettet	
		Sum svalbardbudsjettet	
		Sum departementets inntekter	466 907 000

II

§ 1 Bruksområde for vedtaket

Dette vedtaket gjeld utskriving av skatt på formue og inntekt for inntektsåret 2018 etter føresegnene i lov 29. november 1996 nr. 68 om skatt til Svalbard. Vedtaket gjeld òg som grunnlag for utskriving av forskot på skatt for inntektsåret 2018, jf. lov om skatt til Svalbard § 5-1.

§ 2 Skatt på formue

Skatt på formue blir utrekna etter desse satsane:

- Personleg skattepliktig og dødsbu:
Det blir nytta same satsar og grensebeløp som Stortinget har vedteke skal gjelde på det norske fastlandet for formuesskatt til staten og kommunane (maksimumssats)
- Selskap og samanslutning som nemnt i skattelova § 2-36 andre ledd, og som ikkje er fritakne etter skattelova kapittel 2:
Det blir nytta same satsar og grensebeløp som Stortinget har vedteke skal gjelde på det norske fastlandet for formuesskatt til staten.

§ 3 Skatt på inntekt

Skatt på inntekt blir utrekna etter desse satsane:

- Inntekt som blir skattlagt ved lønnstrekk etter svalbardskattelova § 3-2:
Låg sats: 8 pst.
Høg sats: 22 pst.
- 23 pst. av den delen av selskapsoverskot som er høgre enn 15 mill. kroner, og som overstig summen av
 - 10 gonger kostnadene til løn som blir skattlagt ved lønnstrekk
 - 0,20 gonger skattemessig verdi av anlegg, fast eigedom og annan realkapital som er på Svalbard ved utgangen av inntektsåret.
- Anna inntekt: 16 pst.
Personlege skatteytarar skal ha eit frådrag i alminnelig inntekt som er omfatta av c. på 20 000 kroner.

§ 4 Avrundingsreglar

Ved utrekning av skatt skal formue og inntekt avrundast nedover til næraste heile krone.

§ 5 Normalrentesatsen for rimeleg lån i arbeidsforhold

Normalrentesatsen som nemnd i skattelova § 5-12 fjerde ledd, jf. svalbardskattelova §§ 3-1 og 3-2, skal vere den same som Stortinget har vedteke skal gjelde på det norske fastlandet.

§ 6 Aksjonær i utlandet

Skatt på utbytte mv. etter skattelova § 10-13, jf. svalbardskattelova § 3-1, er fastsett til 20 pst.

§ 7 Inntekt etter svalbardskattelova § 6-3

For inntekt som blir skattlagt etter svalbardskattelova § 6-3, skal satsen vere 8 pst.

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykkjer i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2018 kan bestille varer for inntil 3 mill. kroner ut over den totale løyvinga som er gitt på kap. 5 post 1 og kap. 6 post 1 på svalbardbudsjettet.

IV

Meirinntektsfullmakter

Stortinget samtykkjer i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2018 kan overskride løyvinga på

- kap. 5 post 1 tilsvarende inntekter ut over vedteke budsjett på kap. 3005 post 2.
- kap. 6 post 1 tilsvarende inntekter ut over vedteke budsjett på kap. 3006 post 2.
- kap. 9 post 1 tilsvarende inntekter ut over vedteke budsjett på kap. 3009 post 1.

V

Meirinntektsfullmakt

Stortinget samtykkjer i at Finansdepartementet i 2018 kan overskride løyvinga på kap. 22 post 1 tilsvarende inntekter ut over vedteke budsjett på kap. 3022 post 1.

VI

For budsjetterminen 2018 skal det svarast avgift til statskassa av kol som blir utført frå Svalbard, etter følgjande satsar:

- 1,0 pst. av verdien for dei første 100 000 tonna,
- 0,9 pst. av verdien for dei neste 200 000 tonna,

0,8 pst. av verdien for dei neste 300 000 tonna,
 0,7 pst. av verdien for dei neste 400 000 tonna,
 0,6 pst. av verdien for dei neste 500 000 tonna,
 0,5 pst. av verdien for dei neste 600 000 tonna,
 0,4 pst. av verdien for dei neste 700 000 tonna,
 0,3 pst. av verdien for dei neste 800 000 tonna,
 0,2 pst. av verdien for dei neste 900 000 tonna,
 0,1 pst. av verdien for dei neste 1 000 000 tonna.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Anniken Huitfeldt satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Kap. 161 post 70 økes med 18,5 millioner kroner til etablering av investeringsfondet Nordic Horn of

Africa Opportunities Fund i Somalia.

Kap.164 post 72 økes med 1,5 millioner kroner for å støtte organisasjonen International Campaign to Abolish Nuclear Weapons (ICAN).»

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 52 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.36.21)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2017 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
116		Deltaking i internasjonale organisasjonar	
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, vert redusert med frå kr 1 586 302 000 til kr 1 450 802 000	135 500 000
117		EØS-finansieringsordningane	
	75	EØS-finansieringsordninga 2009–2014, kan overførast, vert auka med frå kr 549 000 000 til kr 656 000 000	107 000 000
	76	Den norske finansieringsordninga 2009–2014, kan overførast, vert auka med...	148 000 000
		frå kr 761 000 000 til kr 909 000 000	
	77	EØS-finansieringsordninga 2014–2021, kan overførast, vert redusert med	124 000 000
		frå kr 264 000 000 til kr 140 000 000	
	78	Den norske finansieringsordninga 2014–2021, kan overførast, vert redusert med	117 000 000
		frå kr 238 000 000 til kr 121 000 000	
118		Nordområdetiltak m.m.	
	70	Nordområdetiltak og prosjektsamarbeid med Russland, kan overførast, kan nyttast under post 1, vert redusert med	5 000 000
		frå kr 299 141 000 til kr 294 141 000	
150		Bistand til Afrika	
	78	Regionløyving for Afrika, kan overførast, vert auka med	90 000 000
		frå kr 2 319 640 000 til kr 2 409 640 000	
161		Næringsutvikling	
	70	Næringsutvikling, kan overførast, vert auka med	20 000 000
		frå kr 169 000 000 til kr 189 000 000	
162		Overgangshjelp/sårbare statar og regionar	
	70	Overgangshjelp/sårbare statar og regionar, kan overførast, vert auka med	117 200 000
		frå kr 202 500 000 til kr 319 700 000	
163		Naudhjelp, humanitær hjelp og menneskerettar	

Kap.	Post	Formål	Kroner
	70	Naudhjelp og humanitær hjelp, <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 4 709 971 000 til kr 5 163 781 000	453 810 000
165		Forsking, kompetanseheving og evaluering	
	1	Driftsutgifter, vert redusert med frå kr 91 918 000 til kr 82 418 000	9 500 000
167		Flyktningtiltak i Noreg, godkjende som utviklingshjelp (ODA)	
	21	Spesielle driftsutgifter, vert redusert med frå kr 2 599 575 000 til kr 1 239 643 000	1 359 932 000
168		Kvinnerettar og likestilling	
	70	Kvinnerettar og likestilling, <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 316 700 000 til kr 406 700 000	90 000 000
169		Global helse og utdanning	
	70	Global helse, <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 3 075 000 000 til kr 3 275 000 000	200 000 000
170		FN-organisasjonar m.m.	
	76	FN og globale utfordringar, <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 238 300 000 til kr 344 300 000	106 000 000
	78	Pliktige bidrag til FN-organisasjonar mv., <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 217 300 000 til kr 236 800 000	19 500 000
171		Multilaterale finansinstitusjonar	
	71	Regionale bankar og fond, <i>kan overførast</i> , vert redusert med frå kr 770 500 000 til kr 762 100 000	8 400 000
	72	Strategisk samarbeid med multilaterale utviklingsbankar og finansinstitusjonar, <i>kan overførast</i> , vert auka med frå kr 110 500 000 til kr 230 500 000	120 000 000

II

Votering:

Stortinget gir samtykke til at Utanriksdepartementet i 2017 gis unntak frå føresegnene i stortingsvedtak av 8. november 1984 om utbetalingar av gitte løyvingar på følgjande måte:

Utbetaling via Norfund til investeringsfondet «Nordic Horn of Africa Opportunities Fund» kan skje før det er behov for å dekke dei aktuelle utgiftene og brukast som sikring for lån.

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I statsbudsjettet for 2017 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
		Utgifter	
480		Svalbardbudsjettet	
	50	Tilskot, blir auka med frå kr 320 938 000 til kr 322 188 000	1 250 000

Votering:

Votering i sak nr. 7

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Under debatten har Steinar Ness satt fram et forslag på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa framskande investerin-

ga i nytt artilleri, med sikte på leveranse til Noreg i løpet av 2019.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Votering:

I

Forslaget fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 81 mot 20 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 18.37.22)

I statsbudsjettet for 2017 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Føremål	Kroner
Utgifter			
1700		Forsvarsdepartementet	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 794 094 000 til kr. 780 994 000	13 100 000
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres, overslagsløyving, blir redusert med frå kr. 121 860 000 til kr. 21 860 000	100 000 000
	43	Til disposisjon for Forsvarsdepartementet, kan overføres, blir redusert med frå kr. 12 510 000 til kr. 10 000	12 500 000
1710		Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg	
	1	Driftsutgifter, kan overføres, blir auka med frå kr. 3 646 776 000 til kr. 3 784 276 000	137 500 000
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, kan overføres, kan nyttast under kap. 1760, post 45, blir redusert med frå kr. 290 515 000 til kr. 288 515 000	2 000 000
	47	Nybygg og nyanlegg, kan overføres, kan nyttast under kap. 1761, post 47, blir auka med frå kr. 1 579 700 000 til kr. 1 929 690 000	349 990 000
1720		Felles leiings- og kommandoapparat	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 5 327 172 000 til kr. 5 694 372 000	367 200 000
1723		Nasjonalt tryggingsorgan	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 258 629 000 til kr. 291 929 000	33 300 000
1725		Fellesinstitusjonar og -utgifter under Forsvarsstaben	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 723 150 000 til kr. 729 069 000	5 919 000
1731		Hæren	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 5 551 080 000 til kr. 5 498 578 000	52 502 000
1732		Sjøforsvaret	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 4 251 860 000 til kr. 4 168 843 000	83 017 000
1733		Luftforsvaret	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 4 826 293 000 til kr. 4 681 332 000	144 961 000
1734		Heimevernet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 1 406 017 000 til kr. 1 408 570 000	2 553 000
1735		Etterretningstenesta	
	21	Spesielle driftsutgifter, blir redusert med	1 370 000

Kap.	Post	Føremål	Kroner
		frå kr. 1 747 599 000 til kr. 1 746 229 000	
1740		Forsvarets logistikkorganisasjon	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 1 909 214 000 til kr. 2 037 046 000	127 832 000
1760		Forsvarsmateriell og større anskaffingar og vedlikehald	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttast under kap. 1760, post 45</i> , blir auka med frå kr. 1 703 566 000 til kr. 1 743 617 000	40 051 000
	44	Fellesfinansierte investeringar, nasjonalfinansiert del, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr. 55 714 000 til kr. 42 514 000	13 200 000
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under kap. 1761, post 45</i> , blir redusert med frå kr. 5 172 925 000 til kr. 5 041 601 000	131 324 000
	48	Fellesfinansierte investeringar, fellesfinansiert del, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr. 61 364 000 til kr. 71 864 000	10 500 000
	75	Fellesfinansierte investeringar, Noregs tilskott til NATO sitt investeringsprogram for tryggleik, <i>kan overførast, kan nyttast under kap. 1760, post 44</i> , blir redusert med frå kr. 90 000 000 til kr. 64 800 000	25 200 000
1761		Nye kampfly med baseløysing	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttast under kap. 1761, post 45</i> , blir auka med frå kr. 187 315 000 til kr. 188 515 000	1 200 000
	47	Nybygg og nyanlegg, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr. 1 309 680 000 til kr. 940 880 000	368 800 000
1790		Kystvakta	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 978 706 000 til kr. 977 172 000	1 534 000
1791		Redningshelikoptertenesta	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr. 996 495 000 til kr. 940 490 000	56 005 000
1792		Norske styrker i utlandet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 1 038 013 000 til kr. 1 069 251 000	31 238 000
1795		Kulturelle og allmennnyttige føremål	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr. 259 117 000 til kr. 260 704 000	1 587 000
Inntekter			
4710		Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 3 321 834 000 til kr. 3 452 934 000	131 100 000
	47	Sal av eigedom, blir auka med frå kr. 630 025 000 til kr. 670 025 000	40 000 000
4720		Felles leiings- og kommandoapparat	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 120 629 000 til kr. 122 555 000	1 926 000
4723		Nasjonalt tryggingsorgan	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 11 392 000 til kr. 44 092 000	32 700 000
4731		Hæren	

Kap.	Post	Føremål	Kroner
	1	Driftsinntekter, blir redusert med frå kr. 93 993 000 til kr. 93 570 000	423 000
4732		Sjøforsvaret	
	1	Driftsinntekter, blir redusert med frå kr. 54 761 000 til kr. 54 211 000	550 000
4733		Luftforsvaret	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 109 250 000 til kr. 407 974 000	298 724 000
4740		Forsvarets logistikkorganisasjon	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 82 943 000 til kr. 119 766 000	36 823 000
4760		Forsvarsmateriell og større anskaffingar og vedlikehald	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 87 343 000 til kr. 121 043 000	33 700 000
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, inntekter, blir auka med frå kr. 98 156 000 til kr. 99 217 000	1 061 000
	48	Fellesfinansierte investeringar, fellesfinansiert del, inntekter, blir auka med frå kr. 71 536 000 til kr. 95 951 000	24 415 000
4791		Redningshelikoptertenesta	
	1	Driftsinntekter, blir redusert med frå kr. 907 372 000 til kr. 848 770 000	58 602 000
4792		Norske styrker i utlandet	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 25 117 000 til kr. 55 000 000	29 883 000
4795		Kulturelle og allmennnyttige føremål	
	1	Driftsinntekter, blir auka med frå kr. 8 223 000 til kr. 9 623 000	1 400 000

II

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2017 kan gjere tingingar ut over dei gjevne løyvingane. Den samla ramma for nye tingingar og gammalt ansvar skal ikkje overstige følgande beløp:

Kap.	Post	Føremål	Samla ramme
1740		Forsvarets logistikkorganisasjon	
	1	Driftsutgifter	1 190 000 000

III

Investeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2017 kan sette i gong eit nytt investeringsprosjekt, nytt artillerisystem til Hæren, innanfor ei kostnadsramme på 3 193 mill. 2017-kroner, som er presentert som nytt prosjekt til godkjenning i Prop. 12 S (2017–2018).

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 8 [18:37:38]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 18.38.

