



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 38 · 18. desember
Sesjonen 2020–2021

Møte fredag den 18. desember 2020 kl. 9

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 38):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i egedoms-skattelova
(Lovvedtak 49 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygd-loven
(Lovvedtak 50 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
3. Stortingets vedtak til lov om endringer i skatte-loven
(Lovvedtak 51 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
4. Stortingets vedtak til lov om endring i betalings-systemloven
(Lovvedtak 52 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
5. Stortingets vedtak til lov om endringer i skattebeta-lingsloven
(Lovvedtak 53 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
6. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om obligatorisk tjenestepensjon
(Lovvedtak 54 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
7. Stortingets vedtak til lov om endringer i merver-diavgiftsloven
(Lovvedtak 55 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
8. Stortingets vedtak til lov om endringer i a-opplys-ningsloven
(Lovvedtak 56 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
9. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 13. desember 2013 nr. 110 om oppheving av lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver (arveavgiftsloven)
(Lovvedtak 57 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
10. Stortingets vedtak til lov om endringer i skattefor-valtningsloven
(Lovvedtak 58 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
11. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 20. desember 2019 nr. 97 om endringer i skattebeta-lingsloven
(Lovvedtak 59 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
12. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 20. desember 2019 nr. 100 om endring i a-opplysnings-loven
(Lovvedtak 60 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
13. Stortingets vedtak til lov om endring i midlertidig lov 12. juni 2020 nr. 62 om kompensasjonstiltak for selvstendig næringsdrivende og frilansere som har mistet inntekt som følge av utbrudd av covid-19
(Lovvedtak 61 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))
14. Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Justis- og beredskapsdepartementet mv. (rammeområde 5)
(Innst. 6 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))
15. Innstilling fra justiskomiteen om Representantfor-slag fra stortingsrepresentantene Åsunn Lyngedal, Lene Vågslid og Martin Henriksen om raskt å få bygget fagskolen for brann og beredskap i Tjeld-sund
(Innst. 42 S (2020–2021), jf. Dokument 8:107 S (2019–2020))
16. Innstilling fra justiskomiteen om Representantfor-slag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen og Kari Kjønnaas Kjos om tiltak mot ung-doms- og gjengkriminalitet
(Innst. 147 S (2020–2021), jf. Dokument 8:115 S (2019–2020))
17. Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i stats-budsjettet 2020 under Justis- og beredskapsdepar-tementet
(Innst. 156 S (2020–2021), jf. Prop. 43 S (2020–2021), unntatt kap. 480, 490, 491 og 3490 samt romertall II kap. 490)
18. Innstilling fra transport- og kommunikasjons-komiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))
19. Innstilling fra transport- og kommunikasjons-komiteen om Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og juster-ing i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland
(Innst. 150 S (2020–2021), jf. Prop. 54 S (2020–2021))
20. Innstilling fra transport- og kommunikasjons-komiteen om Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt

(Innst. 168 S (2020–2021), jf. Prop. 55 S (2020–2021))

21. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2020 under Samferdselsdepartementet og Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Innst. 174 S (2020–2021), jf. Prop. 47 S (2020–2021) og Prop. 48 S (2020–2021) kap. 541, 542 og 5570)
22. Referat

Presidenten: Presidenten vil av smittevern hensyn foreslå at publikumsgalleriet holdes stengt også under dagens møte. – Det anses vedtatt.

Fra representanten Hadia *Tajik* foreligger søknad om foreldrepermisjon i tiden fra og med 19. desember til og med 31. mai.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Julia *Wong*, innkalles for å møte i permisjonstiden fra og med 11. januar.

Presidenten: Representanten Ole André Myhrvold vil fremsette et representantforslag.

Ole André Myhrvold (Sp) [09:00:50]: Jeg starter der vi slapp i går – med rovdyr. På vegne av stortingsrepresentantene Sandra Borch, Bengt Fasteraune, Heidi Greni, Emilie Enger Mehl, Nils T. Bjørke og meg selv vil jeg sette fram et representantforslag om mer effektiv skadefelling av store rovdyr.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes vil fremsette to representantforslag.

Bjørnar Moxnes (R) [09:01:25]: Rødt fremmer et forslag om gode arbeidsvilkår for gode velferdstjenester og et annet forslag om å forhindre eiendomsspekulasjon i barnehagesektoren.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sakene nr. 1–13 vil bli behandlet under ett. Sakene er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 49–62.

Sak nr. 1 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i egedoms-skattelova (Lovvedtak 49 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 2 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygd-loven (Lovvedtak 50 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 3 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i skatteloven (Lovvedtak 51 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 4 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endring i betalingssystemloven (Lovvedtak 52 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 5 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i skattebetalingsloven (Lovvedtak 53 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 6 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om obligatorisk tjenestepensjon (Lovvedtak 54 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 7 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i merverdiavgiftsloven (Lovvedtak 55 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 8 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i a-opplysningsloven (Lovvedtak 56 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 9 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 13. desember 2013 nr. 110 om oppheving av lov 19. juni 1964 nr. 14 om avgift på arv og visse gaver (arveavgiftsloven) (Lovvedtak 57 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 10 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i skatteforvaltningsloven (Lovvedtak 58 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 11 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 20. desember 2019 nr. 97 om endringer i skattebetalingsloven (Lovvedtak 59 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 12 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 20. desember 2019 nr. 100 om endring i a-opplysningsloven (Lovvedtak 60 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Sak nr. 13 [09:02:03]

Stortingets vedtak til lov om endring i midlertidig lov 12. juni 2020 nr. 62 om kompensasjonssystem for selvstendig næringsdrivende og frilansere som har mistet inntekt som følge av utbrudd av covid-19 (Lovvedtak 61 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Vetle Wang Soleim (H) [09:02:16]: Jeg ønsker å ta ordet til sakene nr. 11 og 12, lovvedtakene 59 og 60. Ved en inkurie er det blitt fremmet endringsforslag til endringsloven som allerede er trådt i kraft. Disse endringslovene er dermed blitt konsumert i hovedlovene, slik at endringene egentlig skulle ha blitt fremmet i hovedlovene. Jeg fremmer derfor forslag om at lovvedtakene 59 og 60 ikke blir bifalt. Vi foreslår at endringene i stedet gjøres i hovedlovene, som er skattebetalingsloven i sak nr. 11 og a-opplysningsloven i sak nr. 12, i samsvar med de lovanmerkningene som er innlevert i disse sakene.

Jeg kan da informere om at det settes opp til tredje gangs behandling over jul, med mindre det er noen som vil ta det på mandag. Jeg kan godt møte opp, men jeg tror de fleste ønsker at vi tar det over jul.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–13.

Etter ønske fra justiskomiteen vil sakene nr. 14–16 behandles under ett.

Sak nr. 14 [09:03:23]

Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Justis- og bered-

skapsdepartementet mv. (rammeområde 5) (Innst. 6 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))

Sak nr. 15 [09:03:41]

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åsunn Lyngedal, Lene Vågslid og Martin Henriksen om raskt å få bygget fagskolen for brann og beredskap i Tjeldsund (Innst. 42 S (2020–2021), jf. Dokument 8:107 S (2019–2020))

Sak nr. 16 [09:03:59]

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen og Kari Kjønaas Kjos om tiltak mot ungdoms- og gjengkriminalitet (Innst. 147 S (2020–2021), jf. Dokument 8:115 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil den fordelte taletiden i debatten bli begrenset til 1 time og 10 minutter, og presidenten vil ordne debatten slik: Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Framskrittspartiet 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og Rødt 5 minutter.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

Lene Vågslid (A) [09:04:58] (leiar i komiteen): 2020 blei eit heilt anna år enn veldig mange hadde sett føre seg – eit år med pandemi, med inngripande tiltak for befolkninga og frykt for helse og våre mest sårbare, eit år der dei tilsette i justissektoren har kjent på nye utfordringar og prøvingar i samband med pandemien, og ein kvardag med strenge smitteverntiltak, med forsterka bekymring og behov for innsats på mange område.

Eg vil starte årets budsjettdebatt med å takke alle som arbeider i justissektoren, i eit år som nok har vore meir krevjande enn andre år. Eg har òg lyst til å takke medlemene i justiskomiteen. Eg vil rose dei for å arbeide etter melodien «Hold on be strong», gjennom raskt å ha behandla veldig mange saker og mellombelse lovar og ikkje minst for å ha levert godt frå alle parti i det som truleg har vore den mest arbeidskrevjande hausten me har hatt i lag.

Dette er det åttande justisbudsjettet til Erna Solberg. Eg har vore med på alle åtte i justiskomiteen. Me har sagt «Adjø» til ei rekkje justisministrar, og no, med

det åttande justisbudsjettet, er det Høgre som førebels sit med justisministeren, og eg vil takke statsråden for godt samarbeid og god dialog i året som snart er forbi.

Sjølv om me har stått saman om mange viktige krietiltak, er me heldigvis ikkje partipolitisk blinde eller einige i retningsvalet for landet vårt. «Intet er nytt under solen» når det gjeld føreseieleg høgrepolitikk eller viktig kritikk frå opposisjonen. Årets statsbudsjett og forliket mellom høgrepartia og Framstegspartiet sett opp mot budsjetta til dei andre partia, på venstresida, viser at det er ulike vegval i norsk politikk. Der nokon kanskje kan tenkje at politikken er «Å, for et spill», er det – og blir det – ei anna retning for landet om regjeringa er blå eller raud-grøn.

Me går snart inn i 2021 – eit år som kjem til å bli prega av at det nærmar seg stortingsval. Og før eg begynner med å framheve dei viktigaste sakene for Arbeidarpartiet på justisbudsjettet, vil eg starte med hovudprioriteringane til Arbeidarpartiet. For veljarane skal vite kva dei får med Arbeidarpartiet i ei eventuell regjering.

Arbeidarpartiet ynskjer eit meir rettferdig Noreg, og at det skal bli vanlege folks tur. «Lykken er» skatte-kutt for dei med mest, skal me tru høgeregjeringa og Framstegspartiet. I snart åtte år er milliardar bruka på å kutte skatten til dei som tener mest, samtidig som f.eks. barnehageprisane har auka, kjøpekrafta til landets pensjonistar er redusert og feriepengetillegget på dagpen-gar til vanlege folk er teke vekk. Dette er ein urettferdig politikk, og Arbeidarpartiet meiner ein må bruke felles-skapets pengar på ein meir rettferdig måte.

Arbeidarpartiet fører ein justispolitikk for tryggleik og rettferd og har i åtte alternative budsjett prioritert å styrkje politidistrikta i landet. Om Arbeidarpartiet sine budsjett for politidistrikta hadde vore vedtekne i inne-verande periode, ville me vore ein annan stad no, sær-leg i det lokale politiet. Nærpolitireforma har spora av skjenene. Forliket frå 2015 er for lengst brote, og me ser ikkje resultatata av ei nærpolitireform, slik Stortinget bad om. Altfor mange plassar har me tvert imot fått eit svekt lokalt politi. Me har utilsikta sentralisering i mange toppledd i politiet, og me har òg for dårleg responstid mange plassar i landet. Som Politiets Felles-forbund har sagt mange gonger dei siste åra når det gjeld gjennomføringa av nærpolitireforma, er folk haldne for narr. Det er eg heilt einig i.

Me veit òg at det er store utfordringar i straffe-sakskjeda. Dette kjenner alle i justiskomiteen godt til, men høgrepartia ser ut til å oversjå det. Offer for krimi-nalitet blir ståande i lange køar mens kriminelle får strafferabattar. Bunkar av saker hopar seg opp på pul-ten til politijuristar over heile landet. I fjor var me i jus-tiskomiteen einige om at løyvinga til påtale i politiet

skulle synleggjerast, men nok ein gong kan me ikkje stole på høgrepartia. Å skrive med ord i budsjettpropo-sisjonen at ein legg 39 mill. kr på bordet, er ikkje å syn-leggjere heile løyvinga. Det me forventa, i alle fall Arbeidarpartiet, var at justisministeren ville sørge for ein eigen post eller eit eige kapittel, slik at heile løy-vinga til påtale i politiet kom fram.

Så veit me gjennom tydelege innspel frå Politijuris-tene på justiskomiteens høyring at om me hadde løyvd om lag 100 mill. kr i eit påtalelyft, kunne me fjerna heile køen av offer me her snakkar om. Me høyrer òg frå Politi-juristene at kapasiteten, den sprengde kapasiteten, utfordrar evna til å prioritere alvorleg organisert krimi-nalitet. I eit år, i eit budsjett, der høgrepartia brukar mil-liardar på skatte-kutt, der dei finn rom til Human Rights Service, der dei finn rom for å kutte avgifter på øl og vin, finn dei altså ikkje rom til å gjere det nødvendige lyftet for påtale. Forhandlingane med Framstegspartiet gav heller ikkje resultat, sjølv om representanten i justisko-miteen frå Framstegspartiet for kort tid sidan meinte at situasjonen utgjorde eit stort rettstryggleiksproblem for folk. Han ser ikkje ut til å meine det lenger, så me kan vel då slå fast at Framstegspartiet sette ny rekord i vingling i 2020.

I innstillinga kan ein òg sjå at Arbeidarpartiet viser til NRK og deira oversikt over saker i kø i straffe-sakskjeda. Me snakkar her om tusenvis av saker som ligg i tre månader eller over eit år. Dette er vanlege folk, folk som er utsette for kriminalitet, som får livet sitt sett på vent, det er kvinner utsette for valdtekt eller vald i nære relasjonar som absolutt har lidd nok. Arbeidar-partiet meiner dette burde ha vore retta opp i, i respekt for rettstryggleiken og livskvaliteten til folk. Det kunne ein gjort gjennom å løyve 61 mill. kr meir for å fjerne køen, som er ganske lite i den store statsbudsjettsaman-hengen.

Arbeidarpartiet fremjar i dag òg eit laust forslag som eg inviterer alle partia, særleg regjeringspartia, til å stemme for, der me ber regjeringa sørge for at løyvinga til påtalemakta blir synleggjort på den måten me meinte det skulle, i samband med revidert nasjonal-budsjett for 2021.

Sjølv om ein ikkje blir «fångad av en stormvind» av å lese budsjettet til høgeregjeringa, er det fleire tiltak i budsjettet som òg er av det gode. Sjølvsagt, og kanskje særleg i eit valår, ser Høgre ut til å finne litt meir pengar enn vanleg. Lat meg understreke at det er positivt at domstolane endeleg ser ut til å få dei løyvingane dei for-tener. Det er positivt at dei mellombelse koronastillingane i politiet blir gjorde permanente når det ekstraordinære behovet knytt til situasjonen er over. Likevel har me frå Arbeidarpartiet peikt på at dette ikkje vil vere tilstrekkeleg. Me ser òg, bl.a. frå Dagsre-

vyen i år, stor usikkerheit blant dei nyttilsette som no jobbar på grensa, når det gjeld framtida for deira jobbar. Eg vil òg minne om at ei rekkje politidistrikt gjekk 2021 i møte med blodraude tal og planar for bemaningskutt. Difor er det positivt at forliket gav noko meir pengar til politidistrikta, men igjen vil ein sjå av tabellen i budsjettinnstillinga at det er Arbeidarpartiet som prioriterer politidistrikta høgast.

Eg vil òg gje uttrykk for ei stor bekymring for situasjonen i fengsels- og friomsorga, og eg er veldig overraska over haldningane Høgre viser, seinast i Klassekampen, når det langt på veg blir stilt spørsmål ved om det tilsette i norske fengsel fortel, er sant. Arbeidarpartiet meiner det er alvorleg at norsk kriminalomsorg har vore utsett for det som er ei systematisk nedbygging dei siste åtte åra, og er bekymra for kva konsekvensar det vil få bl.a. for vår felles samfunnssikkerheit. Min kollega, Maria Aasen-Svensrud, kjem til å utdjupe meir om dette frå vår side seinare i debatten.

Me lever i ein rettsstat, og me skal hegne om han, me skal ta vare på han. For Arbeidarpartiet er det viktig å føre ein politikk som styrkjer folks rettstryggleik over heile landet, og som sørgjer for at loven er lik for alle. Det betyr at me ynskjer ein desentralisert domstol, me ynskjer betre rettshjelpstilbod i Arbeidarpartiets føreslåtte nærtensenter. Det er viktig å få på plass lyd og bilde i rettssalane over heile landet, og det er viktig å få eit politi som ikkje berre er nært, men som òg er i stand til å førebyggje meir og ikkje berre operere hendingsstyrt.

Me er òg veldig positive til forslaget frå Advokatforeningen, som kom under årets tale, der dei tok til orde for at det er behov for ei rettsstatsmelding. Me er heilt einig i at det er behov for å lyfte rettsstatspolitikken, og «Oj, oj, oj, så glad jeg skal bli» om det er Arbeidarpartiet og ei Støre-leia regjering som kan få leggje fram ei slik melding.

Arbeidarpartiet ynskjer eit meir rettferdig Noreg med meir tryggleik i kvardagen. Eg tek med det opp forslaga våre og ser fram til ein fin debatt.

Presidenten: Representanten Lene Vågslid har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Peter Frølich (H) [09:15:36]: I dag behandler vi tidenes beste justisbudsjett. Det å bruke ordet «tidenes» går det litt inflasjon i noen ganger, men jeg finner rett og slett ikke en bedre beskrivelse enn nettopp det.

Om man ikke tror på politikere som snakker om egen politikk, kan man snakke med aktørene: politiet, domstolene, journalister som har fulgt justissektoren i årevis, aktører som har jobbet med justispolitikk i årevis. Mange sier det samme – de har aldri sett noe lignende det budsjettet vi behandler i dag. Det er faktisk

såpass sterkt at det framforhandlede budsjettet står seg og vel så det i møte med Monopol-pengene som ofte forekommer i de alternative budsjettene til opposisjonen.

Det har faktisk skjedd noe så utrolig som at det budsjettet som vedtas i dag, på veldig mange sentrale punkter overgår opposisjonens alternative forslag. Så endelig er det vår tur til å kunne si at opposisjonen har lagt fram grå alternative justisbudsjetter. De prioriterer ikke rettsikkerheten. De tar ikke rettsikkerheten på alvor. Underbudsjetteringen fra opposisjonen kan skape politikrise. De sultefører justissektoren. Disse alternative budsjettene vil rasere sektor etter sektor osv.

Men hvis man ikke kan skille posisjonen og opposisjonen på pengebruk, gjenstår det én fundamental forskjell på posisjonen og opposisjonen i denne komiteen, og det er handlekraften. Det er viljen til reform. Det er viljen til å prioritere og viljen til å sørge for at pengene faktisk brukes på en treffende måte. Alle partiene i denne salen legger opp til pengebruk i justissektoren på rundt 40 mrd. kr. Men 40 mrd. kr i et budsjett er ikke det samme som 40 mrd. kr til reell justispolitikk hvis man samtidig står for en utdatert politikk som innebærer at milliarder av kroner vil sløses bort på veien. For det er faktisk det opposisjonen står for.

Hvis man bruker penger på et pengesluk, på utdaterte strukturer, på tomme lensmannskontorer, mange små operasjonssentraler, mange små politidistrikter, mer administrasjon i domstolene og flere forvaltningsnivåer i kriminalomsorgen, blir det faktisk mindre politiskraft, mindre dømmende virksomhet, mindre innhold i kriminalomsorgen og mindre samfunnssikkerhet og beredskap. Det blir mer administrasjon og mer byråkrati. Sånn er det bare. Og det er faktisk det denne opposisjonen står for, når de siden 2013 har sagt nei til omtrent alle strukturendringer – ikke bare i justissektoren, men også i alle andre sektorer. Det gjelder ikke bare store reformer. Jeg har fortsatt til gode å se et eneste forslag eller Dokument 8-forslag hvor det legges opp til å gjøre ting enklere, hvor man moderniserer eller ønsker å forandre.

Hvis det sitter noen økonomistudenter der ute og leter etter temaer de kan skrive oppgave om, hadde dette faktisk vært utrolig interessant å finne ut av: Hva hadde det kostet Norge om opposisjonen hadde fått viljen sin og ingenting hadde blitt endret? Totalt har denne regjeringen siden 2013 gjennomført endringer som har spart milliarder av kroner hvert år på å gjøre ting litt smartere, litt mer moderne. Dette er altså kroner som opposisjonen hadde sløst bort hvis de hadde fått viljen sin. Det er selvfølgelig endringer som har vært veldig tøffe å stå i politisk, men de har ført til at justis-

sektoren er mer trimmet enn noen gang, mer modernisert enn noen gang og enormt sterkt rustet til å gå framtiden i møte.

Jeg ser veldig fram til å diskutere justisbudsjettet i dag. Siden vi også behandler noen saker samlet, vil jeg bare fort nevne at det er gledelig i dag å kunne stemme gjennom en solid gjengpakke hvor det i tillegg til mange gode enkeltforslag også kommer 60 mill. kr i tillegg til regjeringens forslag. Jeg har lyst til særlig å takke forslagsstillerne Per-Willy Amundsen og Kari Kjønås Kjos og resten av komiteen for en god behandling og et godt resultat. Det er et godt eksempel på at også forslag fra opposisjonen kan behandles, bearbeides og iverksettes.

Presidenten: Vil representanten ta opp det forslaget Høyre har fremmet i sak nr. 16?

Peter Frølich (H) [09:20:45]: Det vil jeg.

Presidenten: Representanten Peter Frølich har tatt opp det forslaget han refererte til.

Per-Willy Amundsen (FrP) [09:21:06]: For Fremskrittspartiet er justispolitikk svært viktig. Justisfeltet handler grunnleggende sett om å skape trygghet for folk flest der ute i det ganske land. Det handler om å verne innbyggerne mot indre fiender. Justispolitikk er helt fundamentalt for statens virke og er helt nødvendig for å bygge opp om legitimitet for staten. Derfor har Fremskrittspartiet alltid vært opptatt av å ha god justispolitikk, som handler om et sterkt politi, domstoler med nødvendige ressurser, som kan jobbe godt, og en kriminalomsorg som kan gjennomføre sine oppgaver på en god måte.

I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett la vi opp til en historisk styrking av justissektoren. Vi ønsket å styrke domstolene med nærmere 90 mill. kr. Vi ønsket å styrke kriminalomsorgen med 30 mill. kr. Vi ville styrke politiet for å bekjempe ungdoms- og gjengkriminalitet med 100 mill. kr og gi ytterligere 400 mill. kr nettopp for å styrke politiet der ute.

Politireformen har vært en bra og viktig reform for landet. Det handler om å sette politiet i stand til å levere på sine samfunnsoppgaver i det 21. århundre. Men jeg tror vi må være i stand til å se utfordringene som blir skapt. Det handler om de prioriteringer som gjøres i kjølvannet av dette. Derfor er Fremskrittspartiet svært opptatt av at man også leverer på politikraft der ute – mange beskriver en opplevelse av at politiet ikke er nært nok, at man i distriktene opplever at det tar lang tid før politiet kommer. Det handler ikke om ressurser i seg selv, men det handler kanskje om hvordan dette prioriteres av Politidirektoratet og i det enkelte politidis-

trikt. Derfor er Fremskrittspartiet svært opptatt av at man øremerker penger, bevilger penger direkte inn, nettopp for å styrke politikraften ute i det enkelte politidistrikt. Derfor ønsker vi 400 mill. kr ekstra til politiet.

Vi ønsker videre ikke minst å styrke Sivilforsvaret. Det handler om å bygge beredskap i hele landet, noe som vi gjennom dette året med covid-19 har sett behovet for og nødvendigheten av. Sivilforsvaret er en av de viktige samfunnsfunksjonene som det kanskje ikke prates så mye om, men som er høyst nødvendig når kriser inntreffer.

Vi har forhandlet med regjeringen, og vi kom frem til et budsjett på justisfeltet som jeg må si jeg er svært fornøyd med, gitt forutsetningene. Fremskrittspartiet har flyttet på historiske summer i forhandlingene med regjeringen og fått gjennomslag i budsjettet. Jeg er svært glad for at vi bl.a. klarte å styrke politiet med 60 mill. kr ekstra for å bekjempe gjengkriminalitet. Det er en viktig oppgave som må løses, dersom vi ikke skal havne på feil kurs. Det er bare å vise til erfaringene i vårt naboland, Sverige.

Men vi fikk også til 100 mill. kr ekstra i forhandlingene, nettopp for å styrke politikraften i det enkelte politidistrikt. Det er et svært viktig gjennomslag. Jeg mener det også er helt nødvendig for å bygge legitimitet rundt den viktige reformen som er gjennomført. 25 mill. kr ekstra til Sivilforsvaret er også viktig. I forbindelse med at vi har klart å få flertall for en viktig domstolsreform, sikrer man ytterligere 40 mill. kr til domstolene, med et utgangspunkt som faktisk ikke var så aller verst fra regjeringens side. Så domstolene er bedre rustet enn noen gang til å møte de omstillingene som nå skal skje, også for å kunne yte enda bedre tjenester.

Det er en stor glede for meg at vi etter tolv års kamp – det første vedtaket var i denne salen i 2008 – endelig klarer å finne penger til å etablere et DNA-analyselaboratorium ved Rettsgenetisk senter i Tromsø. Det er på mange måter historisk, fordi det har tatt så lang tid. Motkreftene der ute har vært sterke. Derfor var det på tide å sette et punktum. Det vil ikke minst være en styrke for rettssikkerheten at vi har et alternativ til miljøene i Oslo. Disse tjenestene kan leveres like godt i Tromsø som i Oslo.

Vi behandler nå flere saker samtidig. Jeg skulle gjerne sett at vi hadde en egen debatt om tiltak mot gjengkriminalitet, for dette fortjener en egen debatt. Men jeg respekterer selvfølgelig at man har valgt å kutte ned på debatten. Det er veldig viktige tiltak, som jeg må si jeg er svært glad for at vi har fått flertall for, sammen med de andre partiene i justiskomiteen. Forslagene fra Fremskrittspartiet har vært utgangspunkt for gode forhandlinger med regjeringspartiene, og om vi ikke har

klart å finne frem til Fremskrittspartiets primærpolitikk, så oppfatter jeg at vi har klart å flytte flertallet i denne salen betydelig, faktisk betydelig lenger enn det vi klarte i regjering. Det handler om gjennomslag for tydeligere bruk av institusjoner i barnevernet. Det handler om ansvarliggjøring av foreldrene. Det handler om inndragning av verdier, noe som er veldig viktig for å bekjempe de kriminelle gjengene – at man tar fra dem verdiene og har de paragrafene som trengs for å gjøre det. Det handler om besøks- og oppholdsforbud. Det handler faktisk også om et forbud mot å delta i kriminelle gjenger. I sum er dette kraftige innstramminger, som kommer til å gjøre politiet bedre i stand til å bekjempe gjengkriminaliteten der ute.

Det er kanskje dette det handler mest om. Vi bevilger stadig mer ressurser til politiet, sist i det budsjettet som nå blir vedtatt. Vi finner ytterligere 60 mill. kr til å bekjempe gjengkriminaliteten. Men da er det også viktig at politiet har de virkemidlene, verktøyene og redskapene de trenger for å bekjempe denne typen kriminalitet. Det handler nettopp om disse tiltakene, for det man hører fra politiet, er at de ofte føler seg opprødd når de også står overfor barn, helt ned i 13–14-årsalderen. De står nesten uten virkemidler for å håndtere dette.

En grunnleggende kritikk Fremskrittspartiet har fremmet, gjelder problemet med det totale fraværet av å tenke konsekvens. Det burde være unødvendig å si det, men det er faktisk sånn at det er en grunn til at man bruker straff. Straff fungerer faktisk. Da kan det ikke være sånn at man i praksis har unntatt de under 18 år fra fengsling. Det er det man har gjort ved det famøse vedtaket under regjeringen Stoltenberg. Stortinget vedtok ungdomsstraff. Det tror jeg var en stor feil. Noen av våre forslag går ut på å omgjøre det. Det er det selvfølgelig ikke vilje til i de andre partiene. Fremskrittspartiet står igjen ganske alene om å ville bruke straff. Men vi har tross alt klart å bevege de andre partiene litt. Det er en positiv utvikling. Jeg regner med at vi kommer tilbake til å diskutere gjengkriminalitet, for det er et særdeles viktig punkt.

Jeg synes det er spesielt å se Senterpartiet. At Senterpartiet på mange måter leverer «fairytale» – eller eventyr, som det heter på norsk – hva gjelder finansiering av sine budsjett, er én ting. En annen ting er at de opptrer relativt uredelig – ikke bare relativt, men veldig uredelig – i den politiske debatten. Jeg opplever at de kanskje forsøker å dra til seg velgere som de strengt tatt ikke nødvendigvis ville nå fram til dersom de sa sannheten. Mange har en opplevelse av at Senterpartiet – de prøver kanskje utad å gi inntrykk av det, uten å snakke så mye om det – er for en streng innvandringspolitikk. Det er de altså ikke. Vi ser det så tydelig når Senterpar-

tiet gjerne deler ut titalls millioner til venstreorienterte innvandringsglade organisasjoner, men ønsker å kutte 1,8 mill. kr i midlene til den eneste motkraften som finnes: Human Rights Service.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Representanten Per-Willy Amundsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Jenny Klinge (Sp) [09:31:39]: Vi i Senterpartiet har ei heilt anna tilnærming til kva som er utvikling og framskritt enn det dagens regjering og Framstegspartiet har. Vi var rykande ueinige med dei i korleis den såkalla nærpolitireforma vart planlagt og gjennomført, og vi ønskjer å satse annleis på politietaten framover enn det dei går inn for.

Fordi vi er mot massiv sentralisering, blir vi ofte skulda for å vere mot modernisering. Slike påstandar botnar anten i ei misforståing, eller så er det berre rein hersketeleknikk. Eg mistenkjer at det ofte er det siste. Men det er greitt. Heldigvis forstår fleire og fleire rundt om i landet vårt at det å byggje heile landet ikkje er mogleg om stadig fleire viktige tenester blir flytta langt vekk frå mange lokalsamfunn.

Vi i Senterpartiet kan naturleg nok ikkje presentere ein kvikkfiks av ei nærpolitireform som aldri burde hatt ordet «nær» i byrjinga. Vi har likevel svært konkrete framlegg som vil betre situasjonen i politiet, og som ikkje minst vil gi langt fleire innbyggjarar i både bygd og by eit sterkare og nærare politi.

Vi går inn for å opprette nye lensmannskontor og politipostar rundt om i landet, men då sjølv sagt utan å ha eit skrivebordskart som utgangspunkt for kvar desse skal bli oppretta. Vi vil at kommunar, politiet sjølv og andre aktørar skal få diskutere dette og seie sitt, og så må det bli bestemt kvar ein skal prioritere å få opprette nye i bygd og by.

Senterpartiet får kritikk for ikkje å ha lagt inn nok pengar til dette føremålet i vårt alternative statsbudsjett for neste år, men den kritikken er basert på feil premiss. Premissen frå regjeringspartia er m.a. at det må vere veldig mange tilsette på kvart eit nytt lensmannskontor, og at husleiga må vere dyr. Regjeringa baserer seg på eit estimat frå Politidirektoratet med bemaningsnormer for lensmannskontor som korkje regjeringa eller Politidirektoratet sjølv følgjer, og då blir det direkte useriøst. Vi merkar oss at 85 av dagens lensmannskontor har under ti tilsette, og av desse har 29 kontor mellom null og ein tilsett, ifølgje SSBs tal frå 2019. Over 1 100 polititilsette har forsvunne frå nesten 200 kommunar under denne regjeringa. Ved dei nye hovudseta har veksten vore på nærare 1 600 i same periode. Det seier seg sjølv at det er langt dyrare å skaffe

lokale til politifolk i Oslo, Stavanger og Trondheim framfor i Engerdal, Bjerkrheim og Holtålen.

Vidare ønskjer Senterpartiet å ha ei ordentleg satsing mot organisert kriminalitet og gjengkriminalitet, m.a. ved å styrkje både Kripos og politidistrikta sitt arbeid mot dette kraftig.

Å styrkje beredskapen var eit av hovudføremåla i nærpolitireforma, men like lite som at politiet har vorte meir «nært» av all sentraliseringa, har vi fått på plass betre beredskap rundt om i landet på grunn av denne reforma. Å leggje ned over 120 lensmannskontor skulle føre til at regjeringa fekk råd til meir folk på dei attverande kontora – og ikkje minst fleire politipatruljar. Men mange kontor har vorte tappa for folk, og regjeringa innrømmer sjølv at dei ikkje kan dokumentere ein ekstra patrulje – i heile landet, altså. Heile poenget med å ha politifolk spreidd er jo at dei er til stades når dei trengst. Derfor er det rett å styrkje bemanninga og ha som mål å få på plass to politifolk per politidistrikt, ikkje berre to per tusen på landsbasis.

Senterpartiet ønskjer å gå lenger enn regjeringa når det gjeld å sørge for betre beredskap. Vi meiner det nye beredskapssenteret og politihelikopterbasen på Austlandet er bra, men at det er viktig å sørge for politihelikopterbasar også i landet elles. Vi begynner med Nord-Noreg, der vi har lagt inn midlar til å opprette ein politihelikopterbase i løpet av neste år.

I vårt alternative statsbudsjett gjer vi framlegg om ei meir målretta prioritering av midlar til politiet. Det har vore ein eksplosiv vekst i konsulentbruk og sentralt byråkrati under denne regjeringa. Senterpartiet vil derfor ta pengar frå dette og heller bruke det til politidistrikta, politijuristane, gjengsatsing og politihelikopter m.m. Så når vi skriv at vi styrkjer politiet med 540 mill. kr i forhold til regjeringas statsbudsjett, dekkjer vi dette både med friske midlar til justisbudsjettet og ved hjelp av omdisponeringar, hovudsakleg frå konsulentbruk og byråkrati, som har hatt ein kolossal vekst under denne regjeringa saman med talet på leiarstillingar.

Det er umogleg å kome inn på alle satsingsområda som vi i Senterpartiet har innanfor justisfeltet på berre 5 minutt, men eg må nemne domstolane. Vi hadde ein stor debatt om framtida til domstolane nyleg, der regjeringa brukar massiv sentralisering som verkemiddel nok ein gong. Alternativet vårt er å halde ved lag alle tingrettane og jordskifterettane, som i dag sørgjer for at vi ligg heilt i verdstoppen når det gjeld rettsikkerheit. Vi har i fleire år gått inn for at alle tingrettane skulle bli digitaliserte og få moderne og effektive verktøy i arbeidet, medan regjeringa har reservert slikt for dei største tingrettane. I vårt alternative statsbudsjett for neste år har vi lagt inn midlar for å tilsetje ein fast ekstra dom-

mar ved alle domstolar der det er einedommarembete. Slike konkrete styrkingar er framtidsretta.

Petter Eide (SV) [09:36:53]: Aller først, før jeg begynner på innlegget, vil jeg gjerne takke justiskomiteen for arbeidet dette budsjettåret. Jeg synes vi har samarbeidet bra. Vi er enige om mange ting. Så er det noen steder hvor vi er uenige, og jeg skal komme tilbake til noe av dette. Jeg vil selvfølgelig også takke komiteens leder, Lene Vågslid. Hun har ledet komiteen på en inkluderende og vennlig måte på tross av at vi innimellom har hatt veldig mye å gjøre og mange kompliserte saker. Så jeg vil gjerne at det protokolleres.

Vår viktigste oppgave i dag er å sikre finansiering til justissektorens viktigste institusjoner, og vi snakker altså om politi, domstol og kriminalomsorg. I tillegg er det en del andre ordninger, men disse tre institusjonene er det vår viktigste oppgave i dag å sikre at har tilstrekkelig økonomi. Her er det en felles forståelse blant alle partier om at vi alle ønsker et godt politi, gode domstoler og en god kriminalomsorg. Det er nok ikke på grunnfinansieringen her at de store ideologiske og politiske forskjellene spilles ut. Så skal budsjettet også sikre en effekt med at rettsstaten skal trygges, rettssikkerheten skal trygges, kriminaliteten skal holdes nede, og vi skal også gjennom denne budsjetteringen styrke tilliten til selve rettsstaten og til rettsstatens institusjoner.

På tross av at det legges mye penger inn i dette, som vi alle ser av budsjettet, vil SV peke på tre områder hvor vi mener Norge fortsatt har betydelige utfordringer, og hvor dette budsjettet ikke dekker det tilstrekkelig opp, hvor vi mener dette budsjettet faktisk underfinansierer disse områdene.

Det ene området, som jeg har vært opptatt av i alle de årene jeg har vært her, er innsatsen for å beskytte folk i Norge mot vold i nære relasjoner og voldtekt. Det er slik at det tradisjonelle kriminalitetsbildet endrer seg. Vanlig vinningskriminalitet og også narkotikakriminalitet går ned, mens politiets aller største oppgave – og der de mottar aller flest anmeldelser – er verken gjeng- eller ungdomskriminalitet, som noen prøver å få det til å høres ut som, men det er altså vold i nære relasjoner og voldtekt. Politiet kneler faktisk av overbelastning rundt disse sakene, og de er nødt til å henlegge saker på svært mange av de områdene på grunn av dårlig kapasitet.

Jeg opplever at den budsjettenigheten som har blitt presentert her, ikke i tilstrekkelig grad tar dette opp i seg. Det gjøres for lite for å gi politiet øremerkede midler så de skal ha kapasitet til å håndtere det som faktisk er vår tids største justispolitiske utfordring. Det er viktig å si det en gang til: Vold i nære relasjoner og voldtekt er

faktisk vår tids aller største justispolitiske utfordring. Det legges for lite ressurser til det i dagens budsjett, så SV vil altså øremerke midler til nettopp dette.

Det andre området, som jeg er helt overbevist om at min kollega Maria Aasen-Svensrud kommer å komme mer inn på, er knyttet til kriminalomsorgen. Det er områder i kriminalomsorgen som er betydelig underfinansiert. Ja, regjeringen legger inn penger nå for å forhindre effekten av for dårlig bemanning i kriminalomsorgen, som er knyttet til for mye isolasjon, men vi har vært i en situasjon nå hvor svært mange av norske fengsler er nødt til å bryte menneskerettighetene, ved at innsatte er nødt til å tilbringe store deler av tiden sin alene på cella. Dette er et område der vi har fått internasjonal kritikk. Jeg mener at dette budsjettet ikke i tilstrekkelig grad retter opp den urettferdigheten og det menneskerettighetsbruddet som dette faktisk illustrerer.

Det tredje området som SV har påpekt i vårt alternativ, er knyttet til Nav-skandalen. Norge har en enorm utfordring med å rette opp urettferdigheten etter at et ukjent antall nordmenn urettmessig har blitt dømt for trykdesvindel. Vi mener at disse skal tilbys gode og enkle ordninger for fri rettshjelp. Det har regjeringen ikke lagt opp til i sitt budsjett. Vi ønsker at fri rettshjelpordningen skal være mye mer umiddelbar, ikke den tungvinte løsningen som er nå, knyttet opp mot at man først må gå via Nav, og så må Nav på en måte gi en aksept for at man kan kontakte en advokat. Vi ønsker å legge inn betydelige midler for å rette opp den urettferdigheten, sånn at alminnelige folk som har blitt utsatt for dette, og som kanskje heller ikke har all verdens ressurser selv, skal ha anledning til å få fri rettshjelp.

Oppsummert: I et satellittperspektiv er den norske rettsstaten god, men vi har tre områder hvor vi mener at vi har betydelige utfordringer, og jeg har nevnt disse.

Presidenten: Vil representanten Eide ta opp forslaget?

Petter Eide (SV) [09:42:02]: Ja.

Presidenten: Da har representanten Petter Eide tatt opp de forslagene han refererte til.

Solveig Schytz (V) [09:42:19]: Skal vi sikre frihet og like muligheter for alle, er økt rettsikkerhet i hele landet viktig. Domstolene i Norge står overfor flere utfordringer. Saker tar lengre tid å behandle enn tidligere, og noen steder er det køer i domstolene i dag. Loven pålegger også at det skal gjøres opptak av forklaringer i retten, men i praksis blir det ikke alltid tatt opptak fordi domstolene mangler opptaksutstyr. Disse utfordringene går ut over rettssikkerheten til vanlige folk.

Regjeringen leverer en kraftfull satsing for norske domstoler. Dette budsjettet er et stort skritt på veien til full digitalisering av norske domstoler. Nå skal også de mellomstore og minste domstolene få video- og opptaksutstyr, og det skal ansettes over 50 nye dømmende årsverk. Med domstolsreformen økes også fleksibiliteten, slik at disse ressursene kan utnyttes best mulig, samtidig som vi sikrer god kompetanse i domstolene og kompetansearbeidsplasser i og rundt domstolene i hele landet. I sum vil endringene føre til mer rettferdighet og rettssikkerhet for hvert enkelt menneske i hele Norge.

Innen politiet er det ansatt 2 000 flere operative politifolk i politidistriktene siden 2013. Politireformen begynner å virke, og bl.a. er målet om kortere responstid ved alvorlige hendelser nå nådd. Politiet styrkes også nå med mange nye stillinger også i dette budsjettet. I budsjettforhandlingene med Fremskrittspartiet er vi også svært glade for enigheten om å innføre dyrepolitiet i alle landets politidistrikter i løpet av neste år.

Over halvparten av innsatte i norske fengsler bruker rusmidler daglig før de starter soningen. Ni av ti innsatte viser symptomer på psykiske problemer og lidelser, og i regjeringsplattformen lovet vi å styrke det psykiske helsetilbudet for norske innsatte. I 2021 vil regjeringen etablere faste stedlige tjenester innen rus og psykisk helsevern i alle norske fengsler. Vi flytter det spesialiserte helsetilbudet inn i fengslene, slik at de innsatte får bedre behandling og oppfølging enn tidligere. Dette er et krevende område der mye må gjøres, og dette er ett steg på veien for bedre psykisk helse og mindre tilbakefall til rus og kriminalitet for innsatte i norske fengsler.

Venstre kjemper for frihet og like muligheter for alle, og dette budsjettet er ikke minst en styrking av rettssikkerheten i Norge.

Jeg vil avslutningsvis få knytte noen ord også til representantforslaget om gjengkriminalitet. De siste årene har kriminaliteten i Oslo og Oslo-regionen gått ned, mens ungdomskriminaliteten har gått opp. Den store majoriteten av ungdom, 97 pst., begår ikke kriminalitet, men et lite mindretall står for problemer med gjeng- og ungdomskriminalitet. Per i dag er det aktive kriminelle ungdomsgjenger og nettverk i områdene på Furuset, Bogerud, Veitvet, Lambertseter, Romsås, Vestli, Holmlia og Mortensrud. De viktigste tiltakene vi gjør, er på skolene og i nærmiljøene. Områdene med høy ungdomskriminalitet er også de områdene som har flest barnevernssaker. De investeringene vi gjør i dag i en god skole, bedre oppfølging i barnevernet og gode fritidstilbud, vil i årene framover føre til mindre kriminalitet. Vi må finne en balanse mellom myke og harde tiltak, og på toppen av mer satsing på skole og nærmiljøene må politiet også få de redskapene som de trenger.

Noen personer stanser ikke med kriminalitet før de forstår at kriminalitet ikke lønner seg. Det krever at de blir tatt og straffet for sine handlinger.

Nesten alle tiltakene som vi nå vedtar i denne saken, har regjeringen allerede jobbet med i lengre tid. Enklere inndragning av kriminelt utbytte, ulovliggjøring av deltakelse i kriminelle gjenger og å sikre at barnevernet tar hånd om barn under 15 år som begår mye kriminalitet, er viktige tiltak. Og nå gir også Stortinget et signal om at vi støtter regjeringens planlagte tiltak på dette.

Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [09:46:37]: Å ivareta sikkerhet og trygghet til landets innbyggere er en av de viktigste oppgavene staten har. Å utøve god samfunnsikkerhet og beredskap er en av våre viktigste forpliktelser overfor våre nordmenn. I Norge er tillitsforholdet mellom myndigheter og befolkning sterkt og stabilt, kriminalitetsnivået er lavt, og i det store og hele er det trygt og godt å leve i Norge. Men vi er ikke fritatt for kriminalitet og trusler, og fra den borgerlige regjeringen tiltrådte, har prioriteringene på justisfeltet vært tydelige. Derfor preges dette statsbudsjettet av en tydelig retning, der beredskap og samfunnsikkerhet løftes høyt.

En viktig faktor for trygghet er et godt og kompetent politi. Det er gledelig å slå fast at politiet får en økning på over 1,1 mrd. kr sammenlignet med i fjor, og at det høynes til over 20 mrd. kr. Gjennom hele perioden har det blitt bevilget midler for å nå målet om to polititjenestepersoner per tusen innbyggere. Dette budsjettet legger opp til et større bemanningsløft på varige politistillinger i moderne tid. Målet er økt lokal tilstedeværelse og mer synlig politi i hele landet. I Hauge-sunds Avis i dag står politimesteren i Sør-Vest fram og kan bekrefte at 70 stillinger skal bemannes.

Politiet har en avgjørende oppgave i å forhindre, avdekke og etterforske kriminelle handlinger. Vi vet at grusomme kriminelle handlinger begås mot de minste i samfunnet. Å oppleve overgrep som barn kan gi store konsekvenser inn i voksenlivet. Teknologiske endringer har medført at overgrep mot barn finner sted på internett, noe som ifølge statistikken har økt med 160 pst. Derfor prioriterer vi nå å styrke fagmiljøene som etterforsker de mest alvorlige sakene.

Brutale og uforutsette hendelser kan inntreffe. Det har vi sett skremmende eksempler på. Derfor er satsingen på politiets nasjonale beredskapssenter svært essensiell. Det vil gi gode effekter for beredskapen i hele landet.

Kriminalitetsbildet endrer seg i takt med samfunnsendringer, og derfor har utøvelsen av politiarbeidet endret seg. For eksempel har tradisjonell kriminalitet flyttet seg til digitale arenaer, og det er særdeles viktig at det utvikles robuste fagmiljøer som er i stand til å møte

dette. Det betinget en ny politireform som tok sikte på at politiet skulle gi like tjenester av god kvalitet i hele landet. Ingen reformer er perfekte, og derfor vil vi fortsette det viktige arbeidet med å videreutvikle kvaliteten i reformen.

Det er viktig at folk kjenner seg trygge der de bor. Derfor har grunnbemanningen i distriktene økt med over 1 500 nye politiårsverk siden den borgerlige regjeringen tiltrådte i 2013 – 400 nye stillinger bare i år.

Ellers vil jeg berømme at de nye redningshelikoptrene kommer. Det er bokstavelig talt et løft for landets redningstjeneste og luftambulanskapasitet. Det vil bidra til raskere og bedre transport, og det betyr mye for folk som bor langs sjøen, langs kysten og i distriktene. Gratulerer til Vardø med 15 mill. kr til ny redningsskøyte!

Regjeringen foreslår også tidenes satsing på våre upartiske og uavhengige domstoler. Saksbehandlingstiden skal ned, mens kvaliteten skal opp. Sammen med Fremskrittspartiet styrker en domstolene med ytterligere 40 mill. kr.

Det offentlige ordskiftet har i lengre tid hatt en utvikling som er preget av polariserende retorikk. Noen mennesker opplever å bli utsatt for hatkriminalitet. Dette tar regjeringen på alvor og bevilger 10 mill. kr til et nasjonalt kompetansemiljø innen hatkriminalitet.

Det er mange og sammensatte årsaker til at mennesker begår kriminelle handlinger. Kristelig Folkeparti mener at forebygging er det beste verktøyet for å bekjempe kriminalitet. Det er svært viktig at tiltakene rettes mot barn og unge som er i faresonen. Frivillig og ideell sektor er viktige bidrag i dette.

De frivillige organisasjonene spiller en viktig rolle under soning og rehabilitering, og vi øker nå potten med 3,3 mill. kr. Tilskuddet er med på å gi innsatte en besøkstjeneste, kulturtilbud i fengsel og tilbud om oppfølging etter løslatelse. Her gjør både Frelsesarmeen og Sammen for livet AS en viktig jobb med å få folk ut i ordinære jobber. På den måten er også de frivillige organisasjonene med på å gjøre Norge enda tryggere.

Jeg lytter til kritikken fra Senterpartiet og opposisjonen og blir ganske overgitt. Jeg lurer på om noe av kritikken er utdatert, for i sommer var jeg så heldig å få besøk av Politiets Fellesforbund. Det var betryggende å få så positiv og saklig kritikk mot en reform som kan bli bedre.

Statsråd Monica Mæland [09:51:54]: Trygghet i hverdagen er veldig viktig, både for den enkelte og for samfunnet som helhet. Den pågående pandemien og tilhørende smitteverntiltak har satt det norske samfunnet på prøve.

Justisbudsjettet for 2021 avspeiler denne situasjonen. Det er nødvendig å legge til rette for at samfunnet er trygt og godt innenfor de smitteverntiltak som gjelder. Regjeringens budsjettforslag for 2021 innebærer en bred og omfattende styrking av justis- og beredskapssektoren.

I 2020 har vi ansatt 400 flere i politistillinger for å håndtere bl.a. grensekontroll og oppfølging av smitteverntiltak som følge av virusutbruddet. I 2021 legger regjeringen til rette for å videreføre politistillingene og gjøre dem faste. Politistillingene vil på sikt bli overført til politidistriktene.

Regjeringen foreslår også å videreføre den midlertidige styrkingen av påtalearbeidet fra revidert nasjonalbudsjett 2020 og gjøre dette til en varig styrking. Styrkingen av påtalearbeidet skal bidra til å redusere restanser i straffesakskjeden ytterligere.

Det er viktig med god balanse i straffesakskjeden. Når politi og påtalearbeid styrkes, må også domstolene styrkes. Flere domstoler er utenfor ett eller flere av Stortingets mål for saksbehandlingstid. Riksrevisjonen har brukt sin mest alvorlige form for kritikk – «svært alvorlig» – om at ikke flere domstoler når målene i straffesaker.

I revidert budsjett for 2020 fikk domstolene midler til å ansette flere dommere midlertidig for å ta unna restansene som har bygd seg opp. Regjeringen foreslår å videreføre den midlertidige styrkingen av dommerstillinger i domstolene i 2021 og gjøre disse faste. Dette legger til rette for at restansene kan bygges ned og holdes på et lavt nivå. Det er også lagt inn forslag om midler til et nødvendig forprosjekt for et nytt tinghus i Bergen.

Regjeringen foreslår også å videreføre satsingen på nybygg og rehabilitering innenfor kriminalomsorgen. Oslo fengsel er et viktig fengsel, bl.a. på grunn av varetektskapasiteten på Østlandet. Fengselet er nedslitt og lite funksjonelt. Regjeringen foreslår derfor midler til et forprosjekt for et nytt fengsel. I tillegg foreslår regjeringen å styrke arbeidet for å motvirke isolasjon i fengsel og særlige tiltak for kvinnelige innsatte.

Politiets beredskapssenter ble denne høsten ferdigstilt. Dette er et stort løft for vår nasjonale beredskap. Regjeringen legger i budsjettet til rette for at 500 innsatspersonell fra politidistriktene får mulighet til å trene ved beredskapssenteret. Det vil styrke beredskapen i hele landet.

Regjeringen vil styrke brann- og redningsutdanningen. Vi foreslår å etablere ny fagskole for brann- og redningspersonell ved Norges brannskole i Tjeldsund. Byggingen av fagskolen starter i 2021, og fra 2023 kan 160 studenter påbegynne utdanningen hvert år. Det vil også styrke beredskapen i hele landet.

Gjennom budsjettavtalen med Fremskrittspartiet er vi blitt enige om ytterligere styrking av justis- og beredskapsfeltet. Vi får en ytterligere styrking av politiet i distriktene. Vi får en betydelig styrking av innsatsen mot ungdoms- og gjengkriminalitet i hele landet. Vi er enige om at det skal opprettes egne enheter for dyrepolti i alle politidistriktene. Vi er enige om en ytterligere styrking av domstolene med både stillinger og utstyr for lyd- og bildeopptak i domstolene.

Vi er i en spesiell tid, men vi håper alle at i løpet av 2021 vil situasjonen kunne normalisere seg. Justisbudsjettet vi vedtar i dag, legger godt til rette for at vi skal komme oss over pandemien og møte hverdagen etterpå. La meg avslutningsvis takke justiskomiteens leder spesielt og alle medlemmene generelt for et veldig godt samarbeid dette helt spesielle året.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Lene Vågslid (A) [09:56:04]: Som eg var oppteken av i innlegget mitt, så er eg bekymra over alle dei tusen offera som står i kø i straffesakskjeda. I fjor sa ein samla justiskomite at det lenge har vore ei ulempe at løyvinga til denne delen av påtalemakta ikkje kjem tydeleg fram av statsbudsjettet. I årets statsbudsjett leverer ikkje justisministeren på det ynsket frå justiskomiteen, sjølv om Politijuristene er veldig tydelege på at det er heilt nødvendig, i tillegg til ei styrking på totalt 100 mill. kr for å kunne fjerne straffesaksrestansane – køen av offer, vanlege folk som får sett livet sitt på vent. Så spørsmålet mitt er: Kvifor har ikkje justisministeren retta seg etter ynsket frå ein samla komité på dette området?

Statsråd Monica Mæland [09:56:56]: Som jeg har svart både representanten og partifeller tidligere, har vi hatt veldig mye å gjøre dette året. Jeg tror at hvis man teller opp leveransene til Stortinget på normale saker, så har de gått mer enn normalt, i tillegg til alt arbeidet vi har hatt med korona. Så det er rett og slett et arbeid vi har igangsatt, og som vi skal levere på neste år. Men det betyr ikke at det ikke er mulig å finne ut hvilken styrking som har vært gjort på dette feltet, og det har altså vært gjort en veldig betydelig styrking på påtalefeltet fra 2013. Det er 30 pst. flere påtalejurister nå enn i 2013, og selv om det ikke er en egen post på statsbudsjettet, er det fullt mulig å finne ut hvor mange det gjelder. Jeg kan f.eks. fortelle at Oslo har fått en endring fra 2013 på 35 pst. I Øst politidistrikt har de, som vi har lest om, en endring på over 50 pst. Vi har altså 30 pst. flere påtalejurister, og vi gjør i statsbudsjettet nå en satsing på statsadvokater og på dommere for å ta tak i hele straffesakskjeden.

Lene Vågslid (A) [09:58:05]: Det er veldig positivt, det statsråden no seier, at ein kjem til å kome tilbake til det. Då håper eg at regjeringspartia røystar for Arbeidarpartiets forslag i dag, om at ein kjem tilbake til det i revidert nasjonalbudsjett for 2021.

Å vise til tal frå 2013 betyr ufatteleg lite for dei det her er snakk om, for dei over 22 000 – var det vel – som NRK har dokumentert står i lange køar i straffesakskjeda. Det blir dessverre ei fattig trøyst for dei som får livet sitt sett på vent på denne måten. Når eit forlik har plass til skatteutt, avgiftskutt på øl og vin – og ikkje greier å finne rom for det som kan seiast å vere skarve 61 mill. kr for å fjerne denne uverdige straffesakskøen, seier det ein heil del om denne regjeringas prioritering. Kvifor nektar regjeringa å sørgje for eit slikt påtalelyft?

Statsråd Monica Mæland [09:58:58]: Når jeg viser til 2013, så er det jo ikke for å svare på ofre for kø, men det er for å svare på representantens påstand om at dette ikke har vært prioritert. Det har faktisk vært prioritert. Det er 30 pst. flere jurister, og det er en tydelig prioritering. Vi har altså flere jurister, hver jurist behandler færre saker per jurist, og det er slik at køen har gått ned med 20 pst. på ett år. Når vi nå ytterligere styrker påtaleenheten i politiet, statsadvokatene og domstolene, betyr det at vi får køene ytterligere ned. Det er viktig først og fremst av hensyn til ofre. Så disse tallene er viktige for å tilbakevise påstanden om at dette ikke er prioritert. Dette har vært veldig tydelig prioritert som en del av politireformen, og det er viktig ytterligere å prioritere det, slik at vi får køene ned. Men det går i helt riktig retning, og det er viktig.

Lene Vågslid (A) [09:59:56]: Det er fleire gode ting i dette statsbudsjettet, men dette held ikkje. Dette er ikkje godt nok – når det kjem varslingar frå Aust politidistrikt, når straffesaksinstruksen blir broten, når me snakkar om 6 000 personar i kø berre i Aust. Det er eit bevis på at dette ikkje har vore høgt nok prioritert. Det er difor Arbeidarpartiet legg så mykje vekt på det i årets debatt. Som Peter Frølich var inne på: Me er jo einige om ganske mykje, og det er mykje som er bra her. Kvifor er det så vanskeleg for denne regjeringa å prioritere offer i straffesakskøen? Kvifor greidde ein ikkje i forliket å finne dei millionane som me hadde trengt for å få ned straffesaksrestansane heilt? Det synest eg er underleg. Er statsråden einig med meg i at situasjonen slik han er no, uansett kor mykje ho har jobba med denne saka, svekkjer folks rettssikkerheit?

Statsråd Monica Mæland [10:00:56]: Jeg har en veldig klar følelse av at tallene ikke betyr noe for representantens behov for å framstille saken på sin egen måte.

Jeg er enig i at køene har vært for lange, det sa jeg også i mitt hovedinnlegg. Derfor sa jeg også hvorfor vi prioriterer dette. Når det gjelder Øst, har de altså fått en styrking fra 2013 på 52 pst. Det er mulig det ikke betyr noe for representanten, men det betyr noe for de sakene som blir behandlet. Så skal vi ytterligere ned. Vi må se hele straffesakskjeden i en sammenheng, og det handler om påtalejurister, det handler om å styrke statsadvokatene, det handler om å styrke domstolene. Det gjør vi, det er en historisk styrking i alle ledd, og vi skal ha køene videre ned, det er viktig for ofre. Akkurat det er jeg enig med representanten i.

Per-Willy Amundsen (FrP) [10:01:59]: Statsråden og undertegnede deler det synet at vi gjennomfører en svært viktig politireform som ruster politiet for det 21. århundre og de realitetene man står overfor i dag – fremadskuende, ikke tilbakeskuende, som enkelte i denne salen er. Men mye av svakheten ved reformen, eller det som er fremkommet av kritikk mot reformen, og som jeg mener er velbegrunnet, er at politiet ikke i stor nok grad er nærværende, at det er for lange avstander, og at det ikke er nok patruljer der ute overalt, særlig i distriktene. Og det er altså slik at alle reformer må justeres underveis. Det er ingen reformer som er ferdig opplest og vedtatt i utgangspunktet. Derfor er jeg veldig glad for at vi har kommet til enighet om å styrke politiet med 100 mill. kr ekstra, nettopp for å skape mer nærhet ute i politidistriktene.

Spørsmålet mitt er: Hvordan vil statsråden legge til grunn at de pengene anvendes der ute, slik at det faktisk betyr økt nærhet av politi ute?

Statsråd Monica Mæland [10:03:10]: For det første er jeg veldig enig i beskrivelsen av behovet for politireform, og jeg er fryktelig bekymret på vegne av først og fremst ofre for kriminalitet, men også hele justisfeltet, for at noen tenker og planlegger for å skru klokka tilbake. Det er skummelt. Politiet jobber nå på en helt annen måte, og vi fikk en fryktelig dom av Gjørsv-kommisjonen over organiseringen av politiet, manglende trening, manglende kapasiteter, mange mangler ved politiet. Det er det nå rettet opp i.

Vi bor i et langstrakt land, og det er viktig for tryggheten til folk at man føler at politiet er nærværende. Så mener jeg at man ikke kan telle ansatte på ett lokalt kontor, for det forteller ikke noe om jobben som gjøres. Den gjøres sammen med fellesenhetene, sammen med etterforskning, analyse, laboratorier, nettpatruljer. Dette er et samspill, og det er veldig viktig.

Jeg har hatt dialog med politidirektøren og vært tydelig på at de 400 stillingene skal ut i distriktene, at styrkingen skal skje ute i distriktene, og så må man fag-

lig vurdere hvordan det skal skje, men vi følger dette tett opp.

Per-Willy Amundsen (FrP) [10:04:15]: Jeg deler vurderingen av at det i hovedsak er uklokt å detaljstyre for mye. Det er ofte de ulike politidistriktene som har best forutsetning for å vite hvordan ressursene kan brukes best, for utfordringene er ikke de samme overalt. Det er rasjonelt, det er viktig. Men så vil jeg komme tilbake til at noe av utfordringen er at man ikke i tilstrekkelig grad har prioritert den nærheten der ute. Ja, det er mange som jobber på kontor, og som gjør mange viktige jobber, for all del, men politiet må også være nærværende, politiet må også være ute i gatene, politiet må også innføre en riktig tid – det må ikke ta for lang tid før politiet kommer når det er behov for dem.

Så spørsmålet mitt er: Hvordan vil statsråden påse at dette også følges opp – når disse hundre millionene ekstra nå kommer til politiet – at Politidirektoratet faktisk sørger for at pengene brukes til det Stortinget ønsker, og at politidistriktene prioriterer nærhet der ute?

Statsråd Monica Mæland [10:05:25]: Jeg er jo veldig glad for at denne regjeringen faktisk innførte responstid, for nå kan vi faktisk måle hvordan det står til i Poli-ti-Norge. Og jeg er veldig, veldig glad for at vi nå, denne høsten, faktisk oppnår responstid på alle de tre kravene. Det er veldig bra, og det må vi holde fast på.

Så har jeg i dialogen med politidirektøren vært tydelig på våre forventninger, både Stortingets forventning og regjeringens forventning, om at politidistriktene skal styrkes, at de geografiske enhetene skal styrkes. Selv om vi overlater til politiet der ute å gjøre den faglige vurderingen, så følger vi opp. Vi vet antallet stillinger, vi vet hvor de blir plassert, og vi følger dette tett i dialogen, men med tillit til at dette gjøres på en god måte – og hvis ikke, skal vi selvfølgelig følge det opp.

Jenny Klinge (Sp) [10:06:23]: Eg viste i innlegget mitt til at regjeringa ikkje har klart å få på plass fleire politipatruljar, sjølv om dei har lagt ned over 120 lensmannskontor. Og statsråden skrytte også nyleg av at politiet når måla for responstid per andre tertial 2020, og meiner at det er eit bevis på at politireforma var rett. Det paradoksale er at regjeringa ikkje nådde sine eigne mål før dei halverte talet på måleparameter. Fram til og med første tertial 2020 vart politiets responstid målt på høvesvis 50 pst. og 80 pst. av akutte oppdrag. No er det berre tala på 80 pst. av oppdraga som er publiserte. Trass i dette er altså resultata dårlegare enn i 2016, året før dei store strukturendringane starta gjennom nærpolitireforma. Kva meiner statsråden er årsaka til dette?

Statsråd Monica Mæland [10:07:20]: Som sagt er denne statsråden veldig glad for at vi nå har responstid og kan gjøre denne type dypdykk. Det er riktig at det har skjedd noen endringer, men dette er altså tekniske endringer. Vi oppnår nå responstid på alle de tre kravene. Det er veldig bra, og det er første gang det skjer etter at vi innførte dette kravet.

Vi kan være uenige om mye, og jeg hører at representanten er mer opptatt av å gjenopprette kontorer enn faktisk å være ute og forstå hvordan politiet nå jobber. Jeg skjønner heller ikke at man ikke har lest Gjørvekommisjonens rapport, og tatt på alvor de veldig tydelige bestillingene man fikk der. Det har vi gjort. Det å være opptatt av responstid er kjempeviktig, det å styrke de geografiske enhetene er kjempeviktig, for folk skal føle trygghet, men det aller viktigste er at vi greier å prioritere det viktigste først: Det handler om beredskap, det handler om vold, drap i nære relasjoner, og det handler om overgrep mot barn. Det er altså styrket gjennom denne perioden, og det er kjempebra.

Presidenten: Med det er replikkordskiftet omme.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:08:31]: Det har skjedd en god del merkelige ting denne høsten, f.eks. vant Aston Villa 7–2 over Liverpool, noe som tyder på at verden opplagt ikke er helt i vater. I rekken av alt dette rare og merkelige føyer Høyres framlegg og forståelse av eget budsjett innenfor kriminalomsorgen seg fint inn i rekken. I debatt med undertegnede på Dagsnytt 18 framholder statssekretær Sættem at kriminalomsorgen er styrket med 1,3 mrd. kr av regjeringen Solberg, mens hans eget fagdirektorat, KDI, kan fortelle at det har vært kutt i driftsbudsjettene på over 220 mill. kr siden 2015. Dette gjør det svært vanskelig å forstå hva som er fakta, hva som er fiksjon eller ren dagdrømming. Jeg håper virkelig statsråden her i dag kan redegjøre på en skikkelig måte overfor Stortinget hvordan dette henger sammen.

Denne uken kan vi også lese i Klassekampen at «Kriminalomsorga er i knestående på sørvestlandet». Det varsles fra både ansatte og ledelse, de forteller at det går mot nye kutt og nedbemanning. Elin Sabine Hognestad fra Norsk Fængsels- og Friomsorgsforbund sier det tydelig: Det nytter ikke å erstatte folk med kameraer. De er bekymret over at det ikke er nok penger til forsvarlig drift, og fra hele landet kan vi høre om tillitsvalgte som er redd for at det skal skje noe med dem eller deres arbeidskollegaer på jobb. Sikkerheten er svekket.

Vi kan dagen etter lese i den samme avisen at Høyres representant Melvær ikke kan se eller forstå dramaet, hun synes det er vanskelig å tro på de tillitsvalgte, og jeg antar da også på regiondirektøren. Jeg har tidligere tenkt at høyrefolk av og til har litt vondt for å høre,

men totalt døve og blinde – ja, det kom som en overraskelse.

Men hvorfor er det så viktig å lytte til de ansatte? Jo, fordi de gir oss et bilde av sin hverdag på jobb. De forteller at sikkerheten er svekket på arbeidsplassen, de forteller at innlåsing og isolasjonspraksis vil videreføres på grunn av lav bemanning. De forteller at de må dokumentere og rapportere, men de kan ikke aktivisere, for de trenger tid og tillit til å utføre jobben sin. De forteller oss at de har vondt i magen når de sender straffedømte tilbake til samfunnet, fordi de er usikre på om de sender rehabiliterte folk ut i nabolagene våre, eller om man kommer til å bryte loven igjen. Dette er ikke den kriminalomsorgen Norge er kjent for. Norge er viden kjent for en human straffegjennomføring og trygge arbeidsforhold. Men kriminalomsorgen er revet ned stein for stein av denne regjeringen. Det nytter ikke med kameraer, nye bygg og en digitalisert hverdag i Agder når det ikke er nok folk på jobb.

I løpet av dette året har altså Sivilombudsmannen kommet med sin særskilte melding til Stortinget om ulovlig isolasjon i norske fengsler. Dette er godt kjent og godt debattert i denne salen. For de fleste er det rimelig opplagt at noe må endres. Regjeringens forslag til løsning er en dråpe i havet. Regjeringen turer på med krav om høyt aktivitetsnivå samtidig som det kuttes i driftsbudsjettet. Kriminalomsorgen gjør da alt de kan med begrensede midler for å bøte på situasjonen. Kan «outsourcing» av oppgavene være en løsning, kanskje? Kanskje kan man privatisere fangetransporten, slik representanten Frølich snakker så varmt om når det gjelder politiet. De rapporterer på hver minste lille ting, da vil politisk ledelse se at her er det aktivitet.

I iveren etter å kutte i offentlig sektor forsvinner gradvis vår felles velferdsstat. Tjenestetilbudene er i knestående, og dørene åpnes opp for privatisering. Dette er ikke noe nytt, vi har sett det før. Derfor sier Arbeiderpartiet: Nå må det bli vanlige arbeidsfolks tur. Folk skal være trygge på jobb, offer for kriminalitet skal få sin rettferdighet og straffedømte en skikkelig oppfølging. Ingen blir friske av å låses inn på et rom, og gode naboer kommer ikke av seg selv.

Det nytter ikke å være «optimist» og traske «mil etter mil» i feil retning, slik denne regjeringen gjør. Nå må vi snu om kursen og ta fatt på det møysommelige arbeidet med å gjenreise norsk kriminalomsorg til det beste for ansatte, innsatte og vår felles sikkerhet.

Ingunn Foss (H) [10:13:49]: Det er ingen tvil om at denne regjeringen prioriterer justissektoren. Det viser både dette budsjettet og økningen som har vært siden vi overtok i 2013.

Neste år får politiet over 500 mill. kr til å ansette 400 flere politifolk i faste stillinger. De får også ekstra ressurser som skal gå til å slå ned på både gjeng- og hatkriminalitet. Derfor er det ganske spesielt å høre på «mil etter mil» med klagesang fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet. Det er ikke måte på hvor dårlig det står til. Faktum er at denne regjeringen systematisk og målrettet har bygd opp et godt rustet politi med over 3 000 nye ansatte i politi- og lensmannsetaten, nytt teknisk utstyr og nye biler, en utvidet beredskapstropp, nye politihelikopter og et landsdekkende nødnett – for å nevne noe. Ifølge politimeldingen har ingen annen offentlig etat hatt en så stor vekst i antall ansatte i dette tidsrommet.

Regjeringen har også sørget for at vi når målet om to politifolk per tusen innbyggere. Sammenlignet med den rød-grønne regjeringen har denne regjeringen ansatt seks ganger så mange i politiet. Det sier litt om den labre satsingen i de rød-grønne årene.

Både Gjørv-kommisjonen og politistudien konkluderte med at politiet måtte styrkes og omorganiseres. De var ikke i stand til å håndtere ny og mer komplisert kriminalitet. Politireformen var derfor helt nødvendig, og for meg er det helt uforståelig at Senterpartiet kunne stemme imot og ikke lytte til tunge faglige innspill. Det er virkelig bekymringsfullt at et parti med statsministerambisjoner ikke lytter til fakta og våre fremste eksperter. Hvordan hadde politiet vært i dag hvis Senterpartiet fikk bestemme? Det er jammen ikke godt å si.

Små lensmannskontorer med korte åpningstider er ikke noe vi ønsker oss tilbake til. Det er ikke det som gir oss den tryggheten vi vil ha. Alvorlig kriminalitet, både fysisk og ikke minst digitalt, må håndteres av sterke og spesialiserte fagenheter. Det har vi nå bygd opp, og det begynner allerede å gi gode resultater. De spesialiserte enhetene bidrar til å løse store og kompliserte saker, også ute i enhetene. Alvorlige overgrepssaker er en del av dette. Her har vi sett en dramatisk økning, og politiet bruker enorme ressurser på dette, noe jeg mener er helt rett. De mest sårbare blant oss må ha den høyeste prioriteten.

Høyre vil stå ved politireformen. Den var helt nødvendig, og vi vil beholde og videreutvikle den. Det er uklart for meg hva som er Senterpartiets ønsker for norsk politi dersom de skulle få regjeringsmakt. Det er også uklart hva slags politi Arbeiderpartiet ser for seg, nå som de har gått fra å støtte reformen til å være imot den.

Selv om politiet har mer ressurser og flere ansatte enn noen gang, er det fortsatt ting som kan bli bedre i en så stor og gjennomgripende reform, men underveis må det være lov å glede seg over at det går rett vei, og at det meste er blitt mye bedre. Både Direktoratet for forvaltning og økonomistyring og Riksadvokaten melder

om at kvaliteten på arbeidet er blitt mye bedre enn før. Siste innbyggerundersøkelse viser også at folk stort sett føler seg trygge og har tillit til politiet.

Det som kanskje er mest gledelig, midt i klagesangen fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet, er at jeg ikke har møtt noen, verken ansatte i politiet, ledere eller deres organisasjoner, som vil tilbake til den gamle strukturen. Det finnes til og med senterpartiordførere der ute som er fornøyd. De er heldigvis mer realitetsorientert enn sine partifeller her på huset. Og helt til slutt en oppfordring til både Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

«Tenk deg om nå Hvor farer du hen Du har vandret alt for lenge» på klagesangens vei.

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

Martin Henriksen (A) [10:18:04]: Det er jul, og man skulle kanskje ikke tro det var mulig, men noen av de regjeringa aktivt gir penger til, har funnet det for godt å bli krenket av pepperkaker. Mens de fleste gleder seg til å kunne erstatte grå hverdag med ferie og høytid, ser ikke Human Rights Service engler dale ned i skjul – de ser spøkelses ved høylys dag. Da Stavanger åpnet sin pepperkakeby for en tid tilbake, fantes det nemlig et pepperkakehus formet som en moské. Da ringte alarmklokkene i HRS sine lokaler.

Mange synes kanskje det er rart at jeg snakker om pepperkakehus når Stortinget behandler justisbudsjettet, men det er dessverre relevant, for bloggen som lar seg krenke av pepperkaker, er en post på statsbudsjettet – hilsen Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet. Den samme bloggen har også spredt en hjemmelaget konspirasjonsteori om at muslimer ikke bruker håndsprit av religiøse årsaker – det er bare tull – og oppfordret leserne sine til å gå ut og ta bilder av tilfeldige muslimer. I dag kunne vi lese på Facebook at Hege Storhaug bruker sine skattebetalerfinansierte timer til å analysere pornosøk på nett.

Erna Solbergs regjering har lagt fram planer mot diskriminering og hat og brukt mang en festtale på å adressere hatprat og diskriminering. Men det overskygges totalt av at de fortsetter å finansiere Norges største hatblogg. Det finnes representanter fra Høyre og Venstre som har sagt at de er ukomfortable med å gi penger til Human Rights Service. Det forstår jeg godt. De ender likevel opp med å stemme for i Stortinget. I år har deres egen regjering – en regjering som Fremskrittspartiet ikke engang er en del av – like gjerne lagt pengene inn i sitt eget budsjettforslag. Jeg skulle gjerne bedt noen fra regjeringspartiene forklare hvorfor, men årsaken er jo åpenbar: Uten å gi Fremskrittspartiet det de peker på, er det ikke noe parlamentarisk grunnlag for regjeringa.

Veien til makt går gjennom Fremskrittspartiet, og veien til Fremskrittspartiets hjerte går gjennom en pepperkakekrenket hatblogg.

Det er på tide å stoppe finansieringen av tiltak som polariserer, splitter og nører opp under noen av de mørkeste kreftene i landet. Arbeiderpartiet vil heller bruke disse pengene på å støtte noen som faktisk bekjemper hat. Arbeiderpartiet vil kutte bevilgningen til Human Rights Service og bruke pengene på arbeid mot hatkriminalitet. Rosa kompetanse justis er et tilbud som gir ansatte i justissektoren og politiet verktøy de kan benytte seg av i kampen mot hatkriminalitet. Det er et godt tiltak som fortjener penger.

Hvis noen ikke har skjønt poenget, er det altså ikke pepperkaker som er det viktige her. Det er at penger som er ment til inkludering, bør gå til inkludering, ikke til polarisering, mistenkeliggjøring og hat.

Frida Melvær (H) [10:21:14]: Eg kan forsikre representanten Aasen-Svensrud om at hørselen min er heilt utmerkt. Eg er litt meir bekymra for synet til representanten, for dersom ein går inn i budsjettdokumenta frå 2013 til i dag og les tala som står der, har kriminalomsorga auka, netto på driftsbudsjettet, med over 1,3 mrd. kr. Regjeringa har prioritert bygg og restaurering av fengsel, noko som har vist seg å ha vorte ein veldig stor jobb etter åtte år med raud-grønt forfall. Det har òg vore ei viktig prioritering å gjere forholda for innsette i fengsel betre.

Nye, moderne fengselsbygg har betre og tryggare arbeids- og soningsforhold. Dei legg til rette for fellesskap og mindre isolasjon. Nye Agder fengsel stod klart tidlegare i år og markerte eit viktig løft for norsk kriminalomsorg. Fengselet har 300 soningsplassar for menn på høgt tryggleiksnivå fordelt på to avdelingar, i Froland og i Mandal. Fengselet inneheld fleire nye moderne digitale løysingar som vil gjere fengselskvardagen enklare og tryggare. I 2020 vart det løyvt midlar til å starte arbeidet med rehabilitering av Ila fengsel og forvaringsanstalt, og dette arbeidet kjem til å halde fram i 2021. No står nytt Oslo fengsel for tur. Forholda der har lenge vore kritiserte, og i budsjettet for 2021 vert det løyvt ytterlegare 46,3 mill. kr til å halde fram det viktige prosjekteringsarbeidet.

Regjeringspartia har prioritert tryggleik i fengsla. Fleire kroppsskannarar, gjennomlysingsmaskiner, innføring av spyttmasker og innføring av tenestenummer i staden for namn på tilsette er alle tiltak som har vorte etterspurde av kriminalomsorga sine organisasjonar, og dei har vorte lytta til. Talet på innsette er omtrent på same nivå som talet på tilsette, noko som gjev ein god balanse. Innhaldet i helse- og aktivitetstilboda for innsette er styrkt med fleire konkrete tiltak. I tillegg vert

det arbeid med endringer i regelverket med tanke på isolasjon, bruk av tvangsmidler og kroppsvisitering.

Eg er særleg glad for at vår regjering er oppteken av trygge og likeverdige soningsforhold for kvinner. I tillegg til nye, tilrettelagde soningsplassar som er etablerte både i Evje og i Bergen, får kvinnelege innsette som er alvorleg psykisk sjuke, eit nytt helsetilbod ved at det i 2021 vert oppretta eit eige nasjonalt ressursteam ved Bredtveit fengsel. Det vert òg prioritert midlar til eit eige aktiviseringsteam i kriminalomsorga. Samla sett er dette viktige tiltak for å betre forholda for dei innsette.

Lise Christoffersen (A) [10:24:36]: For et år siden, 19. desember 2019, fremmet Arbeiderpartiet et forslag om å sikre dagpenger til arbeidstakere som er ofre for menneskehandel og arbeidslivskriminalitet. Det ble enstemmig vedtatt. Saken bak forslaget var så grov at alle partier var rystet: 35 utenlandske arbeidere hadde gått uten lønn siden oktober. De sto uten penger, uten bolig, og jula nærmet seg. Arbeidsgiveren var alt i 2013 fradømt retten til å drive næring på livstid. Han skiftet navn og var i gang igjen. Selskapet var til og med registrert hos Arbeidstilsynet som et lovlig bemanningsforetak under navnet Fagarbeideren AS.

Fair Play Bygg Oslo bisto arbeiderne. Så grov var saken at LO så bort fra kravet om å være fagorganisert, hjelp ofrene med mat, husvære og billetter hjem til jul. Bedriften ble anmeldt for menneskehandel. Saken ble rett før 1. mai i år, paradoksalt nok, henlagt av kapasitetshensyn. Henleggelsen ble anket, anken ble avvist. LOs leder ropte «attention» og kalte henleggelsen en trussel mot arbeidsfolk, norsk arbeidsliv og den norske velferdsstaten, etterfulgt av et kraftuttrykk som nok ikke ville passert fra denne talerstolen.

Dette er bare ett eksempel. Fagbevegelsen krever nå at regjeringa begynner å kalle slik kriminalitet ved sitt rette navn: lønnsstyveri – ikke useriøsitet, ikke underbetaling, ikke å drive på siden, ikke å tøye strikken, men regelrett tyveri. En arbeidsgiver som stjeler, risikerer lite. En arbeidstaker som stjeler, risikerer bøter og inntil seks års fengsel.

Regjeringa har nettopp hatt forslag om egen straffebestemmelse for lønnsstyveri på høring, og det er bra, men – og det er et stort men – bestemmelsen foreslås i arbeidsmiljøloven, og det holder ikke.

Alt i dag ser vi arbeidsgivere omgå arbeidstakernes rettigheter ved å kalle dem oppdragstakere eller selvstendig næringsdrivende. Og det er et sørgelig faktum at henleggelsesprosenten av arbeidsmiljø saker ligger på 50 pst.–80 pst., om kriminaliteten er aldri så grov. Slikt må etterforskes, ikke henlegges. Lønnsstyveri må inn i straffeloven, slik fagbevegelsen krever. Sanksjo-

nene etter arbeidsmiljøloven er verken omfattende nok eller strenge nok.

Det er synd at Solberg-regjeringa legger så lite krefter inn i kampen mot grov utnyttning av arbeidsfolk. ABE-kutt er viktigere. Resultatet er at politiet mangler kapasitet, Arbeidstilsynet gjennomfører færre tilsyn. Arbeiderpartiet vil at grov utbytting og lønnsstyveri fra arbeidsfolk skal inn i straffeloven. Fakta om omfang må på bordet, og informasjonsflyten mellom etatene må bedres. Alle partiene må tenke på hvor sjokkerte de var over fjorårets avsløringer og støtte de tre forslagene Arbeiderpartiet fremmer i saken.

Jan Böhler (Sp) [10:27:54]: Jeg er saksordfører for Dokument 8:115 S, om ungdoms- og gjengkriminalitet, som er fremmet av representantene Per-Willy Amundsen og Kari Kjønås Kjos.

Jeg vil bare si som saksordfører at jeg tror det er viktig å legge vekt på i presentasjonen av dette, etter det som har vært i media til nå, og det som er sagt i salen, at det er ni forslag som det enten er en enstemmig komité for eller et veldig bredt flertall for, og at de aller fleste av dem er et resultat av et samarbeid mellom alle partiene i komiteen. Syv av de ni forslagene som går igjennom i dag, er fremmet i Stortinget tidligere, fra 2016–2017 og gjennom en fire års tid. De er stemt ned til nå, men får i dag flertall. Vi ville være tjent med at vi alle viser at dette er resultatet av et bredt samarbeid mellom mange partier – partier som har jobbet med dette gjennom flere år, og partier som nå har tilsluttet seg det gjennom denne prosessen i komiteen.

For å nevne noe av det som det er veldig gledelig at det er en komitéinnstilling bak nå, er tiltakene for økt inndragning av kriminelle penger. Den kriminelle økonomien i Norge anslås å ligge på 145 mrd. kr, mens det som per år inndras av politiet av kriminelle penger, har ligget på mellom 100 mill. kr og 300 mill. kr de siste 20 årene, hvis man ser på statistikken. Vi er altså ikke i nærheten av å ta tak i den kriminelle økonomien. Derfor er forslagene om inndragning som nå fremmes og blir vedtatt i dag, veldig viktige.

Et forslag som det også er en komitéinnstilling bak, er om sivilrettslig inndragning, som vil være et svært viktig redskap. Det har vært på høring, og regjeringa fikk utredningen om det i februar 2017, men har foreløpig ikke tatt tak i det.

I tillegg stiller flertallet seg egentlig bak forslaget om aktsomhetsplikt. Høyre sier at de vurderer det, mens de andre partiene vil at regjeringa skal innføre en aktsomhetsplikt for dem som oppbevarer kriminelle midler.

Jeg vil også nevne komitéinnstillingen om et nasjonalt exit-program og om at statistikk for legemsbeska-

digelse med kniv må innføres igjen, og jeg vil nevne at det er et bredt flertall for å innføre et besøks- og oppholdsforbud som ikke bare er rettet mot enkeltpersoner, men også mot dem som bedriver kriminalitet i bestemte områder.

Det er en rekke andre forslag som det er gledelig enighet om, men som jeg ikke rekker å komme inn på.

Jeg vil bare si til slutt, som en stemmeforklaring fra Senterpartiet, at når det gjelder Arbeiderpartiet og SVs forslag om forbud mot machete, vil Senterpartiet stemme for det i dag.

Kjell-Børge Freiberg (FrP) [10:31:09]: For folk flest er trygghet for liv og helse det som settes aller høyest. Derfor er budsjettet som skal vedtas i dag, viktig for folk flest.

Norge er i hovedsak et godt og trygt land å bo i, men på noen områder har vi utfordringer som rett og slett ikke er akseptable. Som flere representanter har vært inne på, og representanten Amundsen viste til, har vi bl.a. et stort problem når det gjelder gjengkriminalitet, der vi også i dag behandler et eget representantforslag som går på dette.

Det gjør inntrykk når man treffer mennesker som har blitt utsatt for gjengkriminalitet – helt umotivert, helt uten grunn, på en helt vanlig dag, der man valgte å gå tur i sitt nærområde. Opplevelsen denne personen hadde, står i grell kontrast til det å skulle bo i et trygt og godt land. Når vedkommende også forteller at man vegrer seg for å anmelde hendelsen i frykt for represalier, da er det rett og slett totalt uakseptabelt.

Det er ikke bare her i Oslo dette er et problem. Gjengkriminalitet er et problem som forgreiner seg ut over Oslo. Derfor er jeg glad for at vi gjennom budsjettavtalen øker bevilgningene med 60 mill. kr til bekjempelse av gjengkriminalitet, og at vi samtidig styrker alle politidistriktene med 100 mill. kr utover det som var regjeringens forslag. Dette må bekjempes.

Jeg kommer fra Vesterålen og bor på en plass som heter Hennes i Hadsel kommune. Det er en vakker liten bygd. I størrelse er det sånn at det ikke er mulig med gjengdannelser, men politiets tilgjengelighet er også viktig på sånne plasser. Ser vi oss rundt om i landet, er det faktisk mange sånne plasser. Derfor er styrking av politiet generelt viktig. Vi hadde i vårt alternative statsbudsjett en stor styrking, på 500 mill. kr, rett og slett fordi det handler om trygghet og sikkerhet for folk, uavhengig av hvor man bor hen i dette landet.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Petter Eide (SV) [10:34:22]: Det er riktig som foregående taler sa: Vi behandler ikke bare budsjettet i dag,

vi behandler også representantforslaget fra Fremskrittspartiet, som handler om tiltak mot ungdoms- og gjengkriminalitet. Her er det lagt fram veldig mange forslag. SV avviser de aller fleste, og det skyldes tre forhold.

For det første mener vi at premisset er feil. Det er ikke riktig at dette er et stort problem i Norge. Jeg forstår ikke hvor Fremskrittspartiet henter de tallene fra. Det andre premisset er også feil – det at det å øke straffene for denne gruppen skulle ha en avskrekkende effekt. Hvor de har dette fra, hva slags faglig belegg de har for en sånn påstand, vet jeg heller ikke. Den tredje grunnen til at vi avviser dette, er jo at flere av forslagene er en ren provokasjon. Helt grunnleggende rettsstatsprinsipper utfordres på det groveste i dette forslaget. Jeg skal komme tilbake til det.

Det grunnleggende premisset her er at dette er et stort økende problem, og at det krever inngripende tiltak. Nei, det er ikke riktig. Her i Oslo har f.eks. ungdomskriminaliteten gått ned fram til 2016. Det har vært en svak økning i den fram til i år, men den har faktisk gått litt ned igjen etter at pandemisituasjonen oppsto for snart ett år siden. Det er ca. 200 unge gjengangere i Oslo. Det tallet har ikke økt noe særlig hvis man justerer for økningen i folketall og også utvidelsen av Oslo politidistrikt. Så dette er ikke et stort problem. Politiet vil avvise at dette er et stort og økende problem, som Fremskrittspartiet prøver å få det til å høres ut som.

Den viktigste justisutfordringen i Norge, som jeg har nevnt tidligere i dag, er faktisk vold i nære relasjoner og voldtekt. Her drukner politiet i anmeldelser. Det er ikke på dette området.

Det andre premisset som gjør at vi avviser dette, er at det å straffe hardere er god medisin. Det forstår jeg rett og slett ikke. Det er ingen av forslagene fra Fremskrittspartiet her som tar opp de forebyggende aspektene. Hvis man studerer hvordan rettsstats- og kriminalitetsutvikling er ellers i verden, er det ingen sammenheng mellom strenge straffer og lav kriminalitet. I de stater i USA som har dødsstraff, er det heller ikke færre drap, snarere tvert imot. Det er altså ingen slik sammenheng, som Fremskrittspartiet prøver å få det til å høres ut som.

Det kanskje mest provoserende med forslaget her er at Fremskrittspartiet mener man skal straffes etter hvor man bor, ikke etter hva man har gjort. I tillegg skal foreldrene straffes for det barna har gjort. Helt grunnleggende prinsipper om likhet for loven ønsker altså en tidligere justisminister å fravike med dette forslaget. Jeg synes det er veldig alvorlig. Det beste ville vært at justiskomiteens flertall bare hadde neglisjert hele dette forslaget, for det er basert på så feil prinsipper og så grunnleggende mangel på respekt for rettsstatsprinsipper.

Jenny Klinge (Sp) [10:37:53]: Venstre tek feil når dei skryter av at det har vorte 2 000 nye operative politifolk. Frå 2014 til 2018 var det 1 091 fleire politifolk i distrikta, men under halvparten var godkjende for patruljeteneste. Det er viktig å ha med seg.

Fasiten når det gjeld responstida, er at den var litt dårlegare ved utgangen av 2020 enn resultatet var i 2016. Grunnen til at krava til responstid ikkje er nådde, er rett og slett at det ikkje har vorte meir politi ute blant folk som følgje av denne reforma. Politifolk fyller opp politihus i dei store byane og er ikkje ute i gatene. Det blir også dårlegare responstid når politifolk blir flytta bort frå lokalsamfunn i hopetal. Det er banalt enkel logikk.

I Dagsnytt 18 den 29. oktober konfronterte programleiaren Høgre sin justispolitiske talsperson Peter Frølich med at brannvesenet kjem raskare fram enn politiet når noko alvorleg har skjedd. Då svarte Frølich: Det er fordi brannvesenet er desentralisert. Senterpartiet kunne ikkje sagt det betre sjølv. Ingen av justisministrane frå regjeringa har klart å dokumentere einaste ekstra patrulje som følgje av nærpolitireforma.

Vi har sett alvorlege konsekvensar av at politi har vorte fjernare, slik at folk har måtta vente i timevis eller heilt forgjeves på politiet når noko alvorleg skjer. Lokalsamfunn der lensmannskontoret er lagt ned, har merka store utgiftsaukar som følgje av at det lokale politiet har forsvunne. For eksempel i Salangen kommune i Troms har utgiftene til overtid til det frivillige brannvesenet auka frå omtrent 20 000 kr i 2016, då dei hadde eit lokalt lensmannskontor, til omtrent 400 000 kr i 2019, då dei hadde mista lensmannskontoret sitt. Dette kjem ikkje av at det har vorte fleire brannar, men det kjem av at politiet er for langt unna når noko alvorleg skjer. Då kan vi spørje oss kva som skjedde med det robuste politiet som regjeringa ville oppnå.

Så til kriminalomsorga, som er svært viktig – sjølv sagt for straffa sin del, den vi alle må ta dersom vi bryt lova og blir dømde for noko, men ikkje minst for den rehabiliterande og førebyggjande effekten sin del, den delen av soninga som skal gjere at flest mogleg skal klare seg godt, på fast grunn, og ikkje hamne på eit glatt skråplan igjen etter soning. Senterpartiet har lagt inn midlar til betre bemanning i kriminalomsorga. Vi forstår likevel at det må mykje meir til over fleire år for å sikre skikkelege soningsvilkår for alle og vilkår som gjer det endå meir meningsfylt å jobbe i kriminalomsorga.

Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [10:40:36]: Noen ord om de ni forslagene som har kommet inn angående gjengkriminalitet: Det er viktig å holde fast ved at barne- og ungdomskriminaliteten i Norge er lav. De aller fleste ungdommer begår ikke lovbrudd. Det er hoved-

bildet. Men vi ser at det i enkelte, mindre miljø kan bli gjenger, der det blir en risiko for dem som er med, og det blir økt kriminalitet, sterk intern kontroll, tvang, trusler og belønning og negativ sosial maktbruk. Dette må brytes opp, og da må politiet ha verktøy som kan gjøre noe med situasjonen.

Det er viktig å huske at det er mange årsaker til at ungdom begår kriminelle handlinger. Tiltakene for å forebygge ungdomskriminalitet ligger ikke nødvendigvis i justissektoren. Jeg vil peke på boligpolitikk. Hvis det er trangboddhet, er det klart at ungdommen søker ut på gatene. Det er viktig å ta hensyn til i urbane og tettbygde strøk at ungdommene har en plass å komme seg ut til og får begynne å fungere i et godt ungdomsmiljø. Derfor er fritidsaktiviteter veldig viktig. Det er en nøkkel, og det er et av de beste verktøyene mot utenforskap. Derfor er vi veldig glade for at fritidskortet kommer. Det må være en bevisst handling vi gjør, å utvide fritidstilbudene og kulturtilbudene for ungdom.

Det samme gjelder i skolen og i kulturskolen. Det er der det forebyggende arbeidet må ligge. Ungdommene må få arenaer der de lærer seg å mestre livet. Frivillig sektor er her en svært viktig faktor for å bekjempe kriminalitet.

Vi mener at forslaget om inndragning er bra. Det må vi kunne se på. Vi mener også at vi må finne tiltak for å knekke den subkulturen som en gjeng kan utgjøre, med gode tiltak.

Så vil jeg framheve vedtaks punktet som omhandler etableringen av exit-program, som vil gi den gjengkriminelle bedre muligheter for permanent å bryte ut av det kriminelle miljøet.

Det er viktig at disse tiltakene ligger innenfor rammene av barnevernloven. Det synes Kristelig Folkeparti er en selvsagt ting.

Jeg vil gjerne påpeke at som sønn av en politimann følger jeg veldig godt med på politireformen. Det er veldig interessant, spesielt etter Gjørsv-kommisjonen. Jeg ser den betydelige styrkingen det har vært på bemanning og kompetanse. Så er det «nær»-begrepet, da, som er vanskelig. Jeg velger å tolke det slik at nærpolitireformen betyr å komme nærmere kriminaliteten, og det ser vi nå resultater av.

Tellef Inge Mørland (A) [10:43:49]: Vi har vel alle kjent på følelsen en eller annen gang av ikke å høre til. Det er en krevende opplevelse. Som medlem av helse- og omsorgskomiteen kjenner jeg til en slik gruppe. De hører ikke helt til i helsevesenet, men heller ikke i fengsel, og kommunene sier de ikke klarer å gi et godt nok tilbud til disse folkene.

I 20 år i en bygd i Rauma har en hatt en mann som TV 2 omtalte som «nabokrenker» tidligere i år. Det

handler om plaging, krenking, trakassering, ja til og med folk som blir drapstruet. Et helt lokalmiljø får livskvaliteten sin ødelagt. Dessverre finnes det altfor mange slike tilfeller. Terskelen for tvungent psykisk helsevern er høy, fengsel er ingen varig løsning for disse, og kommunene sliter med å få til en god oppfølging av personene. Rådmannen i Vennesla slo nylig alarm på feltet og pekte på at straffeloven feiler fullstendig overfor denne gruppen. Han uttalte til Fædrelandsvennen:

«Dette er en gruppe som faller mellom alle stoler, og som er vanskelig å ivareta. Her har både politi, kommune og sykehus en felles utfordring.»

Disse gjengangerne vurderes å være for syke for fengsel, men for friske til langvarig innleggelse i psykisk helsevern. Vedkommende blir ikke bedre, familie og nærmiljø lever med angst for hva personen kan finne på neste gang, og vedkommende begår gjentatte ganger kriminalitet, som hærverk, tyveri og innbrudd. Her har samfunnet sviktet den enkelte, som egentlig trenger hjelp, men også alle de rundt som må leve med konsekvensene av vedkommendes handlinger.

Jeg innrømmer at det er nok ikke noen kvikkfix her, men regjeringen har heller ikke gjort jobben på dette feltet. Både justis, kommune og helsevesen burde hatt en skikkelig styrking i statsbudsjettet for å kunne følge opp denne gruppen bedre – det får de dessverre ikke. Samarbeidet mellom sektorene må også styrkes, tror jeg.

Justiskomiteens leder, Lene Vågslid, har tatt til orde for å utvikle sikkerhetshjem, der justis, helse og kommune kan møtes på en bedre måte enn en får til i dag. Det er en idé som det absolutt er verdt å følge opp.

Under denne regjeringen har man også gjort ting som har gjort denne situasjonen verre. En har kuttet over 800 døgnplasser i psykiatrien. Det gjør det vanskeligere for denne gruppen å få hjelp, samtidig som andre som hadde trengt en plass, blir presset ut av psykisk helsevern. Arbeiderpartiet og resten av opposisjonen har gjentatte ganger fremmet forslag om å stoppe denne nedbyggingen av døgnplasser. Fremskrittspartiet og regjeringen har stemt imot.

Vi kan ikke være fornøyd med situasjonen på feltet slik den er i dag, men vi må i alle fall kunne forvente at vi ikke gjør det enda verre for disse mens vi venter på nye og bedre løsninger. Dette handler om hvordan vi stiller opp for noen av dem som trenger det aller mest, selv om de ikke alltid er like lette å hjelpe. Det handler også om å faktisk levere på tryggheten i hverdagen til folk flest, slik justisministeren også talte varmt om i sitt innlegg.

Kjersti Toppe (Sp) [10:47:03]: I juni 2019 overleverte Sivilombodsmannen ei særskild melding til Stortin-

get om isolasjon og mangel på menneskeleg kontakt i norske fengsel. Norske myndigheter har over fleire år fått internasjonal kritikk for bruken av isolasjon. Blant anna har FNs torturkomité uttrykt sterk bekymring for omfanget av langvarig isolasjon, og at vilkåra for bruk av isolasjon ikkje har vore tilstrekkeleg klare. Det mest urovekkjande ved Sivilombodsmannens rapport er at den omfattande bruken ikkje har si årsak i oppførselen til dei innsette, men økonomiske eller praktiske utfordringar i fengselet. I periodar har halvparten av all isolasjon i norske fengsel vore forårsaka av manglande aktivitetstilbod, for låg bemanning eller at avdelingar ikkje har hatt areal for fellesskap.

Isolasjon kan gi både fysiske og psykiske helseskadar og er sjølvsaugt noko ein i størst mogleg grad må unngå. Tilstadeverande tilsette er avgjerande for å skapa tryggleik og redusera behovet for isolasjon. Det kom òg klart fram i kontroll- og konstitusjonskomiteens høyring i saka, da ein hadde denne rapporten til behandling. Men kva skjer?

Kriminalomsorga melder stadig om kutt i bemanning, og at det går mot enda fleire kutt som følgje av at ABE-reforma er auka frå 0,5 til 0,6 pst. i budsjettavtalen. I Klassekampen denne veka var overskrifta at billig snus gir fengselskutt. Resultatet av budsjettavtalen er at fleire tilsette i norske fengsel må gå, ifølgje tillitsvalde, som meiner at kriminalomsorga på Sør-Vestlandet er i kneståande. Direktøren for kriminalomsorga i region Sør-Vest har sendt brev til direktoratet om situasjonen. Det ligg an til eit kutt på 25 mill. kr for regionen, og det vert nedbemanningar.

Regjeringa har lova å retta opp i forholda for å unngå isolasjon, og at innsette får helsehjelp på linje med andre, men eg kan ikkje sjå at dette vert følgt opp på ein god måte. Helseministeren har gitt helseføretaka pålegg om å oppretta ein områdefunksjon for psykisk helsevern i fengsel, men det er eitt problem: Det følger ikkje pengar med.

Senterpartiet har støtta at psykisk helsevern skal vera til stades i norske fengsel, men det er heilt feil å tru at dette kan realiserast utan at det er finansiert. Vi har i vårt budsjett 40 mill. kr til å oppretta områdefunksjon i norske fengsel, saman med ei øyremerkte satsing på 300 mill. kr til å styrkja psykisk helsevern. Det er store kapasitetsutfordringar i psykisk helsevern i dag, inkludert sikkerheitspsykiatrien. For å betra forholda for innsette i norske fengsel må vi òg betra økonomien og kapasiteten i psykisk helsevern.

Ingunn Foss (H) [10:50:20]: Hatkriminalitet er et alvorlig samfunnsproblem som må bekjempes. Denne regjeringen har gjort mye på dette feltet, og neste års budsjett styrker dette arbeidet ytterligere. 7 mill. kr skal

gå til stillinger i politiet i forbindelse med et nasjonalt kompetansemiljø, og 3 mill. kr skal gå til forskning.

Hatkriminalitet er straffbare handlinger som er motivert av hat eller negative holdninger til mennesker med et spesielt livssyn, religion, hudfarge, nasjonal og etnisk opprinnelse, legning eller funksjonsevne. Problemet er veldig alvorlig både for dem som rammes direkte, og fordi det rammer indirekte ved å skape frykt i befolkningen.

Regjeringen vil styrke det forebyggende arbeidet ved å opprette et nasjonalt kompetansemiljø som skal være til støtte for alle politidistriktene. Midlene skal også gå til forskning for å øke forståelsen rundt hatkriminalitet.

Politiet har allerede gjort mye viktig arbeid på dette feltet. Samtidig viser anmeldelsesstatistikken at det til dels er store variasjoner i antall anmeldelser av hatkriminalitet mellom distriktene. Dette fører til at de får ulik erfaring med konkrete saker. Det nasjonale kompetansemiljøet vil være et verdifullt bidrag til å løfte politiets arbeid med forebygging og bekjempelse av hatkriminalitet ytterligere. Slik blir politiarbeidet mer likt uansett hvor i landet man bor.

Jeg er veldig glad for at dette problemet tas på alvor, og at mennesker som utsetter andre for slike handlinger, kan bli både etterforsket og straffeforfulgt. Jeg er optimist. Jeg tror at dette kan bekjempes.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:52:22]: Til representanten Amundsen – jeg vil bare gi en kommentar: Det er lite som viser til at straff i seg selv virker. Det er selve innholdet i straffen som virker og er suksesskriteriet. Men det er for så vidt befriende ærlig å høre Amundsen når han snakker varmt om fengsling av barn, og – som resten av posisjonen – vil gi støtte til hatbloggen HRS med fellesskapets penger. Han står nå i hvert fall for det han mener. Amundsen pakker det ikke inn, og da er det lettere å se skillelinjene mellom høyresiden og venstresiden. For Høyre mumler når det er snakk om barn i fengsel, men de står jo for en politikk som nettopp fengsler unger i høysikkerhetsfengsel for voksne mennfolk. Så mumler de når det blir snakk om støtte til HRS, men støtten, den gir de. Det hadde vært befriende om Høyre kunne være like tydelig som Fremskrittspartiet, all den tid politikken er ganske lik.

Så vil jeg gi en anbefaling til statsråden og til Høyres representanter: Når dere er rundt i fengslene, ikke bland yrkes stolthet og høflighet med at alt går på skinner. Jeg skulle ønske jeg kunne stå her på talerstolen og si: Ja da, det er optimisme i kriminalomsorgen, folk ringer inn på kontoret og sier ja, nå er de i gang. Men selv med jula i møte er det et tungsinn der ute, folk er opp-

gitt og frustrert, for det eneste det er snakk om, er at det må kuttes i budsjettene.

Så vet vi at dersom kriminalomsorgen får noen midler til f.eks. et ressursteam, leverer de utrolig raskt og utrolig godt. Men legg merke til, når representanten Melvær sier at det er et «nasjonalt» tiltak – det er ikke det fordi det er landsdekkende. På Bredtveit er det kvinner fra hele landet, derfor kan det kalles nasjonalt. Men dette er triksing med ord.

Jeg ba i mitt første innlegg om at statsråden eller eventuelt noen andre fra Høyre kunne redegjøre for det som for meg framstår som en mismatch mellom KDI og departementet i framlegg av tall. Tar KDI feil når de presiserer kuttene i driftsbudsjettet? Kan noen være så snill å opplyse meg?

Frida Melvær (H) [10:55:04]: Samfunnstryggleik og beredskap er eit av regjeringspartia sine viktigaste satsingsområde, noko som tydeleg kjem fram i prioriteringane på justisfeltet for 2021. I Høgre er vi særleg glade for løyvinga på 139,1 mill. kr for å setje i gang byggeprosjekt og vidare etablering av den nye fagskulen for brann- og redningspersonell i Tjeldsund. Den nye fagskulen vil bety eit viktig løft for kompetansen til brann- og redningsvesenet og brannberedskapen i heile landet. Med denne satsinga vil skulen kunne utdanne 160 studentar i året og med det leggje til rette for at alle kommunar i landet skal kunne ha profesjonelle og fagleg dyktige brann- og redningsvesen.

Tilskotet til Redningsselskapet vert auka med 15 mill. kr til drifta av ei ny redningsskøyte i Vardø. Redningsselskapet er ein viktig del av dei sivile redningsressursane i Noreg og bidreg til effektiv og trygg sjøredningsteneste og beredskap langs heile kysten vår. Strekninga frå Båtsfjord til grensa mot Russland er den lengste strekninga i Noreg som i dag ikkje har dekning av ei redningsskøyte. Ein stor del av hendingane som Hovudredningssentralen registrerer langs Finnmarks-kysten, finn ein nettopp i farvatnet utanfor Vardø og aust for Vardø. Ei fast bemanna redningsskøyte i Vardø vil difor sikre ei sjøredningsteneste med god lokalkunnskap og raskare responstid og gje auka tryggleik for fiskarar og kystbefolkninga i området.

16 nye redningshelikopter av typen AW101 SAR Queen skal erstatte Sea King-helikoptra vi har i dag. Dei første nye redningshelikoptra vart sette i drift på Sola 1. september i år, og med det har redningstenesta alt fått eit vesentleg løft. Etter planen skal alle helikoptra vere i drift i løpet av 2022. Dei nye redningshelikoptra vil ha langt betre rekkjevidde, større fart og ha evne til å operere i nærmast alle typar vêrforhold. Dette gjev innan få år langt raskare og tryggare beredskap over både land og sjø i heile Noreg.

I Høyre er vi ikkje minst glade for at Sivilforsvaret i budsjettforhandlingane med Framstegspartiet har fått tildelt ei ekstra løyving på 25 mill. kr som skal gå til regional styrking av bemanning og innsatsmateriell ved dei 20 sivilforsvarsdistrikta våre. Denne løyvinga forsterkar dei 13,3 mill. kr som årleg har gått til utstyrsanskaffingar i Sivilforsvaret. Sivilforsvaret er ein svært viktig forsterkningsressurs for dei andre aktørane som har ansvar for å vareta samfunnstryggleiken og beredskapen i landet vårt.

Åsmund Aukrust (A) [10:58:11]: Neste år er det ti år siden terrorangrepet mot Arbeiderpartiet og Norge som drepte 77 mennesker. I norsk historie vil det bli stående som den tyngste dagen i moderne tid, og det vil være et før og etter denne dagen. Jeg må ti år etter si at jeg er skuffet over hvor Norge har kommet, både i arbeidet med beredskap og i arbeidet mot høyreekstremisme.

Det fikk vi på den aller verste måten se da vi så hvor svake vi igjen sto da en norsk høyreekstremist gikk til angrep på Al-Noor-moskeen i Bærum. Takket være heltemotet til to bestefedre unngikk vi et massedrap av muslimer. For det ble den dagen igjen gjort mange alvorlige feil. For det første: Det var allerede kommet et varsel om terroristen. Politiet fant ikke veien. Moskeen hadde ikke fått beskjed om at det var økt terrorfare mot dem. Og kanskje mest alvorlig: Alarmen gikk ikke hos politiet selv da de fikk beskjed om at en hvit mann skjøt i en moské med kamera på hjelmen sin. Det ble forsvart med at politiet hadde for liten erfaring og ikke visste hva de skulle gjøre.

For meg sier det noe om at vi ikke har hatt nok oppmerksomhet om dette, rundt farene med rasisme og hat. Jeg skulle gjerne likt å vite hva de åtte justisministrene Erna Solberg har utnevnt, har gjort på dette feltet. Jeg vet ikke hva slags spørsmål og krav de har stilt til politiet, men det vi vet, er hvordan noen av disse justisministrene har bidratt til å fyre opp kommentarfeltene. Vi kjenner historien om hva som førte til Sylvi Listhaugs avgang. Det som det har blitt for lite fortalt om, er at PST etter hennes konspirasjonsteori meldte om at antall hatmeldinger ble tredoblet – på grunn av aktiviteten til justisministeren. Jeg skulle likt å vite hva dagens justisminister tenker om å ha sittet i regjering med henne i fem–seks år.

La meg avslutte med en liten, men symboltung post på justisministerens budsjett, for også i år, uten Framskrittspartiet, gir regjeringen nesten 2 mill. kr til Human Rights Service. Ikke bare er det sløsing med skattebetalernes penger, det er også en farlig post fordi dette er en rasistisk blogg som oppfordrer til sjikaning av norske muslimer. Justisministeren skriver i bud-

sjøttet at tilskuddet skal medvirke til å gi bedre kunnskap om integrering og innvandring i befolkningen, inkludert kunnskap om muligheter og utfordringer. Jeg mener justisministeren, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti må komme opp på denne talerstolen og si hva slags kunnskap om integrering og innvandring det er Human Rights Service bidrar til som er positivt for samfunnet. De kan ikke bare dekke seg bak de lovprisninger de fikk fra Per-Willy Amundsen, for det er deres regjering som foreslår å bruke 2 mill. kr på dette.

Fra Arbeiderpartiets side er vi klare: Blir det ny regjering og ny justisminister, vil det være det første hun fjerner, den første dagen på jobben.

Kjell-Børge Freiberg (FrP) [11:01:21]: Året som vi snart er i ferd med å legge bak oss, har gitt oss en kraftig påminnelse om viktigheten av å bygge en helhetlig beredskap. Når store og små kriser inntreffer, er det mange etater og funksjoner som skal fungere, og de skal også samhandle.

Det vi har erfart, er viktigheten av Sivilforsvarets rolle. Sivilforsvaret er delt opp i 20 distrikter og består av 8 000 tjenestepliktige personer, og Sivilforsvarets oppgave er å stille med ekstra mannskap og utstyr når nød- og beredskapsetatene trenger støtte.

Det er viktig at vi anerkjenner den viktige rollen Sivilforsvaret utgjør når ulykker og katastrofer inntreffer. For å ivareta denne rollen må det være både personell og utstyr tilgjengelig. Det vi vet om dagens sivilforsvar, er at det er behov for utstyr og personell. Derfor har vi i vårt alternative statsbudsjett foreslått en styrking på til sammen 150 mill. kr, hvorav 100 mill. kr foreslås brukt til nyanskaffelser, økt utdanning og tjenestepliktige folk.

Når ulykken eller katastrofen inntreffer, er det definitivt ikke den rette tiden for å starte utdanning av personell, ei heller for å starte prosesser for nyanskaffelser. Derfor prioriterer vi Sivilforsvaret, rett og slett fordi det handler om folks trygghet for liv og helse. Regjeringen har dessverre ikke det samme ambisjonsnivået som oss, men jeg er i alle fall glad for at vi fikk styrket budsjettet til Sivilforsvaret med 25 mill. kr utover det som ligger i regjeringens forslag.

Beredskap handler om mange ting. I Tjeldsund ligger Norges brannskole, og de som har vært i Tjeldsund, vil være enig med meg i at her kan vi virkelig snakke om en nasjonal skole som ligger ute i distriktet. Det jeg er veldig tilfreds med, er satsingen som gjøres her. Det er foreslått å bruke 139,1 mill. kr på å sette spaden i jorda for å bygge ny skole og ny infrastruktur. Det betyr at de første studentene faktisk kan ta plass på den nye toårige fagskolen i 2023. Dette er godt beredskaps-

arbeid, som Fremskrittspartiet har arbeidet for, og som vi har vært opptatt av. Derfor er det også en bra dag for beredskapen og for tryggheten for folk flest.

«Jeg er en optimist (...) jeg vet det går bra til sist». Det mener jeg brannskolen er et godt bevis på. Og «oj, oj, oj, så glad jeg skal bli» den dagen skolen åpner.

Tellef Inge Mørland (A) [11:04:35]: Det er snart jul, og da er det på tide med en julehilsen hjem. Og klarer man én julehilsen, klarer man kanskje to. Det er i hvert fall mitt mål med dette innlegget.

Begge sakene ble startet av den rød-grønne regjeringen og for så vidt godt fulgt opp av dagens regjering. Men på hoppespråket ville man sagt: Nedslaget står ikke helt i stil.

Kristelig Folkepartis Toskedal skrøt av de nye redningshelikoptrene. Og la meg være tydelig: Det er veldig mye å skryte av de nye redningshelikoptrene for. Samtidig er det sånn at filmen «Tatt av vinden» endelig har fått sin oppfølger: Tatt av rotorvinden. Man var klar over at de nye redningshelikoptrene hadde noen utfordringer med at de hadde mye kraftigere rotorvind, som kunne blåse både syklistene og barnevogner over ende og dermed også skape problemer ved landing. Derfor vedtok Stortinget i 2011 å kjøpe inn nye redningshelikoptre og samtidig si at landingsmulighetene ved sykehus som da brukte dagens redningshelikoptre, skulle tilpasses. Så har dessverre ikke skjedd. Det samme gjelder på Agder. Justisministeren sa tidligere i høst at når det gjaldt Arendal, skulle de kunne lande på Gullknapp eller Kjevik. Da jeg utfordret helseministeren i et skriftlig spørsmål, sa han at for Helse Sør-Øst skulle redningshelikoptrene stort sett fly forbi hele Agder og kun lande på Ullevål eller Rikshospitalet. Det er noe helt annet enn det man tidligere har vedtatt i Stortinget, og det man tidligere har gitt inntrykk av.

Det er samtidig også veldig spesielt at man i forslaget fra regjeringen til statsbudsjett har kommentert at redningshelikoptrene kommer til å løse en del av de tidsmessige utfordringene vi har på akuttoppdrag innenfor helsesektoren. Det henger ikke sammen, og her bør justisministeren ta seg en prat med helseministeren og sørge for at det blir ordentlige landingsmuligheter ved de sykehusene vi har.

Den andre lokale saken er en sak som ble startet av daværende justisminister Grete Faremo, og som handler om nye fengsler på Agder. Disse planene la først regjeringens partiene i en skuff. Heldigvis husket de hvilken skuff de hadde lagt dem i, og vi har i dag flotte nye fengsler på Agder, både i Mandal, på Evje og i Froland. Men det som ikke henger sammen her, er at regjeringen samtidig har lagt ned de åpne soningsplassene i regionen. Både Hovet i Arendal, som fungerte godt, og

Kleivgrend i Fyresdal er lagt ned. Så samtidig som man har hatt en massiv satsing på nye og moderne lukkede fengsler, har man fjernet de åpne fengselsplassene i Agder. Det henger ikke sammen hvis vi samtidig ønsker at folk skal lykkes med rehabiliteringen, for dette handler om hvem justisministeren og alle andre skal få tilbake igjen som gode naboer en dag. Da må det være sånn at hvis man kommer fra lukket soning, er det også mulighet for å gå via åpne soningsplasser, slik at man har de beste forutsetningene for å komme tilbake til samfunnet på en god måte. Der har dessverre regjeringen ikke levert i Agder. De har levert på de nye fengslene, men de har glemt at vi også trenger soningsplasser som er åpne, for veien tilbake til samfunnet.

Peter Frølich (H) [11:07:42]: Representanten Klinge siterte meg fra Dagsnytt 18 og sa at jeg hadde sagt at brannvesenet i Norge mange steder var en desentralisert vakttjeneste. Det er jo helt riktig, men et vesentlig poeng er også å påpeke at det bygger på deltid, at det er deltidsbasert og frivillig også mange steder. Med mindre Senterpartiet mener at frivillighet og deltidsbasert tjeneste er relevant for politiet også, blir dette en meningsløs sammenligning.

Det har i det hele tatt vært veldig interessant å følge Senterpartiets parademarsj med valgløfter på justisfeltet. Jeg synes alle svarene stort sett har en variant av nær nordmenn i hele Norge, der nordmenn bor osv., men det er stort sett fullstendig uten substans. De som følger justispolitikken tett, merker at det er noe som skurrer alvorlig.

Mange spør seg kanskje: Senterpartiet, «vad döljer du för mig?» Det alternative budsjettet deres f.eks. bygger på at man skal melde seg ut av EØS og slutte å betale kontingent til EØS fra to uker fram i tid. Fra 1. januar skulle det altså være slutt på store innbetalinger til EØS. Traktatstridig – det ville kastet Norge ut i en finanskrise. Vi ville mest sannsynlig bli møtt med sanksjoner. Allerede der er hele det alternative statsbudsjettet til Senterpartiet og deres valgløfter fullstendig avkledd. Det er totalt urealistisk.

Når ble denne måten å kommunisere politikk på normalisert i Norge – uten kritisk å ettergå det i den offentlige debatten, fra medier osv.? Det er på tide med et oppgjør med denne formen for løfter til velgerne. Det som ligger skjult der, er mest sannsynligvis gigantiske løftebrudd, som velgerne kommer til å oppdage på et eller annet tidspunkt. Det er en spiral mot bunnen, hvor hele troverdigheten til norsk politikk trekkes med i dragsuget.

La oss se på noen av prioriteringene som Senterpartiet har gjort i sitt alternative budsjett: De kutter 500 mill. kr i byråkrati. La oss se litt på disse postene.

Det er kutt i DSB, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, midt i en pandemi. Det er store kutt i IKT-sikkerhet, det er et angrep på Domstoladministrasjonen, hvor digitalisering av lyd og bilde blir skadelidende – alt dette er prosjekter som flertallet i denne salen har gått inn for. Og for å si det sånn: Konsulenter og eksterne konsulenter er fy-fy. Eksterne konsulenter som jobber med utstyr til politiet, politihelikoptre, nytt beredskapssenter, digitalisering av justissektoren, for å nevne noe, kuttet helt ut. De eneste eksterne konsulentene som er akseptert i Senterpartiet, er vel de som skal hyres inn for å gjennomføre en straffeevaluering av Domstoladministrasjonen på Senterpartiets egen bestilling.

Martin Henriksen (A) [11:10:39]: Å sikre liv og helse er statens viktigste oppgave. Vi er sannsynligvis mer beredt på nasjonalt nivå til å møte kriser som terror enn vi var for ti år siden, men vi har fremdeles svakhet i beredskapen som burde bli bedre adressert.

For det første: Den lokale beredskapen er ikke høyt nok prioritert. Ressursene til beredskap i kommunene stemmer ikke overens med forpliktelsene som ligger på kommunene.

For det andre: Dårlig evne til å samhandle var en sentral del av 22. juli-kommisjonens kritikk, og de samvirkeproblemene er enda ikke løst.

For det tredje skaper mål- og resultatstyringen nye utfordringer for beredskapen. Helheten i beredskapen blir undergravd av mange detaljerte mål som ofte ikke lar seg prioritere.

Det er også mer spesifikke mangler, områder Arbeiderpartiet vil styrke i dette budsjettet:

Det er nå skisesong og skiføre. Frivillige organisasjoner sørger for at vi kan gå trygt i marka og på fjellet. Arbeiderpartiet vil sikre kostnadsfri tilgang til nødnett for den frivillige redningstjenesten – en betydelig kostnad for dem i dag.

De mange frivillige gir trygghet for folk både til fjells og til havs. Arbeiderpartiet foreslår 350 mill. kr til å fjerne moms på frivillighet, for å gi dem enda bedre vilkår.

Arbeiderpartiet vil bruke 30 mill. kr til å styrke DSB for å støtte kommuner i utarbeidelse av ROS-analyser og beredskapsplaner og øke øvelser lokalt.

Nye redningshelikoptre er et løft for beredskapen, men vi visste allerede i 2011 at det måtte utbedringer til for at de skulle kunne lande der Sea King gjør i dag. Her ligger regjeringa etter skjema, og Arbeiderpartiet ønsker en plan i dette budsjettet for hvordan man skal få på plass de utbedringene som trengs, raskt.

Det trengs også større innsats på forskning på beredskap og samfunnssikkerhet, på å utdanne krypto-

loger og kandidater innenfor IKT-sikkerhet og på ledelsesutdanning i brann- og redningstjenesten. Beredskap handler ikke bare om kroner og øre, men i dette budsjettet burde regjeringa tatt grep for å bøte på noen av manglene.

Så til slutt: Representanten Per-Willy Amundsen sa i sitt første innlegg i dag at Human Rights Service er den eneste motkraften som finnes. Da er spørsmålet: Til hva? De nesten 2 mill. kr som går til Human Rights Service på statsbudsjettet i dag, er gitt med begrunnelsen at det skal gi bedre kunnskap om innvandring og integrering i befolkningen – bedre kunnskap. Da har jeg et enkelt spørsmål til Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti: Mener Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre at Human Rights Service gjør det? Hvis de sier nei på det spørsmålet, er det oppsiktsvekkende, men det som er enda mer oppsiktsvekkende, er hvis regjeringspartiene svarer ja på det spørsmålet. Alle har sett den mistenkeligjøringen, sjikaneringen og polariseringen som denne hatbloggen utfører, i dag betalt av staten.

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

Ingunn Foss (H) [11:13:54]: Det er ganske spesielt å høre på representanten fra Arbeiderpartiet, som sier at vi ikke har gjort noe på beredskap, når alle punktene i Gjorv-kommisjonen er fulgt opp. Og det er ganske spesielt å høre på representanten Jenny Klinge, som snakker om de små lensmannskontorene, for de må jo nødvendigvis bli små – ja, bitte små og veldig få – når en ser på den summen Senterpartiet har avsatt til dette på neste års budsjett. 30 mill. kr er det vel.

Det er ikke lensmannskontorene som gir oss tryggheten. Små lensmannskontor på alle nes kan ikke håndtere den kriminaliteten vi ser i dag. Representanten snakker om å være nær. Hvor er det viktig å være nær? Jo, der kriminaliteten skjer. I dag skjer den i stor grad på nett. Jeg vil påstå at politiet er nærmere enn noen gang for dem som virkelig trenger det. Det er liten grunn til å være optimist med tanke på Senterpartiets politikk, dessverre.

Karin Andersen (SV) [11:15:02]: Det er en del folkeaksjoner i Norge, men det er én vi virkelig mangler, og det er folkeaksjonen for bedre rettssikkerhet og bedre fri rettshjelpsordning. For i Norge er det et stort rettstap for mennesker med lav inntekt, som har behov for den samme rettssikkerheten som alle vi andre har.

Det har kommet en NOU 2020:5, som tar for seg rettshjelpsordningen. Der står det:

«En rettsstat kan ikke være utilgjengelig for utsatte grupper, for da er det ingen rettsstat.»

Det er et ganske sterkt og alvorlig utsagn. Jeg opplever at verken Stortinget eller regjeringen har tatt dette på stort nok alvor på ganske mange år. Jeg savner kanskje spesielt Høyre, for Høyre og SV har vært veldig enige om disse prinsippene om at rettsstaten skal gjelde alle. Vi er nok litt uenige når det gjelder fordelingspolitikk, men jeg har oppfattet at Høyre tross alt mener at det ikke skal være sosiale skiller i om man får rett når man har rett, og at man skal ha like stor tilgang til rettsapparatet om man er fattig eller rik. Men slik er det ikke, og det vet alle som sitter her.

Nå er det nesten ingen som tjener så lite at de kommer inn under inntektskravet, bortsett fra studenter og noen sosialhjelpsmottakere. Ja, til og med om man er ung ufør, tjener man altså for mye i dag. Jeg kjenner en del unge uføre, og de har virkelig ikke råd til å leie inn en advokat for å få hjelp i sine rettstvister. Så her er det virkelig behov for å få hevet satsene vesentlig.

Dekningsgraden i denne ordningen er altså halvert siden 2003. Den er halvert og ikke styrket. Vi skal likt bli et mer og mer moderne samfunn, og alle snakker om at forskjellene skal ned. På dette området øker forskjellene enormt, selvfølgelig også i takt med at de økonomiske forskjellene blir større.

Her er det behov for både å styrke og å utvide ordningen – ikke minst for noen av dem som flere andre har vært oppe og snakket om, og som jeg skulle ønske jeg hadde hatt tid igjen til å snakke om, nemlig mange av de voldsutsatte og de kvinnene som dessverre blir drept av en gjerningsmann som er godt kjent på forhånd, og der varsellampene har blinket lenge.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:18:31]: I debatten om tingrettene våre sa jeg at kartet må stemme overens med terrenget, og at vi hadde et godt eksempel på politistasjonen på Magnormoen, på den norsk-svenske grensen, som er et positivt eksempel på at politikken noen ganger stemmer sånn at det blir samsvar mellom kart og terreng. Den politistasjonen Stortinget vil vedta 10 mill. kr til gjennom dette statsbudsjettet, er Arbeiderpartiet veldig positive til. Vi har løftet den fram i en interpellasjon her i høst nettopp for å få fortgang i arbeidet med å realisere politistasjonen på Magnormoen.

Det er noen viktige årsaker til at vi mener dette er klok politikk for landet, for både trygghet og økonomi. For det første vet vi at grensekriminaliteten er et minst like stort problem når en f.eks. kommer inn til Oslo. Det å forebygge tidlig på grensen frigjør også ressurser for politiet lenger inn i landet. På Magnormoen er det stor trafikk helt fra Karlstad og over til Oslo, og tilsvarende vei motsatt, som drar med seg problemer for politiet på både norsk og svensk side.

Derfor har også Arbeiderpartiet inne 10 mill. kr i vårt alternativ, for vi mener denne satsingen er helt riktig, og vi er veldig glad for at den nå kommer på plass. Da forventer vi også at justisministeren nå setter fullt trykk på å realisere den politistasjonen, for den svenske regjeringen, og deres minister med tilsvarende ansvar, er klar til å komme i gang med bygging.

Avslutningsvis vil jeg si at denne typen politikk med å investere klokt ett sted for å hente gevinster og innsparinger andre steder er noe vi ser for lite av i norsk politikk i praksis. Hvis vi skal dra en parallell, er det åpenbart at alle de personene som nå står utenfor arbeidslivet, med enkelhet både ville kunne fått et bedre liv og bidratt til landet vårt hvis de kom i arbeid. Så den unnlåtelsen taper vi stort på økonomisk sett.

Denne saken er derfor et glimrende eksempel på at det går an å tenke klokt og se ting i sammenheng, og det vil vi ønske langt mer av hvis vi får et nytt stortingsflertall etter neste valg.

Per-Willy Amundsen (FrP) [11:21:21]: Det er sjelden man får en sånn oppvisning i total kunnskapsløshet som det vi har bivånet i denne sal i dag, særlig fra representanten Aukrust og representanten Henriksen, som kaller Human Rights Service, HRS, for en rasistisk hatblogg. Det er svært spesielt. Det viser at dette er representanter som åpenbart ikke kjenner historien i norsk integreringspolitikk, som ikke engang vet at de i høst har vært med på å vedta konkrete forslag – selv Arbeiderpartiet – som kom fra HRS. Hadde det ikke vært for HRS, hadde dette storting gjort en stor tabbe tidligere i høst ved ikke å kriminalisere foreldre som ikke hindrer tvangsekteskap og kjønnslemlestelse.

For det er det som er sannheten. HRS har vært en premissleverandør i hele den politiske debatten gjennom 20 år. De har lagt frem dokumentasjon, forslag som dette storting har tatt stilling til, og som er blitt gjennomført – mye av det. HRS har gått foran. Men det viser altså de autoritære trekkene til Arbeiderpartiet og for så vidt også SV, selvfølgelig, og Senterpartiet, når man skal fjerne 1,8 mill. kr, småpenger, og det er en stor debatt rundt det, som er den eneste motkraften mot nærmere 40 mill. kr som brukes på såkalte innvandrersorganisasjoner som ikke er noe annet enn venstreorientert politisk aktivisme med statsfinansiering. Det viser virkelig intoleransen.

Det er kanskje sånn at «intet er nytt under solen», men dersom man skal forstå norsk integreringspolitikk – og jeg har jobbet litt med det – klarer man ikke å forstå den uten at man forstår Human Rights Service. Det er mange saker som har dukket opp gjennom HRS. Da den såkalte Oslo-pressen etter hvert forsto problematikken rundt gjengriminalitet, var det absolutt jenn-

nom det som Arbeiderpartiet omtaler som en rasistisk hatblogg, at denne informasjonen tilfløt offentligheten først, noe som gjorde at Oslo-media etter hvert begynte å ta tak i det.

Men det er klart: For dem som har lyst til å beskrive en historie som er totalt feil, som ønsker å underslå de islamistiske farlige kreftene som finnes i det norske samfunnet, ved kun ensidig å konsentrere seg om terror på høyresiden, er det greit å stilne de kreftene som løfter frem viktige saker som ikke passer Arbeiderpartiet.

La meg til slutt takke Venstre og Kristelig Folkeparti for at de i dag sørger for at HRS får 1,8 mill. kr i statsstøtte for 2021.

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

Jenny Klinge (Sp) [11:24:47]: Representanten Frølich tala om handlekrafta til regjeringa og skrytte veldig av ho, men handlekraft er bra berre viss ein faktisk gjer noko bra. Viss sentralisering i raskt tempo fører til sterk auke i konsulentbruk og byråkrati, er det ikkje bra med handlekraft. Av justissektorens budsjett for 2019 vart ifølge statsrekneskapen nær 6,3 mrd. kr brukt til kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester, og 6,3 mrd. kr er jo nesten 1,3 mrd. kr meir enn heile budsjettet for kriminalomsorga.

Når det gjeld å opprette lensmannskontor, vart det nemnt her at vi har lagt inn for lite pengar til det, men vi har jo lagt inn 30 mill. kr til husleige, til både kontor og politipostar. Bemanning ligg i andre postar, og det er fullt mogleg å flytte folk, det har jo regjeringa god erfaring med, så dei 60 lensmannskontora som vart lagde ned i Vest politidistrikt, Trøndelag, Innlandet, Troms og Finnmark, kosta til samanlikning 10 mill. kr i husleige i 2016, før dei vart lagde ned. Så vi har god dekning for forslaga våre, og eg skulle ønskje at dei hadde fått fleirtal.

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

Frida Melvær (H) [11:26:01]: Arbeidarpartiet gjen tek stadig i debatt at regjeringa har kuttet og bygt ned kriminalomsorga. 1,3 mrd. kr meir til drift og 2,8 mrd. kr meir til nødvendige investeringar i kriminalomsorga kan umogleg kallast kutt. ABE-reforma i kriminalomsorga har frigjort 176 mill. kr på statsbudsjettet som m.a. har vorte omdisponert til særleg etterspurde tiltak i den same etaten.

Eg meiner vi som folkevalde har ei plikt til å bruke fellesskapet sine midlar mest mogleg treffsikkert og

effektivt – aldri i livet om eg lèt meg imponere over overbodskarusellen til opposisjonen. Beredskapen i landet og straffesakskjeda har fått eit historisk og nødvendig løft med vår regjering. Vi har styrt alle ledd både med kompetanse, med moderne utstyr og med menneskelege ressursar. Vi er ikkje i mål, og det er ikkje sikkert vi kjem der heller, samfunnet endrar seg raskare enn før, nye truslar og utfordringar vil stadig dukke opp. Men vi er betre rusta til å møte desse utfordringane enn før.

Lene Vågslid (A) [11:27:16]: Det svingar av denne debatten. Eg synest representanten Melvær i staden for å halde nesten det same innlegget ein gong til, burde svare på spørsmålet frå Maria Aasen-Svensrud, for spørsmålet er jo: Stemmer det som KDI seier, at ein har kuttet over 200 mill. kr til drift i kriminalomsorga? Det gjer jo det, men det hadde vore fint å få ein refleksjon frå regjeringspartia knytt til den store forskjellen det er på den forteljinga som blir levert her, og den forteljinga me får frå fagdirektoratet.

Det er mange ting i ein debatt her i dag – det trur eg forresten er ein feil – så det blir litt lita tid til å snakke om representantforslaget om ungdomskriminalitet og gjengkriminalitet, men der er jo Arbeidarpartiet veldig glad for at mange av dei forslaga me har kjempa for i fleire år, bl.a. med Jan Bøhler i spissen, no får fleirtal. Som Jan Bøhler er inne på, er det fleire parti som no stiller seg bak det, både Jans gamle parti, Jans nye parti og fleire andre parti i justiskomiteen. Det er kjempepositivt.

Når det gjeld exit-programma, vil eg berre understreke at det er viktig å ha exit-program også som del av ettervernet for å hindre at dei som er ferdige med soning, dreg rett ut i bilen til Egon Olsen som står på utsida. Det er viktig for Arbeidarpartiet, og me lyfter det òg i budsjettet.

Eit påtalelyft er nødvendig både for å få bukt med organisert kriminalitet og for å få bukt med det SV og Petter Eide så godt sa i innlegget sitt når det gjeld vald i nære relasjonar og seksuelle overgrep. Det er ikkje berre eit samfunnsproblem, det er noko av den grovaste kriminaliteten me har i Noreg, og der ville òg eit påtalelyft, slik Arbeidarpartiet innstendig ber om, bidrege sterkt.

Det blir sagt frå representanten Foss at Arbeidarpartiet meiner at ingen ting er gjort på beredskapsområdet. Då må ein høyre ufatteleg dårleg etter. Eg er jo til og med blitt sitert av landets statsminister rundt omkring i landets aviser fordi eg her ein gong meinte at mykje er bra innanfor den nasjonale beredskapen. Men for oss som har lese Gjørnv-kommisjonens rapport, står det krystallklart: Kva er det som utgjer den viktigaste

beredskapsressursen i Noreg? Det er det lokale politiet. Og der har denne regjeringa mykje å svare for, for den reforma me var einige om i 2015, er ikkje den reforma som blir gjennomført no. Ein viser til Politiets Fellesforbund, at dei ikkje ynskjer seg tilbake til før reforma. Det gjer ikkje me heller, men me ynskjer at reforma skal gjennomførast i tråd med vedtak fatta i dette hus, i Stortinget. Ein treng ikkje ha vore veldig mange plassar for å ha oppdaga at me har eit svekt nærpoliti, ikkje eit styrkt nærpoliti.

Eg vil òg vise til innlegget til Lise Christoffersen og berre framheve kor viktig kampen mot lønstjuveri er – å få dette inn i straffelova. Eg hadde håpa på breiare støtte for det. Arbeidarpartiet ynskjer eit meir rettferdig Noreg, me ynskjer ein meir stabil justispolitikk og tryggleik og rettferd. Det håpar eg me kan få hausten 2021.

Statsråd Monica Mæland [11:30:33]: Representanten Aasen-Svensrud ba om hjelp til å lese budsjettet. Det kan jeg jo skjønne når man baserer seg på Klassekampens framstilling. Jeg skal forsøke å hjelpe, uten at jeg er helt sikker på om jeg greier det.

I store tall – jeg svarer for vår satsing siden 2013 – er kriminalomsorgen styrket med 1,3 mrd. kr. Det er eksklusiv bygg og rehabilitering, det går som kjent på Statsbyggs budsjett. Det er flere ansatte, det er færre innsatte. Kriminalomsorgen, som alle andre deler av offentlig sektor, er underlagt en ABE-reform. Det betyr at man for neste år får beholde 99,4 pst. av budsjettet sitt. I tillegg får man full lønns- og priskompensasjon, pluss at man får satsinger både på innhold og på bygg. I tillegg adresseres det satsing både på isolasjon og på kvinner, fordi vi tar på alvor den situasjonen som er der.

Det er også sånn at KDI jobber med en ny budsjettmodell. Det handler ikke om budsjettkutt, det handler om en likere fordeling, der noen fengsler skal få veldig mye per innsatt, og noen får mye mindre per innsatt. Det jobber de med. Men det er altså overhodet ikke en konsekvens av budsjettkutt. Kriminalomsorgen er styrket i alle år i denne perioden. Da kan man altså ikke få pluss til å bli minus. Det er i det hele tatt slik at alle deler av justis- og beredskapsfeltet er kraftig styrket. Det er viktig, og det er nødvendig.

Jeg har lyst til å si noe om beredskap. Alle ønsker å bruke mer penger på beredskap, unntatt Senterpartiet, som ønsker å kutte i DSB midt i en pandemi. Det er et stort ansvar. Det er en etat som har stått på døgnet rundt fra 12. mars, og som fortjener stor takk heller enn kutt. 18 mill. kr er mye å skulle kutte i en slik situasjon. Vi har altså fått større budsjetter. Vi har flere folk, vi har mer trening, vi har nyere utstyr, vi har bedre organisering, vi har et nytt beredskapssenter, vi har lagt til

grunn trening for alt innsatspersonell i hele landet neste år, nye helikoptre og altså nasjonale beredskapsressurser, som har fått en kraftig økning. Det har vært helt nødvendig. Det handler om sikkerheten til innbyggerne i hele landet. Dette er noe av det aller viktigste vi satser på. Det gjør vi, og det skal vi fortsatt gjøre i årene som kommer.

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

Martin Henriksen (A) [11:33:24]: I denne debatten har stortingsrepresentantene fra Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre ikke sagt ett ord om Human Rights Service. Fremskrittspartiet kalte i debatten Human Rights Service «en premissleverandør» i den politiske debatten. Hvis det er sant og de får 2 mill. kr over statsbudsjettet, skulle man tro at regjeringspartiene har en mening om dem. Hva er årsakene til denne stillheten? Det er verdt å notere seg at Fremskrittspartiet takker Venstre og Kristelig Folkeparti for støtten til Human Rights Service. Svaret fra Venstre og Kristelig Folkeparti er at de toer sine hender i stillhet. Det er flaut.

Helt til slutt: Representanten Ingunn Foss sa at jeg hevdet at ingenting er fulgt opp fra Gjorv-kommisjonen. Det sa jeg ikke, og det har ikke Arbeiderpartiet sagt heller, men det er altså et behov for at vi diskuterer de svakhetene vi har i dagens beredskap og gjør det åpent. Da kan vi ikke bare avfeie en slik viktig debatt med et slagord.

Åsmund Aukrust (A) [11:34:38]: Ingunn Foss påsto at Arbeiderpartiet har sagt at ingenting har skjedd med beredskap. Det tror jeg ingen i Arbeiderpartiet har sagt. Tvert imot har man i flere av innleggene sagt at det har skjedd mye bra, og det er positivt. Alt det støtter vi. Men det vi har påpekt, og som jeg påpekte i mitt innlegg, er at det ikke har skjedd nok. Terrorangrepet mot Al-Noor-moskeen var et eksempel på det, og det er dessverre slik at politievalueringen etter Al-Noor var som et ekko fra 22. juli-kommisjonen. Mange av de samme feilene ble begått. Jeg får egentlig vondt i magen hver gang vi snakker om denne saken, for det er ikke tatt et oppgjør med det som skjedde, verken med det hatet som drepte en 17 år gammel jente, eller de feilene som politiet gjorde. Tvert imot var den eneste offentlige diskusjonen etter terrorangrepet den som kom fra regjeringen da landets finansminister mente at når kronprinsen besøkte ofrene, så var det et eksempel på snikislamisering. Det var den offentlige samtalen etter terrorangrepet mot Al-Noor-moskeen.

Så snakket Per-Willy Amundsen om at Human Rights Service er en premissleverandør for den politiske

debatten om innvandring og integrering i Norge. Det kommer altså fra mannen som Erna Solberg mente var den best kvalifiserte til å være justisminister i Norge. Det mener jeg at Høyre skal tenke litt på. Det mente altså Erna Solberg var den mannen som var den viktigste for å beskytte vår alles sikkerhet og arbeidet mot ekstremisme. Han mente at dette ikke er en rasistisk blogg. Vel, det er nok av eksempler å ta av. Human Rights Service mener at Vy-uniformen driver med islamisme fordi den er grønn. Martin Henriksen redegjorde for et par eksempler med pepperkakespising og pornosøking. Det er ting vi kan le av, men det er først og fremst ting og eksempler til å grine av. Det er eksempler på hvordan Human Rights Service oppfordrer til systematisk sjikanering av muslimer. «Ta bilder av muslimer dere ser på gaten», oppfordrer Human Rights Service til. Dette mener altså Per-Willy Amundsen er den viktigste premissleverandøren vi har.

Vi snakker ofte om ensomme ulver. Det er ikke ensomme ulver. Det er flokker, og de møtes på nettet. Hat og konspirasjonsteorier kan være sårende, men det må vi tåle, men hat og konspirasjonsteorier er framfor alt farlig. Vi kan ikke forby alt vi ikke liker, men vi behøver ikke å statsfinansiere det.

Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre er oppfordret i denne debatten til å gå opp på talerstolen og si hvorfor de mener at vi skal bruke 2 mill. kr på dette. Det er en liten post for samfunnet, men det er symbolsk sett veldig viktig. Og det er mange mennesker i Norge som er redde for denne bloggen, og som er redde når justisministeren skriver i sitt budsjett at hun mener at dette skal bidra til mer kunnskap om integrering og innvandring.

Jeg mener at justisministeren må svare. Hun har så mye taletid hun vil ha i denne debatten. Er hun enig i det Per-Willy Amundsen sier? Er hun enig med sin forgjenger i hans beskrivelse av Human Rights Service? Står hun for det hun har skrevet inn i statsbudsjettet, eller er hun enig i det Høyre-folk skriver på Twitter, at dette er bortkastet bruk av penger? Jeg mener at her må Høyre svare. De har mye taletid igjen i debatten, og jeg håper at de går opp på talerstolen. Det fortjener denne debatten.

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

Peter Frølich (H) [11:37:49]: Jeg har lyst til å kommentere noe av det som Jenny Klinge tok opp på talerstolen i sted. Det gjenstår fortsatt det at Senterpartiet har et enormt forklaringsproblem i denne debatten. De har kommet med en lang liste med løfter, men de står fortsatt igjen med et politibudsjett som er mye mindre enn det som vedtas i salen i dag. Jeg synes spesielt det er gra-

verende når de går ut og lover at alle lensmannskontorene skal komme tilbake igjen. Jeg har lyst til å minne om representanten Lundteigen, som i sommer reiste rundt i hele Buskerud og lovte at det skulle bli eget politidistrikt, og de skulle få egne lensmannskontor igjen – 21 kommuner og alle skulle få hvert sitt lensmannskontor. Hva ble fasiten? Fasiten ble 30 mill. kr i det alternative budsjettet til Senterpartiet. Jeg tror ikke man får veldig mange lensmannskontor for den prisen. I møte med denne uansvarlige budsjetteringen burde Arbeiderpartiet stått frem, men de reiser seg ikke akkurat som en Fønix. Med den referansen, som jeg for øvrig gir karakteren 0, ønsker jeg komiteen god jul og godt nytt år, og takk for et godt samarbeid. (Munterhet i salen.)

Jan Böhler (Sp) [11:39:06]: Stemningen stiger. – Jeg er enig i at vold i nære relasjoner, voldtekt osv. skal være svært høyt prioritert. Jeg er bekymret fordi de prosjektene som har særlig vellykkete resultater på det feltet, Dark Room og Sandra, er nedlagt nå i 2020, og Spiderweb nedlegges fra årsskiftet. Det er ikke alltid at det beste er å legge ting inn i linja, inn i det som heter Felles enhet for etterforskning og etterretning, hvor det bl.a. må konkurrere med mange andre tunge felter som kan lide under en vanskelig prioritering, sånn som organisert kriminalitet og kriminelle gjenger.

Jeg vil bare si at jeg er bekymret fordi i hele statsbudsjettproposisjonen er organisert kriminalitet nevnt i forbifarten tre ganger. Man nevner noe med Columbia, og man nevner det som noe «til dømes» og ikke som et hovedfokus. Det står i veldig kontrast til den rapporten fra Økokrim som vi fikk i forrige uke, hvor organisert kriminalitet pekes ut som en svært økende trussel i Norge, og hvor det kommer fram interessante opplysninger, bl.a. om sammenvevingen mellom kriminelle gjenger og de som tradisjonelt driver med økonomisk kriminalitet. Det er sånn nå at gjengledere som har holdt på lenge, utvikler seg til bakmenn som sitter lenger og lenger bak den kriminaliteten som andre begår for dem. De oppholder seg til dels i utlandet og er vanskeligere og vanskeligere å ramme for politiet. De bruker avansert kryptert kommunikasjon, bruker kryptovaluta, metoder som gjør at de redskapene politiet har hatt til nå, som en sitter på i politidistriktene for å følge med på kommunikasjonen deres, ikke lenger fungerer overfor de avanserte metodene de tar i bruk.

Det samme gjelder det at de går inn i etablerte, store næringer og egentlig truer deres framtid, sånn som fiskeriene, hvor Økokrim påpeker omfattende hvitvasking. De bruker tredjepersoner som ikke selv har et kriminelt rulleblad, som personer som ivaretar verdiene deres, og som det er vanskelig å ramme med nåværende lovverk. Jeg håper at vi skal kunne sette i

gang en mye sterkere innsats mot organisert kriminalitet og den sammenblandingen med tradisjonell økonomisk kriminalitet enn den vi har til nå i Norge. Vi kommer tilbake med nye forslag til det på nyåret. Vi har foreslått 100 mill. kr pluss 30 mill. kr i politidistriktene til spesiell satsing på dette i årets budsjett. Det er viktig for meg at vi greier å balansere de forskjellige satsingsområdene vi må ha framover i politiet, ikke bare si det ene eller det andre, men greie å ha flere tanker i hodet på en gang.

Presidenten: Maria Aasen-Svensrud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Maria Aasen-Svensrud (A) [11:42:33]: Jeg får takke for svaret fra statsråden, men svaret skapte jo så mange nye spørsmål. Selvsagt skal ikke Stortinget blande seg opp i de nye budsjettfordelingsmodellene til etaten, men når jeg får høre at stort sett alle regionene kommer dårligere ut nå enn før, ja da tenker jeg at det kanskje har noe med den store felles bevilgningen å gjøre. Men jeg fortviler ikke, for når jeg lytter til Fairytale of New York og kjenner lukten av et pyntet juletre, skal jeg sette meg ned og fortsette grublingen og skrive ned spørsmålene mine. Så skal nok statsråden og jeg få lov til å møtes igjen, og da håper jeg på gode svar og tydelige svar, ikke bare for meg, men for alle dem som går på jobb i fengslene rundt om i landet. Jeg vet at de kommer til å gjøre sitt aller beste for å skape god julestemning også i fengslene. Jeg ønsker dem lykke til og takker for debatten.

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

Lene Vågslid (A) [11:43:34]: Eg tenkte eg skulle avslutte, men no er eg glad eg ser representanten frå Venstre har teikna seg, for me treng eit svar på utfordringa frå Åsmund Aukrust og fleire. Kva meiner Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre om løyvinga til HRS? Det fortener eit svar. Ingen treng å vere i tvil om kvar dei har Arbeidarpartiet her. Som Åsmund Aukrust sa, vil det bli kutta på dag éin med ei ny Arbeidarparti-regjering.

Det nærmar seg slutten. Me skal snart hive oss i bilen og køyre «Mil etter mil», «Heim til jul». Eg vil nytte anledninga til å takke for samarbeidet i ein krevjande haust og eit krevjande år. Eg ynskjer dykk alle, inkludert statsråden, ein velfortent og god ferie. Så takk for debatten og «Adjø».

Presidenten: Det er vel ikke «Driving home for Christmas» riktig ennå. Vi får gå videre på talerlisten.

Solveig Schytz (V) [11:44:42]: Jeg vil gjerne bare understreke at HRS ikke er en premissleverandør for justispolitikken i Norge. Jeg er også veldig glad for at justisministeren har understreket at støtten til HRS ikke er regjeringens prioritet, men følger av en tidligere budsjettavtale i Stortinget hvor man også var enige om å øke støtten til andre organisasjoner med 17 mill. kr. Jeg vil gjerne bare understreke at jeg er helt enig med justisministeren.

Presidenten: Representanten Per-Willy Amundsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Per-Willy Amundsen (FrP) [11:45:28]: Det er interessant å høre igjen, nok en gang, at både representanten Aukrust og representanten Henriksen utviser total mangel på historie og total mangel på kunnskap. Og igjen – jeg tillater meg å minne om følgende: Hadde det ikke vært for HRS, hadde det sannsynligvis ikke fra 1. januar neste år vært mulig å straffeforfølge foreldre som utsetter barn for tvangsekteskap, som utsetter barn for kjønnslemlestelse. Det er den kompetansen som HRS bidrar med inn i norsk politikk, men som Arbeiderpartiet åpenbart ikke ønsker. Det viser mye av problemet.

Men jeg tok ordet opprinnelig fordi det dessverre er sånn at presidentskapet må ha gjort en feil, for man har slått sammen to debatter som ikke hørte naturlig sammen. Det gjelder vårt representantforslag om gjengkriminalitet. Det er selvfølgelig ikke noe vi kan gjøre med det nå, men jeg skylder å gjøre oppmerksom på at når vi kommer til votering, ønsker vi at mindretallsforslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet, nr. 1, settes opp mot X i innstillingen.

Presidenten: Det er notert av sekretariatet, så det vil bli håndtert.

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

Åsmund Aukrust (A) [11:46:56]: Det er jo bare å registrere at justisministeren ikke vil svare. Det ble sitert fra Venstre hva justisministeren sier i media. Vel, vi kjenner to ting i Stortinget, vi kjenner hva justisministeren sier i Stortinget, og hva hun skriver i budsjettene. Det er ikke riktig det Venstre sa, at justisministeren sa at det ikke var noen prioritet, som hun godt kan gå ut og si i media og når hun skal please folk, fordi hun skjønner hvor flaut dette er for partiet Høyre. I statsbudsjettet skriver justisminister Monica Mæland at støtten til Human Rights Service skal bidra til økt kunnskap om integrering og innvandring i Norge, inkludert

de utfordringer det må bære med seg. Det er det justisministeren varsler Stortinget om, og jeg bare registrerer at vi ikke kommer til å få noe mer svar, verken fra justisministeren eller fra Høyre. Jeg ser taletiden er ute, og justisministeren ser ut som om hun ikke har lyst til å ta ordet mer. Men da får vi si at for Arbeiderpartiets del er ikke denne kampen over. Arbeiderpartiet kommer til å fortsette å mase på regjeringen om dette området, for dette området er en av Arbeiderpartiets viktigste saker i arbeidet mot ekstremisme, og beredskap der.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 14–16.

Sak nr. 17 [11:47:56]

Innstilling fra justiskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2020 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 156 S (2020–2021), jf. Prop. 43 S (2020–2021), unntatt kap. 480, 490, 491 og 3490 samt romertall II kap. 490)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil sakene nr. 18–20 behandles under ett.

Sak nr. 18 [11:48:27]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))

Sak nr. 19 [11:48:46]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland (Innst. 150 S (2020–2021), jf. Prop. 54 S (2020–2021))

Sak nr. 20 [11:49:05]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt (Innst. 168 S (2020–2021), jf. Prop. 55 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil den fordelte taletid i debatten bli begrenset til 1 time og 45 minutter, og presidenten vil

ordne debatten 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 samferdselsministeren 5 minutter.

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

Videre vil de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, få en taletid på inntil 3 minutter.

Helge Orten (H) [11:50:09] (komiteens leder): Først av alt vil jeg gjerne takke komiteen for et godt samarbeid og fleksibilitet i arbeidet med budsjettinnstillinga. Tidsrammene har til tider vært krevende, for å si det på den måten. Jeg er også fornøyd med at vi nå har fått på plass et budsjettforlik med Fremskrittspartiet som ytterligere styrker samferdselssektoren. Det er bra.

En god infrastruktur er viktig for at vi skal ha verdiskaping og bosetting i hele landet. Den store satsingen på samferdsel skaper aktivitet. Samferdsel er og har vært et prioritert område for både Høyre og regjeringa siden vi tok over i 2013, og det vil det fortsatt være. Samferdselsbudsjettet er tilnærmet doblet, og vi har gjennomført viktige reformer.

Koronapandemien har gitt oss noen ekstra store utfordringer, først og fremst for dem som er direkte eller indirekte rammet av viruset, men også for samfunnet som helhet, med delvis nedstenging og sterke begrensninger i folks hverdag. I denne situasjonen er det helt avgjørende at vi har en infrastruktur som fungerer, at vi har et minimum av flytilbud, at kollektivtransporten går, at folk har fått nødvendige varer, og ikke minst at vi har en digital infrastruktur som muliggjør at flere har kunnet jobbe hjemmefra i en lang periode.

Innenfor samferdselsområdet er det luftfarten som er hardest rammet, og det er gjennomført viktige tiltak for å sikre et minimum av flytilbud fra mars og fram til nå. Det er likviditetsgarantier, kjøp av flyruter og betydelig reduserte avgifter. I tillegg er det brukt betydelige midler på å holde flyplassene åpne. I sum er dette tiltak på inntil 14 mrd. kr i 2020.

Disse tiltakene videreføres i statsbudsjettet for 2021 ved at det foreløpig er satt av 2 mrd. kr til kjøp av flyruter, og avgiftsfritaket videreføres. Selv om det er mye som tyder på at en vaksine er på plass nå rundt årsskiftet, er det grunn til å forvente at det vi har sett i 2020, også vil prege store deler av 2021 og transportsektoren i den forbindelse.

Regjeringa skal også komme tilbake til Stortinget med ytterligere tiltak for luftfarten i løpet av januar. Vi skal ha en sunn og god konkurranse i norsk luftfart også etter at koronapandemien er over. Hvordan den nye normalen vil se ut, er det for tidlig å si, og de mer langsiktige vurderingene er det mer naturlig å komme tilbake til i Nasjonal transportplan.

Selv om vi har økt budsjettet og har en rekordstor satsing på vei og bane, er det ikke alene nok. Vi må også sørge for at vi får mest mulig igjen for hver krone vi bruker på samferdsel. Derfor har vi gjennomført viktige reformer. Samtidig må vi ta vare på det vi har. På riksveinettet er forfall snudd til fornying, og vedlikeholdsetterslepet er redusert hvert år siden 2015. I 2021 reduseres det med over 1,8 mrd. kr, når vi tar hensyn til budsjettforliket. Det merkes når vi kjører langs norske veier.

Etableringen av Nye Veier har vært en suksess og har vist at det er mulig å bygge vei både raskere og til en lavere kostnad, og at samfunnsnyttene av prosjektene kan økes. Det er anslått at innsparingen i porteføljen er på 59 mrd. kr, hvorav 25 mrd. kr er rene kostnadsreduksjoner. Det betyr at vi får mer vei for hver krone brukt.

Nye Veier har også utfordret de etablerte måtene å jobbe på. Det er bra også for Statens vegvesen. Ny organisasjonsstruktur og nye måter å jobbe på vil gi positive resultat, og allerede nå har Statens vegvesen identifisert betydelige kostnadsbesparelser i sin portefølje.

Gjennomføring av anbudskonkurranse i personogtransporten er bra for kundene og bra for fellesskapet. Etter å ha gjennomført tre trafikpkpakker har vi oppnådd en samlet besparelse på 12 mrd. kr i anbudsperioden, sammenlignet med det driftet av disse strekningene kostet i 2019. Dette er det mulig å gjennomføre samtidig som tilbudet til kundene blir forbedret.

Utslippene fra transportsektoren er redusert med 15 pst. siden 2013. Det er mange grunner til det, bl.a. en veldig aktiv elbilpolitikk. Allerede nå utgjør salget av elbiler godt over 50 pst. av nybilsalget, og andelen elbiler nærmer seg 12 pst. av bilparken. Målet om kun å selge nullutslippsbiler i 2025 ligger fast, og jeg tror det er oppnåelig.

Et annet område der det har vært en rivende utvikling, er innfasing av lav- og nullutslippsferger. Ved utgangen av 2022 vil det være batteri om bord på over 80 ferge, som er tilnærmet en tredjedel av alle fergene. Det er en utvikling som bidrar til lavere utslipp, samtidig som det skaper aktivitet og jobber i maritim sektor. Det er et betydelig potensial for ytterligere aktivitet knyttet til hurtigbåter, nærskipsflåten og resterende del av maritim næring.

Norge har et godt utbygd mobil- og bredbåndnett, og nå akselerer også utbyggingen av 5G-nettet. God digital tilgang kombinert med ny teknologi vil ta oss mot nullutslippssamfunnet. Det er åpenbart utfordringer knyttet til dette, men det gir også fantastiske muligheter for en mer bærekraftig mobilitet og en enklere hverdag.

Så vil jeg gjerne også – hvis jeg får muligheten til det, president – ta opp forslag nr. 28, et løst forslag som er fremmet av meg på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Representanten Helge Orten har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:55:39]: Komitelederen holdt et informativt og fint innlegg. Jeg har lyst til å stille ham spørsmål om noe av det mer konkrete i komitéinnstillingen, for en enstemmig komité sier at flyruta mellom Oslo og Stord bør være med når staten skal kjøpe flyruter i 2021. Men i dag, 18. desember 2020, er det gått ut et brev fra Det kongelige samferdselsdepartement til Stord Lufthavn. Der står det at departementet anser at behovet for flyreiser mellom Stord og Oslo ivaretas via det midlertidige kjøpet på flyruta Haugesund–Oslo, og at departementet ikke har sett behov for kjøp på strekningen Stord–Oslo. Jeg må si det er noe merkelig at det brevet går ut fra Samferdselsdepartementet før vi har hatt budsjettdebatten i Stortinget, så jeg lurer på om komitélederen kan oppklare situasjonen. Vil flyruta Oslo–Stord bli med i vurderingen for flyrutekjøp neste år, eller er saken avslått i departementet?

Helge Orten (H) [11:56:47]: Jeg tror nesten statsråden får svare for den vurderingen som departementet har gjort, men fra vår side er vi opptatt å vurdere alle flyrutene i Norge i den situasjonen vi står i. Det er satt av betydelige midler til flyrutekjøp for 2021 – 2 mrd. kr – inklusiv FOT-ruteanbudet. Vi mener at vi i den forbindelse er nødt til å gjøre en helhetlig vurdering. Jeg kjenner ikke bakgrunnen for de vurderingene som ligger i det brevet som representanten Myrli viser til. Uansett forventer vi nå å ha en fortløpende vurdering av flyrutetilbudet utover i 2021, sørge for å ha et minimumstilbud og at både næringslivet og innbyggerne kan ha et tilfredsstillende tilbud i tida som kommer.

Sverre Myrli (A) [11:57:37]: Da regner jeg med at komitélederen og statsråden avklarer den situasjonen i løpet av dagen. Det brevet som er sendt fra departementet, har i alle fall vakt sterke reaksjoner i dag, på Stord og i Sunnhordland.

Vi skal fra lufta til landjorda. Denne uka kom Riksrevisjonen med en undersøkelse av Bane NOR. Bane NOR er et av prestisjeprosjektene til denne regjeringen etter den såkalte jernbanereformen, men jeg må si at noe nærmere en helslakt av hvordan jernbanen vår nå fungerer, av hvordan Bane NOR fungerer, er det vel ikke mulig å finne. Dette er det ikke Arbeiderpartiet og ikke opposisjonen som har ført i pennen – dette er Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NOR. Spørsmålet til Orten, som jo har vært en veldig ivrig talsmann for den oppsplittingen og privatiseringen vi nå har fått av jernbanen, er: Gjør en slik rapport fra Riksrevisjonen inntrykk på komitélederen?

Helge Orten (H) [11:58:41]: Jeg tror jeg vil begynne med å minne om den situasjonen som vi hadde i 2011–2012, før vi tok over regjeringskontorene i 2013, da det var mer eller mindre kaos på jernbanen, og der ting ikke fungerte bra. Regulariteten var dårlig, punktligheten var dårlig, og det var store utfordringer knyttet til dette. Jeg registrerer også revisjonsrapporten fra Riksrevisjonen, og jeg ser at det fremdeles er forbedringspotensial i den reformen som vi gjennomfører. Samtidig vil jeg påpeke at det vi har gjort med å innføre konkurranse – f.eks. i de tre trafikkpakkene som jeg redegjorde for i mitt innlegg – har ført til at vi har fått betydelige besparelser når det gjelder persontogtransporten i Norge. Det vi ser at vi kanskje har den største utfordringen med nå, er å forbedre både styringsstrukturer og arbeidet med nye og store investeringsprosjekt. Der er det nok fremdeles et stykke å gå og et forbedringspotensial i den reformen som er under gjennomføring.

Siv Mossleth (Sp) [11:59:58]: Høyre har ganske konsekvent i denne tida gått mot mange av de forslagene som demografiutvalget anbefaler. Dette utvalget er ledet av den gamle Høyre-høvdingen Victor Norman, som nå har visjoner for distriktpolitikken. Han forfekter bl.a. lavere fergepriser, som vi har foreslått, og som regjeringspartiene har stemt ned. Han går inn for bedre infrastruktur også på fylkesveiene og bredbånd overalt. Jeg har lyst til å nevne at Senterpartiets satsing på fylkesveier i Møre og Romsdal er på 151,4 mill. kr mer enn det regjeringa har i 2021. Det var vel ingenting som kom til Møre og Romsdal. Men hvordan kan regjeringspartiene gang på gang stemme mot det som Norman peker på som løsningen for hele landet, og også stemme mot forslaget vårt om å opprettholde Kystverkets lokasjoner i Ålesund, Bergen og Kabelvåg?

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Helge Orten (H) [12:01:11]: Det var mange spørsmål på en gang, men jeg har med interesse lest en del av de forslagene som Victor Norman og hans utvalg har kommet med. Jeg synes det er veldig mange spennende forslag. Det er klart at fergekostnader er en betydelig begrensning på mobiliteten rundt omkring, særlig langs kysten vår. Jeg lever selv i en kommune ute på en øy som er veldig avhengig av ferge. Vi vil fortsette å jobbe med å forbedre fergetilbudet. Det har vi gjort i de årene vi har styrt. Samtidig er det viktig for oss å sørge for at vi får den overgangen til lav- og nullutslippsferger som nå blir gjort i stor stil, der fylkeskommunene også gjør et godt stykke arbeid.

Når det gjelder det forslaget som representanten viste til om reduksjon av fergepriser, kan jeg ikke se at jeg finner igjen så veldig mye av det i budsjettet til Senterpartiet, i hvert fall ikke som monner i den sammenhengen. Så der tror jeg de kanskje må feie litt for egen dør også.

Arne Nævra (SV) [12:02:20]: Representanten Orten nevnte ferjer, og da er jeg helt sikker på at Orten venter seg et spørsmål fra representanten Nævra om ferjefrie forhold, dvs. ferjefri E39. Grunnen til at jeg tar opp dette nok en gang, er at vi har fått en ganske ny situasjon. Jeg skal ta det opp også i hovedinnlegget mitt: Hva skjer etter koronaen? Ser komitélederen for seg at det blir store endringer i transportsektoren med tanke på kanskje beregnet trafikkvekst framover etter koronaen? Ser han for seg at kanskje også prosjektet med ferjefri E39 kan få andre tall sett ut fra post korona-situasjonen? Vil komitélederen kanskje vurdere ferjefri E39 på en annen måte med tanke på samfunnsøkonomisk lønnsomhet etter koronaen?

Helge Orten (H) [12:03:18]: Jeg er litt usikker på om representanten Arne Nævra egentlig har skjönt poenget vårt med å bygge ferjefri E39. Når vi snakker om å bygge sammen og korte ned reisetida mellom f.eks. Bergen og Stavanger, betyr det å bygge et større bo- og arbeidsmarked og legge grunnlag for verdiskaping. Når vi snakker om å bygge sammen på Nord-Vestlandet mellom Kristiansund, Molde, Ålesund og Sunnmøre sør, handler det om å bygge sammen til ett stort bo- og arbeidsmarked. Det gjør vi fordi vi ønsker å bidra til verdiskaping, sterke bo- og arbeidsmarked rundt omkring i det ganske land. Det er åpenbart at representanten Nævra ikke er enig i den strategien, og vi kan godt være uenige her, men for oss er dette det viktig prosjekt. Det er viktig, for uavhengig av om man skulle få noen mindre justeringer i trafikkgrunnlaget nå, er det ekstremt viktig i de regionene det gjelder, nettopp for å legge til rette for mer effektive bo- og arbeidsmarkeder, sørge

for at flere kan komme i jobb og sørge for at flere har et større arbeidsmarked å forholde seg til.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Sverre Myrli (A) [12:04:37]: Jeg har fundert litt de siste dagene. Jeg har fundert over dette: Tenk om vi under budsjettdebatten for ett år siden hadde sagt at 2020 skulle bli det året da landet vårt nesten ble stengt ned – da fly ble satt på bakken, da drosjene mistet nesten alle oppdrag, da tog, buss og annen kollektivtrafikk opplevde at passasjergrunnlaget ble borte nærmest over natta.

2020 har satt oss som samfunn og som land på store prøver. Det har vært et krevende år, også for dem som jobber med transport. Jeg vil benytte anledningen til å takke samferdselsministeren, ansatte i Samferdselsdepartementet og underliggende etater og virksomheter. Jeg vil også takke alle dem som har sitt daglige arbeid i transportsektoren – det være seg i luftfarten, i vegtransporten, på jernbanen, i skipsfarten eller i kollektivtransporten, og alle andre som jobber med transport. Takk for den store innsatsen.

Når en krise oppstår, er det viktig at samferdselen i landet fungerer og at samferdselsberedskapen fungerer. Det er tøffe tider i mange bransjer, men jeg vil spesielt trekke fram drosjenæringen og luftfarten som to næringer som nå har det veldig tøft. Drosjenæringen er en viktig del av det totale transporttilbudet, og det er urovekkende at mange drosjesentraler nå fjerner beredskapen på natta, etter at driveplikten bortfalt fra 1. november. Det er forståelig at drosjesentralene gjør dette, for det har sammenheng med situasjonen med pandemien, men også med liberaliseringen av drosjenæringen, som stortingsflertallet har vedtatt. Det er helt utrolig at den liberaliseringen skulle komme midt oppe i den vanskelige situasjonen.

I Norge er luftfarten svært viktig. Vi har daglig rute-trafikk på nesten 50 flyplasser, de aller fleste av dem eid og drevet av Avinor. Mange steder er flyplassen og flyruta det eneste kollektivtilbudet som finnes. For Arbeiderpartiet er utgangspunktet at alle de tre flyselskapene som vi hadde da vi gikk inn i krisa, også skal eksistere når vi er gjennom krisa – både SAS, Widerøe og Norwegian. Fellesskapet må nå stille opp for luftfarten i en veldig vanskelig tid. Arbeiderpartiet er villig til å gå langt og ta ulike virkemidler i bruk for at flyselskapene skal klare seg over kneika.

Det store paradokset er at mens de seriøse flyselskapene sliter, kommer lavprisselskaper inn i markedet for fullt, selskaper med frynsete rykte, tvilsomme lønns- og arbeidsvilkår, og noen av dem aksepterer heller ikke fagforeninger. Slike selskaper vil vi rett og slett ikke ha i Norge.

Onsdag ettermiddag fikk vi en dramatisk nyhet, nemlig at samtlige ferjer og hurtigbåter som opereres av rederiet Boreal, hadde fått seilingsnekt etter at det var avdekket alvorlige avvik. Jeg tror ikke det er overdrivelse å si at det fikk dramatiske konsekvenser – et selskap som opererer hurtigbåter og ferjer fra Finnmark til Rogaland. Jeg kritiserer ikke på noen måte myndighetene for det som ble gjort, snarere tvert imot – vi skal aldri gamble med sikkerhet. Men samtidig får det enorme konsekvenser for kystsamfunnene våre når noe slikt skjer, for folk og for næringsliv. Tenk på sjømatnæringen vår. Tenk på oppdrettsanleggene våre og bedriftene som skal ha fisken sin ut. Det er dramatisk når ferjene ikke går.

Sjøfartsdirektoratet sorterer inn under en annen statsråd enn samferdselsministeren, men vi er opplyst om at samferdselsministeren har vært involvert i saken, og det er bra. Jeg ber om at samferdselsministeren i løpet av debatten orienterer oss litt om hva som skjedde i saken, hvordan det løses, og også reflekterer litt om hvordan beredskapen er når noe slikt skjer, og hvordan publikum og næringsliv informeres når noe slikt dramatisk skjer. Det er svært alvorlig at noe slikt skjer, folk på kysten har nå mange spørsmål. Dette må vi til bunns i.

Vi har noen mål for transportpolitikken. Vi skal ha effektive transportløsninger for folk og bedrifter. Vi skal få ned utslippene fra transportsektoren. Vi skal ha sikre veier. Og vi har et mål om null drepte og hardt skadde i trafikken. Derfor hadde Arbeiderpartiet fire klare satsingsområder i Nasjonal transportplan, som er fulgt opp i alle våre alternative statsbudsjetter etter det, også i vårt alternative budsjett for 2021. Det første var og er kollektivtransport og jernbane. Det andre er trygge veier og rassikring. Det tredje er kyst- og havnesatsing. Og det fjerde er digital infrastruktur og bredbånd-satsing. Det følger vi også opp i budsjettet for 2021. Arbeiderpartiet mener at staten skal bidra med 70 pst. av investeringskostnadene til store kollektivprosjekter i de store byene. Arbeiderpartiet vil ha en mer offensiv satsing på jernbanen. Vi foreslår mer penger til planlegging av intercityutbygging på både Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Vi har penger til og foreslår oppstart av Ringeriksbanen i 2021. Vi har penger til utbygging av Narvikterminalen og til Godspakke Innlandet for å komme i gang med utbygging av svært viktige tiltak for å nå målet om mer gods på jernbanen.

Vi opplever et villere og våtere klima. Da må vi sikre vegene våre bedre, fordi vi får mer skred. Arbeiderpartiet foreslår mer penger til skredsikring i sitt alternative budsjett, og vi foreslår også mer penger til fylkesvegene gjennom rammen til fylkeskommunene over Kommunaldepartementets budsjett.

Norge har store muligheter langs kysten. Da må vi ha god infrastruktur, gode havner og gode farleder. Vi har dessverre en regjering med vannskrekk. Hvorfor satser ikke regjeringen på kysten? Kystverkets budsjett er jo egentlig bare et pinglebudsjett, og på dette feltet ligger regjeringen langt, langt etter målsettingen i Nasjonal transportplan. Nå ble det litt bedre etter budsjettforliket, men det satses fortsatt for lite på kysten. Alle sier at vi skal ha mer gods fra veg til sjø, men det skjer ingenting. Hvert eneste år foreslår regjeringen kutt i den posten.

Arbeiderpartiet mener også det er viktig at vi kommer i gang med byggingen av Stad skipstunnel i 2021, og la penger til det inn i vårt alternative budsjett. Vi registrerer at det kom på plass også i forliket, og det er veldig bra at også regjeringen og regjeringspartiene kom på bedre tanker.

Arbeiderpartiet har hvert år foreslått 500 mill. kr til bredbåndsutbygging. Det gjør vi også for 2021. Mye er gjort, og det vil sikkert digitaliseringsministeren snakke om i dag. Det satses mye mer på bredbåndsutbygging enn tidligere. Ja, det skulle bare mangle. Og ja, det er gjort veldig mye, men det gjenstår samtidig også veldig mye. Og det er store – veldig store – geografiske forskjeller. Målet må være at alle husstander og alle bedrifter i hele landet har tilfredsstillende bredbåndskapasitet.

Vi har brukt mye tid på å diskutere den såkalte jernbanereformen. Denne uka kom Riksrevisjonen med en undersøkelse av Bane NOR, og jeg gjentar det jeg sa i replikkordskiftet: Det er vel en total slakt av jernbanereformen og hvordan den fungerer. Regjeringen har fått advarsler underveis, det mangler ikke på det, men de bare fortsetter. Nå skal de konkurransetsette og privatisere drift og vedlikehold av infrastrukturen på jernbanen – skinner, puk, sviller, strømforsyning og alt det andre som hører til infrastrukturen. Det vil ikke Arbeiderpartiet, og vi har derfor fremmet forslag om å stoppe denne konkurransetsettingen, altså konkurransetsetting av drift og vedlikehold av infrastrukturen.

Regjeringen har opprettet enda et nytt selskap på jernbanen i tillegg til Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Entur, Mantena og Norske Tog. Så har vi selvsagt Vy, Go-Ahead og SJ som kjører tog. Og NSB Trafikkservice har blitt til Agilia. Agilia, gitt! Agil betyr smidig, framoverlent og tilpasningsdyktig, skrev selskapet i en pressemelding. Kan noen med vettet i behold stoppe dette vanviddet?

Men tilbake til selskapet jeg begynte å prate om, nemlig Spordrift. Det er et selskap som eies av Bane NOR, og Bane NOR kjøper nå tjenester av Spordrift. Arbeiderpartiet er imot denne organiseringen (presi-

denten klubber) og fremmer forslag om å stoppe (presidenten klubber igjen) konkurransetsettingen.

Så vil jeg helt til slutt, mens presidenten klubber, ta opp mindretallsforslagene nr. 1–19 i innstillingen.

Presidenten:Representanten Sverre Myrli har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [12:15:10]: Sverre Myrli er en person som bekymrer seg over mye – i sitt innlegg var han veldig bekymret for omtrent alt. Men det som kanskje burde bekymre ham, er de samarbeidspartnerne han har valgt seg for en eventuell valgseier i 2021. Det jeg vil peke på, er egentlig Senterpartiets holdning til byvekstavtaler. Det var et stort oppslag i går om byrådslederen i Oslo, som nærmest var i harnisk fordi Senterpartiet ikke ville satse på byvekstavtaler for storbyene. Jeg har erfaringer fra tidligere Senterparti-statsråder med at det ikke kommer noe til Oslo og Akershus når de er statsråder.

Hva tenker Sverre Myrli om satsingen på byer, når man skal samarbeide med partier som ikke satser på byer?

Sverre Myrli (A) [12:16:13]: Noen partier er veldig opptatt av bygda, noen partier er veldig opptatt av byene. Arbeiderpartiet er opptatt av begge deler. Det er helt utenkelig for Arbeiderpartiet at vi ikke skulle satse på byene våre. Det er der vi har mange av de store trafikale utfordringene våre, og det er der vi har mange av utfordringene som gjelder utslipp fra transportsektoren. Så det må satses mer på tiltak i byene, mer på byvekstavtaler og andre tiltak – både for de fire største byområdene våre og for de fem som kom med i ordningen med byvekstavtaler sist – og antagelig bør flere byer og byområder inn under den ordningen, eller eventuelt under andre ordninger, når vi kommer til behandlingen av Nasjonal transportplan.

Jeg er enig i at det har vært for lite bevilgninger til Oslo og Akershus. Det bør absolutt rettes på, men Akershus eksisterer dessverre ikke – det har Jegstad vært med på å legge ned. Så vi får vel forholde oss til Oslo og Viken heretter.

Nils Aage Jegstad (H) [12:17:17]: Det er ikke noen unnskyldning at Akershus er blitt en del av Viken – de er fortsatt en del av Oslopakke 3, og vi satser på byvekstavtaler med Oslo og Akershus.

Det andre som er litt spesielt med Arbeiderpartiet, er at de er veldig imot jernbanereformen – alt var mye bedre før. Men det de ikke er imot, er den gevinsten som dette gir. De går ikke inn i budsjettene sine og sier at de må omprioritere 1,2 mrd. kr fra et annet sted, og

bruke dem på drift av dette så lenge det ikke er vellykket, som de sier. Er det ikke litt rart at når man er så mye mot, tar man gevinsten for gitt likevel?

Sverre Myrli (A) [12:18:08]: Løsningen er aldri å se seg bakover, det er alltid å se framover – det er der de gode løsningene finnes. Så vi skal ikke gjøre som vi gjorde for fem år eller ti år siden, eller for den saks skyld for 20 år siden. Vi har en offensiv politikk, vi vil satse mer på jernbanen. Vi vil organisere den på en annen måte for å nå målene våre om en bedre jernbane.

Så er det høyrepartienes mantra at en har spart så mye på jernbanereformen. Det stemmer ikke. Ingen har klart å vise fram hvor de beløpene som en opererer med, kommer fra. Det er en rekke nye selskaper, foretak og virksomheter som koster enorme summer å administrere, og det tas ikke med i regnestykket til høyresida. Stordriftsfordelene som fantes ved den gamle organiseringen, tas heller ikke med i regnestykket. Så hvis vi noen gang skal ha den debatten på en ordentlig og seriøs måte, må høyresida legge fram det regnestykket, med både plusser og minuser, så vi også ser hva jernbanereformen koster.

Bård Hoksrud (FrP) [12:19:31]: Nå hører jeg plutselig at representanten Myrli ikke vil se bakover. Er det noe han stort sett gjør i debattene sine, er det jo å se bakover – han vil tilbake til det som var. Men det får være Arbeiderpartiets problem at man hele tiden vil tilbake – man later som man vil framover, mens man egentlig vil ha fortidens løsninger.

Jeg har lyst til å utfordre representanten Myrli: Han sa i stad at det blir for lite penger til Oslo og Viken. Det er ganske fantastisk at hans egen partifelle Raymond Johansen nå sørger for å sende 277 mill. kr ut til andre deler av landet, som kommer til å bli strålende fornøyd fordi Arbeiderpartiet ikke vil at de pengene skal brukes på kollektivtrafikk og redusere bompengebelastningen for innbyggerne som Sverre Myrli representerer store deler av. Hvordan kan representanten Myrli mene at man trenger mer penger når man sender pengene til andre, for det er det Arbeiderpartiet gjør i Oslo, og ved å si nei til å få deler av belønningsmidlene?

Sverre Myrli (A) [12:20:35]: Litt historiefortelling her nå: Regjeringen har de siste årene bevilget 50 pst. av investeringskostnadene til store kollektivprosjekter i de fire storbyene. Arbeiderpartiet har hvert år, i hvert fall sammen med SV, kanskje andre partier også, foreslått 70 pst. Det har ikke regjeringspartiene villet være med på. Så kom bompengeforliket mellom de nåværende regjeringspartiene og Fremskrittspartiet – mens vi hadde flertallsregjering, var det vel – der en skulle opp til 66 pst. i bevilgninger til de store kollektivpro-

sjektene. Men bevilgningene skulle ikke gå til kollektivprosjektene. De skulle gå til å sette ned kollektivprisene og til å sette ned bompengene, så det er i realiteten bare 50 pst. til kollektivinvesteringene, og der er Raymond Johansen og jeg, og jeg tror alle i Arbeiderpartiet, enige: Vi vil bruke pengene til kollektive investeringer, og Arbeiderpartiet er for at staten skal finansiere 70 pst. av de kollektive investeringene.

Jon Gunnes (V) [12:21:40]: Representanten Sverre Myrli er sterkt imot alt som heter konkurranseutsetting. Det har han erkjent gjennom sitt innlegg her i dag. Mitt spørsmål er for det første: Nye Veier – hvordan er den situasjonen for Arbeiderpartiet nå? Arbeiderpartiet var sterkt imot da de ble etablert. De har vist sin fantastiske evne til faktisk både å få billigere prosjekter og å bygge hurtigere.

Noe som man kanskje er enda sterkere imot, er de offentlig-private samarbeidene. Det nevnes av Arbeiderpartiet i merknadene til denne saken at det at man bygger etter OPS, liksom er det verste som kan skje, og man nevner eksempler på at det ikke har vært en fordel.

Jeg spør da: Hva med Klett–Orkdal for 20 år siden? Var ikke det et meget godt OPS-prosjekt?

Sverre Myrli (A) [12:22:58]: Arbeiderpartiet er ikke fundamentalistisk imot å bruke konkurranseutsetting der det er fornuftig. Arbeiderpartiet har en veldig fornuftig og pragmatisk holdning til det. Vi bruker konkurranse der det er fornuftig, og så bruker vi det ikke der det ikke er fornuftig. Vi har også organisert samferdselsutbygginger på ulike måter opp gjennom tida. Jeg minner om utbyggingen av Oslo lufthavn, Norges hovedflyplass på Gardermoen, både flyplassen som sådan og Gardermobanen, som det da het, så vi har absolutt ingen motforestillinger mot å tenke nytt, men det må være fornuftig, og det må være effektivt.

Ja, vi har gode erfaringer med å organisere utbygging på andre måter, men jammen har vi også dårlige erfaringer, også med OPS-prosjekter, noen bra og noen dårlige. Vi må lære av det gode og gå videre med det, og vi må kvitte oss med og ikke gå videre med det som ikke fungerer.

Problemet til høyrepartiene, Venstre inkludert, er at de gjør slike ting fordi det ideologisk er riktig for dem, ikke fordi det er fornuftig.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bård Hoksrud (FrP) [12:24:28]: Dette er en gledens dag. I finansdebatten snakket jeg om både folk og kyr som skulle sprette rundt fordi vi skal bygge mye ny vei og sørge for at det skal lukte asfalt over hele landet. Jeg skal ikke si det samme nå, for noen reagerte litt på

hvem jeg pratet om, men det som er helt sikkert, er at det skal lukte mye asfalt også i 2021. Det er deilig, for det viser at det skjer ting, og at det er trykk.

Ja, noen av gjennomslagene som Fremskrittspartiet nå har fått, er at vi i 2021 skal bruke en halv milliard kroner mer, hvorav 300 mill. kr skal gå til riksveiene og 200 000 mill. kr til fylkesveiene, på asfalt – og det er mye. I tillegg kommer det som allerede ligger i budsjettet.

Ja, det skal settes i gang og bygges i et høyt tempo, samtidig som bomstasjoner skal rives og folk flest skal slippe å betale nesten 1 mrd. kr ekstra. Med bakgrunn i at Oslo ikke ville ha pengene, sørger vi for at de pengene som skulle gå til å nedbetale bompenger i Oslo, er det andre i andre deler av landet som får glede av. Det var morsomt å høre varaordføreren i Kvam, Frode Nygård, som sa at det nå var kommet en førjulspressang, for der blir bompengene nesten halvert. Det er noe som betyr noe for folk, som får redusert utgiftene sine fordi Fremskrittspartiet har fått gjennomslag for at bompengene skal reduseres, og at pengene skal brukes til å redusere bompengene, og ikke bare gå tilbake i statskassen.

I tillegg til nesten én milliard har vi over statsbudsjettet fått regjeringen til å bevilge nesten 1,5 mrd. kr til å redusere bompenger gjennom det forliket vi inngikk i 2019 med regjeringen. Det betyr at bilistene må betale nesten 2,5 mrd. kr mindre i 2021 enn det ville vært hvis man hadde hatt f.eks. en rød-grønn regjering. Jeg ser at de rød-grønne ikke har tort å ta bort de pengene som allerede var foreslått fra regjeringens side når det gjaldt å kutte bompenger. De har ikke lagt inn én eneste krone mer, selv om noen av dem har sagt at de er opp-tatt av å redusere bompengebelastningen for folk.

TT-ordningen styrkes med 30 mill. kr. Det betyr at man viderefører en ordning som gjør at også de som trenger den typen transport, skal få et liv som er mer likt det livet de fleste av oss andre lever. Det er jeg veldig glad for.

Det er morsomt endelig å sørge for at «Gassveien» hjemme i Bamble i Telemark, som er en viktig vei for industrien, får bevilgninger. Industrien tok deler av regningen på 1970-tallet, men etter det opplevde industrien at det var slutt på at staten var der. Nå har vi fått gjennomslag for å bevilge 75 mill. kr i statsbudsjettet for 2021, som vi vedtar i dag, i tillegg til at Nye Veier la inn 50 mill. kr tidligere. Det er noe som betyr noe; det er kjempeviktig.

Jeg har lyst til å nevne noen av strekningene vi nå har fått gjennomslag for, og som kommer til å få stor betydning i 2021. Jeg må også passe på å få sagt én ting: Når det gjelder Rogfast og justering av rammen, kommer vi til å støtte komiteens tilråding. Ved et arbeids-

uhell gjorde vi ikke det, men vi ønsker altså å stå bak den.

- penger til bergingsbil – og det er viktig på Rennfast
- E134 kolonneoppstilling på Vågsli
- rv. 41 Søre Herefoss–Hynnekleiv
- Hølenbruene, Tjeldsundbrua, rv. 13 Kyrkjenes
- Ny Strømmen bru
- rv. 111 Tranga, rv. 13 Kyrkjenes–Bjotveit
- E14 Stjørdal til svenskegrensa, E16 Øye–Turtnes, E39 Byrkjelo–Sandane, E39 Veibustkrysset
- rv. 15 kryss Randen med kryss fv. 15 Valdresflye
- rv. 9 Kristiansand–Hovden, rv. 502 Eigerøy bru
- E6 Transfarelv bru
- Lonåsen, rv. 3 Tynset – og enda flere!

Jeg må også litt innom jernbanen, for vi kommer med 75 mill. kr til planlegging og grunnarbeid på intercity i Vestfold, fra Stokke til Sandefjord. Det er viktig for Vestfold og Telemark. Jeg ser fram til dette.

Jeg har også lyst til å nevne bruprogrammet, hvor man må få på plass en tilsagnsfullmakt. Det betyr mye for tømmertransporten og skogsindustrien.

Jeg tar til slutt opp forslaget som Fremskrittspartiet står bak.

Presidenten: Då har representanten Bård Hoksrud teke opp det forslaget han refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:29:53]: Representanten Hoksrud går opp i fistel når han snakker om vei. Det har han gjort før, og det kommer han nok til å gjøre i fortsettelsen også. Han går ikke opp i fistel – denne gangen i alle fall – når det gjelder regjeringens bredbåndsatsing. De senere årene har bredbåndsatsingen til regjeringen vært avhengig av at markedet tar seg av lønnsomme prosjekter, samtidig som en har sørget for at de prosjektene som er utenfor bystrøkene, får noe reduserte bevilgninger – som så er blitt forhandlet opp i forliksforhandlinger med diverse partier.

Jeg har lyst til å spørre representanten Hoksrud om det er en spesiell grunn til at Fremskrittspartiet i denne omgangen faktisk ikke har prioritert å øke en svak post på dette området.

Bård Hoksrud (FrP) [12:30:56]: Takk for spørsmålet.

Vi har ikke foreslått å redusere den posten. Den ligger der faktisk, og hvis man ser bort fra fjoråret, er den omtrent på samme nivå som tidligere. Men det er ikke sånn at Fremskrittspartiet ikke har foreslått det. I vårt alternative statsbudsjett – jeg tror kanskje representanten Langholm Hansen bør lese hele – står det faktisk at vi har foreslått å øke den posten med 150 mill. kr. Det er nettopp fordi vi er enig i at bredbånd er viktig. Det

ønsker vi å prioritere. Jeg tror også det er veldig bra at det er et offentlig-privat samarbeid om dette. Næringslivet er med og bidrar til å løse det der man kan, og så har man gode ordninger. Det ligger ganske mye penger inne.

For Fremskrittspartiets del skulle vi gjerne sett at vi hadde fått gjennomslag for det, men så er det sånn at man har blitt enig med regjeringen om en pakke, hvor det ligger veldig mye bra på infrastrukturensiden, og ikke minst for alle bilistene. Arbeiderpartiet synes det er greit at de skal betale mye bompenger. Fremskrittspartiet synes de skal betale mindre bompenger (presidenten klubber). Derfor er jeg veldig glad for nesten én milliard.

Presidenten: Tida er ute.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:32:03]: Jeg får vel takke for svaret. Selv om representanten ikke svarte på det spørsmålet jeg stilte, var han oppe i fistel igjen.

Vi er avhengige av avgifter og skatter for å få hjulene til å gå rundt, og Fremskrittspartiet har vært en av pådriverne for å innføre løsarbeidersamfunnet i taxinæringen. I mine samtaler med taxisjåfører får jeg tilbakemeldinger om aktører som nå er i ferd med å overta kundene. I Kristiansand kjøres det gratis med Ridel fordi de ikke har montert taksameter ennå. Andre kjører turer til 167 kr, som de får betalt 67 kr for, fordi de kjører for Uber. Men de klarer ikke å dekke utgiftene sine og tjene penger, og i tillegg skal Uber ha 25 pst. av det som er innkjørt.

Hvordan vil representanten Hoksrud forklare at det kan være bærekraftig å kjøre kunder så billig med egen sjåfør, egen bil og uten å tjene penger?

Bård Hoksrud (FrP) [12:33:10]: Jeg tror ingen ønsker å kjøre bil uten å tjene penger. Jeg tror alle er enige om at man må tjene penger for å klare seg. Men det er altså sånn, og representanten Sverre Myrli var veldig tydelig på det, og det vet også representanten Langholm Hansen, at 2020 definitivt har vært et spesielt år.

Men ikke alt var bra i taxinæringen før man gjorde de grepene man har gjort nå. Det er en grunn til at man har foreslått å gjøre endringer og justeringer, og det er at dette dessverre ikke funket. Folk var mange steder svært misfornøyd med det tilbudet man fikk, og derfor har man nå gjort endringer. Mange sier også at de faktisk har slitt med å kunne få på plass taksameter. Det er også selskaper som har drevet og driver i taxinæringen, som er svært fornøyd med det som skjer, og synes det er kjempebra og veldig velkomment. Men det er selvfølgelig en krevende tid for taxinæringen, på samme måte som det er det for veldig mange andre næringer,

og det er også derfor vi har gjort mange tiltak for å hjelpe dem i næringslivet som sliter.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:34:24]: Fremskrittspartiet har i mange år dobbeltkommunisert hva de mener om bompenger. De la fram bompengeproposisjoner på løpende bånd mens de satt i regjering, og nå er gjelden kommet opp i over 62 mrd. kr. I innstillingen til Prop. 23 S for 2020–2021, om Roa–Gran på Hadeland, foreslo Fremskrittspartiet statlig fullfinansiering. De kritiserte prosjektets innhold, men stilte seg bak komiteens tilråding om å vedta utbyggingsprosjektet. I innstillingen til Prop. 55 S for 2020–2021, om E39 Lønset–Hjelset, foreslo Fremskrittspartiet nok en gang statlig finansiering, men stilte seg ikke bak komiteens tilråding. I innstillingen til Prop. 38 S for 2019–2020, om Lysaker–Ramstadsletta, fremmet Fremskrittspartiet bl.a. egne forslag om statlig finansiering, men stilte seg ikke bak innstillingen om oppstart av byggingen av E18.

Hva er egentlig Fremskrittspartiet for, hva er de imot, og hvordan mener Fremskrittspartiet at disse prosjektene skal finansieres?

Bård Hoksrud (FrP) [12:35:27]: Takk for spørsmålet.

Det morsomme er at Senterpartiet er opptatt av dette, som sier at de er opptatt av å redusere bompenger. Fra 2010 og fram til nå har det vært lagt fram nesten 80 proposisjoner. Senterpartiet har stemt for hver eneste en av dem. Fremskrittspartiet har stemt imot over 30 av dem. Når man kommer i regjering, hender det at man faktisk må inngå noen kompromisser, og det har vi gjort.

For Fremskrittspartiet er det å bygge vei det som er viktig, og det er det vi jobber for. Men vi mener at det skal statlig fullfinansieres på samme måte som vi finansierer helsevesenet og utdanningssystemene våre. Det er mulig, og det er blitt brukt ganske mange milliarder kroner på tiltak som har vært bra og riktige i 2020 på grunn av koronapandemien. Det er mulig hvis det er politisk vilje, men Senterpartiet har ikke den viljen, dessverre.

Arne Nævra (SV) [12:36:30]: Nå sa representanten Hoksrud at det skulle lukte asfalt. Han la selvfølgelig dette klart som en lissepasning til meg. Det lukter faktisk også asfalt fra talerstolen.

Jeg la merke til at han nevnte jernbane ca. 10 sekunder etter at det begynte å lyse rødt fra mikrofonen på talerstolen. Da kom jernbanen fram. Det er ganske betegnende.

Mitt spørsmål til Hoksrud stilles på bakgrunn av en studie av hans alternative budsjett. Det er interessant lesning. Så vidt jeg kan se her nå, vil han flytte

700 mill. kr fra Vossebanen. Det er vel K5-alternativet han tenker på da. Han vil altså ikke ha jernbane der, men han skal ha motorvei.

Så vil han ta fra de mjuke trafikantene 100 mill. kr til gang- og sykkelveier i byområdene.

Er det noe som helst som funker på miljøtiltak i Fremskrittspartiet? Kan han kommentere hvorfor han gjør dette med jernbanen?

Bård Hoksrud (FrP) [12:37:34]: Hvis man leser alternative budsjetter, må man lese alt. I Fremskrittspartiets alternative budsjett er det foreslått å flytte flere av jernbaneprosjektene over til Nye Veier, eller Nye Banner, som vi har foreslått. Det betyr at vi ønsker å se dette i sammenheng med den enorme positive effekten Nye Veier har hatt. Det ble latterliggjort den gangen vi foreslo dette tidlig på 2000-tallet – at dette var helt håpløst. Nå ser vi at hele Stortinget tar til seg hvor fantastisk bra Nye Veier har vært. Det er veldig gledelig, selv om det er noen som har sagt at dette var å sette samferdsel tiår tilbake i tid. Nei, det var å sette samferdsel tiår framover i tid og være offensive. Det må vi også være på jernbanen. Det går faktisk an å få ned kostnadene og få bygd mer jernbane for pengene. Det er det vi er opptatt av – at vi skal få mest mulig ut av pengene.

Så er det jo litt morsomt: Arne Nævra burde egentlig tiljuble Fremskrittspartiet, for vi er de beste allierte når det gjelder intercity og Vestfoldbanen. Det er jo Fremskrittspartiet, med det vi har fått igjennom med regjeringen nå, som virkelig satser på jernbanen i Vestfold, i motsetning til partiene han skal samarbeide med hvis det skulle bli en annen regjering etter valget.

Presidenten: Replikordskiftet er avslutta.

Siv Mossleth (Sp) [12:39:16]: Året som har gått, har vært veldig spesielt, og det har virkelig vært en intensivering for å opprette gode transport- og logistikktilbud. Og det er jo det vi jobber med til vanlig. Senterpartiet ønsker en trygg og effektiv transport av folk, gods og informasjon i hele landet, samtidig som klimagassutslippene reduseres, men året som har gått, har virkelig utfordret oss.

Våre viktigste prioriteringer, det som vrir vår satsing mer mot hele landet, er 1,5 mrd. kr mer til fylkesveiene, 600 mill. kr mer til riksveier for å forsere noen strategisk viktige strekninger og flaskehals, 400 mill. kr mer til ras- og flomsikring, 236 mill. kr mer til økt bredbåndsutbygging og en kystpakke på hele 785 mill. kr mer enn flertallets satsing. I tillegg har Senterpartiet satt av penger til en helhetlig pakke til luftfarten med avgiftslettelser, rutekjøp og kompensasjon på over 5 mrd. kr. Senterpartiet vil øke flyrutetilbudet og redusere billettprisene. For alle detaljer viser jeg til Sen-

terpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås disse satsingene som legger til rette for utbygging av framtidsrettet infrastruktur i hele landet.

Jeg tar opp de forslagene Senterpartiet er med på.

For en kystnasjon som Norge er det viktig å satse på sjøveien, og Senterpartiet er det partiet som satser aller mest på nyanlegg og større vedlikehold av havner, inkludert fiskerihavnene. Senterpartiet har her lagt inn 300 mill. kr mer enn flertallet, pluss 50 mill. kr mer for å stimulere til å få mer gods over fra vei til sjø. Senterpartiet har også større satsinger enn flertallet for å få mer gods over til bane. Og til representanten Orten: Når det gjelder Senterpartiets mange forslag til billigere ferjepriser for folk, ligger dette under kommunalbudsjettet, og vi har tatt hensyn til det. Norge har mye næring og folk langs kysten, så denne satsingen er veldig viktig for folks hverdag og for nasjonens verdiskaping.

Senterpartiet mener det er behov for en storstilt opprusting av fylkesveiene. Disse veiene har i dag et stort vedlikeholdsetterslep, som i 2018 ble estimert til mellom 60 og 80 mrd. kr, og regjeringa har ikke vist vilje til å bruke penger på dette, til tross for at fylkeskommunene og en rekke aktører innenfor veisektoren, bl.a. Opplysningsrådet for veitrafikken, har ropt varsko. Mange har ropt varsko. Senterpartiet har gjentatte ganger fremmet forslag om dette vedlikeholdsprogrammet, men det er blitt nedstemt av høyrepartiene og Fremskrittspartiet. Regjeringa kom i fjor med en post 65 under Statens vegvesen, et søkbart tilskudd til fylkesveier på 100 mill. kr. Senterpartiet har 0 mill. kr på denne posten, der flertallet nå har 175 mill. kr, og grunnen til det er at Senterpartiet prioriterer 1,5 mrd. kr. til fylkesveiene i 2021 ved økning av rammetilskuddet gjennom en ubyråkratisk fylkesveisatsing uten søknad til fylkeskommunene.

For å forklare forskjellen mellom stortingsflertallets og Senterpartiets forslag for 2021 kan jeg bruke Nordland som eksempel. Senterpartiets løsning ville gitt 212,8 mill. kr mer fra staten i 2021 til en styrket satsing på fylkesveier i Nordland. Dagens flertall gir Nordland 7 mill. kr., og Nordland har over 4 000 km med fylkesveier. Det er ingen tvil om at det trengs penger, og 7 mill. kr er selvsagt bedre enn ingenting, men for å sette de 7 millionene i et perspektiv kan det sees i sammenheng med at fylkeskommunen selv vil bruke 5,1 mrd. kr på fylkesveiene i Nordland, samtidig som veivedlikeholdet styrkes med 150 mill. kr årlig. Vestland får 12 mill. kr fra regjeringa til fylkesveiene under tilskuddet. Med Senterpartiets budsjett ville Vestland fått 284,5 mill. kr.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har teke opp dei forslaga ho refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:44:36]: Senterpartiet er imot reformer innanfor samferdselsområdet, slik som vegreform og jernbanereform. Senterpartiet har tidlegare vore svært kritisk til avbyråkratiserings- og effektiviseringsreforma, men me registrerer no at Senterpartiet ikkje har nokon merknader om henne og heller ikkje føreslår å reversere henne i sitt alternative budsjett. I tillegg til ABE-reforma har Senterpartiet lagt opp til eit såkalla byråkratikkutt på 2,1 mrd. kr i tillegg til kutt i konsulenttenester med over 1 mrd. kr. Samferdselssektoren er i stor grad avhengig av bruk av innleigde konsulentar for planlegging og prosjektering av nye prosjekt. Kan Senterpartiet svare på korleis kuttet vil slå ut for framdrift i store planlagde samferdselsinvesteringar på veg og jernbane?

Siv Mossleth (Sp) [12:45:33]: Senterpartiets budsjett hviler på at vanlige folk skal få lavere skatter og avgifter. Næringslivet skal få nedsatte avgifter. Når det gjelder byråkratikkutt, har vi inne en god del kutt i byråkratiet, og vi kommer til å ta ut en del der. Det er mye å ta av. Bare siden 2013 har økningen i statlige arbeidsplasser, først og fremst i byråkratiet, vært på over 20 000 personer, og vi har fått en oppblomstring av konsulenter og kommunikasjonssjefer som vi aldri har sett maken til tidligere i dette landet. Alt vi har foreslått, har vi inndekning for i vårt budsjett, så hvis representanten ser på vårt helhetlige budsjett, finner hun akkurat det hun spør etter.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:46:35]: Eg vil inn på ei anna reform. Det er framleis nei til reformer, og Senterpartiet held fast på løysingar for behova i fortida, slik også når det gjeld Posten. Som følge av auka digitalisering der folk kommuniserer og utfører tenester elektronisk, har brevmengda falle dramatisk, og Posten bruka ei tid veldig mykje ressursar på å køyre rundt i tome postbilar. I sitt alternative budsjett for inneverande år, 2020, budsjetterte Senterpartiet med 249 mill. kr for å halde ved lag postombering fem dagar i veka. I budsjettforslaget for 2021 har Senterpartiet verken lagt inn pengar eller hatt nokon merknader om posttenester. Har Senterpartiet no innsett at det er feil bruk av fellesskapets midlar å halde ved lag postombering fem dagar i veka?

Siv Mossleth (Sp) [12:47:28]: Det som skjedde med Posten og uthulingen av Posten, gjelder ikke først og fremst brev. Kjærlighetsbrev og regninger kan vi vente litt på. Det vi var bekymret for, var alle andre typer tjenester, også pakker. Nå har det vist seg at det er veldig mange pakker som sendes. Kanskje var det feil å legge

ned Posten, og kanskje regjeringspartiene også ser at den uthulingen var feil. Men det har vært så innmari mange sentraliseringsreformer fra denne regjeringa at i dette budsjettet har vi ikke prioritert å opprettholde posttilbudet. Vi må innse at absolutt alle sentraliseringskampene som denne regjeringa klarer å vinne, kan vi ikke ta på ett budsjett.

Morten Stordalen (FrP) [12:48:41]: Senterpartiet har nå snakket med to tunger i lengre tid. Sitt alternative statsbudsjett har de rost opp i skyene, men det er noe forskjell på teori og praksis. Tidligere i år stemte Senterpartiet mot utvidelse av E18 Vestkorridoren fordi man mente at persontransport skulle tas med sykkel og gange. I Vestfold og Telemark har de fylkesordfører Terje Riis-Johansen, som kritiserte regjeringen for at det var null penger til intercity dobbeltspor syd for Tønsberg. Det var det viktigste for fylkeskommunen, også i møte med komiteen. Senterpartiets fylkesleder i Vestfold og førstekandidat, Kathrine Kleveland, kritiserte regjeringen fordi det ikke kom penger, null penger, til intercity syd for Tønsberg, og ikke et eneste ord. I Senterpartiets budsjett er det null penger og ingenting om hvordan en skal løse det.

Men hvis man skal bruke sykkel og gange: Fra Skien til Oslo tar det én dag å gå og åtte timer å sykle. Hva mener representanten Mossleth er en passende tid for å sykle og gå?

Siv Mossleth (Sp) [12:49:50]: Passende tid for å sykle og gå? Det kommer jo helt an på hvor god tid en har, og på omstendighetene. Jeg kan godt gå i dagevis, men skal jeg på jobben om morgenen, blir jo det litt vanskelig.

Når det gjelder å snakke med to tunger, var det merkelig å høre at det var akkurat Fremskrittspartiet som dro opp den problemstillingen, Fremskrittspartiet som – i alle fall i lokalmedia i Nordland – står fram tvert imot regjeringas politikk. Dagfinn Olsen sa i Lofotposten: Vi skal beholde stillingene i Kystverket på miljø og beredskap, de skal ikke flyttes til Horten. Men hva gjør Fremskrittspartiet i Stortinget? Skal de stemme for vårt forslag om å opprettholde disse beredskapsstillingene i Lofoten, Ålesund og Bergen?

Presidenten: Presidenten skjønner at Stordalen har lyst på ein ny replikk, men det er ikkje plass til fleire.

Jon Gunnes (V) [12:51:08]: Representanten Siv Mossleth nevnte ingenting om jernbane i sitt innlegg. Det kan jo være at man ikke hadde tid til å nevne det. Men det jeg har fått med meg, er at Senterpartiet nå snakker om å utsette, eller avlyse, byggingen av den største flaskehalsen som vi har innen jernbanenettet,

nemlig Oslotunnelen. Det er ikke slik at den bare skal betjene Oslos befolkning, nei, den er like viktig for Gudbrandsdalen, for Sørlandsbanen, Vestfoldbanen, Østfoldbanen og de forskjellige områdene som dekkes av jernbane. Jernbane er virkelig distriktsvennlig kollektivtrafikk. Så mitt spørsmål er: Er ikke Senterpartiet lenger interessert i jernbanebygging og å ta bort de største flaskehalsene?

Siv Mossleth (Sp) [12:52:08]: Jeg har ikke glemt jernbanen, men noe er på representanten Fasteraunes ark. Når det gjelder ny Oslotunnel, er dette et veldig stort og komplisert prosjekt. Det vil ha ti års byggetid, og Nationaltheatret stasjon vil stenge i to år, men det er ikke det som er grunnen til at vi har tatt noe penger fra ny Oslotunnel. Vi har sett på den utredningen Trafikkonsept har laget, som viser at togtilbudet rundt Oslo kan gå opp mot det dobbelte uten denne jernbanetunnelen, og det var allerede før koronakrisen. Jeg tror det kanskje også i framtida blir vanlig at ikke alle reiser på jobb i rushtida, på samme tidspunkt. Men vi har satset på jernbane.

Presidenten: Replikkordskiftet er avslutta.

Arne Nævra (SV) [12:53:33]: Årets nyord har mange nevnt her i dag og i tidligere debatter her i salen den uka: koronaen. Dette ordet er kanskje aller viktigst for transportfeltet, tror jeg, når vi skal tenke framover. Ikke minst til våren – jeg ser på statsråden – når ny nasjonal transportplan skal lages, må vi jo ha med oss det ordet. Alt annet vil rett og slett være uansvarlig.

For hvilke følger får pandemien på lang sikt? Vi vil kanskje endre reisevanene våre. Når langt over halvparten av oss, jeg tror det var 57 pst., i en meningsmåling sier at en i mye større grad vil foretrekke å jobbe hjemmefra, er det klart at dette har enorm betydning for den daglige pendlingen, vil jeg tro. Så har vi – i alle aldre – hatt en gigantisk opplæring i nettmøter, og Zoom og Teams er blitt dagligtale og allemannseie.

En ville da tro at folk vil sitte mye mer hjemme og jobbe i stedet for å reise på møter, sånn de gjorde før. Kanskje de ikke vil bruke like mye penger på reising som før og trosse sin dårlige klimasamvittighet? Jeg tror rett og slett ikke det. Det vil endre seg.

Hvis vi får permanente endringer, må dette få følger for flere planer innen norsk transport. Dette må vi legge oss på sinne. Skal vi ha den ekstra rullebanen, f.eks.? Skal vi la de gamle beregningene av trafikkvekst på veiene gjelde fortsatt? Er det kanskje nå flertallet her i salen skal lytte litt mer til miljøbevegelsen, til miljøpartiene, og gjerne til SV, president, og gjerne til han brysomme representanten Nævra, og tenke nedskalering av de enorme motorveiplanene, ikke ta alle de

gamle prognosene for god fisk, og ikke gå på autopilot og logre for dem som elsker lukten av asfalt og høy fart?

Det finnes to andre avgjørende forhold som gjør at vi er pukka nødt til å tenke nytt innen transportsektoren. Jeg har sagt det før, men jeg har hørt fra reklamefolk og medierådgivere at viktige budskap må gjentas og gjentas, og så må de gjentas igjen.

Transportsektoren har nemlig et stort ansvar i å håndtere to eksistensielle trusler som menneskeheten står overfor – intet mindre. Jeg snakker selvsagt om klimaendringene og tap av natur, dyrket mark og andre verdifulle arealer. Ikke minst har medlemmene av transportkomiteen et stort ansvar. Transportsektoren står for omtrent en tredel av utslippene. Dette er et erkjent faktum, og vi har gjentatt det mange ganger her i salen. Vi får til elektrifisering av bilparken ganske bra, og også ferjeparken, selv om dette går noe for sent. Men ellers, i andre sektorer som bygg og anlegg, for lastebiler osv., er det et godt stykke igjen. Samtidig bygger vi ned og deler opp natur og dyrket mark.

Så har jeg tre–fire hovedpunkter der jeg synes det store flertallet her i salen, med regjeringa i spissen, trækker feil. Aller først: Motorveier bygges før jernbane – jevnt og trutt i de samme korridorene. I beste fall er det sånn at de bygges samtidig for på en god måte å slå vekk grunnlaget for jernbanen. Da kan vi tenke på K5, vi kan tenke på Ringeriksbanen osv.

Det er bra at regjeringa har økt rammene til jernbanen. Det er veldig bra. De er økt betydelig, men stort sett går det til budsjettsprekker, bl.a. kostnadsoverskridelser på intercity. Det kjenner vi til. SV vil i stor grad flytte pengene over til jernbanen. Vi tar dem i stor grad fra motorveier. Vi er det eneste partiet i transportkomiteen som tør å prioritere dette. Vi flytter omtrent 2 mrd. kr over til jernbanen. Når det gjelder veier, vil vi bruke penger på rassikring, utbedring, utretting, gul midtstripe osv. og ta igjen etterslepet på kanskje 60–70 mrd. kr på vedlikeholdet av fylkesveiene.

Det er et slagord jeg håper skal sitte igjen i veggene her når jeg gir meg etter det neste halvåret: SV vil at vi skal bygge langt og trygt og ikke bredt og dyrt.

Det andre feltet er at vi må dyrke det kollektive mer enn det private. I denne sammenhengen gjelder det selvfølgelig kollektivtransport og mindre til begunstiggelse av privatbilen. Byvekstavtaler og belønningsmidler må økes betydelig, og flere mellomstore byer må inn i ordningen. Dette gjør SV i sitt alternative budsjett.

Vi må for det tredje få mer gods over fra vei til jernbane og sjø.

Mer rekker jeg ikke å si i denne omgangen, men jeg vil gjerne ta opp de forslagene SV står bak. Vi skal vurdere forslag nr. 28, men jeg tror den avstemningen kommer litt av seg sjøl.

Presidenten: Representanten Arne Nævra har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Helge Orten (H) [12:58:58]: Jeg registrerer jo at representanten Nævra og SV kutter massivt i veibygging i Norge. Jeg regnet meg fram til ca. 4 mrd. kr, og så kan vi justere litt, for de har litt mer til rassikring. Men det er et massivt kutt i veibygging i Norge, og 3 mrd. kr av disse kuttene har kommet på Nye Veier, som mer eller mindre er en demontering av selskapet. Det vil få kjempestor betydning for sammenhengende utbygging av E6 i Trøndelag, for sammenhengende utbygging av E6 i Innlandet og E39 på Sørlandet, bare for å nevne noen eksempler. Hva er distriktpolitikken til SV bak disse kuttene, når de kutter så massivt i veibygging, som bygger sammen regionene, rundt omkring i det ganske land? Hva vil være konsekvensen for jobbskaping rundt omkring i disse regionene når veiutbyggingen stoppes opp på denne måten?

Så et lite spørsmål helt til slutt: Skal dette kuttet i motorveisatsingen også gjelde E134 Dagslett–E18?

Arne Nævra (SV) [12:59:54]: Den siste morsomheten svarte jeg på i fjor, så den skal jeg ikke bruke tid på nå.

Men til det andre, så er jeg i tvil om representanten hørte hovedinnlegget mitt. Da sa jeg hva vi ville prioritere, og hva vi ville prioritere ned. Det er ingen her i salen som tør å prioritere nesten noe som helst. Jeg føler meg nesten komplett alene politisk i transportkomiteen. De store vyene går sin gang, representert bl.a. av representanten Orten.

Vi vil prioritere distriktsveiene, rassikring og gul midtstripe. Det er over hundre mil, 120 mil, med riksveier uten gul midtstripe. Hvis Ortens regjering kommer fram med forslag til å flytte de milliardene fra E18 ut fra Oslo og fra fergefri E139 og over på de prosjektene – da skal jeg støtte alle sammen, vil jeg si til representanten Orten. Det er distriktpolitikk. Det er mitt svar.

Helge Orten (H) [13:00:51]: Jeg synes det er vanskelig å argumentere for å kutte så vesentlig i veibudsjettet og samtidig gjennomføre flere prosjekter. Det har ikke særlig stor troverdighet.

Så registrerer jeg ellers at representanten Nævra og SV argumenterer veldig sterkt for at en flytting av midler fra vei til bane er et klimatiltak. Hvis vi tar for oss et scenario der det i løpet av 10–15 år er nullutslippssløsninger på veiene våre – fra vår side har vi faktisk den ambisjonen: Er det da formålstjenlig å bygge ned veiinfrastrukturen i Norge på den måten som SV foreslår, for så å flytte alle midlene over på jernbane? Er det med

på å løse utfordringene for Distrikts-Norge og på å bygge hele landet?

Arne Nævra (SV) [13:01:33]: Jeg takker for det gode spørsmålet.

Jeg tror vi må se dette i to epoker. Vi må se det kanskje i et tiårsperspektiv, til 2030, og så må vi se på klimautfordringene i et lengre perspektiv. Det er et godt poeng. Jernbaneutbygging gir også betydelige klimagassutslipp, det er ikke tvil om det, men jernbanen hjelper oss på lang sikt. Hvis vi tenker 30, 40, 50 år framover, så er det en nesten evigvarende, god ressurs som er miljøvennlig. Det er ikke noe transportmiddel som bruker mindre energi enn jernbanen, slik vi kjenner teknologien i dag.

Så er det et poeng til, som jeg ikke tror representanten Orten tenker så mye over, iallfall markedsfører han det ikke, og det er at det vil bli kamp om energien, uansett hvilken energiform vi har framover, også elektrisk energi, for det er en veldig viktig ressurs, som det vil bli kamp om. Og da er det faktisk veldig viktig at vi tenker på energieffektivitet også i transportsektoren. Men representanten har et poeng hvis en tenker i et tiårsperspektiv, men jeg mener også at han må sammenligne dette med motorveier, og da sliter han.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Tor André Johnsen (FrP) [13:02:51]: Sosialistisk Venstreparti liker å styre, diktere og regulere livet til folk flest. SV bryr seg dessverre ikke om at tvangstiltakene de ønsker å tre nedover hodet på folk, påfører folk flest stort ubehag, store økonomiske utfordringer og problemer i hverdagen. Det bekymrer tydeligvis ikke SV. Og et slikt negativt tvangstiltak er forslag nr. 23, der SV ønsker at regjeringen skal bidra til at det opprettes nullutslippssoner i de store byene. De som har mye penger, kan jo bare flytte til et annet strøk eller kjøpe seg nullutslippsbiler, men det er ikke alle som har mulighet til det, spesielt ikke minstepensjonister, uføre eller andre grupper med liten inntekt.

Så ser ikke SV at slike tiltak fører til store problemer, også økonomiske problemer og kostnader, for folk flest? Hvordan skal SV i så fall ta hensyn til det?

Arne Nævra (SV) [13:03:41]: Dette var også en god lissepasning til meg, for hvis man bor på et sted i byen hvor det er veldig høyt nivå av forurensning – hvem er det som har råd til å flytte? Er det de fattigste, eller er det de rikeste? Hvem er det som bor i de mest forurenkede strøkene? Representanten tenker på bilisten. Jeg tenker på dem som bor der. Det er to helt forskjellige utgangspunkt. Selvfølgelig er nullutslippssoner avgjø-

rende viktig for dem som bor der, og veldig ofte er det fattigere folk.

Det er litt morsomt at jeg får dette spørsmålet fra en representant for Fremskrittspartiet, som er elitepartiet når det gjelder skatt, hvor de stort sett ikke tenker på de fattigste, og hvor skattelette til dem som har mest fra før, stort sett har blitt støttet av Fremskrittspartiet. Det er et underlig bakteppe.

Tor André Johnsen (FrP) [13:04:32]: Nå ser SV veldig svart-hvitt på saken. Det er heldigvis ikke så store forurensingsutfordringer i de såkalt store byene i Norge som SV prøver å skape et inntrykk av. Og det finnes en mellomting mellom det å rett og slett forby folk å bruke bilen sin og det å sørge for redusert utslipp, f.eks. ved å ha insentiver til å kjøpe miljøvennlige biler, slik som regjeringen sammen med Fremskrittspartiet har lagt opp til, og at en fokuserer mer på å feie og vaske gatene. Ser ikke SV den forskjellen, at en trenger ikke å forby noe, men at en kan fortsette med positive insentiver, slik som regjeringen og Fremskrittspartiet legger opp til?

Arne Nævra (SV) [13:05:11]: All transportforskning viser at en må bruke begge deler. En er nødt til å bruke positive virkemidler, det vi kan kalle gulrot, og så må en også bruke pisk noen ganger. Det er det hele vårt avgiftssystem bygger på. Vi kan faktisk innrette folks atferd veldig mye gjennom pisk og gulrot i avgiftssystemet. Men når det gjelder biler og biltrafikk, er det parkeringsmulighetene som er avgjørende viktig for å få en trivelig by, like mye som bompengene inn til byene er det. Jeg har somme tider tenkt på at mitt verste mareritt ville vært om Fremskrittspartiet alene styrte Oslo og de andre store byene våre. Jeg lurer på hvordan det hadde blitt seende ut. Jeg lurer på hvordan det hadde vært å gå i Oslo med Fremskrittspartiet ved roret. Det er et skremmende scenario.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jon Gunnes (V) [13:06:27]: Vår tids største utfordring ved siden av koronaen er klimakrisen. Norge har forpliktet seg i Parisavtalen, og det bør og skal ikke være tvil: Vi skal levere.

Vi får rett over jul presentert en klimaplan fra regjeringen med konkrete tiltak. Allerede nå vet vi at maritim sektor og dens muligheter og bidrag til det grønne skiftet er stor og mangfoldig. Innkjøpsmakten til det offentlige må brukes, og nå stilles det krav om nullutslippsferjer på nye anbud etter 2023 og nullutslipps-hurtigbåter etter 2025. 2025 kan høres lenge ut, kan noen hevde, men husk at det er ikke bygd en eneste båt med disse kravene foreløpig. Flere rederigrupperinger har det klart, og fylkeskommunene, som håndterer

disse anbudene, har nå fått mer penger gjennom direkte støtte fra regjeringen. Til og med det rød-grønne flertallet i Trøndelag fylkeskommune jublet da den siste bevilgningen i Klimasats-ordningen ble til-delt. Innenfor samferdselsområdet har vi gjort mye og skal gjøre mye for å bidra til lavere og ingen utslipp.

EU og ESA har forstått at Norge virkelig har noe på gang innenfor klima- og miljøpolitikk. Vi får fortsette å gi momsfritak på de helelektriske bilene. Nye to år – ja takk! Nå er hver andre nybil som selges, elektrisk. I tillegg er markedsutsiktene meget gode, og kjøpsviljen utvides. Rekkeviddeangsten er snart borte. Firehjuls-trekker med hengerfeste er det mulig å få kjøpt, og i det hele er tilbakemeldingene at elbilen er til dels overlegen i komfort, sikkerhet og kjøre glede. Da må man ikke begynne å skremme potensielle kjøpere med store avgiftsøkninger og dyrt bilhold. Både små og store elbiler er klima- og miljøvennlig.

Det må alltid lønne seg å kjøpe og bruke nullutslippskjøretøy. Fortsatt gjelder det at forurenser skal betale. Drivstoffselskapene har nå forstått at de må tilby lading på sine tidligere bensinstasjoner. Nå kalles de energistasjoner. Og kjære kommuner: Behandle byggesøknadene fra eierne av energistasjonene slik at vi kan få opp flere ladestasjoner raskt. Nettselskapene, som skal levere energien, må tilpasse avgiftene og teknologien slik at det er mulig å tjene penger på en energistasjon i hele landet. De elektriske bilene har vært et byfenomen, det ser vi av statistikken. Nå er elbilen klar til å brukes i hele landet.

Jernbanesatsingen har aldri vært så stor som i 2021. Jeg er helt sikker på at passasjerene vil være entusiastiske, og flere og flere vil bruke dette fantastiske transporttilbudet de nærmeste årene når vi får flere avganger, togene går raskere og nye togsett med høy komfort og økt kapasitet blir satt inn på flere jernbanestrekninger allerede i 2021, som f.eks. Trønderbanen. Vi jernbaneelskere har fått oss noen nesestyvere de siste årene, og kostnadssprekkene har vært for mange og for høye. Regulariteten er ikke god nok. Det er for ofte at det meldes om togstans og forsinkelser. Heldigvis har vi mer penger å bruke på vedlikehold og ny infrastruktur fordi statens kjøp av togruter har gått ned etter at vi har innført konkurranse blant togselskapene.

Heldigvis er reiselysten lav for øyeblikket, men den vil ta seg opp rett etter at pandemien er håndtert. Jeg håper Bane NOR har fått gjennomført og gjennomfører mye vedlikehold og modernisering nå mens trafikken har vært lav.

Kollektivtrafikken har satt rekorder i antall passasjerer hvert år inntil i år. Nye høyder vil bli nådd snart. Byvekstavtaler og belønningsordninger er helt klart den viktigste årsaken. La oss utvide disse ordningene

for flere byer i 2021 og ikke minst under behandlingen av ny nasjonal transportplan. Oftere, raskere og billigere tog og buss blir fortsatt et godt slagord for Venstre i valgkampen neste år.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [13:11:40]: Det blir i alle fall ikke i Klett-krysset eller på Heimdalsmyra man opplever kork, sa prosjektleder for ny E6 i 2015. Klett-krysset har blitt en livsfarlig trafikkfelle. Posisjonspartiene har skyldt på alle andre enn veieier. Dette er en riksvei, planlagt av staten, anbefalt løsning gjort av staten. Da bør en kunne forvente at staten også starter planleggingsarbeidet med å finne en ny og trafikksikker løsning. Innbyggerne fortviler. Arbeiderpartiet har en merknad i innstillingen til dette statsbudsjettet, men Venstre støtter den ikke. Vil Venstre gjøre noe på Stortinget med situasjonen som har oppstått ved Klett, for å få løst dette som egentlig er Trøndelags viktigste trafikkerte punkt?

Jon Gunnes (V) [13:12:41]: Jeg kan fortelle mye om historien bak hvordan man valgte Klett-krysset. Jeg var med i de forhandlingene internt i Trondheim kommune. Jeg har deltatt i miljøpakkearbeidet i mange år, men jeg skal ikke underholde forsamlingen med hva som egentlig har skjedd, hvilke prioriteringer som ble gjort, og av hvem. Men det er helt klart at Klett-krysset er et trafikkfarlig område. For min og Venstres del, også i bystyret i Trondheim, hadde vi håpet at det kunne gjøres lokalt gjennom miljøpakken. Så vet vi at det har foregått dialog med staten om det. Jeg tror man må fortsette det sporet, at dette blir et spleiselag, og ta tak i det, slik at det blir løst på en eller annen måte, for det kan ikke være sånn som i dag.

Kirsti Leirtrø (A) [13:13:37]: Det er utrolig viktig at denne planleggingen igangsettes. Rett overfor Klett-krysset har regjeringen vedtatt noe som vi i 2015 spiste kake for, og det var den manglende godsterminalen for Trøndelag. I gjeldende plan ligger det inne 1,8 mrd. kr til et nytt logistikknutepunkt for jernbane og bil på Torgård. Totalkostnaden var estimert til 6,7 mrd. kr. Egentlig er det fem bortkastede år, for vi ser nå at det er andre ting som blir utredet, men en har ikke noe svar. Analysene sier at vi vil ha 50 000 flere trailere på veien hver dag i 2050, og for Trøndelag er det også avgjørende at vi får en løsning for gods. Hva vil Venstre gjøre med løftene fra 2015?

Jon Gunnes (V) [13:14:42]: Venstre var også for Torgård den gangen, for en liten stund siden, men det viste seg at det ble altfor dyrt. Det ble en løsning som krevde tunnellosering gjennom Vassfjellet – for dem som er litt lokalkjent. Det er en meget dyr løsning for så pass lite

trafikk, for å si det sånn. Så ble det bedt om å se på andre løsninger, finne andre løsninger, og det har nå Jernbandedirektoratet gjort. Man peker på Heggstadmoen som en mulighet istedenfor å legge det på Torgård, for det er helt klart at vi må, akkurat som representanten sier, løse den godsutfordringen som er i Trøndelag. Det andre som er viktig for Venstre, er at Brattøra blir frigjort, for det vil være et meget godt byutviklingsområde. Så jeg vil nå heller peke på Heggstadmoen. Det er det som er den gode løsningen.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:16:01]: Venstre og representanten Gunnes er en forkjemper for mer penger til byvekstavtalene og også piggedekksponsing til sykler for 2 mill. kr bare i Trondheim. Men det er viktig at både kommunen og staten følger opp de forpliktelsene de har gått med på i disse avtalene, og ikke minst evaluerer dem. Når det gjelder byvekstavtalen som er inngått mellom staten og kommunene i Trondheims-området, står det at målet er realisering av to tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer innen 2024. Nå er flere av kommunene i Trondheims-området urolig for om staten følger opp sine forpliktelser, og i et svar på skriftlig spørsmål fra meg sa statsråd Hareide at målet om 2024 er svært ambisiøst og synes i dagens situasjon å bli krevende å nå.

Hva er representanten Gunnes sitt svar til de kommunene som naturlig nok er urolige for om staten følger opp sine forpliktelser i byvekstavtalene?

Jon Gunnes (V) [13:17:00]: All politikk er krevende. Jeg har fortsatt håp om at man med den avtalen man har skrevet under på, staten sammen med fylkeskommunen og kommunene i Trondheims-området, skal løse denne utfordringen innen 2024. Det står det også mye om i proposisjonen som vi behandler i dag. Det står at det er målsettingen. Jeg vet også at statsråden har svart at det kan være utfordrende, men jeg har helt klart håp og ambisjoner om at to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer må bli en realitet.

Presidenten: Presidenten får ren hjemlengsel av dette replikkordskiftet. Det handler bare om Trondheim og Trøndelag.

Lars Haltbrekken (SV) [13:17:59]: Representanten Gunnes snakket en del om elbil i innlegget sitt, og det er jo sånn at et samlet storting har vedtatt at alle nye personbiler som selges fra 2025 av, skal være nullutslippsbiler. Den 7. oktober i år skrev klima- og miljøministeren følgende på Twitter:

«Eg kan forstå at elbileigarane helst ikkje vil betale trafikkforsikringsavgift. Men vi aukar også CO₂-komponenten i eingangsvgifta for fossilbilar i det-

te budsjettet, slik at det vil bli minst like attraktivt å velje elbil framover som det er i dag.»

CO₂-komponenten og økningen i den var det som var avgjørende for å sikre konkurransefortrinnene for elbilene framover. I budsjettenigheten med Fremskrittspartiet fjernes denne avgjørende økningen. Spørsmålet mitt er: Hvordan kan Venstre forsvare at man har gjort det mindre attraktivt å velge elbil og mer attraktivt å kjøpe fossilbil?

Jon Gunnes (V) [13:19:03]: Det er helt riktig at primærpolitikken til Venstre er det Lars Haltbrekken nå skisserer, som også statsråd Sveinung Rotevatn har sagt noe om. Det er helt klart at det er det vi har et ønske om. Men fortsatt er det stor forskjell mellom avgiftsnivået på en elbil og en fossildreven bil, og vi mener at den må opprettholdes og kanskje økes for at andelen skal bli enda bedre. Men sånn er det å inngå budsjettforlik. Jeg tror SV også har prøvd det.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:20:01]: Vi er stolte av at jernbanesatsingen i neste års budsjett er større enn noensinne. Den viser at regjeringen virkelig prioriterer miljøvennlig og framtidsrettet transport. Fra 2013 og til i dag har regjeringen Solberg doblet budsjettet på jernbane. Økningen i neste års budsjett for jernbane er på om lag 6 mrd. kr, noe som med all tydelighet viser at det grønne skiftet er i full gang.

Det ser vi også på etableringen og gjennomføringen av byvekstavtalene knyttet til de fire store byene. Det er nå på plass og kan utvides til de fem mellomstore, i første omgang Kristiansand og Tromsø. Disse avtalene gjør det mulig å intensivere satsingen på nye, grønne tiltak som legger til rette for at gods og personer kan flyttes ved hjelp av gode kollektivtilbud, i tillegg til gode løsninger for gange og sykkel. Dette er også svært viktig for barn og unge, som kan bevege seg i trafikken på en trygg og sikker måte.

Vi er også glade for at vedlikeholdsetterslepet på riksveiene enda en gang reduseres, for åttende år på rad. Med 1,5 mrd. kr i reduksjon av etterslepet vil ikke minst Distrikts-Norge oppleve en klar forbedring som skaper bedre vilkår for bosetting og næring over hele landet.

Kristelig Folkeparti og regjeringen er også stolt av Nye Veier, som har vist at det er mulig å få mer vei for pengene, og som i ordets rette forstand med all tydelighet har vist nye veier for hvordan man lykkes med en effektiv ressursutnyttelse.

I Kristelig Folkeparti vil vi understreke betydningen av arbeidet med trafikksikkerhet. Tryggere veier i kombinasjon med effektiv kontrollvirksomhet har

vært viktig for arbeidet med å nærme oss nullvisjonsmålet. Norge har hatt en positiv utvikling på grunn av sterk vekt på det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet, som bygger på godt, tverrfaglig og kunnskapsbasert arbeid. Her får vi også god hjelp av viktige aktører som f.eks. Trygg Trafikk. Norge har hatt de laveste tallene i Europa for antall drepte og hardt skadde i trafikken de siste fire årene, og ligger så langt i år an til en ytterligere nedgang, slik det ser ut per i dag. Men la det likevel ikke være tvil om at én drept i trafikken fortsatt er en for mye.

Mange av ulykkene skjer på fylkesveinettet vårt. Det er derfor viktig for regjeringen å prioritere disse i enda sterkere grad framover, både for å gjøre dem sikrere og for å styrke framkommeligheten for næringstransporten som går på disse veiene. Transport av sjømat og tømmer er eksempler på hvor viktig veier som er både vintersikre og trygge, er for næringslivet over det ganske land. Her ønsker vi å ta ytterligere grep og gjøre riks- og fylkesveinettet enda tryggere å ferdes på framover.

Kristelig Folkeparti har i lang tid jobbet for å få en utvidet TT-ordning på plass for hele landet. Det er derfor ekstra gledelig at blinde, svaksynte og rullestolbrukere får ytterligere 30 mill. kr etter budsjettforliket med Fremskrittspartiet. Dette handler om å skape bedre løsninger for at disse gruppene skal kunne delta i samfunnet og bli inkludert på en bedre måte.

Jeg er glad for at det nå tas et initiativ for å få utredet en rettighetsbasert ordning og få gjort en vurdering av om ikke Nav er et bedre hjem for ordningen enn fylkeskommunen. Forskjeller i praktisering fra fylke til fylke gjør at den oppleves litt ulikt ut fra hvor man bor. Den utvidede TT-ordningen bidrar på en veldig god måte til integrering av brukere som ofte omtaler ordningen som et liv før og et helt annet liv etter at ordningen kom på plass. Det måtte til en annen regjering enn den rød-grønne for å få dette til.

For å opprettholde arbeidsplasser og bosetting i hele landet er utvikling av gode, framtidsrettede løsninger innen transport viktig. Det er derfor gledelig at prosjektet med ny flyplass i Mo i Rana nå endelig kan starte opp. Prosjektet er avgjørende for å kunne gi Helgelandregionen muligheten til en bedre tilknytning til resten av landet. Den er viktig for å kunne stimulere til videre vekst og utvikling i landsdelen.

Prioriteringene i dette budsjettforslaget viser at ambisjonene for en bedre og mer framtidsrettet infrastruktur for hele landet videreføres. Effektive bane- og veiløsninger i tillegg til fergetransport binder landet sammen. Ny teknologi fører oss stadig i riktig retning med tanke på reduksjon av utslipp. Mobilitet er helt avgjørende for et moderne samfunn, og derfor må vi fortsette arbeidet med å legge til rette for bosetting og

næringsutvikling i hele landet, gjennom transportpolitikken vår.

Regjeringens budsjettforslag, sammen med resultatet av forliket med Fremskrittspartiet, danner et godt grunnlag for denne videre satsingen på samferdselsområdet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [13:25:15]: Det er veldig trivelig å ha representanten Grøvan i samferdselsdebatt igjen, selv om det ikke blir samarbeid om samferdselsspørsmål så ofte som det var i forrige periode.

Jeg vet at Grøvan og Kristelig Folkeparti har vært veldig opptatt av bredbåndsutbygging, og at de flere ganger har framhevet det som et viktig tema, noe vi også jobbet med i forrige periode. I det budsjettet som nå blir vedtatt for 2021, er det en kraftig nedgang i bevilgningene til bredbåndsutbygging fra årets budsjett. Bevilgningene for neste år er vel på ca. 260 mill. kr. Etter Arbeiderpartiets syn er det altfor lite, vi mener den bevilgningen skal ligge på 500 mill. kr hvert år. Vi må ta et krafttak for bredbåndsutbygging, slik at alle husstander og alle bedrifter får tilstrekkelig bredbåndskapasitet. Spørsmålet mitt til Grøvan er: Er Kristelig Folkeparti fornøyd med den satsingen som nå er på bredbåndsutbygging?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:26:17]: Jeg vil først gi uttrykk for at jeg er helt enig med representanten Myrli i at bredbånd er helt avgjørende for at vi skal kunne ha bosetting og næringsutvikling over hele landet. Hvis vi ser det i et internasjonalt perspektiv, ligger vi veldig godt an i Norge. Det er realistisk å tro at vi vil få 90 pst. dekning, på 100 Mbit/s, i løpet av det kommende året. Det er et veldig godt tall i et europeisk perspektiv. Så ser vi også at i inneværende år har vi bevilget over 400 mill. kr, og det er en veldig god satsing. Vi håper at vi skal kunne nå målet om nærmest mulig 100 pst. i løpet av kort tid. Neste år ligger vi på et litt lavere nivå enn i år. Jeg håper at vi likevel skal kunne være med og nå de ambisiøse målene vi har, i løpet av forholdsvis få år.

Sverre Myrli (A) [13:27:17]: Takk for svaret.

Vi nærmer oss nok 90 pst. Jeg regner med at digitaliseringsministeren kommer til å snakke mer om dette etterpå. Men det betyr jo også at vi har en god del igjen, og alle skjønner at de prosentandelene som er igjen, er mye dyrere å bygge ut enn det var for de snart 90 prosentene som har fått bredbånd. Så det er klart at vi er langt fra i mål. Vi hadde jo ikke vært fornøyd om det var bare 90 pst. som hadde strøm, eller bare 90 pst. som hadde innlagt vann i dette landet. Målet må jo

være at alle bedrifter og alle husstander – 100 pst. – får tilstrekkelig bredbåndskapasitet.

Spørsmålet mitt til Grøvan er todelt. Er Kristelig Folkeparti enig i det, at målet er at alle husstander og alle bedrifter skal ha tilstrekkelig bredbåndskapasitet? Og med de planer som regjeringen og regjeringspartiene nå jobber ut fra: Når vil vi nå det målet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:28:15]: Jeg er helt enig med representanten Myrli i at vi ikke kan ha noen lavere ambisjon enn 100 pst. Så vet vi at de siste prosentene alltid ikke bare vil kreve større kostnader, men det vil også ta noe lengre tid. Derfor må vi må satse ambisiøst på dette området også framover.

Så er det en ting til som jeg har lyst til å legge til, og det er at regjeringen nå også vurderer en utbyggingsplikt som er litt annerledes enn den vi har. Det tror jeg kan bli et veldig viktig tiltak, slik at en også får operatørene til å ta på seg en større grad av ansvar for å kunne make dette, på samme måte som representanten henviser til når det gjelder strøm i Norge.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:29:26]: Nasjonale turistveger har vært med på å profilere og løfte fram flere spennende og attraktive veistrekninger utenom stamveinettet. Besøktallene er gode, og det er tett og godt samarbeid med turistbedrifter, fylkeskommuner og kommuner, som også er med og bidrar økonomisk. Jeg merker meg nok en gang at Samferdselsdepartementet vil se nærmere på den samlede ressursbruken til Nasjonale turistveger. Det er en liten bisetning i årets budsjett at de skal utsette denne vurderingen til NTP, men likevel har vi i Senterpartiet en bekymring for at verdiene som disse veiene har for norsk reiselivsnæring, ikke blir tilstrekkelig anerkjent. For oss er det viktig at det hele tiden er noen i regjeringspartiene som faktisk kan flagge denne saken. Jeg stilte også dette spørsmålet til Grøvan i fjor. Hvilket syn har Kristelig Folkeparti på nasjonale turistveier, og er det grunn til bekymring for framtidige bevilgninger?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:30:28]: Siden jeg får spørsmålet igjen, oppfatter jeg at han kanskje ikke var helt fornøyd med svaret han fikk i fjor. Da kan jeg vel ikke gi det samme svaret nå.

Nasjonale turistveier er viktig for Turist-Norge, det tror jeg at jeg kan være helt tydelig på. Så er det jo sånn i dette landet at distriktene, hvor disse turistperlene ofte ligger, også er opptatt av trygg og sikker vei for det næringslivet som de skal representere, for den bosettingen de har, så her vil det også være snakk om en prioritering hele veien. Så jeg tror det er bra, det som står i innstillingen i dag. Vi må vurdere dette nærmere. Det

betyr ikke at de ikke er viktige, men vi må se dette i en helhet.

Arne Nævra (SV) [13:31:32]: Aller først må jeg si at jeg kan ikke være for hard med representanten Grøvan, for jeg har nå nettopp fått en flott påskjønnelse – med en blomst og gode ord – men jeg skal ta opp noe som jeg tror begge partiene, Kristelig Folkeparti og SV, er ganske enige om.

Det ene han la vekt på i innlegget sitt, var trygg trafikk, dvs. trygge veier, trafikksikkerhet. Den ene delen av spørsmålet mitt går på om representanten har sett de rapportene som kom fra Statens vegvesen i oktober i fjor, var det vel, hvor de sier at to- og trefeltsveier med midtdelere i stor grad faktisk er tryggere enn de mer moderne smale firefeltsveiene. Det betyr at hvis vi ikke tar høyde for at det må være 110 km/t – fart dreper, har jeg lest – så er kanskje representanten Grøvan mer interessert i å skalere ned til to- og trefeltsveier?

Det siste spørsmålet er dette med Nav og TT. Kan han kommentere det?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:32:35]: For å ta det siste først. Den utvidede TT-ordningen, som vi nå har sett fungere i en del fylker, og hvor brukerne kan fortelle om et helt nytt liv etter at denne ordningen kom på plass, i forhold til slik det var før, så tror jeg det er viktig at vi får til ordninger som kan være mer rettighetsbasert enn det det er i dag. Derfor er jeg veldig glad for at holdningen i komiteen har vært at en nå ønsker å få en vurdering av om det nå kan ligge til rette for å overføre dette til Nav, slik at en dermed kan gi de samme mulighetene uansett hvor en måtte bo hen i landet.

Når det gjelder trafikksikkerhet, har det vært gjort en nøye vurdering både i Statens vegvesen, som representanten viser til, og i departementet, og jeg tror at den løsningen som nå ligger på bordet, vil ta vare på trafikksikkerheten på en veldig god måte. Midtdeler vet vi betyr mye, og den måten å tenke utbygging av firefeltsvei på som foreslås nå, tror jeg er en god løsning.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:33:57]: Transport betyr utruleg mykje for kvardagen til folk. Det er reiser til jobb, til skule, ja, det kan faktisk ha betydning for om ein kan ha den jobben ein har. Me har reiser, me skal få gods fram, og eg trur det er derfor interessa rundt dette feltet er så stor i den norske befolkninga. Me veit at å satse på dette feltet er investeringar både for folk og for næringsliv inn i framtida. Det handlar om at me ønskjer at folk skal bu i heile landet, og på denne måten bind me òg folk og land saman.

Det er viktig at denne sektoren skal ta sin del av klimaansvaret. Eg vil seie at med det me no gjer med tanke på biodrivstoff og elektrifisering på både sjø og veg, og med dette budsjettet, der me har ein auke på 20 pst. både på jernbane og på byområda, viser det ein vilje til å satse.

Så opplever me dessverre at menneske mister livet gjennom transporten. Sjølv om me er blant dei beste i verda på å handtere det, må me heile vegen ha ein ambisjon om at det talet skal vidare ned.

2020 har vore eit heilt spesielt år. Samfunnet blei stengt ned, men me har likevel halde hjula i gang i Transport-Noreg. Eg må få rette ein takk til dei tilsette som nettopp har stått i front og gjort den jobben. Det har vore bussjåførar, det har vore drosjesjåførar, det har vore tilsette i Posten, godstrafikken. Den jobben som er gjort, har vore uvurderleg. Eg vil òg rette ein takk til Stortinget for den jobben som me har gjort saman, både med å sikre aktivitet da samfunnet stengde ned, det me har gjort for luftfarten, for kollektivreisande, for ekspressbussar, for jernbanen, for kyst og for å sikre at godstrafikken går. Så vil eg takke Framstegspartiet for den budsjetteinigheita som me har fått til på dette området – no verka ikkje den takken nødvendig da eg hørde Hoksrud sin entusiasme.

Det er mange som har grunn til å vere entusiastiske. Me har altså dobla løyvingane til samferdsel i løpet av desse sju åra. Eg minnest da eg var leiar av transportkomiteen. Det er ti år sidan – for denne sektoren er det ei heilt anna tid.

På jernbane har me no ei løyving på 32,2 mrd. kr. Det er ein auke på 6 mrd. kr – 20 pst. Me har no ei framdrift på Vestfoldbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen som er rasjonell, og me muliggjer òg no ein start for Kleverud–Sørli gjennom dette budsjettet. Me har ei ERTMS-satsing som er Noregs største IKT-prosjekt. Me opna Ulriken tunnel for litt over ei veke sidan, og no skal me rehabiliterer den gamle. I Trøndelag, som Gunnes nemnde, begynner bygginga av elektrifiseringsprosjektet på Meråkerbanen, Stavne–Leangenbanen og delar av Trønderbanen.

På veg har me 37,7 mrd. kr. Me har no hatt anleggsstart på E18 Lysaker–Ramstadsletta, rv. 4 Roa–Gran skal me i gang med, og òg E39 Myrmel–Lunde, E39 Lønset–Hjelset, E39 Ørskogfjellet, krabbefeltet. Me har førebuar arbeid på E8 Sørbotn–Laukslett, E10 Hålogalandsvegen og Sotrasambandet, og Rogfast vil me òg gå i gang med. Dette vil skape utruleg viktige arbeidsplassar. Me reduserer òg vedlikehaldsetterslepet på riksvegar på nytt i 2021.

Som eg sa: Me har satsing på byområda, men òg på kyst. Det er 2,7 mrd. kr, og me kjem med ein eigen proposisjon om Stad skipstunnel før påske. Det gir òg håp

for meg. Eg trur ein tidlegare samferdselsminister som sit i salen, har hatt betydeleg innverknad på nettopp at me kjem i gang med dette prosjektet. Det viser at ein kan få til ting òg sjølv etter at ein har gått av frå visse posisjonar.

Så det ligg ei gigantisk satsing på denne sektoren. Det er bra for folk. Nettopp i ei tid da me treng å skape arbeidsplassar, er det særskild viktig.

Presidenten: Presidenten vil åpne for et replikkordskifte. Presidenten vil oppfordre de som skal ha replikk, til å tegne seg, sånn at vi får til en rettferdig fordeling av de åtte replikkene.

Første replikant er Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A) [13:39:25]: Regjeringen legger opp til å videreføre ordningen med kompensasjon til togselskaper i 2021. Jeg tenker da på den ekstraordinære kompensasjonen på grunn av bortfall av billettinntekter i den situasjonen vi nå er i. Det spesielle er at regjeringen la opp til at Flytoget ikke skulle være en del av den ordningen – Flytoget som jo er helt sentralt i å frakte folk til og fra flyplassen, de som skal ut og reise, men også et veldig stort antall ansatte på flyplassen.

Det er veldig rart, for de andre togselskapene har i utgangspunktet billettinntekter og støtte fra staten gjennom offentlige kjøp, og nå ekstraordinær støtte. Flytoget har bare billettinntekter, men regjeringen mente altså at de ikke skulle være en del av ordningen med kompensasjon. Det mener derimot flertallet i transportkomiteen.

Har samferdselsministeren merket seg det, og vil han nå inkludere Flytoget i ordningen?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:40:27]: Det har eg merka meg. Det blir vel òg sagt i innstillinga, og det vil eg følgje opp. Når me kjem med luftfartstiltak i løpet av januar, skal me òg sjå nettopp på denne problemstillinga.

Det me må vere klar over, er at akkurat nå er det ein betydeleg lågare aktivitet ved Oslo lufthavn Gardermoen. Ja, det er nesten ingen aktivitet samanlikna med det me har i ei normalt tid. Det gjer òg at reiseaktiviteten til og frå flyplassen er ein heilt annan.

Når det gjeld akkurat dette selskapet, Flytoget, som leverer svært gode tenester, er me inne på eigarsida. Det er staten som eig dette. Den delen sit ikkje eg med ansvar for. Men me sit med ansvar for dei midlane me skal tildele. Me skal vurdere det, men det er òg sånn at det ikkje vil vere ønskjeleg at det skal gå for mange tomme tog til og frå Gardermoen i denne situasjonen.

Sverre Myrli (A) [13:41:35]: Jeg presiserer at dette har ingenting med eierskapet til Flytoget å gjøre, dette har å gjøre med kompensasjonsordningen, altså til drif-

ten av Flytoget. Og Flytoget har akkurat like store problemer, kanskje større, enn hva de andre togselskapene har. Men jeg tolker samferdselsministeren positivt, at han vil likebehandle togselskapene, og at ordningen også vil omfatte Flytoget.

Onsdag ettermiddag fikk vi en sjokkerende beskjed om at alle ferjer og hurtigbåter fra rederiet Boreal hadde fått seilingsnekt. Det gjaldt mange samband, fra Finnmark i nord til Rogaland i sør. Når noe sånt skjer, i et sånt omfang, får det veldig store konsekvenser.

Jeg vil, som jeg gjorde i hovedinnlegget mitt i dag, understreke at sikkerhet må være førsteprioritet uansett, så det er bra, men jeg vil utfordre samferdselsministeren fra hans ståsted som ansvarlig for det transportmessige: Hva var det som egentlig skjedde, og hvordan vurderer samferdselsministeren den situasjonen som oppsto?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:42:39]: Representanten Myrli tok dette opp òg i sitt innlegg, og han refererte til at me hadde eit møte med Sjøfartsdirektoratet. Eg har lyst til å seie at Sjøfartsdirektoratet ligg under næringsministeren, og det er eit uavhengig direktorat. I den typen situasjonar er det dei som vurderer sikkerheita. Det var ikkje derfor eg var til stades på det møtet. Det var for eventuelt å sjå på kva avbøtande tiltak vi måtte kome med om denne situasjonen skulle vare vidare. Det var grunnlaget for at eg var med på det møtet.

Så er det i slike situasjonar Næringsdepartementet som blir kjent med kva Sjøfartsdirektoratet gjer, og som òg sit med ansvaret for kva informasjon som skal kome ut. Eg er òg kjent med at dette kom overraskande både på kommunar og andre partar, og det er noko me må ta omsyn til, for både helse, sikkerheit og beredskap i kommunane må vere godt kjende med om slike hendingar skjer.

Sverre Myrli (A) [13:43:42]: Jeg takker for svaret og vil på vegne av Arbeiderpartiet si at jeg synes det er veldig bra at disse spørsmålene tas alvorlig, og at det jobbes seriøst med dette.

Vi skal fra tog og ferje til luftfart og flyplass og til samferdselsministerens hjemtrakter: Sunnhordland og flyruta Oslo–Stord. Som samferdselsministeren er kjent med, sier transportkomiteen i innstillingen – ikke bare i en flertallsmerknad, jeg tror det er en enstemmig komité – at også flyruta Oslo–Stord bør omfattes av den nye ordningen.

Som jeg sa tidligere i dag: I dag er det gått ut et brev fra Samferdselsdepartementet til Stord lufthavn hvor en argumenterer mot at flyruta Oslo–Stord skal være med i ordningen. Kan nå samferdselsministeren oppklare hva som har skjedd? Jeg oppfattet at dette også var en del av

budsjettforhandlingene mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet. Hva er egentlig status?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:44:46]: Me jobbar på høggr med dette tilbodet. Me kjem bl.a. tilbake hit i januar med luftfarten generelt.

Me har hatt ein del flyruter der me har hatt ekstraordinære tiltak, som er samfunnskritisk viktige, som me er heilt avhengige av ut frå helsetransport, andre føringar eller fordi transportsituasjonen i regionen er så alvorleg at me er nøydde til å kome med ekstratiltak.

Me skal vurdere òg Stord vidare, men så langt vurderer me ikkje at det er av den type kritisk verksemd som me må ha på plass. Og ja, dette er den flyplassen eg kan sjå frå stova mi heime på Bømlø, men eg veit jo òg at ein kan køyre frå Stord til Haugesund lufthamn på under ein time, der det er eit svært godt tilbod, og der me har gått inn med ekstra flykjøp. Ein kan òg reise frå Stord til Flesland flyplass og nytte eit tilbod derifrå.

Så eg må nok seie at tilbodet i nord og på Vestlandet har vore enda viktigare å prioritere.

Bård Hoksrud (FrP) [13:46:07]: Jeg er veldig enig med statsråden i at det er utrolig mange innenfor transportsektoren som har gjort en fantastisk jobb gjennom koronaen i 2020. Det er også viktig at vi nå må jobbe for å skaffe nye arbeidsplasser. Ny godsterminal på Kopstad er et prosjekt det er jobbet mye med – private aktører holder på. For kort tid siden kom det signaler fra Bane NOR om at man ikke lenger hadde tenkt å være med på å sikre spor ned til terminalen. Så kommer det også fram at Jernbanedirektoratet tenker å avklare dette før nyttår. Dette er et kjempeviktig prosjekt som betyr utrolig mye for både næringsliv, kommuner og regionen Vestfold og Telemark. Jeg vil gjerne be om at statsråden kan si hva han tenker om de signalene som plutselig nå kommer fra Bane NOR og Jernbanedirektoratet – om det stemmer. Eller vil statsråden bidra aktivt for at en skal kunne få på plass en løsning her?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:47:05]: Dette er eit viktig prosjekt. Representanten Stordalen har gitt tydelege føringar til meg om si tenking, og eg er einig i at dette er eit prosjekt som bør prioriterast nettopp fordi ein legg milliardar i denne samfunnsinvesteringa. Det å få denne terminalen er veldig viktig. Da må me vere klar for at dei private aktørane som skal stille opp her, òg er klar til å ta sin del av jobben. Me kjem til å ha møte med Bane NOR for å følge opp dette. Men vår intensjon er akkurat den same som eg høyrer representanten Hoksrud kjem med her, at dette er eit prosjekt som me bør prioritere. Me har vår del av jobben – å leggje til rette for det. Me ønskjer å ha ein god dialog med Bane NOR for å sikre det.

Dette er altså ei strekning ein bruker milliardar på. Det er heldigvis ein mindre sum me brukar her, men desto viktigare at me får det på plass.

Tor André Johnsen (FrP) [13:48:14]: Først vil jeg takke statsråd Hareide for et godt samferdselsbudsjett. Jeg er glad for at vi ble enige om å bruke mer penger på vei, og for at han ble med på å bruke mer penger på å redusere bombelastningen, folk flest er godt fornøyd med det. Spesielt bomfritaket på sideveiene er vi veldig glad for i Fremskrittspartiet. Når det gjelder bommene på sideveiene til E6, vedtok Viken fylkeskommune i dag at de ikke bare skal skrus av til neste år, men også i år. Det samme har Innlandet vedtatt tidligere i år. Det er ikke mange dager igjen av året før vi går inn i en av årets viktigste høytider, som er julen. Det er stor forskjell på om en skruer av bommene etter julehøytiden eller før julehøytiden. Nå som alle formelle vedtak er fattet for å skru av bommene: Vil ministeren sørge for at det effektueres umiddelbart, da mener jeg før jul, eller vil ministeren passivt sitte stille og se på at byråkratene skal jobbe i sitt trege tempo, slik at bommene ikke skrus av før den 30. desember 2020?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:49:11]: Eg høyrer den entusiasmen representanten Johnsen har for å få bompengebelastninga redusert, og det er eg glad for. Så har eg lyst til å seie at det er mange byråkratar som gjer ein veldig god jobb, og som nettopp har vore med på å sikre at mange gode vedtak i denne salen blir utførte. Me skal sjå på kva me kan få gjort for å få hurtigheit i desse vedtaka. Me er avhengige nettopp av dialogen med fylkeskommunane, dei sit med eit garantiansvar her, derfor har me òg vore avhengige av den dialogen. Me har nå fått tydeleg «go» frå Stortinget, og får me òg det frå fylket, gjer me det me kan for at dette skal skje så fort som mogleg. Det har vore vårt ønske absolutt heile vegen.

Siv Mossleth (Sp) [13:50:16]: Jeg vil tilbake til den dramatiske situasjonen da Sjøfartsdirektoratet måtte stoppe båtene og ferjene til Boreal. Det var dramatisk for folk, for næringslivet og for laksetransportene. Det ble krisestab på mange plasser, og tre ministre hadde hastemøte med Sjøfartsdirektoratet. Selvfølgelig må sikkerhet og trygghet komme først, og jeg regner med at vi får enda flere detaljer etter hvert. Men E6 på Saltfjellet var stengt 141 ganger i fjor vinter. Folk og gods kom ikke fram. E10 Bjørnfjell var stengt 1 200–1 300 timer i fjor vinter, laksetransportene sto. Ble tre ministre hasteinnkalt til krisemøte da? Nei, det som har skjedd etter det, er at Saltfjellet, Bjørnfjell og Sennalandet har ramlet ut av lista over vinterveier som prioriteres. Kan ministeren forsvare det?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:51:19]: Det eg trygt kan forsvare, er at i løpet av regjeringa Solbergs regjeringstid har me dobla investeringane til infrastruktur og samferdsel. Eg var leiar av transportkomiteen for ti år sidan. Den gongen var løyvingane til jernbaneformål ein tredjedel av det dei er i dag. Vegformåla er dobla sidan den gongen. Det er altså ei gigantisk satsing på infrastruktur. Det meiner eg er veldig bra, for det har ikkje minst betydning for Distrikts-Noreg, og det har betydning for næringsliv. Eg synest representanten Mossleth her fortel veldig godt kor viktig det er for at me skal kunne skape arbeidsplassar. Derfor er det så viktig at me prioriterer dette feltet. Så vil det alltid vere enkelte vegprosjekt som burde vore lenger framme i køen, men det er gjort ei utruleg stor investering, og det er det tempoet me må fortsetje i.

Siv Mossleth (Sp) [13:52:21]: Tredoblingen av jernbanebudsjettet har jo slett ikke gått til distriktene – det har gått til overskridelser i det sentrale østlandsområdet. Men distriktspolitikk er viktig, og jeg har lyst til å referere til en rapport som NHO fikk laget i 2015. Den viste at verdiskapingen i Nord-Norge ville øke med 20 mrd. kr i 2040 om vi snudde om til mer distriktspolitikk. Regjeringa har gjort det motsatte og satt fart på sentraliseringen. Det vil ifølge rapporten føre til en lavere verdiskaping på 11 mrd. kr, så forskjellen er 31 mrd. kr. Så mer distriktspolitikk er ikke nødhjelp, det er investeringer til inntekts ervervelse. Men hvordan kan det ha seg at fisken som må vente, ikke teller i kost–nytte-analyser, og hvordan kan det ha seg at et menneske som må vente, teller mer i Oslo enn f.eks. i Berlevåg?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:53:17]: Eg trur at dei samfunnsøkonomiske analysane må me alltid vurdere, det bør ikkje vere det einaste me ser på. No sit òg distriktsministeren i salen, og nettopp det at me har prioritert ei slik gigantisk vegsatsing, handlar om at det er noko av det Distrikts-Noreg først og fremst ber om. Berre tenk på kva nye vegar har bidratt til på eksempelvis Sørlandet, kva betydning det har hatt for ein god del av Distrikts-Noreg – eg tenkjer òg i Trøndelag. No skal me byggje òg i Troms og Finnmark, via Nye Vegar. Den type satsingar betyr veldig mykje, nettopp fordi dei kan skape arbeidsplassar og gjere at ein kan bu i heile landet. No sit distriktsministeren her, men eg meiner faktisk at den porteføljen og at me har satsa på det feltet me jobbar med, har ei enorm betydning for Distrikts-Noreg, og kanskje er det aller, aller viktigaste.

Arne Nævra (SV) [13:54:29]: Nå er det sånn at en normalt skal ta replikk på statsrådens innlegg, så jeg lyttet veldig godt til statsråden. Men det ender vel med

at jeg må ta opp det jeg sjøl sa i hovedinnlegget mitt, og konfrontere eller reise spørsmål rundt dette med hva som skjer etter koronaen. Det var alvorlig ment – jeg tror det er veldig viktig å tenke over det, spesielt i prosessen fram mot Nasjonal transportplan. Mitt spørsmål til statsråden er hvorvidt han vil ta initiativ til ganske store undersøkelser – gjerne litt rask, men omfattende forskning – rundt reisevaner som kommer, og som befolkningen ser for seg, fram til Nasjonal transportplan skal legges. Hvilken innvirkning tror statsråden at denne pandemien vil få, f.eks. for vurderingen hans når det gjelder tredje rullebane på Gardermoen?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:55:33]: Eg trur det representanten Nævra reflekterer over her, er det viktig at me tar inn over oss. Det kan bli betydelege endringar på grunn av den situasjonen. Så har eg lyst til å seie at i dette budsjettet er noko av det aller viktigaste me har gjort, å sikre framdrift på jernbaneprojekt som er i gang, og det meiner eg er rett uansett. Men når me kjem f.eks. til Nasjonal transportplan, er det ei føring frå vår side at me ønskjer berre å ha prosjekt i første periode og ikkje i andre periode, nettopp fordi me skal vere heilt sikre på dei typar avgjerder me tar, og at me veit at me tar dei riktige avgjerdene. Det kan vere me får varige endringar som gjer at me kjem til å tenkje nytt rundt det me jobbar med her, og som me diskuterer no i denne sal, og det må me leggje til rette for. Men eg trur dei føringane som me har lagt i budsjettet her, bl.a. den gigantiske satsinga på jernbane og by, har vore rett uansett.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Statsråd Linda Hofstad Helleland [13:56:59]: Ny teknologi preger livet vårt i stadig større grad – hverdagslivet, samfunnslivet og arbeidslivet vårt. Digitalisering er en av de viktigste drivkreftene for økt produktivitet, bedre tjenester i både offentlig og privat sektor.

Pandemien har digitalisert Norge i rekordfart. Gode mobil- og bredbåndnett, gode offentlige digitale fellesløsninger og en digitalt moden befolkning har gjort det mulig. Regjeringen har foreslått en offensiv satsing på digitalisering og opprettholder et høyt digitaliseringstempo. I vårt budsjettopplegg er det over 1,5 mrd. kr som er satt av til digitaliseringstiltak i 2021. I denne summen inngår både tiltak som legger til rette for privat næringsvirksomhet, og tiltak som fremmer effektivitet og kvalitet i offentlig tjenesteproduksjon.

Norsk deltakelse i EUs nye, store digitale program, Digital Europe Programme, vil gi norske virksomheter og forskningsmiljøer tilgang til kompetanse og ressurser innenfor kunstig intelligens, superdatamaskiner, IKT-sikkerhet og avansert digital kompetanse.

Regjeringen legger til rette for at Norge skal ha en ledende posisjon på 5G. Det blir viktig for næringsvirksomhet og offentlige tjenester over hele landet. Det investeres milliardbeløp i 5G, og Norge er langt fremme i utbyggingen. Et eksempel på vår sterke posisjon er Telenor som leder et av EUs 5G-prosjekter som utforsker innovative løsninger, bl.a. for e-helse, shipping og transport.

Digital kompetanse og deltakelse i hele befolkningen er en forutsetning for å hente ut gevinstene av digitaliseringen. Regjeringen bidrar derfor bl.a. gjennom tilskudd til å etablere et lavterskeltilbud om veiledning i grunnleggende digital kompetanse i alle landets kommuner, kalt Digihjelpen. Siden 2017 har 124 kommuner mottatt tilskudd.

Regjeringen ønsker levende lokalsamfunn og vekst i hele Norge. Gode og sikre bredbånds- og mobilnett er en viktig forutsetning for å kunne bo, ferdes og arbeide og skape verdier i hele Norge. Nesten alle landets husstander har tilbud om grunnleggende bredbånd som er godt nok til å kunne laste ned nettaviser, netthandel, nettbank, e-post og offentlige tjenester på nett.

Utviklingen er formidabel for svært raske bredbånd. I juni hadde 89 pst. av husstandene tilbud om bredbånd med 100 Mbit/s. Derfor tyder nå alt på at vi når vårt ambisiøse mål som vi satte oss i 2016, om at 90 pst. av husstandene i Norge skal ha 100 Mbit/s innen utgangen av 2020. I siste DESI-indeksen fra EU ligger Norge sammen med Danmark fremst i hele Europa på mobil- og bredbåndstilgang.

Det bygges ut bredbånd på kommersielt grunnlag i raskt tempo i hele landet. Regjeringen vil prioritere å bruke statens midler i spredtbygde strøk, og der skal vi i 2021 bruke 264 mill. kr.

Et stadig mer digitalisert samfunn blir også mer sårbar for utfall i den digitale grunnmuren. Derfor styrker vi beredskapen i mobilnettene ytterligere. Siden 2014 er det bevilget 415 mill. kr til å forsterke mobilnettene i særlig utsatte distriktskommuner. Etter budsjettforslaget for 2021 lages det forsterket mobilnett i ytterligere kommuner. Regjeringens budsjettforslag for 2021 legger til rette for levende lokalsamfunn og vekst i hele Norge. Vi ønsker å skape mer og inkludere flere, og det skal vi gjøre ved å ha digitale tjenester, bredbånd og mobilnett i verdensklasse.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [14:02:05]: Næringslivet etterlyser et krafttak for bredbånd fra regjeringen. Administrerende direktør i Telenor sier til Inside Telecom at regjeringens kutt i bredbåndsmidlene i budsjettet vil føre til økte digitale forskjeller i Norge. Administrerende direktør i IKT-Norge er både frustrert og skuffet over at man i

forliket ikke økte støttebeløpet til bredbånd. Han viser til at stortingsflertallet bruker 650 mill. kr på å senke avgiftene på snus og alkohol i stedet for å øke støtten til bredbånd. Han sier rett ut at Fremskrittspartiet har byttet bredbånd mot snus. Alle opposisjonspartiene har mer til bredbånd enn regjeringen. Kan statsråden forklare hvorfor de ikke satser mer på bredbånd?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:02:59]: Den ekstraordinære bevilgningen som gjør at vi bruker 406 mill. kr på bredbånd i inneværende år, var et ekstra koronatiltak, som handlet like mye om å bygge bredbånd som å skape aktivitet. For 2021 har vi den høyeste bevilgningen til bredbånd noen gang, og som jeg sa i innlegget mitt, vil staten prioritere bredbånd der markedet ikke bygger ut. De kommersielle aktørene brukte 12 mrd. kr på å bygge ut bredbånd i fjor. I tillegg til at vi har den gode modellen i Norge som gjør at vi blir kåret til å ha Europas beste nettilgang, sammen med Danmark, bygger vi nå også ut 5G i stor skala. I går var jeg sammen med Ice og åpnet det tredje 5G-nettet, det selskapet som åpnet sitt 5G-nett i Norge, og sammen med den kraftige satsingen på bredbåndsutbygging i hele Norge vil vi raskt kunne nå målet om at enhver husstand i Norge skal ha tilgang til høyhastighetsbredbånd.

Sverre Myrli (A) [14:04:15]: Så trivelig det er å ha digitaliseringsministeren i en transportdebatt i Stortinget – som tidligere både medlem og leder av komiteen. Faktisk har vi jo to statsråder til stede som har vært leder av transportkomiteen.

Men det er ikke det som er saken. Jeg står her med en henvendelse jeg har fått fra en kar på Skarnes i Sør-Odal. Han har flyttet inn i nytt hus i høst, men får ikke bredbånd installert fra bredbåndsløperandøren før det har gått flere måneder. Folk i dag er avhengig av bredbånd for at arbeidsplassen skal fungere. Mange har jobben hjemme, rett og slett. Vi får mange slike henvendelser – enten at det ikke er mulig å få bredbånd, eller som her, at det skal bygges, men det tar veldig lang tid.

Spørsmålet mitt til digitaliseringsministeren er: Hvilke rettigheter har innbyggerne i en slik situasjon? Kan bredbåndsløperandørene gjøre som de vil?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:05:20]: Først vil jeg si at det er veldig hyggelig å få muligheten til å være tilbake og debattere med transportkomiteen, ikke minst viktig infrastruktur som den digitale grunnmuren vår er.

Vi har bygd ut bredbånd i hele Norge med høy hastighet de siste årene, men det er riktig som representanten Myrli påpeker, at særlig i spredtbygde strøk står det

igjen en del. Særlig har pandemien vist oss at alle husstander i Norge må ha tilgang til gode bredbånd, både ut fra at man sitter og driver med skolearbeid hjemme, og at man jobber hjemmefra. Vi fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet har en god dialog med selskapene, som vi vet jobber hardt for også å prioritere de spredtbygde strøkene, men jeg har tro på at sammen med 5G-utbyggingen vil vi nå dem i mye større grad nå, framover.

Sverre Myrli (A) [14:06:26]: Det er nok riktig, men spørsmålet mitt gikk mer på hvilke rettigheter kundene har overfor bredbåndsløse leverandørene. Når det gjelder mobilnett, når det gjelder strøm, har vi jo et regelverk hvor leverandørene er forpliktet til å levere, og kundene har rettigheter. Her er det snakk om Skarnes i Sør-Odal, kommunesenteret i Sør-Odal kommune. Jeg vil si det er et stort tettsted, en time fra Oslo, og selvsagt må det der være bredbåndstilknypning. I dette tilfellet er det for det første vanskelig å få kontakt med bredbåndsløse leverandøren – det skal digitaliseringsministeren slippe å svare for – men når det da tar mange måneder før bredbåndsløse leverandøren installerer bredbånd, er det jo veldig uheldig. Og dette er et nytt hus, på et relativt stort sted. Spørsmålet mitt gikk altså på: Har forbrukeren, har kunden, noen rettigheter i en slik situasjon, eller kan bredbåndsløse leverandørene gjøre akkurat som de vil?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:07:26]: Jeg får også mange slike henvendelser, og jeg vet også at selskapene får det, og jeg opplever jo at selskapene gjør det de kan for å ha en god dialog med kundene. Jeg vet bl.a. at flere av selskapene også bruker mye tid på å reise rundt og ha møter med rådmenn og de lokale folkevalgte for å kartlegge situasjonen, særlig i mange distriktskommuner. Det har jo vært slik at mye av prioriteringen har vært mer i de sentrale strøkene. Nå har vi igjen den 10-prosenten som er ekstra kostbar og ekstra utfordrende, for på grunn av vår topografi i Norge er det ikke like lett å komme til overalt. Men jeg forventer at selskapene svarer raskt til kunden, og forventer også at de gjør det de kan for at de spredtbygde strøkene prioriteres.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:08:48]: Det er hyggelig at vi har både digitaliseringsministeren og ikke minst distriktsministeren her i salen, så jeg har valgt å ha en litt åpen inngang på det første spørsmålet, for transport betyr enormt mye for distriktene våre. Det må satses kraftig på både rassikring og fjerning av flaskehals, kryssningsspor på jernbane, godsterminaler, havner, farleder, fergesamband – alt – og ikke minst på bredbånddekningen i distriktet og på mobilnettet.

Det er et opprør ute i distriktene. Det tror jeg de fleste har opplevd. Det er et opprør ute i distriktene. De

føler seg forbigått og at de ikke er en del av utviklingen som skjer innenfor området transport og ikke minst kommunikasjon. Transport og kommunikasjon skal binde dette landet sammen.

Når regjeringen nå har fått en egen distriktsminister, hva har statsråden tenkt å gjøre for å snu denne enorme skjevfordelingen av ressursene?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:09:46]: Da Solberg-regjeringen gikk på, etter at Samferdselsdepartementet hadde vært besittet av en senterpartistatsråd, måtte vi sette i gang med et krafttak for å bygge ut god infrastruktur i hele Norge. Norge var sulteføret på både vei og bane. Det er derfor denne regjeringen, sammen med Fremskrittspartiet, etter sju år nå har klart å over doble samferdselsbudsjettet. Det sier litt om hvor lite Senterpartiet prioriterte samferdsel.

Jeg er helt enig med representanten i at dette er helt avgjørende for distriktene, og derfor er jeg veldig glad for at samferdselsminister Hareide er så tydelig på at han vil prioritere distriktene. For skal folk kunne bo og jobbe rundt omkring ute ved kysten og i bygdene våre, må det være ferger som går. Det må være fylkesveier der vedlikeholdsetterslepet er tatt inn. Det må være mulig for bedriftene å eksportere varene sine raskt.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:10:54]: Ja, jeg er enig i at det brukes mye penger på samferdsel. Mitt spørsmål gjaldt skjevfordelingen, og hvis man går inn i budsjettet, ser man jo hvor de største summene går, og hva som blir brukt. Det er nærmest de store byene.

Jeg tenkte i mitt neste spørsmål å gå direkte på det som er statsrådets jobb her, når det gjelder det å være digitalminister. Det er noen målsettinger som sier at 98 pst. av husstandene skal få tilbud om fiber, og det er tall som sier at det offentlige støttebehovet er estimert til opp mot 9 mrd. kr. Når regjeringen da ønsker å gi bare 264 mill. kr i statlig tilskudd i 2021, betyr det at dersom man ønsker å oppnå denne målsettingen på 98 pst., tar det 34 år. Er statsråden fornøyd med at det skal ta 34 år for at folk å få tilgang til fiber i Norge?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:11:51]: Den fremstillingen er jeg ikke helt enig i, for akkurat nå foregår det et stort teknologiskifte i den digitale grunnmuren i Norge. Fra vi har hatt kobbernett, går vi nå til å fase ut det, og vi erstatter det med fiber i store deler av landet. Men det er jo utrulling av 5G som vil gjøre at den digitale grunnmuren vår kan gå fra en firefelts motorvei til en åttefelts motorvei. Det vil hjelpe innbyggerne rundt om i Norge, men ikke minst vil det først og fremst være et industrielt løft. Det vil bidra til å utvikle nye næringer og nye arbeidsplasser, ikke minst i distriktene, der bruken av naturressurser sammen med vår industri-

kompetanse og en digital grunnmur – som er helt i verdensklasse, ja, faktisk best i Europa – vil sørge for at Norge nå kan hevde seg og skape mange arbeidsplasser rundt omkring i Distrikts-Norge.

Arne Nævra (SV) [14:13:08]: Til det siste som statsråden sa – der er vi veldig enige. Når det gjelder å ha mange felt på en digital motorvei, er vi ganske enige. Men jeg skal henlede oppmerksomheten på et miljø som statsråden kjenner godt. Det er miljøet Kongsberg i Buskerud – gamle, gode Buskerud. Jeg har hatt mange møter med dem, med mange høyteknologibedrifter der, 5 500 ansatte. De er langt framme på høyteknologi. Blant annet vet vi at Norge vel er på tredjeplass på det som kalles for «autonomous readiness index» når det gjelder selvkjørende kjøretøyer. Vi er veldig langt framme, har et enormt potensial og har jobbet med det i forbindelse med grønn «new deal», som SV har arbeidet mye med å utvikle.

Spørsmålet mitt til statsråden er: Ser statsråden en begrensning, hva har hun eventuelt av ideer for å legge til rette for selvkjørende kjøretøyer i Norge, og hvordan ser hun det i samband med 5G-nettet?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:14:10]: 5G-nettet er i det tilfellet helt avgjørende, og vi har nå opprettet en regulatorisk sandkasse under Datatilsynet der man skal teste ut videre en del ting, også innenfor transportområdet. Jeg har tro på at autonome kjøretøy, ikke bare til havs, vil være fremtiden og gjøre at vi får mer effektive og mer mobilvennlige og grønnere transportårer. Jeg har også tro på at når vi nå skal bygge ut smarte byer – og smarte bygder for den del – vil autonome kjøretøy være helt avgjørende. Da trengs det god plankompetanse i kommunene, sånn at transportdelen i utviklingen av kommunen legger til rette for at man kan bruke autonome kjøretøy, og dermed også bidra til at Norge går inn i en grønnere fremtid og når klimamålene.

Arne Nævra (SV) [14:15:15]: Jeg er fullstendig enig i at vi selvfølgelig trenger planleggingskompetanse i kommunene og byene våre for å møte en ny tid på dette området. Men spørsmålet var mer av teknisk art med tanke på hva vi må legge til rette for når det gjelder 5G, styringssystemene, og om det trengs andre systemer for å få dette til, sånn at vi kan beholde den utrolige posisjonen vår. I løpet av få år antyder miljøet i Norge kanskje 100 mrd. kr i omsetning på eksport av teknologi og produkter innen denne sektoren. Så hvis man noen gang skal se forholdet mellom tekniske løsninger og næringsutvikling, tror jeg dette er et område som statsråden absolutt må se på, i samråd også med samferdselsministeren.

Spørsmålet mitt er egentlig: Hvilke grep kan statsråden ta for å legge enda bedre til rette for en utvikling på det tekniske området for styringssystemer for autonome kjøretøyer?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:16:15]: Regjeringen jobber nå med frekvenstilldeling av 5G-nettet, og der er vi veldig opptatt av at industrien skal ha gode muligheter og tilgang til nettet. Hvis ikke er det helt umulig å gjennomføre det som representanten Nævra peker på, nemlig hvordan vi skal utvikle transportektoren i mye større grad til å nyttiggjøre seg autonome kjøretøy.

Jeg er veldig glad for at regjeringen nå prioriterer å bli med i Europas digitale prosjekt, der det nettopp handler om å benytte våre fremste kompetansemiljøer til å etablere klynger og være del av den store europeiske digitale muskelen som nå skal bygges opp. Det er knyttet til at Europa skal bruke 7 mrd. euro ved at forskningsmiljøer, sammen med de fremste kompetansemiljøene vi har i Norge, etablerer huber her, for å se på digitalisering, transport eller fornybar innenfor havbruk. Her kommer det til å skje store ting, og vi kan ha muligheten til å skape mange arbeidsplasser hvis vi gjør det riktige nå.

Sverre Myrli (A) [14:17:30]: Jeg tror nok vi må presisere at det ikke er snakk om 5G-utbygging eller fiberutbygging. Det må gjøres begge deler, og faktisk er det vel sånn at for å lykkes med 5G-satsingen er fiber en forutsetning.

Men jeg vil tilbake til det som flere har tatt opp her nå, om bredbåndsdekning. Målet må jo være at alle husstander og bedrifter har det. Det som myndighetene, i alle fall tidligere, har satt som mål, tror jeg er 100 Mbit/s. Hvis jeg tar feil, får noen korrigere meg – jeg lever godt med det – men jeg mener det er 100 Mbit/s. Målsettingen må være at alle har det, og jeg regner med at digitaliseringsministeren er enig i det. Jeg synes det nå henger igjen litt hvordan planen ser ut framover. Når kan vi nå målet om at alle har tilfredsstillende bredbåndsdekning?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [14:18:25]: Jeg er veldig glad for at representanten Myrli stiller spørsmålet, for det skal ikke henge igjen noen usikkerhet om det. Det overordnede målet er at alle husstander i Norge skal ha tilgang på høyhastighetsbredbånd. Det er helt riktig som representanten Myrli sier, at det målet vi satte oss i 2016, var at innen utgangen av 2020 skulle 90 pst. av husstandene ha tilgang på 100 Mbit/s. I juli hadde vi 89 pst., og jeg tør med ganske stor sikkerhet si at vi kommer til å klare det målet innen 31. desember – at 90 pst. av husstandene skal ha 100 Mbit/s. EU satte i

2016 50 pst. av husstandene som mål. Akkurat nå driver regjeringen og jobber med en ny stortingsmelding som vi skal komme til Stortinget med, der vi skal fastsette det nye ambisiøse målet for når vi skal sørge for at alle husstandene får tilgang på høyhastighetsbredbånd, og hvordan vi skal gjøre det gjennom bruk av 5G, fiber og mobilnett.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Øystein Langholm Hansen (A) [14:19:46]: Vi fortsetter med bredbånd, og nå skal det handle om situasjonen på bredbåndsfronten i Distrikts-Norge. Regjeringen skryter av – og det hørte vi nå senest – at det er så mange som har bredbånd av tilfredsstillende kvalitet, men underslår stadig at dette stort sett gjelder i byområder. Pandemien vi står oppe i, har vist at det er viktig med nettilgang, og hvor viktig det er for innbyggerne i hele landet. Som stortingsrepresentanter vet vi nå hvordan det er å ha digitale møter, og vi har fått signaler om hvordan det oppleves å ha både skole og hjemmekontor på digitale flater.

Det er en stor diskriminering som foregår i landet. Bor du i en by, er det store sjanser for at du har en nettilgang som lar deg jobbe hjemmefra uten særlige problemer. Bor du i Distrikts-Norge, er det nesten like stor sjanse for at du har god som at du har dårlig nettilgang. Når vi vet at vi i fremtiden vil bruke digitale flater i mye større grad enn før, både til formål innen helse, undervisning, arbeid og transport, burde regjeringen satse mye sterkere på utbygging i Distrikts-Norge. Det er faktisk, ifølge organisasjonen Samfunnsbedriftene, 285 000 husstander som ikke har tilgang på høykvalitets bredbånd. Ifølge den samme organisasjonen er det et digitalt gap mellom by og land. Det er 4 pst. som mangler bredbånd på minst 100/10 Mbit/s i bystrøk, mens det er 44 pst. som mangler dette i grise-grendte strøk. Direktør for Samfunnsbedriftene Energi, Cecilie Bjelland, sa onsdag i et debattinnlegg i Kommunal Rapport:

«Det er problematisk når bildet fryser midt i filmen. Men det er kritisk hvis ungdom ikke får levert lekser, eller arbeidstakere ikke får gjort jobben sin på grunn av dårlig nett.»

Den samme organisasjonen sier at med hjelp av private og bevilgninger på 650 mill. kr årlig kan dette gapet lukkes. Men i stedet for å ha en slik plan – nå viser statsråden til at det skal komme en plan, men det er jo for sent – baserer regjeringen seg på at markedet skal ordne opp i dette også.

264 mill. kr er ikke nok. Heller ikke Arbeiderpartiet har satt av 650 mill. kr, men vi har i hele stortingsperioden satt av 500 mill. kr til bredbånd, så også i år, i vårt alternative budsjett. Et slikt beløp ville kunne føre til

full utbygging på langt kortere tid enn regjeringens bevilgninger, som er på omtrent halvparten.

Den digitale fremtiden er her nå. Det har vi sett gjennom denne pandemien. Da burde regjeringen ha forstått at behovet er mye større enn det de legger inn i sitt budsjett eller for den del i mangelen i budsjettforliket med Fremskrittspartiet.

Så gjør regjeringspartiene og Fremskrittspartiet det til et poeng at det har blitt tildelt mer penger til bredbånd i perioden 2014–2020 enn under den rød-grønne regjeringen. Det vil jeg allerede nå kommentere, for det er vel noe som kommer i debatten. Teknologien utvikler seg – heldigvis – og det er en kjensgjerning at Arbeiderpartiet i regjering med Senterpartiet og SV ville ha bevilget vesentlig mer til dette formålet enn det som er blitt bevilget i den borgerlige perioden. Vi mener alle tre partiene at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur, på lik linje med innlagt vann og strøm. Å sørge for at alle husstander i hele Norge har tilgang til raskt og stabilt internett, er en investering i fremtiden. Så høyre regjeringen imponerer fortsatt ikke på det digitale området. Skal vi ha full bredbånddekning, er det beste å skifte regjering – fra en blå-blå regjering til en regjering med grønn og rød farge.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [14:24:42]: Gode velferdstenester og konkurransekraft for næringslivet krev både moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger. Teknologitviklinga gjev enorme moglegheiter i samferdselssektoren. Ny teknologi og nye løysingar kan gje auka bevegeselsfridom til alle samtidig som kostnadene, utslippa, ulykkene og køane kan reduserast.

Sidan 2013 har me hatt ei historisk satsing på samferdsel, og samferdselsbudsjetta er nærmast dobla. Men løyvingar aleine er ikkje nok. Like viktig er det at me evnar å utnytte ressursane maksimalt. Eit godt eksempel på det er opprettinga av vegselskapet Nye Vegar AS, som har vore ein stor suksess. Opprettinga av selskapet har vist at konkurranse også innanfor bygging av infrastruktur gjev gode resultat med lågare kostnader og samtidig betre resultat. Me får meir veg att for pengane me brukar.

Statens vegvesen må få same verktøy som Nye Vegar har. Eg er glad for at det no går føre seg utprøving av to modellar for tidleg involvering av entreprenør som Statens vegvesen kan teste ut. Målet er å finne dei mest effektive løysingane for gjennomføring av vegprosjekt og at løysingane kan bidra til å kutte kostnader og kortare byggjetid. Statens vegvesen fortener skryt for E6 i Hedmark og rv. 3 gjennom Østerdalen som opna i sommar til 1,5 mrd. kr mindre enn budsjettert. Det same skjer i mitt heimfylke, Telemark, på rv. 36, der

vegprosjektet Seljord–Bø blir ferdigstilt før tida 30 pst. under budsjett. Her blir det frå Statens vegvesens side peika på samarbeid med entreprenør og god planlegging. Takstane på denne strekninga vil bli sette ned til glede for mange.

Akkurat som med endringar i måten å tenkje å bygge veg på ønskjer Høgre at ein får ei betre samordning av bygging av infrastruktur mellom kommunane, statlege og eventuelt private aktørar. I mitt heimfylke Telemark, i Kvitseid kommune, ønskjer kommunen å få til ein lenge etterlengta gang- og sykkelveg samtidig som dei arbeider med nytt vatn- og avløpsanlegg på same strekninga. Dette burde vere ein fornuftig bruk av ressursar, og eg er glad for at det er ein samla komité som ber statsråden om å følgje opp dette viktige punktet.

Regjeringas satsing på utbygging og vedlikehald av jernbanen utgjer, saman med jernbanereforma, den største satsinga på norsk jernbane på over 50 år. Målet med jernbanereforma er å gje dei reisande eit betre togtilbod samtidig som me får meir og betre jernbane for pengane. Konkurransen òg på jernbanen fungerer. Det legg til rette for meir innovasjon i sektoren og utnyttar ressursane betre enn tidlegare.

Regjeringas strategi for digitalisering av offentleg sektor og den omfattande utbygginga av den digitale infrastrukturen er viktig for å gje innbyggjarane, næringsliv og frivillig sektor ein enklare kvardag. Den viktigaste føresetnaden for å få dette til er at alle husstandar og private og offentlege verksemdar får eit tilbod om breiband med god kvalitet. Digitalisering er og vil vere eit kraftfullt verkemiddel for å nå måla om forenkling og effektivisering av offentleg sektor. Det er viktig at det offentlege kan tilby innbyggjarane moderne løysingar i ei digital tid. For me nordmenn er storforbrukarar av digitale verktøy. Ifølgje Kompetanse Norge kjem det i ei undersøking fram at 86 pst. av befolkninga brukar digitale verktøy som internett, smarttelefon, datamaskin eller nettbrett. Undersøkinga viser at i dei siste ti åra har andelen ikkje-digitale falle frå 24 pst. til 14 pst.

Digital inkludering har òg blitt endå viktigare etter covid-19 når mykje av samhandlinga i samfunnet går føre seg digitalt. Digital kompetanse og deltaking i heile befolkninga gjennom livsløpet er ein sentral føresetnad for å hente ut gevinsten av digitalisering i offentleg og privat sektor. I statsbudsjettet føreslår ein midlar til tilbod om rettleiing i grunnleggjande digital kompetanse i alle landets kommunar, noko statsråd Hofstad Helleland òg poengterte i innlegget sitt.

Tilgang til raskt og stabilt breiband er grunnleggjande og viktig for at me kan bu, arbeide og drive næring i heile landet. Tilbodet om høghastigheitsbreiband har auka betydeleg dei siste åra, frå 63 pst. av husstandane i 2013 til om lag 90 pst. av husstandane i dag.

Dagens regjering har lagt til rette for tidleg 5G-utbygging, bl.a. gjennom å kjøpe fri frekvensar frå Norges televisjon, som no er tildelt mobilnetteigarane. 5G-utbygginga er i full gang, og netteigarane har mål om nasjonal dekning i løpet av tre–fire år. Det er eit godt utgangspunkt for teknologitvillinga me ser på samferdselsområdet med smarte byar og sjølvkøyrande bilar. 5G-utbygginga blir ein ny epoke i digitaliseringshistoria.

Morten Stordalen (FrP) [14:29:56]: Dette er en gledens dag. For Fremskrittspartiet er denne delen av høstens budsjettdebatter kanskje den viktigste og den beste.

Før 2013 var ikke disse debattene like interessante. De var interessante i den forstand at det var altfor lite. Som Arbeiderpartiet sa da Fremskrittspartiet gikk i regjering: Det var altfor lite, og det var for mye, for tidlig og for sent. Det var stort sett det vi hørte. Samferdselsdebattene før handlet for så vidt om alt som ikke var blitt prioritert, for det stemte jo – det ble ikke prioritert, det var ikke vilje til å bygge ut Norge.

Fra 2013 har det vært en eventyrlig satsing, og jeg er glad for å kunne være med og forhandle fram et forlik med regjeringspartiene Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre. Det er ingen tvil om at det har vært satset massivt på samferdsel. Når jeg hører andre gå på talerstolen og snakke om to- og trefeltsveier, vil jeg si: Det er ikke noe veldig galt i det, men det er heller ikke så galt å bygge moderne, riktige veier også for framtiden. Og til dem som snakker om smale firefeltsveier som om det er noe farlig: Nei, kjørebane er like bred. Det er det man har imellom og på siden, det handler om.

Vi skal bygge veier som holder for framtiden. Det er nok av eksempler fra denne salen i ny tid på prosjekter som har vært relativt nye, men som har blitt for små og underdimensjonerte. Allerede samtidig som man åpner veien, er de egentlig for små og underdimensjonerte.

Jeg vil bare fortelle litt om hva som står i budsjettforliket. Det er om lag 1 mrd. kr mer til vei etter forliket, og det er om lag 2,5 mrd. kr mer reduksjon i bompenger. Det betyr noe, for vi mener at bilistene fortjener å få en lavere andel. Det er satt opp FOT-ruter, det er reasfaltering av riksveier, bergingsbil i Rennfast, E134 kolonneoppstilling Vågslid, rv. 41 Søre Herefoss–Hynnekleiv, E6 Hølenbruene, E10 Tjeldsundbrua, rv. 13 Kyrkjenes, E6 ny Strømmen bru i Finnmark og Nordland, rv. 111 Tranga, rv. 13 Kyrkjenes–Bjortveit, E14 Stjørdal til svenskegrensen, E16 Øye–Turtnes, E39 Byrkjelo–Sandane, E39 Veibustkrysset, kryss rv. 15 Randen med fv. 15 Valdresflya, rv. 9 Kristiansand–Hovden, rv. 502 Eigerøy bru og E6 Transfarelv bru.

Videre er det rv. 3 Lonåsen–Tynset, det er Helgelandsmoen, og det er reasfaltering av fylkesveier, tilskudd til reduserte bompenger utenfor byområdene,

styrking av TT-ordningen, kjøp av sjøtransporttjenester strekningen Bergen–Kirkenes – fordi Fremskrittspartiet skjønte at man må ta betalt for å kjøre Hurtigruten; andre partier i opposisjonen skjønte ikke det – Kongsvingerbanen, innseiling og reparasjon av Breiland molo, og ikke minst Stad skipstunnel, men det kommer mer. Dette er i tillegg til det regjeringen la på bordet. Det er det Fremskrittspartiet forhandlet inn. Fremskrittspartiet utgjør en forskjell, for for Fremskrittspartiet er samferdsel viktig, og det har alltid vært det.

Stad skipstunnel: Ja, for meg som en av Fremskrittspartiets hovedforhandlere for NTP i 2017, var det viktig. Det var også viktig den gangen, da andre partier sa at dette var en visjon og en ønskedrøm. Nei, det var en NTP som skulle følges opp. Men i de samme årene har jeg også sagt: Vi skal ha kostnadskontroll på alle prosjekter. Det har vært viktig, nettopp av respekt for alle andre prosjekter som har ligget i NTP.

Som om ikke det var nok, kom det pengetilskudd til fv. 353 «Gassveien», som har en historie fra 1970-tallet da Arbeiderpartiet lovte noe. Det gikk altså 50 år, men Fremskrittspartiet måtte rydde opp.

InterCity Vestfoldbanen – det var jeg så vidt inne på i replikkordskiftet – har fått 75 mill. kr til planlegging Stokke–Sandefjord. Det er helt avgjørende for å få to tog i timen fra Skien. Dette var utrolig viktig, og fylkesordføreren i Vestfold og Telemark, Terje Riis Johansen fra Senterpartiet, har omtalt denne strekningen som den viktigste å komme videre med. Det er også det viktigste prosjektet for fylkeslederen i Senterpartiet og førstekandidaten til Senterpartiet. Men Senterpartiet her på Stortinget har sagt at vi må snakke med folk, og i budsjettet deres står det om trygg og effektiv transport i hele landet. Det gjelder tydeligvis ikke sør for Dovre.

Jeg vet ikke hva vestfoldinger og telemarkinger tenker i dag, når det så til de grader blir avslørt at man kun snakker med dem man velger ut selv, men ikke ens egne. Tydeligvis har ikke fylkesordfører Terje Riis Johansen gjennomslagskraft i eget parti, og Siv Mosleth og resten snakker heller ikke med alle – og i hvert fall ikke sine egne. Det er godt Fremskrittspartiet – sammen med Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre – har sørget for å redde Vestfoldbanen.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:35:45]: Selv om regjeringen satses på samferdsel i 2021-budsjettet med en økning på 20 pst. – det er en stor økning – har regjeringens prioriteringer en klar slagside. Mye av disse pengene går, som det er sagt tidligere i debatten, til å betale en del overskridelser som har vært, spesielt på jernbane.

Samferdselsutfordringene i distriktene tas rett og slett ikke på alvor. Det ser vi. Dette er nok en gang et budsjett som forsterker forskjellene i landet.

Uansett hva man sier, og uansett hva man har forhandlet om, har bompengeneinnbetalingen skutt fart under dagens regjering – også da Fremskrittspartiet satt der. Forventet bompengeneinnkreving i 2020 er på 12,7 mrd. kr, og prognosen for 2021 er på 13,7 mrd. kr. Det har økt med 3,9 mrd. kr fra 2013 til 2021. Ja, vi er enige om at det er flere veier og flere veiprojekt, men det er heller ikke noen tvil om at de veiprojektene er finansiert med bompenger. Selv om man forhandlet seg til relativt små summer i forliket, og selv om man er spesielt godt fornøyd med å fjerne sideveisbommer, er det dette som er de faktiske tallene i budsjettet. Det tror jeg er viktig å ta inn over seg. Senterpartiet har aldri sagt at man er for bompenger, eller at man ikke er imot bompenger, men det er et annet parti som har sagt det motsatte, som har sagt at bompengene skulle bort.

Jeg synes regjeringens innføring av nye veistandarder er svært positivt, og det er svært etterlengtet, noe Senterpartiet har påpekt mange ganger. Selvfølgelig skal det bygges firefelts motorveier der det er behov for det, men når man sier at to- og trefeltsveier er en gammeldags måte å gjøre det på, og kanskje tar seg en tur til Hardanger, hvor vi faktisk også har riksveier, reagerer jeg på det. Poenget må være at man bygger veier ut fra det som er behovet. Det er svært viktig. Det er veier i dag som ikke har gul stripe. Senterpartiet er altså ikke mot firefelts motorveier, og vi er heller ikke mot smale firefelts motorveier der det er hensiktsmessig.

Jeg vil også påpeke at Nye Veier, når de nå har fått denne muligheten, kommer til å velge den typen løsninger der det er en årsdøgntrafikk som tilsier det, akkurat på samme måten som Statens vegvesen gjør. Det er å få mer vei for pengene, og det er å sørge for at bilistene slipper å betale mer bompenger enn nødvendig. Spesielt ute i distriktene, der årsdøgntrafikken er lav, betyr det at man må sitte og betale på denne veien kanskje i 20–30 år, hvis den er overdimensjonert, og dersom Fremskrittspartiet stemmer på samme måte som de har gjort tidligere i forbindelse med bompengeproposisjoner. For øvrig blir det kanskje uavhengig av hva Fremskrittspartiet stemmer, en slik løsning.

NTP er en plan for hele Norge, og det må vi finne igjen i de årlige budsjettene. Det må satses kraftig på raskisering, fjerning av flaskehals, kryssningsspor på jernbanen, godsterminaler, havner og farleder, fergesamband og utbygging av bredbåndsdekningen. Mye av dette har vi diskutert allerede i debatten. Men det er ikke slik at dette blir prioritert selv om samferdselsbudsjettene er høye. Det blir nedprioritert i forhold til andre ting.

Budsjettet legger opp til en voldsom satsing på samferdsel rundt de store byene. Senterpartiet ønsker en samferdselspolitikk som sikrer effektiv transport av varer, folk og informasjon i hele landet, samtidig som klimagassutslippene reduseres. I storbyene skal transportveksten tas gjennom satsing på kollektiv. Senterpartiet viser til at økt tilskudd til utbygging av de største byområdene utgjør en stor del av veksten i statsbudsjettet, og at denne veksten først og fremst kommer de største byene til gode. Disse prosjektene har stor oppfyllingsgrad i NTP, som sier noe om prioriteringen, i motsetning til prosjekter i distriktene som har vært inne i NTP i årevis uten å bli realisert.

Kirsti Leirtrø (A) [14:40:56]: En pandemi har gjort situasjonen prekær for mange, også på samferdselsfeltet. Kostnadsutvikling og funksjonalitet kan derfor være vanskelig å måle akkurat nå. Mange bedrifter har det tøft, mange enkeltmennesker er bekymret for både jobb og økonomi, og det har vært nødvendig med tiltakspakker innenfor mange områder. Da er det fint at statsråden takker alle dem som i en ekstrem situasjon har stått på for å sikre nødvendige tjenester, med risiko for både seg selv og sine.

Neste år skal vi behandle Nasjonal transportplan. Vi har med dette budsjettet bevilget penger til regjeringens første nasjonale transportplan og den første fireårsperioden. Da kan det være greit å gjøre opp status. Med årets budsjett er regjeringen fortsatt 20 mrd. kr etter sin egen nasjonale transportplan, og vi har hørt samferdselsministeren si at økningen i årets budsjett skyldes overskridelser innenfor jernbanen. Det er mange av løftene rundt omkring i det ganske land fra 2017 som ikke er realisert, og det er mange som er veldig skuffet fordi helt nødvendige prosjekter ikke er startet opp slik som det ble lovet. Vi har spist masse kake.

Vi har fått en kompetanseflukt i Statens vegvesen. De står foran en gedigen omorganisering. Forliket med Fremskrittspartiet har forverret situasjonen for dem. Kompetente ansatte er den viktigste ressursen vi har. Regjeringen hevder at de sparer 25 mrd. kr med veireformen og 12 mrd. kr med en jernbanereform, men det er utrolig vanskelig for oss å finne et eneste punkt i budsjettet eller noe annet som dokumenterer disse påstandene. Det er snarere tvert imot.

Når det gjelder vei, viser budsjettet at kostnadene ved nye driftskontrakter har økt med 72 pst. En rekke samferdselsprosjekter har store kostnadsøkninger. Planleggingstiden er fortsatt tolv år, så det er fortsatt sånn at statsråden klipper snorer på veier planlagt av de rød-grønne. Andelen utenlandske entreprenører øker. Det er veldig vanskelig å se, men de siste to årene

har den gjort det, og det gjør at det samfunnsøkonomiske regnskapet blir dårligere.

Klimaendringer og manglende vedlikehold gjør at vi opplever flere ras og stengte veier. Forfallet på fylkesveiene øker år for år. Godsoverføring fra vei til sjø og bane får slakt av Riksrevisjonen. Fristen for tunnelsikkerhetsforskriften har gått ut, og vi får påtale fra EU. Bruer og annet veivedlikehold utsettes. Vi har et bompengepoprør, vi har et fergeopprør, og vi har et distriktopprør. Det er ikke den samme beskrivelsen som kommer fra regjeringspartiene fra denne talerstolen som det vi hører når vi er ute og snakker med folk.

Det som er bra, er at andelen hardt skadde og drepte går ned. Bekymringen er at den øker for myke trafikanter. Vi har ingen å miste. Og det er bra at det blir satt fart i forhandlingene om byvekstavtaler etter at det har vært stillstand lenge i påvente av avklaring om hvordan bompengeforliket skal forstås.

Alt i alt sløses det med skattebetalernes penger. Det er frislepp på det meste, oppsplitting, omorganisering og osthøvelkutt – uten at vi evaluerer eller tenker oss om. Og de ansatte fortviler. Det siste er regjeringens frislepp i taxinæringen. Spesielt i en verden som er i krise, ser en at markedskreftene ikke løser noe som helst. Nå skal vi gjennom en runde med Nasjonal transportplan, og neste år blir det litt av en jobb å samle trådene og få mer ut av hver eneste samferdselskrone.

Nils Aage Jørgstad (H) [14:46:18]: Regjeringen Solberg har satset massivt på samferdsel siden den tiltrådte i 2013. Taktskiftet kom umiddelbart i et tett samarbeid mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. I de neste budsjettene økte satsingen drastisk, slik at vi i dag kan konstatere at budsjettet er nær fordoblet i løpet av disse årene.

Det har ikke bare vært satsing på vei, men også på jernbane og byvekstavtaler. Jeg kan tillate meg å glede meg over at vi i 2020 startet opp både E18 Vestkorridoren og Forneububanen, prosjekter som på hver sin måte både bidrar til økt framkommelighet for kollektivreisende og reduserer støy- og støvplagene som følger av biltrafikken.

Jeg er tilfreds med at vi har samarbeidspartnere som ser betydningen av å satse også i storbyene. Dessverre kan vi konstatere at Oslo kommune ikke så seg tjent med å ta imot det ekstra tilskuddet på 600 mill. kr som lå i potten etter bompengeforliket i 2019. Det får så være, det kom andre til gode, men jeg forstår godt byrådslederens fortvilelse over at Senterpartiet vender hovedstaden ryggen, særlig med tanke på at dette er et parti som tar mål av seg til å danne regjering med Arbeiderpartiet etter neste valg. Jeg kan trøste byrådslederen med at Oslo og Akershus ikke fikk belønningsmidler sist Senter-

partiet styrte Samferdselsdepartementet, heller. Men felles skjebne er en mager trøst i denne sammenhengen når det viser seg at Senterpartiet ikke kommer med tomme trusler.

En aktiv klimapolitikk forutsetter en aktiv bypolitikk. At folk flytter til byene, er en trend som er verdensomspennende. Det må legges til rette for gode bymiljøer med en velfungerende kollektivtrafikk, sykkel og gange. Samtidig må næringslivet få gode rammebetingelser, og framkommeligheten for nyttetransport må ivaretas.

Ikke alle kan benytte seg av kollektivtransport. Flertallet legger til grunn at den utvidede TT-ordningen skal overføres til fylkene, og at dette skjer når ordningen er fullfinansiert. Ordningen gjelder den gruppen som den fra starten av har omfattet: blinde, svaksynte og rullestolbrukere. I den forbindelse bes regjeringen om at det utarbeides nærmere retningslinjer for ordningen, og man ber regjeringen vurdere om dette skal nedfelles som en rettighet for berørte personer. Det vil i så fall også være naturlig å vurdere om ordningen bør underlegges Nav, som forvalter andre ordninger som omfatter mennesker med særskilte behov.

Jernbanesatsingen er historisk. Budsjettforslaget innebærer mer enn en dobling av budsjettet fra 2013. Regjeringen foreslår 32,2 mrd. kr til jernbaneforvaltning i statsbudsjettet for 2021, en økning på 20 pst. fra saldert budsjett i 2020. Til planlegging og investering på jernbanenettet er det foreslått 17,3 mrd. kr, en økning på over 30 pst. fra saldert budsjett i 2020. Selv innenfor denne rammen er det ikke mulig å finne rom for alle gode tiltak. Nye prosjekter må ses i sammenheng med det samlede omfanget av jernbanens investeringsportefølje. Å starte opp prosjekter legger bindinger som ofte er på flere hundre millioner kroner og strekker seg mange år fram i tid.

Det har dessverre vært flere kostnadsoverskridelser på jernbanesektoren. Det er i en slik situasjon viktig å holde litt igjen og ikke starte opp for mange nye prosjekter på en gang. Det er likevel rom for rasjonell framdrift i igangsatte byggeprosjekter, bl.a. nytt signalsystem, økt kapasitet på Bergensbanen og intercity på Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen. I tillegg får Trønderbanen og Meråkerbanen elektrisk framdrift på viktige strekninger og 14 nye hybridtog som kan kjøre på diesel og strøm.

Solberg-regjeringens suksess på samferdselssektoren har ikke bare vært et spørsmål om bevilgninger. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre er et lag som tør å ta tak i behovet for reformer. Myten om at alt var bedre før, eller at forandringer er farlig, har ikke vært sterkt framtreddende i dette laget. Veireformen med Nye Veier AS er en suksess som har

gitt oss inspirasjon til å gå videre. Vi har begynt å se gode effekter av regjeringens jernbanereform. Staten betaler mindre til togoperatørene enn før for å drifte persontogtilbudet, samtidig som de reisende er sikret et minst like godt eller bedre tilbud. Den spesielle situasjonen vi har og har hatt i 2020, har selvfølgelig innvirkning på resultatene. Det økte tilbudet som operatørene la til grunn, er påvirket av et kunstig lavt reisebehov.

Det er imidlertid behov for flere grep for å styrke Bane NORs operasjonelle handlingsrom og ansvarliggjøre foretaket. Avtaleregimet mellom staten og Bane NOR bør gjennomgås for å sikre et reelt større handlingsrom for foretaket. Økt handlingsrom og mer overordnet styring vil stille større krav til Bane NOR. Det er viktig at Bane NOR har systemer, rutiner og kompetanse til å ivareta et slikt ansvar.

Tor André Johnsen (FrP) [14:51:51]: I samferdselspolitisk sammenheng var året 2013 et historisk år. 2013 var året Fremskrittspartiet gikk inn i regjering. Fremskrittspartiet fikk samferdselsministeren, og sammen med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti revolusjonerte vi norsk samferdselspolitikk.

Til glede for bilistene ble det umiddelbart satt i gang en rekke kjøretøytekniske endringer, bilavgiftene gikk ned, vi gjennomførte viktige endringer for bobilfolket, etablerte et infrastrukturfond, etablerte Nye Veier, endret på veinormalene og økte fartsgrensene på de trygge og sikre firefelts motorveiene, uten at ulykkene har økt – de har faktisk gått ned. Det er utrolig mange viktige, positive endringer for å knytte landet sammen og bygge Norge. Det er positivt for næringslivet og alle som pendler, reiser og benytter seg av veinettet.

Det ble slutt på at bilistene skulle være en melkeku, og at de bare ble sett på som en ekstra inntektskilde for staten. For første gang i historien ble det slutt på at bilistene betalte mer inn i bilavgifter enn det de fikk tilbake i form av tryggere, sikrere og bedre veier. Det ble slutt på at skiftende regjeringer satt passivt og så på at forfalt på både vei og bane økte år etter år.

Vi fokuserte på å bygge ut hovedveinettet med trygge, sikre og framtidsrettede firefelts motorveier med 110 km/t, istedenfor sånne kenguruveier, som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet tydeligvis elsker å bygge, hvor man kjører i rykk og napp i 90 km/t. Det er offisielt 90 km/t, men hastigheten varierer fra 40 til kanskje langt over 90 km/t, nettopp fordi at når det endelig blir mulig å kjøre forbi, så er det bønn gass, dessverre, og å bråbremse for å komme inn igjen i køen, bak den tyske bobilen eller traktoren til Bengt Fasteraune.

Det er absolutt ikke framtiden, og det er absolutt ikke sånn en skal bygge veier. Heldigvis er jeg veldig stolt av at dagens regjering, i godt samarbeid med

Fremskrittspartiet, stort sett har satt en stopper for slike veier. Nå bygger vi for framtiden, vi bygger fire felt. Da får man flyt i trafikken, man knytter regioner sammen, og det er utelukkende positivt.

Vi sørget ikke bare for å øke veiinvesteringene, vi løftet også jernbaneinvesteringene. Ministeren var inne på det tidligere i dag. Det er gledelig å se at arven fra Fremskrittspartiet faktisk lever videre i regjering, selv etter at Fremskrittspartiet gikk ut, og selv etter at samferdselsministeren ikke heter Dale mer, men Hareide.

Regjeringens eget budsjett var selvfølgelig ikke like bra som Fremskrittspartiets budsjett, det må jeg innrømme. Det var satt av for lite penger til vei, og det var satt av for lite penger til å kutte bomkostnadene, men etter noen runder med forhandlinger, hvor Fremskrittspartiet vant fram med å flytte på ca. 18 mrd. kr – noe som for øvrig historisk sett er meget bra – ble kompromisset vi fikk til med regjeringen, totalt sett veldig bra på samferdsel. Vi i Fremskrittspartiet er spesielt godt fornøyd med at den massive satsingen på veibygging som vi la grunnlaget for, videreføres. At Nye Veier skal fortsette å bygge, er veldig positivt.

Når det gjelder bompenger, har vi hatt en tøff kamp der. Vi har slåss knallhardt i alle år for å kutte bomkostnadene. I starten ble det ikke brukt en krone på å redusere bombelastningen for det norske folk, det ble ikke brukt en krone på å fjerne bomstasjoner. Vegdirektoratet ga heller ikke fritak for lokalbefolkningen, ga heller ikke midlertidige fritak selv når det ikke var omkjøringsveier, og så ble det også bom på sideveier.

Alt det der har vi ryddet opp i, og vi har gradvis økt fra null til 500 mill. kr til 1 mrd. kr til 1,4 mrd. kr til 2 mrd. kr, og nå i siste budsjettet har vi etter nysalderingen passert 2 mrd. kr. Det er vel 2,3 mrd. kr som brukes nå i 2021 til å kutte bomkostnadene. Det er utrolig gledelig, og det er utrolig deilig å se at dagens regjering følger opp forliket på bompenger i Granavoldenplattformen, følger opp bompengeforliket og viderefører at det ikke skal være bom på sideveier, og at vi også skal kutte bomkostnadene generelt sett for folk flest.

Det er også gledelig å se at jernbaneutbyggingen går ganske bra igjen. Vi var ganske provoserte og sjokkerte da f.eks. Dovrebanen ble stoppet tidligere i vår. Den er godt i gang igjen, der er det satt av mye penger. På Vestfoldbanen nedover til Skien og Telemark er det fullt trykk. Det er masse gladsaker her.

Når det gjelder bruprogrammet, må vi si at vi ikke er helt fornøyd. Der har et flertall i Stortinget vedtatt en NTP med en godspakke også, hvor det skulle brukes 300 mill. kr på å utbedre dårlige fylkesveier og bruer – flaskehals – for å kunne ta 60 tonns vogntog. Den er vesentlig underfinansiert. Det har dessverre bare vært bevilget 50 mill. kr på de første tre årene, det skulle vært

150 mill. kr. Men det aller viktigste der nå er at vi har fått gjennomslag for noe som heter tilsagnsfullmakt. Det vil si at penger som ikke blir brukt i år, kan overføres til neste år, og det er positivt.

Takk så langt.

Øystein Langholm Hansen (A) [14:57:05]: Jeg skal si det samme som noen Fremskrittsparti-representanter har sagt: Dette er en gledens dag. Men jeg skal gjøre det med en litt annen innfallsvinkel enn Fremskrittspartiets representanter: Endelig skal vi vedta en videreføring av utbyggingen av Rogfast.

Som saksordfører må jeg si takk for samarbeidet i denne saken, for det er nå nesten en samlet komité som vil gjenoppta arbeidet med tunnelen når Fremskrittspartiet har meldt seg på. Det er store forventninger til dette arbeidet i Rogaland, i første omgang fra entreprenørene, som har rustet seg for dette, og nå står og spinner i singelen og trenger arbeid. I neste omgang er det forventninger fra folk som er bosatt i fylket, men jeg vil også ta med befolkningen i Vestland fylke, folk som skal benytte denne undersjøiske tunnelen, som skal ta oss raskere fra nord til sør i fylket, og som sammen med Hordfast vil senke kjøretiden vesentlig også mellom Stavanger og Bergen.

Dette er en veiforbedring som også vil øke verdiskapingen på hele Vestlandet, til glede for nasjonen. Sammen med nevnte Hordfast og andre ferjefrie fjordkryssinger lenger nord på Vestlandet vil det forhåpentligvis bli – det har jeg forventninger om – mer penger å fordele på resten av landet etter hvert. Dette prosjektet er det første i en rekke som vil framstå som en variant av Vestlandets intercity-utbygging.

Etter hvert som det kommer flere og flere nullutslippskjøretøy, vil dette prosjektet faktisk bidra til at vi klarer klimaforpliktelsene våre gjennom livsløpsberegningen på 40 år. Med dagens trafikk og framtidig beregnet årsdøgntrafikk er det ingen andre alternativer med tanke på at Rennfast-tunnelene ikke er dimensjonert for denne trafikken. Alternativet er da å bygge en ny adkomst gjennom en ny tunnel for å få trafikkavviklingen i henhold til tunnelforskriftene. Stigningsgraden vil da også føre til at det blir en veldig lang og dyr tunnel, og ferjen ville fortsatt gått på strekningen over Boknafjorden. Elferjer er ikke aktuelt for kryssingen, for det er delvis åpent hav på strekningen.

Det eneste reelle alternativet til Rogfast, som jeg ikke har hørt at SV har nevnt, er faktisk å flytte anløpsstedet på sørsiden av fjorden til fastlandet. Det ville ha ført til et dårligere tilbud, samtidig som energiforbruket hadde blitt enormt høyt.

Så dette er en gledens dag for Vestlandet og Norge, og jeg skal ikke dempe gleden ved å vise til at garantien

for låneopptaket på 16 mrd. kr til veiutbyggingen er garantert av fylkeskommunen. Jeg vil heller vise til at Statens vegvesen allerede har invitert til møte med aktuelle entreprenører den 9. januar. Så vi får bare håpe at den nye kontraktfilosofien i prosjektet fører til at det er norske selskaper som vinner anbudene – i det minste de fleste av dem.

Saken inneholder også en liten passus om Ryfast. Dette sambandet er åpnet for trafikk, og det ble åpnet for nokså nøyaktig ett år siden. Men tragisk nok ble innkrevningen av bompenger ikke startet opp. Det er en lang historie, der Statens vegvesen fikk problemer med den spanske leverandøren av veikantutstyr, og så seg nødt til å lyse ut anbudet på nytt.

Men denne proposisjonen dreier det seg ikke om det. Det dreier seg om at Stortinget skal frafalle kravet om evaluering av økonomi og takster i mars 2021. Det er nemlig ikke noe grunnlag å evaluere på når bompenggeinnkrevningen i beste fall vil kunne starte opp i februar 2021. Men en fastholder intensjonen om å evaluere økonomien i prosjektet ett år etter at innkrevningen er satt i gang.

Margunn Ebbesen (H) [15:01:47]: Gode samferdselsløsninger er viktig for oss alle, enten vi bor i byene eller ute i distriktene. Samferdsel knytter oss tettere i lag, og det er viktig for vår aktivitet og utvikling. Med dette budsjettet fortsetter rekordsatsingen på samferdsel, og det er ikke minst viktig for Nord-Norge. Velfungerende infrastruktur er avgjørende for regional utvikling og for å legge til rette for vekst i næringslivet og for nye arbeidsplasser.

Vedlikeholdsetterslepet på vei går ned, og vi har tredoblet veiinvesteringene i nord. Dette gir bedre og tryggere veier for folk og for næringsliv. Det har vært en fantastisk utbygging av E6 på Helgeland – en utbygging jeg har fulgt tett og vært pådriver for de snart åtte årene jeg har vært på Stortinget. Høsten 2013 klarte vi å få redusert bompengene, og E6 Helgeland er videre utbyggt til et smykkeskrin. Nå kan vi lese om personer som jobber i Mo i Rana, bor i Mosjøen, og som pendler mellom disse byene. Ny veistandard har gjort dette mulig, ble det sagt i intervjuet.

Utbyggingen av E6 fortsetter. Neste år er det strekningen Svenningelvv bru–Lien forbi Trofors som starter opp. Dette kommer folk og næringsliv lokalt, regionalt og nasjonalt til gode, og Helgeland blir en større bo- og arbeidsregion.

Vi prioriterer også videreføring av forberedende arbeid for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett, som er innfartsveien til Tromsø. Samtidig er det gjort en foreløpig avtale med Nye Veier om at det skal være utbyggingsaktivitet på E6 Kvænangsfjellet. Fjellovergangen er den

eneste veien mellom Finnmark og resten av Norge, og den er mye stengt på vinterstid, så en ny vei vil bidra til å holde hjulene i gang og sørge for at spesielt viktig varetransport kommer seg trygt fram.

Luftfarten er viktig for verdiskapingen i hele landet, men har en spesiell funksjon for store deler av Distrikts-Norge. Regjeringen er opptatt av at innbyggere og næringsliv over hele landet skal ha et godt flytilbud. I statsbudsjettet for 2021 foreslås det 2,4 mrd. kr til luftfartsformål. Av dette skal om lag 2 mrd. kr gå til statlige kjøp av flyruter, som er en økning på 1,3 mrd. kr sammenlignet med saldert budsjett for 2020. Økningen skyldes smitteutviklingen og markedssituasjonen i luftfartssektoren. Flyrutekjøp på flere strekninger, deriblant Stokmarknes–Bodø–Tromsø, skal ivaretas fram til markedet er mer normalisert. Regjeringen foreslår også 15 mill. kr til kjøp av flyruten Evenes–Bodø, som er viktig for næringsliv og innbyggere i Nordlands to viktigste byer.

I Nordland har vi to viktige flyplassprosjekt: ny flyplass i Bodø og Hauan lufthavn i Mo i Rana. Dette har vært viktige prosjekter for Nordland Høyre, og vi har blitt lyttet til. Regjeringen jobber godt med framdrift i begge prosjektene, og jeg er spesielt glad for at det ligger an til investeringsbeslutning for Hauan lufthavn i revidert nasjonalbudsjett 2021.

Luftfartstilsynet foreslås bevilget 255 mill. kr, en økning på om lag 9 mill. kr fra saldert budsjett 2020. Økningen er i hovedsak knyttet til arbeidet på droneområdet, men skal også styrke tilsynets digitaliseringstiltak.

Luftfarten skal også redusere sine utslipp. Det norske kortbanenettet er velegnet for å teste ut lav- og nullutslippsløsninger for fly. Vi mener at avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for en overgang, etter hvert som teknologien blir mer moden.

Kystruten er viktig for oss som bor og virker langs kysten. Jeg er spesielt glad for at samferdselsministeren har framforhandlet en ny avtale med Hurtigruten, sånn at vi i første kvartal 2021 igjen vil ha anløp i alle havner. Kystruten skal da seile med fem skip mellom Bergen og Kirkenes. For bedrifter og oss som bor langs kysten, var det uholdbart at tilbudet ble redusert så mye som det ble. Jeg merket meg for øvrig at Senterpartiet, til tross for lovnader og forslag her i Stortinget, ikke bevilget én krone ekstra til Hurtigruten i sitt alternative budsjett.

I budsjettet foreslås det videre 2,7 mrd. kr til kystformål i 2021. Båter og skip blir stadig større. Det er viktig for å kunne sikre et godt alternativ til gods på vei. Derfor er millionene til kystformål viktige for å få utbedret farleder og innseilinger.

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

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [15:07:01]: I 1990 kunne man lese følgende i Aftenposten: Her dreier det seg om en jernbanestrekning som burde vært fullt utbygd for to tiår siden.

Det var om Østfoldbanen.

1990 er det året jeg ble født. Om mulig virker dobbeltspor gjennom Østfold enda mer fjernt nå enn det gjorde på midten av 1990-tallet. Dobbeltspor gjennom Østfold har passert det punktet hvor vi kan begynne å kalle det en farse. Jeg forstår godt dem som mister tiltro til prosesser, vedtak og oss politikere når vi ser hvor lang tid det tar, og vi ser hvor dette ender.

Da vi ikke trodde at det kunne bli verre, tok vi feil. Gang på gang – statsråd etter statsråd – har vi blitt skuffet. I statsbudsjettet for 2020 kunne vi lese at det var uaktuelt å gjennomføre prosjektet i dets nåværende form. Overraskelsen vi fikk i statsbudsjettet for 2021, var at man satte døren på gløtt for en ny KVVU. En ny KVVU begynner helt på nytt igjen, vi trodde ikke det vi leste. Heldigvis anbefaler ikke Jernbanedirektoratet en ny KVVU, og i innstillingen står Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV sammen om en merknad der vi understreker at

«arbeidet med dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen må fortsette, og at en ny KVVU vil føre til unødvendig forsinkelse av utbyggingen».

Jeg lurer på hvorfor ikke regjeringspartiene står inne i den merknaden, dette burde være noe som hele komiteen kunne ha samlet seg bak. Da mener jeg det er på tide at statsråden og regjeringspartiene oppklarer hvilke ambisjoner man har for Østfoldbanen. Er man klar for å legge ballen om ny KVVU død?

Det er samtidig viktig å minne om at kostnadene for Østfoldbanen ikke er høyere enn for andre jernbaneutbygginger når vi sammenligner pris per km. Folk er usikre i Østfold, de lurer på hvordan det skal gå med huset og hjemmet sitt. Privat næringsliv kvier seg fordi man ikke vet hva framtiden bringer. Kostnadene har blitt høyere, men se på de samferdselsprosjektene hvor ikke det har skjedd – dette ville ikke vært det første prosjektet i historien.

Det er full forståelse i Østfold for at vi må gå gjennom prosjektet, at vi skal se konstruktivt på løsninger, men en ny KVVU er ikke løsningen. Nå er det på tide at regjeringen avklarer hvilke ambisjoner man har for Østfold.

Roy Steffensen (FrP) [15:10:07]: Dette er en gledens dag fordi vi i dag skal få Rogfast-prosjektet i gang igjen, etter at det har vært nødvendig å bremse ned. Det viste seg at det lå an til å bli langt dyrere enn antatt da Stortinget vedtok prosjektet i 2017.

Saksordføreren, Langholm Hansen, sa veldig mye bra om hvor viktig prosjektet er. Jeg skal ikke gjenta

det. Men saken i dag viser at hadde Fremskrittspartiet fått gjennomslag for vårt forslag som vi fremmet i denne sal før sommeren, kunne gravemaskinene allerede vært i gang, og vi kunne behandlet denne tilleggsbevilgningen fra staten uten at framdriften i prosjektet ble forsinket. Hadde vi fulgt den framgangsmåten, hadde vi ikke tapt et halvt år. Jeg skal ikke bruke mer tid på å rippe opp i det, men jeg har et lite spørsmål som jeg håper statsråden kan avklare: Hvis forsinkelsen i framdriften som en konsekvens av at det forslaget ikke ble støttet før sommeren, fører til at det ikke blir ferdigstilt innen 2030, vil jo resultatet bli at ferjebud må forlenges. Da Tausambandet måtte forlenges på grunn av lengre byggetid av Rogfast, førte det til at de årlige utgiftene ble syvdoblet i utsettelsesperioden. Jeg håper statsråden kan gi et signal om at en slik kostnad ikke vil bli lempet over på bilistene om det samme nå skjer med Rogfast.

Ellers leser jeg i merknadene at Senterpartiet og Arbeiderpartiet er bekymret for bompengene og skriver at det «må gjøres grep for å få nedbompengegjelden.» Det er jo litt morsomt. Ingen av partiene har satt av penger i sine alternative budsjetter for å redusere bompenger, og de har heller aldri stemt imot et eneste bompengeprojekt. Det de har stemt imot, var da Fremskrittspartiet i regjering foreslo en bompengereform i 2015 som ville redusere bompenger. Det var befriende å høre representanten Fasteraune, som sa at Senterpartiet ikke er mot bompenger, men tvert imot for bompenger. Det var godt å få den avklaringen.

I 2016 fikk Fremskrittspartiet på plass en bompengerabatt for prosjekter i distriktene. Arbeiderpartiet var imot dette, men takket være at vi fikk det igjennom, har det ført til at mange veiprojekter rundt om i landet har fått lavere bompenger. For Rogfast betydde den ordningen vi fikk innført, 1,6 mrd. kr i lavere bompenger. Arbeiderpartiet stemte altså i 2016 for en politikk som ville gi bilistene i Rogaland 1,6 mrd. kr mer i bompenger – bare på grunn av Rogfast! Da synes jeg de har frekkehets nådegave når de i merknads form vifter med pekefingeren og kritiserer høyt bompengenivå.

Heldigvis er det ikke Arbeiderpartiet som har avgjørende makt i denne sal. I dag får vi restartet Rogfast med nye, friske statlige midler. Det er en fin førjuls-gave til Rogaland. Nå må bare gravemaskinene komme i gang så fort som mulig.

Presidenten: Presidenten påpeker at bruk av ordene «frekkehets nådegave» tidligere er påtalt som et lite passende parlamentarisk uttrykk.

Aleksander Stokkebo (H) [15:13:20]: Dette er en meget god dag – når vi skal banke gjennom og få gang på Rogfast. Vi skal binde sammen Rogaland til ett sterkt

arbeidsmarked, korte ned reisetiden mellom Stavanger og Haugesund med 40 minutter. Vi skal få varene, laksen, godset og industriproduktene fram, og vi skal få folk raskere hjem. Vi skal gi de reisende en enklere hverdag med en døgnåpen vei som ikke stenger hver gang det blåser mer enn stiv kuling.

Det er heller ikke til å legge skjul på at dette var en viktig sak å få avklart før valget. For det er ingen tvil om at enkelte partier, som SV og Miljøpartiet De Grønne, har vært store motstandere, selv om Rogfast ifølge Statens vegvesen er mer miljøvennlig enn fergealternativet. Derfor er jeg veldig glad for at regjeringen hele tiden har vært tydelig på, og at vi med dagens vedtak feier all tvil til side: Selvfølgelig skal et så solid, samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt som Rogfast gjennomføres.

I Rogaland har vi en veldig kompetent gjeng som nettopp har bygget verdens lengste undersjøiske tunnel, Ryfast, innenfor budsjettet. Og dyktige, erfarne norske entreprenører og andre er beredte. Vi er klare.

Jeg vil takke transportkomiteen med leder og saksordfører. Jeg vil takke dyktige folk i Statens vegvesen og regjeringen. Ikke minst fortjener Knut Arild Hareide en stor takk. Her har vi en minister som virkelig har tatt jobben på høyeste alvor, som har gått grundig gjennom, fått ned kostnader, stilt opp med midler der det trengs, og forbedret framdriftsplanen. Rogfast er den beste julegaven vi kunne fått.

I 2021 må vi sørge for at prosjektet holder seg på sporet, at framdriften holdes oppe, og ikke minst må vi ta neste skritt: Det er videre fergefritt lenger nordover. Og så må Kommunal- og moderniseringsdepartementet få landet trasévalget for nye E39, så Nye Veier får startet på arbeidet videre sørover mot Kristiansand.

Med det vil jeg ønske statsråden og alle som har vært med på å få gang på Rogfast, en riktig god jul.

Terje Halleland (FrP) [15:16:05]: Dette er en gledens dag – igjen. Jeg skal ikke legge skjul på at jeg er veldig glad for den brede tilslutningen som ligger til grunn for dagens vedtak om å fortsette Rogfast-prosjektet, men vi må vel ærlig talt si at vi ikke kan holde på sånn lenger. Nå er det på tide å finne fram igjen gravemaskinen, dieselen og dynamitten.

Nå er det nok kake og fine ord. Nå trenger vi en vei som er åpen hele tiden, hele døgnet. Det skal ennå gå ti år før vi får det til, og det er mer enn lenge nok. Det har vært en lang vei, og det siste stoppet gjorde veien enda lenger, og etter Fremskrittspartiets mening var det et unødvendig langt stopp. Uavhengig av det er dette et stort og komplekst prosjekt, så noen problemer kan det være vanskelig å unngå, og vi skal bygge verdens lengste og dypeste undersjøiske tunnel.

Det er lagt opp til en økt styrings- og kostnadsramme. Det er gledelig med en økt statlig andel, men det er fremdeles en uakseptabelt høy sum som brukerne må betale.

Dette er et prosjekt med en stor samfunnsøkonomisk gevinst, og den gevinsten kommer av bruken av prosjektet, og da må vi ikke ha et bompengenivå som fører til trafikkavvisning. For Fremskrittspartiet vil dagens fergepris være rettleidende, og vi kommer til å jobbe for et økt statlig bidrag i årene som kommer, for å sikre dette. Historisk legger Fremskrittspartiet ned bomstasjoner omtrent i samme tempo som Arbeiderpartiet og Senterpartiet setter dem opp, så det bør være innenfor rekkevidde. Det får vi legge bak oss nå.

I dag er det mange entreprenører som gleder seg. Dette prosjektet skal sikre økt aktivitet i mange bransjer og sektorer. Det vil bety stor etterspørsel etter mange tjenester og mange nye arbeidsplasser. Nå håper jeg at norske selskaper kjemper om kontraktene og også samarbeider om den kunnskapen og kompetansen som vi vet bransjen sitter med.

Et ferdig Rogfast vil bety en helt ny tidsregning for Rogaland og Vestlandet. Det handler om å bygge nye bo- og arbeidsregioner, styrke næringsklynger og styrke hverandres kompetanse og særfordeler. Vi kaster grenser og barrierer bokstavelig talt på sjøen. Vi kutter reisetiden mellom Stavangerregionen og Haugalandet med 40 minutter. Når også Hordfast kommer med redusert reisetid mellom Stavanger og Bergen, bygger vi Vestlandet sammen, og Sunnhordland og Haugalandet vil være særdeles attraktive områder.

Det er bare å glede seg.

Tor André Johnsen (FrP) [15:19:18]: Jeg har lyst til å ta litt tak i SV og Arbeiderpartiets påstand om at disse partiene på høyresiden rir ideologiske kjepphester. Det er egentlig ganske utrolig at en får kritikk for løsninger som gir et bedre tilbud til en lavere pris, gir et økt mangfold og bedre kvalitet vesentlig billigere. Da tenker jeg på OPS-kritikken fra venstresiden.

Nå kan kanskje Høyre forsvare OPS mer enn det jeg fra Fremskrittspartiet skal gjøre, for det er egentlig Høyres baby, kan en si, og Nye Veier var Fremskrittspartiets baby. Men det er ikke noen tvil om at OPS – at en har det samarbeidet mellom det offentlige og private om de prosjektene vi har hatt der, og det siste vi åpnet nå i sommer – har vært fornuftig. En sparte 1,5 mrd. kr på å bygge rv. 3/rv. 25. Den åpnet 31. juli i år – 1,5 mrd. kr i forhold til hva som opprinnelig lå i planene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. En fikk en bedre vei. Vi klarte å skru opp hastigheten til 110 km/t. Vi rettet den opp litt, slik at vi kunne øke fra 100 til 110 km/t. Vi fjernet f.eks. en rundkjøring og fikk et planfritt kryss. Så det

er blitt en bedre vei til en lavere pris, og den åpnet før planlagt tid.

Å prøve å påstå at jeg rir ideologiske kjepphester ved å spare skattebetalerne for penger og få en bedre løsning, er helt utrolig. Hvis det er noen som rir ideologiske kjepphester, er det nettopp venstresiden, for de skal motarbeide konkurranse for enhver pris. De skal helst ha monopol for enhver pris, og de skal ha alt offentlig for enhver pris, selv om det blir dyrere, selv om det blir dårligere, og selv om skattebetalerne må betale mer skatt. Det er å rir ideologiske kjepphester, ikke det å sørge for et bedre tilbud til en lavere pris. Men det er en ideologisk forskjell her. Vi må bare innse det, men jeg kan ennå ikke forstå at alt skal være offentlig, og at det skal være så positivt. Det synes jeg er helt uvirkelig.

Nævra var inne på SVs skrekkszenario: et FrP-styrt Oslo. Det er et drømmescenario for oss i Fremskrittspartiet. Det hadde vært fantastisk. Det hadde blitt litt liv igjen i denne byen. Det hadde blitt folk i gatene. Det hadde blitt litt aktivitet, og en hadde fått kombinert biler, sykkel og gange, alt kollektivt – alt sammen. Vi tenker på helheten, mens venstresiden dessverre skal jage bort alle bilene, og da jager de bort handelen. En får butikkdød, og det stenger tidlig, om det er nattklubber, eller hva det er. Hadde en fått et FrP-samfunn i Oslo, hadde det blitt liv igjen i denne røde, døde byen. Det hadde vært fantastisk.

Når det gjelder to- og trefelts, oppfordrer jeg spesielt Senterpartiet, jeg har gitt opp Arne Nævra, jeg tror han alltid vil være for to-/trefelts, men jeg oppfordrer Senterpartiet og Bengt Fasteraune til å drikke litt mindre kaffe og spise litt mindre kake når de er på veiåpninger, og snakke med Hæhre, Veidekke, Skanska, AF. Alle de gutta som bygger vei døgnet rundt, vil bekrefte at to-/trefelts er en dårlig løsning. Det er mye bedre og mer framtidssikkert å bygge firefelts, smal firefelts, som vi nå har vedtatt.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [15:22:37]: Posttenester er ein viktig del av infrastrukturen som bidreg til busetjing og næringsliv over heile landet. Teknologitvviklinga inneber samtidig at stadig meir kommunikasjon skjer digitalt. Det overordna målet er at brukarane over heile landet skal få tilgang til gode og framtidretta posttenester og eit likeverdig tilbod av leveringspliktige posttenester til overkomeleg pris gjennom effektiv bruk av samfunnets resursar.

Posten AS viser gong på gong at dei fylgjer med i samfunnsendringane. I år er det 20 år sidan me fekk Post i butikk, og det er vel ingen som vil tilbake til postkontor med veldig avgrensa opningstid. Posten tilbyr sine kundar innovative produkt, som signeringsfri pakkeutlevering og pakkeboks, og i sitt 373. leveår tok Pos-

ten AS ein sterk andre plass under årets kåring av Noregs mest innovative verksemd. I fjor gjekk Posten heilt til topps i denne kåringa. I tillegg har Posten eit sterkt klimafokus i sitt arbeid.

Samferdselsdepartementets verkemiddel på postområdet omfattar regulering og kjøp av ulønsame post- og banktenester. Brevvolumet er redusert med om lag 65 pst. sidan 1999, og ein ny reduksjon på nær 60 pst. er venta mellom 2018 og 2025. Stortinget fatta i 2019 vedtak om endringar i postloven – talet på omdelings dagar – og endringane blei gjeldande frå 1. juli 2020, som medførte postomdeling annankvar dag.

I budsjettet for 2021 blir det føreslått å løyve 740,2 mill. kr til kjøp av posttenester. Dette vil i 2021 sikre at alle får post og aviser levert annankvar dag. Utgiftene til kjøp av ulønsame tenester er venta å auke betydeleg i åra framover. Dersom Posten skal halde ved lag postomdeling til postkasser annankvar dag, har Posten AS vurdert at kompensasjonskravet vil kunne bli på over 1 mrd. kr om få år. Spørsmålet er om det kan definerast som effektiv og rett bruk av samfunnets resursar.

No ser det ut som, ut frå svaret til representanten Mossleth i replikkvekslinga, at også Senterpartiet tek inn over seg den auka graden av digitalisering og det som det medfører. Me må forstå den tida me lever i, og finne løysingar som har legitimitet for bruk av felleskapets resursar.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [15:25:26]: Jeg tror jeg er den første representanten fra Oslo-benken i debatten så langt, og det er glissent fra Oslo i salen når denne viktige debatten pågår. Men det finnes også samferdsel i Oslo, og det finnes rett mange innbyggere her. Vi fikk høre et litt morsomt innlegg fra Johnsen, som beskrev situasjonen i Oslo. Det er klart: Én ting er at det er folk i gatene, men det er også sånn at Fremskrittspartiet vel ligger på 5 pst. nå. Jeg tror både Rødt og Miljøpartiet ligger godt over i oppslutning i Oslo. I alle fall gjør SV det, så jeg tror at befolkningen i Oslo er ganske fornøyd med den politikken som har vært ført her de siste årene.

Grunnen til at jeg har tegnet meg til innlegg i denne saken, er at vi har fremmet et løst forslag som ligger til behandling i dag, og som jeg ikke kan se noen grunn til at ikke skal kunne få bred støtte. Det dreier seg om umiddelbare tiltak for å redusere støyen langs Trondheimsveien. Det er da snakk om strekket som går fra Sinsen til Grorud.

Den 3. desember ble det arrangert et folkemøte for befolkningen i Groruddalen. Det er 140 000 mennesker som bor der, og det var godt oppmøte på folkemøtet, som egentlig etterlyste nasjonal oppmerksomhet om den veien. Noen av strekningene på den veien – særlig

på Sletteløkka der det bor 2 500 mennesker – er de mest støyutsatte strekningene i hele landet. Det bor som sagt 2 500 mennesker der, og langs hele denne strekningen er det snakk om mange tusen mennesker. Det er barnefamilier, det er levekårsutsatte områder, og det trengs umiddelbare tiltak for å sikre dem en tilværelse uten helsefarlig støy. Det er tiltak som er så enkle som at det bør skiftes ut vinduer i de blokkene der de bor, at man kan redusere fartsgrenser, som er det mest effektive tiltaket for å få mindre støy på den strekningen, at man får på plass støyskjerming der man mangler det, der bebyggelsen er nedenfor veien, og at man kan få på plass et prøveprosjekt med kollektivfelt for igjen å redusere trafikkbelastningen på den veien.

Dette er enkle tiltak som det går an å gjennomføre på kort sikt, som gir umiddelbar støyreduksjon, og som ikke koster særlig mye penger når man sammenligner med de andre prosjektene som diskuteres i denne saken. Glem snakket om Fossum-diagonal og andre tiltak som det tar 10–15–20 år å få realisert, og gjennomfør disse tiltakene nå for å sikre at befolkningen i Groruddalen, som har ventet lenge nok, kan se at også nasjonale politikere her i salen er opptatt av tiltak for dem, for å sikre dem en bedre hverdag.

Jon Georg Dale (FrP) [15:28:28]: Når ein høyrer dei raud-grøne partia i Stortinget i dag forsøkje å overby borgarleg side – alle parti på borgarleg side, vil eg leggje til – i pengebruk i samferdselsbudsjetta, er det nesten komisk å vere vitne til. Realiteten er at alle desse partia hadde vore tomme for pengar for lenge sidan viss dei hadde hatt handa på rattet i samferdselspolitikken dei siste åra. Dei har vore imot alt som har skaffa pengar til sektoren:

- omorganiseringa av Posten, som har frigjort pengar som vi kan bruke på betre tenester i staden
- etableringa av Nye Vegar, som dei seinast ved stortingsvalet sist skulle reversere, og som sparer bilistane for milliardar av kroner ved å byggje lenger og meir heilskapleg enn før
- bompengereforma, som gjer at bompengane går til vegbygging og ikkje til dyre administrasjonar
- jernbanereforma, som ikkje berre gjer at vi har større konkurranse og auka innsparing, men som har frigjort pengar og også er med på å finansiere hundre fleire togavgangar kvar dag inn og ut av Oslo S
- omorganiseringa av Statens vegvesen, som gjer at dei kan ta opp konkurransen med Nye Vegar, spare meir pengar og investere betre i sektoren
- endringane i Kystverket, som også moderniserer dei som transportetat

- tydelegare føringar for Avinor, som gjer at ein får meir igjen for kvar flyplass ein utvidar, og heller kan bruke moglegheita til å styrkje flytilbodet
 - langsiktig finansiering som gjev fleirårige bindingar og større moglegheiter til å investere langsiktig i større prosjekt
 - reforma av Nasjonal transportplan, som aukar konkurransen i sektoren og får meir igjen for pengane
- Ein ting er at dei hadde vore tomme for pengar viss dei hadde hatt handa på rattet, dei er også heilt fullstendig tømde for idear for korleis ein skal drive samferdselsinfrastrukturen framover i dette landet. Debatten i dag er prega av det: store ord, store vyar, utan evne til leveranse. Vedlikehaldsetterslepet gjekk opp i tre tiår medan den gjengen hadde handa på rattet. No vert det redusert for åttande året på rad. For ein har tolt å stå i tøffe debattar, gjort omprioriteringar, ikkje late sektoren styre seg sjølv, men styrt han i staden. Det er det som skil borgarleg samferdselspolitikk frå sosialistisk, i tillegg til evna til faktisk å bruke pengane slik at vi byggjer landet tettare saman og med det aukar verdiskapinga i privat næringsliv.

Denne debatten illustrerer heile grunnlaget for at borgarleg side faktisk evnar å styre landet trygt og bygge landet vårt sterkare i lag.

Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [15:31:40]: Min bestefar lo godt da han hørte at det skulle bli bru over Lukksund fra Tysnes. Det husker jeg godt. Så har vi etterpå fått oppleve trekantsambandet, som binder sammen Bømlo og Stord. Så kom Rennfast, og vi måtte legge ned Skudenesferja, men en ny verden åpnet seg. Så kom Ryfast, og da begynner det å ligne på noe, der en knytter nord og sør og indre del av Rogaland sammen. Så kom T-forbindelsen. Alt dette har skjedd, heldigvis, med en betydelig grad av innsats fra Kristelig Folkeparti og en tverrpolitisk enighet. Det gir resultater.

I dag er det Rogfast. Jeg har vært med i politikken i 40 år, og jeg har vært med på flere av disse åpningene, men i dag er det vel den største saken jeg i min voksne ungdom kommer til å få oppleve politisk. Veldig stas! Vi husker Vestlandsrådet. Vi ble enige, Rogaland og Hordaland, om å kjempe sammen for et ferjefritt vestland. Det var en fantastisk innsats fra fylkeskommunen og kommunenes side. Rogfast er en drøm som nå blir oppfylt – med stor samfunnsnytte, sikkerhet og betydelig verdiskaping, og som knytter sammen nord og sør i Rogaland på en helt ny måte. Bergen, Haugalandet og Sør-Rogaland består av over en million mennesker som nå får en ny tilværelse.

Jeg har lyst til å takke statsråd Hareide, som har maktet å rydde opp i dette i lag med sitt mannskap i vegvesen og departement. Det står det stor respekt av,

og selv om vi er partifeller, tillater jeg meg å gi den særlige rosen.

Så nå, folkens, gjelder kampen videre for oss politisk i Rogaland – E134. Jeg er klar over at vi da peker inn i NTP-situasjonen, men her gjelder det å knytte sammen de flotte havnene våre, Karmsund havn, nye industriområder, Gismarvik. Jeg bare nevner det. Vi har noen av de tyngste bedriftene i landet – Aker, Aibel, Gasnor, Hydro – og vi har Kårstø, Stavanger-miljøet. Alt dette kommer nå til å få en helt ny hverdag.

Har jeg andre ting på dagsordenen? Ja, jeg vil bare nevne at vi kjemper iherdig for Haugesund lufthavn. Vi er klar over at eierforholdene krever en spesiell modell for å løse det, men dette er helt nødvendig nå for å komme videre.

E134 har jeg nevnt. Den vil få en helt ny rolle nå når Rogfast kommer, og det må forberedes i god tid. Det gjelder ikke bare framkommelighet, men også verdiskaping, sikkerhet og miljø, ikke minst for fremtiden. Jeg tillater meg også å nevne andre ønsker som står høyt på listen i Rogaland, og det gjelder rv. 13 og rassikring.

Med det tar jeg Rogfast med meg som en nasjonal julepresang.

Svein Roald Hansen (A) [15:34:53]: Sett fra Østfold var det dessverre ikke så mye å glede seg over i budsjettforslaget på transportsektoren. Framdriften i jernbanens dobbeltspor sørover mot Fredrikstad er skutt ut i det blå, som kollega Bjørnebekk-Waagen pekte på. Da Kjell Borgen la fram en melding om opprustning av jernbanen – jeg tror det var i 1987 – var perspektivet at dobbeltsporet til Halden skulle stå ferdig før århundreskiftet, altså det vi har bak oss, ikke det vi har foran oss. Og da jeg var ordfører i Fredrikstad, avklarte vi traseen for dobbeltspor gjennom byen. Det er snart 25 år siden, og folk som hadde hus på Grønli, der den nye stasjonen skal ligge, kom opp på kontoret og spurte meg om det var nødvendig å male huset til sommeren. Det var i 1997. De har trolig måttet male både en og to ganger før de må flytte.

Det var dessverre heller ikke noe til utbedring av farleden til Borg havn, et prosjekt som faktisk lå inne med bevilgning ved begynnelsen av dette århundret.

Så kunne vi jo håpe at Fremskrittspartiet hadde et blikk for Østfold i sine krav inn i budsjettforhandlingene, men nei. 18 mrd. kr fikk de til sine hjertesaker, ingenting til planleggingen av dobbeltsporet på Østfoldbanen, men andre baner. Penger til åtte kilometer asfalt på E6 mellom Jonstein og Halmstad var alt de prioriterte for Østfold.

Arbeiderpartiet har i sitt budsjettforslag både midler til videre planlegging av dobbeltspor og 20 mill. kr

til oppstart av mudringsprosjektet i Borg havn. Dette er et prosjekt som er svært grundig utredet gjennom mange år. Det er nå enighet om en plan, godkjent av miljømyndighetene, og prosjektet er klart til oppstart.

Og det er nødvendig at det startes opp neste år. Fordi man har ventet på dette prosjektet, har man unnlatt å drive såkalt vedlikeholdsmudring, og resultatet er at havneløpet er i ferd med å gro igjen. Det ligger i enden av Norges lengste elv, så det er ganske mye som kommer ned med vannet og legger seg ved utløpet. Den samfunnsøkonomiske analysen viser at prosjektet vil generere positive effekter for framkommelighet og sikker seilas for fartøyer som går inn og ut av havna, slik samferdselsministeren skriver til meg i et svar på et skriftlig spørsmål.

Derfor har jeg tillit til at samferdselsministeren i revidert nasjonalbudsjett finner plass til de nødvendige midlene, slik at det kan starte opp til høsten, og at han viser den samme handlekraften der som vi i denne debatten hører han har vist når det gjelder Ryfast.

Arne Nævra (SV) [15:37:43]: Når det gjelder Rogfast, er dette sjølsagt ikke noen gledens dag for undertegnede. Det tror jeg de fleste her i salen er klar over.

Dette er et prosjekt som klart kommer inn under den tematikken som jeg framførte i hovedinnlegget mitt: det å tenke nytt, tenke framover – ikke gammel-dags, ikke musealt, ikke tenke rekorder og ikke tenke bil og tunnel.

Det har vært mange utålmodige politikere som synes utsettelsene har vært forferdelige. Jeg synes flertallet, disse tradisjonelle vekstpartiene, disse tradisjonelle motorveipartiene, skulle ha tenkt seg enda mer om.

Hva er dette prosjektet? Et forferdelig miljøprosjekt, ja, men tenk på anvendelsen av penger i dette. Vi snakker om 25 mrd. kr som blir brukt til noe som Lastebilierforbundet er imot, som miljøbevegelsen og alle miljøpartiene er imot. Hva kunne vi brukt 25 mrd. kr til på smale vestlandsveier? Jeg har vært på forskjellige konferanser – Fjordvegen, rassikring. Det har vært krokodilletårer over at det ikke kommer nok penger. Og så stemmer forsamlingen her for et sånt gigantsluk. Jeg fatter det ikke.

Jeg setter store spørsmålstegn ved beregnet reisetid, ved samfunnsøkonomisk nytte og ikke minst ved klimaberegningene. Det er helt på grensen til det uredelige, det som har kommet fram av klimaberegninger. Jeg fikk svar fra statsråden på et spørsmål gjennom komiteen. Her har man forutsatt at fossilferger skal gå til omtrent evig tid, mens elbiler regnes inn. Hva er dette for slags seriøs beregning? Det er en liten innrømmelse av det i svaret fra statsråden. Han sier at kommer

det noen nullutslippsferger, vil det gå i netto negativt – altså det vil bli utslipp. Ja vel.

Felles bo- og arbeidsmarked er svaret hver gang. Hadde det bare vært sånn. Vil en pendler virkelig bruke dette med en bompengpris på rundt 800 kr fram og tilbake? Vil over en times reise mellom de store sentra for boliger og arbeidsplasser virkelig gi dette? Nei, sier Asplan Viak, det er de veldig i tvil om. Møreforskning sier det samme. Det stemmer ikke, det blir ikke felles bo- og arbeidsmarked. Så hva er da argumentasjonen?

Jeg er oppriktig bekymret for beslutningsgrunnlaget i denne saken. Det kan nok være at man kommer til å sitte igjen med en litt klam følelse når det har gått en del år og historisk dom blir lagt over dette prosjektet. Og det kan vel hende statsråden også har en del arvesynd å ta seg av i dette, etter to statsråder før ham.

Liv Kari Eskeland (H) [15:41:08]: Det var veldig hyggeleg at eg no fekk koma etter representanten Nævra, for dei mest lønsame utbyggingsprosjekta i Noreg ligg på Vestlandet. Det er ikkje oljefelt eg her snakkar om, det er vegprosjekta våre. I dag gjev Stortinget klarsignal om å gå vidare med Rogfast på E39, og det er flott. Eg skal prøva å svara opp noko av det Nævra spurde om.

Til våren behandlar me òg NTP, og der skal Hordfast mellom Sunnhordland og Bergen få ei avgjerd. Saman med Rogfast vil dette vera eit av dei mest lønsame prosjekta Noreg kan investera i. Prosjekta vil skapa samanhengjande bu- og arbeidsmarknad mellom Bergen og Stavanger og knyta saman ei befolkning på 1 million menneske og 500 000 arbeidsplassar.

Næringslivet trekkjer fram desse E39-prosjekta som dei viktigaste for verdiskaping og sysselsetjing på Vestlandet. Det vil gje bedriftene konkurransekraft i krevjande omstillingstider og sørgja for pendleavstandar vestlendingane berre kunne drøyma om tidlegare.

Langs Vestlandet har me dessverre ikkje jernbane, så desse prosjekta vert vår intercityløyning. Difor bør det ikkje vera aktuelt for noko parti å flytta pengane frå desse viktige prosjekta over til andre jernbanestrekningar.

Eg er glad for at LO og NHO meiner at det er viktig å starta med desse prosjekta, som har høg netto nytte og låg risiko. Det er fleire lønsame prosjekt både sørvest og nordvest for E39, men det aller mest lønsame prosjektet går frå Bergen til Stord. Den fyrste delen av strekinga, frå Bergen til Os, er allereie under bygging og ferdig om eit års tid. Ja, det vert bompengar, men bilistane og varetransporten betalar i dag på ferja, og det er denne betalinga som skal vidareførast som bompengar. Når prosjektet er nedbetalt, vert det gratis – i motsetnad til ferjebetalning i evig tid.

Avdøde professor Frank Aarebrot beskrev vestlandsbyane som kvite perler på ei snor – perler som i dag ligg geografisk nært, men der fjordane skapar avstandar som ferjene aldri vil klara å oppheva. Det vil ferjefri E39 greia. I dag tek det 4 timar og 30 minutt å køyra mellom Bergen og Stavanger. Med ferjefri E39 vil det ta cirka to timar.

Så vil eg gje SV rett i ei sak: Energieffektive løysingar vil vera nødvendige om ein skal greia å elektrifisera transportsektoren vår. Energi er òg ein ressurs me må forvalta på best mogleg måte. Ikkje berre går tidsbruken ned, men òg energibruken som vil vera basert på elektrisk framdrift av køyretøy, vil gå ned – for ikkje å snakka om flytransport mellom dei to store vestlandsbyane, som vil verta eliminert. Dette vil verta ein «gamechanger» og er slik sett godt nytt òg for SV.

Stein Erik Lauvås (A) [15:44:27]: Det er altså ingen spor av satsing på østfoldsamfunnet fra regjeringen i denne innstillingen. Ikke klarer flertallet å bevilge noe til Borg havn. De klarer ikke engang å være med på en fornuftig merknad om person- og godstransport på østre linje.

Ingen bommer forsvinner i Østfold. Etter at Fremskrittspartiet har hatt Norges fjerde lengst sittende finansminister siden 1884, med 2 289 dager, som blir noe sånt som 54 936 timer, klarte altså ikke Fremskrittspartiet å innfri sine løfter om bompenger. Når vi i tillegg ser at Fremskrittspartiet har hatt samferdselsministeren i 2 289 dager, som også blir 54 936 timer, blir jo saken helt tydelig. Løftebruddet er glassklart.

Fremskrittspartiet har altså gjennomført en av etterkrigstidens største politiske snuoperasjoner. Ikke bare lovte de at alle bommene skulle vekk, bare de kom i regjering; det skulle heller ikke komme nye. Resultatet etter at Fremskrittspartiet har hatt finansministeren og samferdselsministeren i over 100 000 timer til sammen, ble rekordinnkreving av bompenger og en økning i bomstasjoner fra 170 i 2013 til 334 i 2019. Det er fasiten på politikken – altså en økning i bomstasjoner på formidable 96 pst., signert Fremskrittspartiet.

Og det stopper ikke der. Da Fremskrittspartiet forsto at løftet om å fjerne bompengene ikke gikk, solgte de inn en ordning om fradrag for bompenger som den store Fremskrittsparti-seieren. Nå har Fremskrittspartiet sluttet å snakke om det også, forståelig nok, etter som heller ikke det ble noe av. Fremskrittspartiet forsøker nå å hvitvaske seg ved å si at de har gått ut av regjeringen, eller fengselet, som de beskriver regjeringsansvaret som, men de har fremdeles ansvaret for budsjettene som landet skal styres etter. De er høyre regjeringens trofaste støttehjul.

Det er ikke mye å komme med til folk flest at de skal betale litt mindre i bompenger, når velgergarantien til Fremskrittspartiet var at bommene skulle bort, uten forbehold. Men selv med over 100 000 timer i to statsrådskontorer leverte altså ikke Fremskrittspartiet på sine løfter. De brukte tiden på å lage flere bompengeprojekter.

Det ble ikke som lovet for Østfold. Det ble ingen store satsinger. Det er snarere utsettelse og forsinkelser. Representanter for så vel Fremskrittspartiet som Høyre i Østfold sa at de skulle bygge ferdig jernbanen til Halden to år raskere enn planlagt. Jeg ser ikke en eneste gravemaskin i gang med å legge ny skinnegang mellom Fredrikstad og Halden. Tvert imot, det er snarere full stans, og regjeringen har skapt stor usikkerhet om hele prosjektet. Det er det vi sitter igjen med.

Årene med høyreregjering og Fremskrittspartiets vinglende opptreden har altså ikke gitt Østfold noe samferdselsløft. Bommene består, jernbaneutbyggingen er satt på vent. Fremskrittspartiet og Høyre, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, ble ingen god deal for østfoldsamfunnet. Det ble ikke som lovet. Det kan vi slå fast.

Statsråd Knut Arild Hareide [15:47:38]: Eg kan forstå skuffelsen i Østfold over at framdrifta på jernbane ikkje blei sånn som me alle hadde ønskt oss. Det var jo sånn at Stortinget gjennom det arbeidet ein gjorde i 2017, var veldig tydelege på at ein ville byggje jernbane, og tala me fekk frå Jernbanedirektoratet og Bane NOR, sa at denne strekninga ville koste 12 mrd. kr. Så gjekk det ikkje mange månadene etter at NTP var vedtatt, før dei nye tala kom i 2020. Da var det ikkje 12 mrd. kr, men me såg at tala ville gå opp mot over 40 mrd. kr. Det er bakgrunnen for problemet. Men me har valt, nettopp gjennom tidenes satsing, ein auke på 6 mrd. kr på jernbane – frå 26 mrd. kr til over 32 mrd. kr – ei historisk satsing.

Me byggjer òg jernbane – ekstra i Østfold på dei områda der me er i gang. Men det er klart me må vere ærlege om at når me kjem med NTP, seier me noko om ambisjonane våre for jernbanesatsinga, og det meiner eg òg er rett.

Så til problemstillinga som representanten Myrli tok opp knytt til Boreal. Det er viktig at me tenkjer på sikkerheit først og fremst, naturleg nok, men òg på korleis me i ein sånn situasjon, om han skulle kome igjen, informerer og tar det med oss. Eg vil berre kort kommentere det ved å seie at da eg var med på møte med Sjøfartsdirektoratet, var det ikkje for å gjere ei vurdering knytt til sikkerheit, men om kva for alternativ jobb me måtte gjere om båtane ville bli liggjande lenge til kai. Da var det ein situasjon me måtte vurdere. Eg trur

me skal ta med oss erfaringa frå den episoden om korleis både informasjonsarbeid, sikkerheit, beredskap og helse blir varetatt framover.

Det gleder meg å høyre representantane frå Rogaland, men eg håper òg resten av landet deler den glede, for det er viktig at me no kjem i gang igjen med Rogfast. Det som òg er viktig, er at me ikkje har gjort endring på bompengeprogget. Den auka rekninga er det staten som er med på å ta. Men dette er eit veldig godt prosjekt.

Representanten Aleksander Stokkebø fortalde oss ved førre runde bl.a. kva me måtte ha gjort viss me ikkje hadde gjort dette. Rennfast blei bygd for no 30 år sidan, og alternativet ville ha vore nye tunnelar og langt betre nytte. Så det å ikkje gjere noko her, har eg òg lyst til å seie til representanten Nævra, er ikkje noko alternativ i denne saka.

Siv Mossleth (Sp) [15:51:01]: Aller først vil jeg forklare litt om stemmegivningen. Senterpartiet vil stemme for forslagene nr. 17–19, som går på bygging av Stad skipstunnel. Senterpartiet har inne 60 mill. kr i 2021, så vi ser det som en selvfølge at det nå blir start på Stad skipstunnel.

Siden forslag nr. 28 kom inn, har jeg lyst til å nevne at når det gjelder tømmertransport, skogsbilveier og tømmerkaier, har Senterpartiet på sånne tiltak, pluss noe planting og karbonbinding, inne 340 mill. kr, så det har vi veldig godt dekket i vårt alternative budsjett.

Videre har jeg lyst til å ta tak i en faktafeil, som slett ikke blir riktig jo flere ganger den gjentas. Senterpartiet har ikke redusert tilskuddet til byvekstavtalene i forslaget til statsbudsjett for neste år. Jeg vet ikke hvor mange ganger jeg blir nødt til å gjenta dette i forhold til hvor mange ganger vi har blitt anklaget for det, men vi har altså ikke redusert tilskuddet til byvekstavtaler. Oslo har også vært spesifikt nevnt. Sannheten er at det Senterpartiet kutter til Oslo, er 130 mill. kr gjennom storbymidlene, men samlet sett får Oslo 356 mill. kr mer gjennom Senterpartiets budsjett enn hva regjeringa legger opp til. Det er ekstra penger til velferd og investeringer.

Så vil jeg ta tak i noe som representanten Ebbesen sa. Hun sa vi ikke hadde lagt inn penger til flere seilinger for Hurtigruten. Nå mener Senterpartiet at Hurtigruten kunne ha seilt mer for de pengene de allerede fikk, men vi var ikke fremmed for at de kunne få mer, og totalt i forsterkede og forlengede kompensasjonstiltak i forbindelse med korona har Senterpartiet satt av 16,7 mrd. kr i sitt budsjett, så vi har penger inne der. Vi har også mye i en kystpakke.

Tom Kalsås (A) [15:54:16]: Som mange har sagt før meg her fra talerstolen i dag: Dette er en gledens dag.

Det har nå gått nesten halvannet år siden samferdselsministeren fra Fremskrittspartiet, Jon Georg Dale, valgte å sette Rogfast på vent, og endelig skal vi nå få Rogfast tilbake på sporet igjen. Jeg må være ærlig å si at jeg er stolt over at jeg får være med på å treffe dette historisk viktige vedtaket her i dag. Det er ikke en dag for tidlig, for dette er et prosjekt som allerede er igangsatt. Det er til nå brukt ca. 1 mrd. kr bl.a. på to tilførselstunneler, og det er krevd inn nesten samme beløp i bompenger.

Som fylkespolitiker i Rogaland kunne jeg brukt mye tid på å snakke om viktigheten av Rogfast for Rogaland, om hvordan prosjektet vil knytte nordfylket og sørfylket tettere sammen, og hvordan Haugalandet og Nord-Jæren vil bli et felles bo- og arbeidsmarked. Dette er viktige argumenter for hvorfor Rogfast bør bygges. Men Rogfast er et veldig viktig prosjekt både for Vestlandet og for Norge, for Rogfast er et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt som vil binde Rogaland og Vestlandet – og da mener jeg ikke bare Vestland, men hele Vestlandet – tettere sammen. Reisetiden mellom Bergen og Stavanger vil bli redusert med ca. 40 minutter, noe som betyr mye for pendlere, men særlig mye for all næringstrafikken som går langs kysten vår, som bidrar med utallige arbeidsplasser og milliarder i inntekter. I tillegg vil Rogfast knytte Sørlandet og Østlandet tettere til Vestlandet. På den måten er dette et prosjekt som gir regionale og nasjonale ringvirkninger.

En annen viktig grunn til at det haster med å komme i gang med byggingen av Rogfast og få utlyst den neste delen av prosjektet, er at bedrifter i hele landet skriker etter nye oppdrag for å holde folk i arbeid. Spesielt viktig er det nå som koronakrisen har ført til mange permitterte og arbeidsledige. Rogfast vil alene sørge for sysselsetting av 5 000–6 000 årsverk over en periode på ti år. Det er således snakk om et veldig viktig sysselsettingsprosjekt i en krevende tid. Med dagens viktige vedtak her på Stortinget vil alt ligge til rette for utlysning av Kvitsøy-kontrakten allerede i januar, og da vil det være mulig at vi vil se gravemaskinene i sving allerede til høsten.

Avslutningsvis vil jeg ønske samferdselsministeren hjertelig velkommen til Rogaland for å avfyre den første dynamittsalven på tunnelene til Kvitsøy. Og jeg vil samtidig minne ham om at han har en viss egeninteresse i å holde høyt tempo i denne saken, for dersom oppstarten blir for sent på høsten, er det stor risiko for at det er en annen samferdselsminister som får den æren.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:57:36]: I 2018 ble etterslepet på fylkesvegnettet estimert til mellom 59 mrd. kr og 80 mrd. kr, og det etterslepet øker, jf. det som representanten Dale sa i stad. Det øker, og Senterpartiet har

gjentatte ganger fremmet forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet. Dessverre har høyrepartiene og Fremskrittspartiet stemt dette ned i Stortinget. Senterpartiet foreslår en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunen, der 1,5 mrd. kr til neste år er tiltenkt økning av vedlikehold på fylkesveger.

I tillegg har vi bevilget 600 mill. kr til nye riksveginvesteringer. En av de strekningene er Turtnes–Øye, som også Fremskrittspartiet, etter forhandlinger med regjeringen, har lagt inn penger til. Vi har lagt inn 120 mill. kr. De har lagt inn 60 mill. kr. Det som er interessant, er at den veistrekingen skal bygges etter valdresmodellen og utnytte det eksisterende veilegemet. Det er på E16, altså en europavei, og det blir ikke en firefelts motorvei, noe jeg synes er fornuftig mellom Turtnes og Øye. Andre synes kanskje det er en dårlig løsning, men de har nå bevilget penger til det i neste års budsjett.

Mange trailere som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerhet, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. Det ble fremmet forslag i Stortinget om et digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotaseturer i Norge. I tillegg har Senterpartiet valgt å bevilge 40 mill. kr mer enn regjeringen til utekontroller for å sikre trygge veier.

Det har blitt sagt mye om jernbane, og jeg vil gjøre oppmerksom på at Senterpartiet i merknader til årets budsjett har presisert viktigheten av å få bygget dobbeltspor på både Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen. Det er også viktig at man kommer godt i gang med Ringeriksbanen. Det er ganske tydelig i den merknaden at man ikke ønsker å senke det ambisjonsnivået ytterligere.

I tillegg til at vi ikke har redusert på byvekstavtalene, er jeg glad for at representanten Myrli sier det må være en ambisjon om at flere byer skal med. Vi har valgt å skrive som en del av våre merknader at det må være en ambisjon at byvekstavtalene skal gjelde for flere enn bare de store byområdene. Det tror jeg det kan bli en enighet om i et eventuelt rød-grønt samarbeid.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [16:00:49]: Jeg var veldig positiv i mitt forrige innlegg, så jeg skal kanskje være litt mer nyansert nå.

Først til regjeringen: Det virket som om det hadde vært hjemme alene-fest, hvor noen hadde glemt at vei også er viktig, for det var full bråbrems da statsbudsjettet ble lagt fram. Det var nedgang i forhold til det som lå i statsbudsjettet for 2020. Men her sørget Fremskrittspartiet

partiet for å ta ansvar, sørget for å øke bevilgningene. Da ble det altså 1 mrd. kr mer til veier, og det er veldig bra. Det trenger vi, det har vi hørt i debatten her i dag også.

Det er også litt spesielt å høre på representanter fra Senterpartiet, som står på denne talerstolen og sier at det er nesten ikke penger i dette statsbudsjettet for 2021. Jeg tør minne om at i 2013 var totalbevilgningen til samferdsel 35,7 mrd. kr. Nå er vi altså oppe i 83 mrd. kr for 2021. Det er greit at det har vært prisstigning siden 2013, men jeg tror ikke den har vært på over 40 mrd. kr, for å si det sånn, på sju år.

I tillegg er posten bare til Nye Veier på 5,8 mrd. kr i 2021, nesten like mye som alt det den rød-grønne regjeringen klarte å levere i sitt siste budsjett i 2013. Det var på 7,9 mrd. kr. Nå er det nesten på 5,9 mrd. kr bare til Nye Veier. Det viser altså at det har vært helt andre ambisjoner på vei og jernbane når Fremskrittspartiet har sittet i Samferdselsdepartementet, enn det det var under de rød-grønne. Så det er nesten litt artig å høre på debatten i dag når de er så breiale, og så ser man på de alternative budsjettene som ligger her.

Som representanten Dale veldig godt poengterte og viste: De elsker reformen når det gjelder å bruke pengene, men de er veldig imot reformen nå og vil endelig tilbake til fortiden. Pengene vil de gjerne bruke. Det som er bra, er at når man tar gode grep, så får man mer penger til det man vil bruke penger på, da får vi mer vei for pengene. Nye Veier er et glimrende eksempel på det. Milliardene som ellers aldri ville kommet, kommer nå i fullt monn, og de brukes faktisk til å bygge ny vei.

Det er morsomt. Jeg hørte på representanten Nævra, som sa at han hadde vært på konferanser og hørt om at man trengte penger til vei. Ja, da kan man ikke kutte 3,5 mrd. kr til vei. Da hjelper det ikke at man bare skal kutte på firefelts motorvei. Da kutter man på vanlige veier rundt omkring i distriktene også. Det vil ikke Fremskrittspartiet.

Så må jeg si til statsråden: Det brevet som er sendt til Stord lufthavn i dag i forbindelse med at man ikke vil bevilge penger, er jeg ikke helt fornøyd med med tanke på at komiteen i dag har vært veldig tydelig, man ønsker også å se på Oslo–Stord.

Dette er bra – her kommer det mer penger til vei. Det er fordi det er noen som sørger for at de som har vært på hjemme alene-fest, faktisk kommer med mer penger når vi sitter sammen.

Elin Rodum Agdestein (H) [16:04:05]: Dette budsjettet bygger videre på regjeringens strategi for Norges vei ut av krisen, som er å skape mer og inkludere flere, samtidig som vi svarer på de langsiktige utfordringene landet står overfor. Vi skal stimulere til omstilling, vekst

og økt aktivitet, og vi skal få folk tilbake i jobb, bidra til at bedriftene kommer i gang igjen over hele landet, og skape flere jobber i privat næringsliv. Her står samferdsel veldig sentralt. Regjeringen prioriterer utbygging og vedlikehold av prosjekter i hele landet med et rekordhøyt samferdselsbudsjett på om lag 83 mrd. kr i 2021.

I Trøndelag bygger vi sammenhengende E6 nå – det er hovedpulsåren gjennom Trøndelag. Det pågår prosjekter på E39 og på rv. 706, E14 kommer sterkere, og fylkesveipotten økes. Med 600 mill. kr til Trønderbanen fases nye togsett inn, og elektrifisering er endelig igangsatt. Aldri før har det vært flere anleggsmaskiner på veiene eller mer asfaltering i vår region.

Vi gjennomfører også flere forenklinger og forbedringer av samferdselssektoren, sånn at vi får mer vei, jernbane og annen kollektivtransport for skattepengene.

Til den kritikken som i hvert fall jeg har hørt fra en del av opposisjonen under debatten i dag, om sløsing med skattebetalernes penger, og om særlig Arbeiderpartiets planer om å få mer ut av samferdselskronene, vil jeg gjerne kommentere, som også representanten Hoksrud gjorde, at samferdselsbudsjettet faktisk er omtrent doblet siden de rød-grønne styrte landet sist.

Etablering av Nye Veier har vært en suksess. Nye Veier planlegger å bygge veier mer effektivt, rimeligere og på kortere tid. Arbeiderpartiet var jo imot denne etableringen. Det er litt uklart om de har bestemt seg for om de vil reversere denne reformen, men de benytter seg altså av handlingsrommet reformen har gitt, i sitt eget alternative budsjett. Så spørsmålet er: Kan Arbeiderpartiet garantere at reformen med Nye Veier AS ikke skal reverseres? For alternativet til Nye Veier og reformer i offentlig sektor er enten økte skatter, nedprioritering av vei og jernbane eller velferdskutt i skole, barnehage og helse. Skal Arbeiderpartiet og resten av venstresiden skrote Nye Veier, fortjener velgerne å få vite hvor de skal hente pengene. Man kan ikke både skrote viktige reformer og samtidig saldere budsjettene med gevinsten. Det er ikke seriøst. Kan vi nå få høre fra Arbeiderpartiet hvor mye skattene skal økes utover de 7 mrd. kr som er antydnet, for å betale for reversering av helt nødvendige reformer?

Geir Pollestad (Sp) [16:07:09]: For å starta litt med historieskrivinga: Ein kan no få inntrykk av at vegbygging og jernbanebygging var noko ein fann opp i dette landet i 2014. Men det er altså sånn at dei to nasjonale transportplanane som den førre regjeringa la fram, hadde ein større prosentvis vekst enn dei transportplanane som denne regjeringa har lagt fram.

Eg registrerer òg at når ein snakkar om veksten i investeringar, hoppar ein glatt over at i Stoltenbergs

siste budsjett låg det inne ein vekst på jernbaneinvesteringar på over 60 pst. Den veksten tek ein æra for sjølv og nemner ikkje at det er knytt til førre regjering. Milliardar på å dekkja overskridingar skryter ein inn som satsingar. Posisjonen er sjølvtilfredse og mette.

Eg trur at dei som bur langs rv. 13, som ikkje ser nokon asfaltmaskinar, som ikkje ser noka rassikring, som ikkje ser at det skjer noko, og dei som bur langs E134, næringslivet som bruker Haukelifjell, som ikkje ser noko anna enn at ein held ved like tunellane mens ein lover nye – men det som skjer, er at ein held dei ved like – ikkje er så fornøgde med at fleirtalet er så sjølvtilfredse og mette. For løfte og sjølvskryt kan ikkje folk verken på Haugalandet eller i Ryfylke køyra på. Det er berre asfalt ein kan køyra på.

Så er det òg meir for historieskrivinga verdt å minna om at kvart einaste år etter at Framstegspartiet kom med, har ein sett ny norsk rekord i bompengar. Når ein høyrer denne debatten, kan ein få inntrykk av at ein har kutta bompengane i Noreg, men det har ein jo ikkje. Det har jo vore ein formidabel vekst i bompengane etter at Framstegspartiet kom med i styringa. Og ein har sett noresgrekord år etter år.

Når det gjeld Rogfast, er det grunn til å vera glad i dag, men det har vore mykje tøys. I 2016 var Ketil Solvik-Olsen og Bent Høie ute og lovde at dei skulle påskunda prosjektet. I 2016 skulle ein altså påskunda eit prosjekt som hadde planlagt byggjeart i 2014. Men gravemaskinane skulle vera på plass i 2017. Det kom ein ny samferdselsminister frå Framstegspartiet som stoppa prosjektet, og etterpå klagar Framstegspartiet på Stortinget på at dei ikkje fekk starta prosjektet igjen, som deira eigen statsråd hadde stoppa. Men no er me heldigvis på sporet, og no håper eg at Hareide sørgjer for at det er seriøsitet og ikkje berre store ord i arbeidet med Rogfast. Rogfast er eit viktig prosjekt. Eg høyrde representanten Nævra var så bekymra for Rogfast. Eg trur Rogfast kjem til å verka og verta akkurat like fantastisk som Ryfast er, som Rennfast er, som T-forbindelsen er, som dette holet der me kjem ut til Stord, er. Eg trur at Rogfast kjem til å verka.

Sverre Myrli (A) [16:10:27]: Det er fascinerende å høre Fremskrittspartiets talere. Tidligere samferdselsminister Jon Georg Dale snakket om vedlikeholdsetterslepet. Ja, på riksveg går det ned, det er bra. Men på jernbane øker det kraftig. Med det budsjettet som blir vedtatt i dag, øker vedlikeholdsetterslepet fra 1. januar til 31. desember neste år med 1,3 mrd. kr. Det hører vi aldri Fremskrittspartiet prate om. Fremskrittspartiet forteller bare halve sannheter. Hvorfor prater ikke Fremskrittspartiet om det som skjer i drosjenæringen? Hvorfor prater ikke Fremskrittspartiet om renholderne på

jernbanen, som har gått ned i lønn? Vi hører aldri noe om det. Fremskrittspartiet ramser opp – har stått her i dag og pratet så fort at stakkars referentene som skal prøve å få det med seg – hva de har fått til i budsjettforliket. De skryter av planleggingsmidler til intercityutbyggingen på Vestfoldbanen. Det er bra. Men de sier ikke at i sitt alternative budsjett foreslo de 500 mill. kr i kutt til Østfoldbanen og Follobanen. Det har ingen sagt noe om. Det er ingen som har sagt at de i sitt alternative budsjett foreslo 700 mill. kr i kutt til Vossebanen. Til sammen 1,7 mrd. kr foreslo Fremskrittspartiet i kutt til jernbanen. Det er det ingen som har sagt. Fremskrittspartiet foreslo i sitt alternative budsjett borti 800 mill. kr i kutt til Statens vegvesen. Det er det ingen som har sagt noe om. Og 75 mill. kr til nasjonale turistveger – det er det ingen som har sagt noe om. Til og med til Trygg Trafikk foreslo Fremskrittspartiet kutt. Det er det ingen som sier noen ting om. 100 mill. kr til byområdene foreslo de å kutte. Det er det ingen som nevner i debatten.

Dette minner meg om han som hadde vært på bingo og kom hjem og skrøt av hvor mye han hadde vunnet. Det hjelper jo ikke om du har vunnet en kilo kaffe og ei spekeskinke hvis du har spilt for tusenvis av kroner. Det har jo noe å gjøre med hvor mye du satser, når du skal si hvor mye du har vunnet. Både inntekter og utgifter, pluss og minus, må med når du skyter av hva du har fått til. Det nytter ikke å fortelle halve sannheter.

Så til Hurtigruten, eller mer presist Kystruten. Nå må vi lære oss å si det, for fra 1. januar får vi jo to operatører. Nå er vi snart der Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV tidligere i høst foreslo at vi skulle være. Vi foreslo seks skip på hele strekningen Bergen–Kirkenes. Nå blir det altså fem skip. Men så skriver flertallet: «til en ekstra kostnad på 14,1 mill. kroner per måned.» Og så er det lagt inn 15 mill. kr i budsjettforliket. Vil det altså si at det ligger penger inne til én måneds drift av hurtigruta fra 1. januar? Det må vi nesten få svar på.

Jon Georg Dale (FrP) [16:13:52]: Det er tydeleg at representanten Sverre Myrli har lese seg bakover i tid på alt anna enn sine eigne budsjettforslag, når vedlikeholdsetterslepet på jernbane aukar like mykje som han no kritiserer dagens regjering for. Vi skulle naturlegvis gjerne ha kome lenger, og det kan det hende vi hadde gjort også om vi hadde hatt ei hand på rattet framleis, men det er dit vi kom fordi vi prioriterte sånn som vi gjorde i år.

Representanten Sverre Myrli bekrefta òg det eg var inne på i mitt første innlegg, nemleg at dei har vore imot alt av reformer. Det gjer at ein hadde ikkje sloppe unna med at vedlikeholdsetterslepet på verken jernbane

eller veg hadde vore på det nivået som det no blir for 2021 med deira eige alternative budsjett, for dei hadde ikkje hatt råd til det. Det er realiteten.

Men så til det eg eigentleg teikna meg for, og som eg hadde tenkt å bruke 3 minutt på, nemleg at endeleg – etter kamp sidan 1984, året eg vart fødd, Tottenham vann UEFA-cupen, og Åge Starheim, tidlegare stortingsrepresentant frå Framstegspartiet, starta arbeidet med det – startar bygginga av Stad skipstunnel neste år. Det er nesten så eg i rein iver og glede, og også for å dra med meg Kristeleg Folkeparti på laget, kunne ha funne på å seie halleluja.

Den situasjonen vi er i på Sunnmøre og i delar av Nordfjord no, er umåteleg viktig for vår evne til å skape ny verdiskaping, nye reiselivssatsingar, nye moglegheiter for oppdrettsbransjen, store, nye moglegheiter for ein større bu- og arbeidsmarknadsregion og betre båt-samband langs heile vestlandskysten. Etter meir enn 35 års kamp er det i seg sjølv ein god nok grunn til å stemme subsidiært for den budsjettavtalen vi no har med regjeringspartia. Eg trur ikkje nokon har oversyn over kva slags potensial som ligg i dette – akkurat på same måten som ein ofte ikkje har hatt det på andre infrastrukturprosjekt.

Når Oslo-prensa no skriv dels med forakt om sløsing av ressursar, kan dei berre begynne å sjå seg rundt i landet elles. Då vi bygde Eiksundsambandet, sa dei det same. Det er nedbetalt på halve tida, det er dobbelt så mykje trafikk som nokon trudde var mogleg, fordi ein utløyste ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion. Det er akkurat det same vi skal få til med utvikling av Stad skipstunnel – i eit område kjent for ei maritim klynge, i eit område der ein er kjend for å skape verdiar og eksportere dei ut av landet, i eit område der ein er kjend for å bruke pengane fornuftig, men også investere når det er nødvendig. Det er utruleg viktig at det no endeleg er på plass frå 2021, at statsråden bekreftar at proposisjonen kjem før sommaren, og at arbeidet dermed er i gang på ein måte som gjer at vi kan utvikle heile nordskysten i åra framover.

Nils Aage Jørgstad (H) [16:17:13]: Jeg skal prøve å oppsummere litt av en lang debatt. Jeg vil starte med jernbanen: Jeg synes det er litt drøyt å si at fordi en jernbane koster mer enn man trodde, er det ikke en satsing. Man må nødvendigvis betale regningen. Når man har kjøpt og fått en vare, kan man ikke si: Nei, dette vil jeg ikke betale for, for den ble for dyr.

Når det gjelder den merknaden som ble etterlyst i forbindelse med satsingen på jernbanelinjen fra Fredrikstad, har også flertallet en merknad som går på akkurat det samme, nemlig at vi ønsker ingen KVVU for den strekningen. Man må finne en enklere måte å gjøre helt

nødvendige opprensninger på når det gjelder kostnadene på den jernbanen.

Vi satser i ganske mange prosjekter, og det er riktig at det skjer i de sentrale strøk, men det bor jo tross alt et par millioner mennesker i de sentrale strøk. Og jernbanen er en viktig transportør i kollektivtransporten for å hindre at storbyen Oslo drukner i busser.

Vi har anklaget Senterpartiet i forbindelse med byvekstavtaler og at det ikke blir gitt mer penger til byene. Ja, det er riktig at de ikke har kuttet i posten, men de fordeler det på flere byer. Det betyr i realiteten at storbyen vil være den store taperen, og i denne sammenhengen er det Oslo.

Det snakkes en del om bompenger her. Hvis man ser på totalsummen av bompenger, er det en funksjon av hvor mye man bygger. Det er nesten proporsjonalt med hvor mye vei man bygger, for 30 pst. av utgiftene skal dekkes av bompenger. På den andre siden må man heller ikke glemme at bilavgiftene har gått kraftig ned i samme periode. Man har redusert engangsavgiften fra å gi inntekter til staten på 25,6 mrd. kr i 2013 til 16,1 mrd. kr i 2019. Elbilsatsingen har kostet rundt 13 mrd. kr i tapte inntekter. Dette er tall fra Opplysningsvesenets forveitrafikk.

Til slutt vil jeg også si at hovedproblemet med fylkesveiene var at man, med en statsråd fra Senterpartiet, overførte alle disse fylkesveiene – hull for hull – men det fulgte ikke penger med. Akershus og Sør-Trøndelag ville ikke ha ansvaret for fylkesveiene, for de skjønnte hvor det bar – at dette måtte bli et utgiftssluk.

Kirsti Leirtrø (A) [16:20:30]: Fremskrittspartiet har stort sett startet sine innlegg med at dette er en gledens dag. De foregående årene har Fremskrittspartiet sittet i regjering, og dette er det første året i denne stortingsperioden at samferdselsbudsjettet er på samme nivå som det Arbeiderpartiet har forslått i sitt alternative statsbudsjett. Så den virkelighetsbeskrivelsen som kommer fra denne talerstolen, er ikke sann. Selv om den gjentas mange ganger, blir det ikke mer riktig av den grunn.

Fremskrittspartiet foreslo også mindre penger til samferdsel i 2013 enn de gjør i dag. Det har vært en stor progresjon innenfor dette området, men det er også sant at det er et stort behov der – det har det vært, og det er det fremdeles. Jeg skulle ønske at vi hadde snakket om hva som er vanlige folks utfordringer, og ikke hadde stått og skrytt av egen fortrefelighet. Det blir ikke mer sant av det.

Det som er tilfelle, hvis en først skal sammenlikne 2013 med 2020, er at det i 2013 var 170 bomstasjoner. I 2019, da Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, var det 334 bomstasjoner. Bompengeregningen er på 250 mrd. kr. Når Fremskrittspartiet nå stemmer imot og krever stat-

lig finansiering av bompengeproposisjonene, vil det si at de først må betale 250 mrd. kr før de starter med neste veiprojekt. Så det henger ikke sammen økonomisk.

Når Høyre snakker om at Arbeiderpartiet er opp-tatt av å få mer vei og samferdsel for pengene, har jeg lyst til å sammenlikne med Trøndelag og elektrifisering av Trønderbanen. Trøndelag skal få 5,5 mrd. kr til jernbane, men vi vil fortsatt ha det samme togtilbudet. Bane NOR sier at i 2032 vil det komme to tog i timen. 5,5 mrd. kr – og det koster 400 mill. kr mer for hybrid-tog enn for elektriske tog. Hvis en hadde gjort det riktig, hadde en elektrifisert først, så kjøpt elektriske tog, og så hatt tog som er lette nok for banen. Men nå blir det mye dyrere enn det hadde trengt å bli hvis man hadde gjort de riktige tingene. Det var det mitt forrige innlegg handlet om: Vi må evaluere reformene. Hva skal vi med to statlige veiselskaper, f.eks.?

Helge Orten (H) [16:23:47]: Jeg registrerte at representanten Hoksrud mente at det hadde vært hjemme alene-fest. Jeg tror ikke det er en god beskrivelse av budsjettarbeidet. Jeg synes regjeringa har lagt fram et veldig godt budsjett. Det er en dobling omtrent siden 2013. Jeg vil også gi skryt til Fremskrittspartiet for budsjettforhandlingene, for de har bidratt til å forsterke samferdselsbudsjettet ytterligere. Så hvis det var en hjemme alene-fest, blir jeg med neste gang man skal ha det, i så tilfelle.

Jeg tenkte å kommentere litt de påstandene og utsagnene som har kommet i løpet av debatten. Først til Senterpartiet:

Det blir nesten framstilt som at det er en betydelig skjevfordeling i satsingen på samferdsel rundt omkring i landet. Da må vi se oss omkring: Når vi bygger en sammenhengende E6 i Nordland, er ikke det et sentraliseringsstiltak; det er et distriktstiltak. Vi bygger sammen en viktig landsdel og legger grunnlaget for ytterligere verdiskaping. Når vi bygger en sammenhengende E6 gjennom Trøndelag, knytter det by og bygd sammen. Vi bygger et sammenhengende bo- og arbeidsmarked i en viktig region, nettopp for å skape nye verdier og jobber. Når vi bygger E6 gjennom Innlandet, er det ikke mye sentraliseringspreg over det. Det er en viktig eksportvei – ikke minst for oss på Nord-Vestlandet – men det er også en viktig vei for de som bor i regionen. Og når vi bygger sammenhengende E39 på Sørlandet, er det heller ikke et sentraliseringsprosjekt. Det er et gedigent distriktsprosjekt som bygger sammen en hel region. Så denne framstillingen kjenner jeg meg rett og slett ikke igjen i.

Så til den debatten som alltid dukker opp når vi har budsjettdebatter, og når vi skal behandle bompeng-

proposisjoner: Det er en fullstendig kunstig bompengedebatt. Her er det partier som kommer til å stemme for bompengeproposisjonene, og som har gjort det i hvert fall så lenge jeg har vært her på huset, siden 2013. Senterpartiet har stemt for, Arbeiderpartiet har stemt for, men samtidig har vi den merkelige og kunstige diskusjonen, der noen framstiller seg selv som om de nesten er imot bompenger, men fremdeles er for den typen finansiering. Det er nedfelt i vår nasjonale transportplan, det er lagt til grunn at vi skal finansiere prosjektene på den måten det er lagt opp til, det har vært bred politisk enighet om det. Da må det kunne gå an å forholde seg til det uten å skape en slik kunstig debatt om bompenger.

Jeg vil bruke de siste sekundene mine til å snakke litt om de prosjektene vi skal vedta i dag. Jeg er veldig glad for at vi nå får på plass E39 Lønset–Hjelset. Det er en viktig vei, ikke minst for undertegnede og vår region, for vi må bygge ferdig den veien før vi bygger et nytt sykehus, et nytt fellessykehus for Nordmøre og Romsdal, i det området.

Så til E39 Rogfast: Jeg er veldig glad for at vi nå får den på plass også. Jeg vil bare gjenta det jeg sa tidligere i dag: Jeg tror representanten Nævra ikke skjønner verdien av disse prosjektene og av fergefrie løsninger. Dette kommer til å styrke regionen betraktelig, og jeg er veldig glad for at vi nå får landet det prosjektet.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Siv Mossleth (Sp) [16:27:07]: Representanten Orten nevnte mange veistrekninger, på en måte som et bevis for regjeringas fortrefelighet. Men dette er jo prosjekter som vi er enige om. Men for å sette forskjellene i perspektiv har jeg lyst til å fortelle at ingen av Høyres toppkandidater i nord fikk fornyet tillit hjemme etter årets nominasjoner. De har nok vært for ivrige etter å forsvare hørereregjeringas politikk. Regjeringa skjønner nå at det må gjøres noe for å gi et inntrykk av at man er opptatt av hele landet – til nå har det vært tydelig at sentralisering er mål nummer én – for regjeringa har jo levert meldinger i fleng det siste året om nordområdene, distriktsnæringene og demografien. Mye som er felles for disse meldingene kan oppsummeres i transport, logistikk og gode tjenester nært folk over hele landet. Jeg vil peke på en løsning, og det er å gjennomføre mer av Senterpartiets politikk. Det ser folk – og det ser vi på den grønne søylen, som stadig vokser.

Presidenten: Representanten Solveig Sundbø Abrahamsen har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [16:28:20]: Eg har lyst å bruke det siste minuttet mitt til å ta opp igjen Senterpartiets kutt i konsulentbruk. Representanten Mosleth svara ikkje i ei replikkveksling tidlegare i dag på spørsmålet om kva konsekvensar dette vil ha for samferdsleprosjekt.

Når det gjeld jernbane, vil ei svekking av konsulenttenester innan planarbeidet føre til at jernbaneprojekt blir forsinka. Ein reduksjon i Bane NORs bruk av konsulentar i jernbaneprojekt vil ha svært store konsekvensar for vidare utvikling av prosjekt, og for når betring av tilbod kan gjennomførast. For eksempel har Samferdselsdepartementet trekt fram to prosjekt som Senterpartiet òg har prioritert i sitt alternative budsjett, nemleg Ringeriksbanen og realisering av to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. I tillegg vil det gjelde Nygårdstangen godsterminal, som vil få store konsekvensar for gods og bane. Eg kan ikkje tenkje meg at Senterpartiet har tenkt på konsekvensane.

Presidenten: Representanten Bengt Fasteraune har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:29:39]: Senterpartiet vil i sitt alternative statsbudsjett øke investeringene på jernbane med 330 mill. kr mer enn regjeringen – bare så det er sagt. Det dreier seg om kryssningsspor for bedre regularitet på Dovrebanen med 50 mill. kr, Narvikterminalen med 50 mill. kr, oppstart av Ringeriksbanen med 130 mill. kr, Kongsvingerbanen med kryssningsspor på både Galterud og Bodung med 50 mill. kr, framskynde elektrifisering og realisering av to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer – representanten Gunnes – med 40 mill. kr og planlegging av dobbeltspor på Jærbanen med 10 mill. kr.

Litt tilbake til det som går på innsparinger, og at man bruker pengene opptil flere ganger: Det er slik at gjentatte ganger har man sagt at man sparer penger ved å bruke Nye Veier. Ja, det gjør man. Man sparer penger og får billigere prosjekter, men det er klart at når 34 mrd. kr som rett og slett kun er samfunnsnytte, blir lagt inn i det regnestykket, blir det noe alvorlig feil.

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Tor André Johnsen (FrP) [16:30:54]: Dette er en helt fantastisk debatt. Det blir sagt så mye spennende og interessant at det nesten er litt morsomt her, sånn som det siste nå fra Arbeiderpartiet: Hva skal vi med to statlige veiselskap? Jeg hadde virkelig trodd at den debatten var over. Her står jo til og med egentlig nesten

SV og skryter av Nye Veier, den ene representanten etter den andre går opp og skryter av Nye Veier, for vi ser at det fungerer, vi vet at det fungerer. Vi ser daglig bevis på det. Så kommer denne debatten nå plutselig: Hva skal vi med to statlige veiselskap?

Da anbefaler jeg representanten fra Arbeiderpartiet, eller gjerne hele fraksjonen, at Sverre Myrli tar seg en runde ut og kjører litt bil i dette landet, tar seg en runde til Innlandet og har møte med Nye Veier, drar til Trøndelag og har møte med Nye Veier der, drar til Kristiansand og har møte med Nye Veier der, så vil de få bekreftet igjen at det er viktig med Nye Veier. For man får bygd mer trygg, sikker, fin motorvei, firefelts motorvei, raskere og billigere enn det ville gått uten to selskaper. Dynamikken i konkurranse her er viktig, og det håper jeg Arbeiderpartiet også etter hvert forstår.

Morten Stordalen (FrP) [16:32:13]: Når jeg tar ordet nå, er det for å svare opp det at like sikkert som det er budsjettdebatt i samferdselskomiteen, er det også at Arbeiderpartiet og Senterpartiet står her og ivrer etter bompengekutt. Ingen av de partiene har, så vidt jeg kan se, prioritert det selv i sine budsjetter. Hvis de skal etterlyse det, anbefaler jeg sterkt å gjøre som Fremskrittspartiet og foreslå det i alternative budsjetter, så kan vi sikkert bli enige om reale bompengekutt som er enda større enn dem vi har fått til. Når Fremskrittspartiet har – samlet sett, med bompengeforliket – klart å komme opp i nesten 2,5 mrd. kr i kutt, er ikke det takket være Senterpartiet, og i hvert fall ikke Arbeiderpartiet.

Når Sverre Myrli står her og på innpust og utpust ramser opp kutt som Fremskrittspartiet har i sitt alternative budsjett til jernbane, så sier han at vi må fortelle hele sannheten. Det er helt riktig, og det burde også Sverre Myrli gjøre. Hvis han leser der, står det 3 pst. effektiviseringskutt. Bane NOR selv har uttalt at hvis de kunne gjøre som Nye Veier, kunne de også redusere med 20 pst. Fremskrittspartiet legger til grunn at vi oppretter selskapet Nye Baner, på lik linje som Nye Veier, og ergo tenker jeg at 3 pst. kutt går veldig bra. Vi bruker også 700 mill. kr som et kutt. Ja, for vi overfører til Nye Veier, for da er det der det går. Man burde lese hele selv.

Så får vi et godt og velment tips fra Arbeiderpartiet. Vi får liksom kritikk for at det er en gledens dag. Ja, det er en gledens dag fordi det ikke er Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV, Miljøpartiet De Grønne og Rødt som styrer, nettopp derfor, for det hadde sett helt, helt annerledes ut. Derfor er Fremskrittspartiet fornøyd.

Vi får beskjed om at vi burde snakke med vanlige folk. Ja, det gjør Fremskrittspartiet. Nettopp derfor har vi heller ikke lagt opp til et så kraftig avgiftskutt på bil, hvor både Arbeiderpartiet og Senterpartiet og SV har

kraftige avgiftsskjerpelser. Det er det hverdagen til folk handler om. Over 80 pst. av hverdagsreisene tas med bil. Nettopp derfor har det vært viktig for Fremskrittspartiet å reversere den økningen regjeringen la inn.

Arbeiderpartiet definerer nå heretter at hvis nordmenn skal kjøpe en hybrid, er det én bil man skal kjøpe. Det fantes i andre regimer og finnes i andre regimer. For Fremskrittspartiet er valgfriheten viktig, og jeg tror det er viktig for folk flest. Det handler om tryggheten i hverdagen, det som betyr noe. Jeg snakker med folk, og det anbefaler jeg også heretter både Senterpartiet – med sine egne – og Arbeiderpartiet også å gjøre, snakke med vanlige folk, som opplever at det har vært kostbart å kjøpe bil, og at man straffer bilistene. Man har vært opptatt av hvordan man krever inn avgifter, mest mulig, i stedet for å se på hvordan vi kan legge til rette for at flere kan få seg en trygg, sikker bil, og bruke mye penger på utbedringer av veistrekninger. Det handler om tryggheten og sikkerheten i alle hverdagsreiser og arbeidsreiser.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [16:35:15]: Statsråden sier at han forstår skuffelsen til Østfold, men det blir ikke mye jernbane av skuffelse. Så sier også statsråden at han kommer tilbake i NTP med ambisjonene. Under den forrige statsråden, for ikke så veldig mange måneder siden, kunne vi få som svar på skriftlig spørsmål at ambisjonene lå fast – men tydeligvis ikke sånn kjempefast, eller så veldig fast.

Andre representanter fra Høyre har her etterlatt et inntrykk av at vi egentlig bare burde forstå dette i Østfold. Kostnadene har jo blitt så høye, så dette må vi finne oss i. Men kilometerprisen for jernbane er ikke noe høyere i Østfold enn andre steder. Ja, prosjektet har blitt dyrere, og Østfold er mer enn villig til å være med og diskutere hvordan vi kan få ned kostnadene, men derfra til å si full stopp, det er vi ikke med på.

Statsråden ville ikke gå opp og si at vi ikke skal ha en KVU for Østfold. Samtidig har representanten fra Høyre sagt at Høyre ikke er for KVU, og de står ikke inne i merknaden til Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV i innstillingen. Så jeg lurer på: Hva er regjeringen og regjeringspartienes holdning? Ønsker man nå å begynne på scratch igjen i Østfold og gå tilbake til en ny KVU, eller er det slik som Høyre-representanten sier, at man ikke ønsker en KVU? Det ville i så fall vært en gledelig nyhet for Østfold.

Jeg håper at man bruker tiden godt fram til NTP, og at man lytter til de innspillene man har i Østfold, fra dem som kjenner Østfold best i byene. Jeg er sikker på at man sammen kan finne gode, konstruktive løsninger, men da er man også nødt til å lette litt på sløret på hermetiserte prosesser og være med og regne på løsnin-

ger som ville passet best for dem som kjenner hvor skoen trykker.

Jon Gunnes (V) [16:37:38]: Av og til må vi ta hensyn til været og klimautfordringene. Det er derfor det er en stor glede at det nå blir bevilget penger til Stad skips-tunnel, for kyststrekningen forbi Stad er farlig, og den begrenser aktiviteten i området. Jeg har et godt håp om at man kan få hurtigbåter mellom f.eks. Bergen og Ålesund, som kan være effektive for hele regionen, når skipstunnelen kommer. Venstre har ordføreren i Stad kommune. Jeg har vært på besøk der noen ganger, og jeg har nesten aldri møtt så mange innovative og kreative folk. De er virkelig på tå hev hele tiden med hensyn til nye utfordringer. Jeg ser fram til at de får være med på Stad skipstunnel og på å utnytte den, og ikke minst ser jeg fram til hvilken attraksjon det blir.

Så til disse to veiprosjektene som vi vedtar i dag. Venstre synes modellen som vi har nå, med noe bompengefinansiering og statlige bidrag, er en god ordning her. Begge to er fornuftige prosjekter, Rogfast helt klart med tanke på arbeidsregionene, som knytter dem sammen – et meget bra prosjekt – og Lønset–Hjelset: Hvis vi skal bygge sykehus, må vi også bygge infrastruktur rundt det, så det er klart at da må vi bygge veien. Det blir en stor arbeidsplass, og det er mange som skal transporteres til det sykehuset for å få de tjenestene de tilbyr.

Så hørte jeg Kirsti Leirtrø snakke om Bane NOR og Trønderbanen. Jeg har aldri skjønt at det er Bane NOR som bevilger pengene. Det er i denne salen man bevilger pengene til Trønderbanen. Hvis man leser proposisjonen om Trønderbanen og dens framtid, står det helt klart at det er gjort en avtale mellom fylkeskommunen, kommunen og staten om hvordan to tog i timen skal gjennomføres, og da er det faktisk opp til oss. Nå sitter de og planlegger de kryssningssporene som det er behov for mellom Stjørdal og Steinkjer, og de bør levere ganske snart, sånn at vi kanskje får med disse prosjektene inn på neste års statsbudsjett. Det er utfordringen, at Bane NOR kanskje ikke klarer å prosjektere.

Presidenten: Representanten Arne Nævra har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Arne Nævra (SV) [16:40:56]: Med Rogfast som bak-teppe, men også med andre store samferdselsprosjekter, er jeg alvorlig bekymret for beslutningsgrunnlaget til Stortinget.

Det er altså en klar tendens til at når konsulenter er involvert i beregning av samfunnsøkonomi, samfunnsøkonomisk nytte, gir de ofte svar som oppdragsgiveren ønsker seg. Jeg har nevnt det fra talerstolen før. Det er

alvorlig. Jeg har også gitt statsråden et råd om å se på Nordlandsforsknings resultater, som faktisk dokumenterer det. Dette er ikke bra. Det er det viktig å ta inn over seg og også ta med seg til neste NTP-prosess.

Så til felles bo- og arbeidsmarked, som stadig gjenstas her: Jeg tror at skal det bli et felles bo- og arbeidsmarked rundt Rogfast, må man bygge opp tusenvis av arbeidsplasser på Kvitsøy. Da er det passe avstander, da er det en mulighet, men ikke på hver sin side.

Så vil jeg annonsere at SV selvfølgelig vil gå inn for E39 Lønset–Hjelset, og det forteller veldig mye om SVs holdning til hva slags veier vi prioriterer.

Ole André Myhrvold (Sp) [16:42:18]: Jeg kunne sagt mye om regjeringens manglende samferdselsatsing i Østfold, men før valget i 2013 var det altså sånn at regjeringspartienes representanter, og særlig Høyres representanter, lovet fullføring av dobbeltsporet gjennom Østfold, og det var ikke måte på hvor tidlig det skulle være ferdig.

Nå har den samme regjeringen parkert det dobbeltsporet på et sidespor, og det er altså en jernbanestrekning som har potensial til å betjene 250 000 innbyggere i noen av Norges største byer. Det er den viktigste jernbanestrekningen fra vår hovedstad og ut i Europa. Det er den viktigste jernbanestrekningen tilknyttet Norges største godshavn, som ikke ligger i Norge, men i Göteborg, og hvor trafikken potensielt er i ferd med å fylle opp E6. Her har man altså parkert dette prosjektet, og nå er vi i Østfold redd for at man skal bruke enda mer tid på en KVVU.

Vi er villige til å ta ansvar for å få kostnadene ned, men det er faktisk sånn som min kollega på østfoldbenken Elise Bjørnebekk-Waagen sa, at det ikke er dyrere å bygge jernbane i Østfold enn det er i resten av landet. Men det er krevende. Det er krevende grunnforhold, det er helt riktig, men det betyr ikke at det ikke er riktig og viktig.

Det ene er at når vi nå skal omstille til en ny type industri, altså fra det svarte karbonet til det grønne karbonet, ligger to av lokomotivene i Østfold: Saugbrugs og Borregaard. Og hva er den største hindringen deres for utvikling? Jo, det er infrastruktur. Men regjeringspartiene vil altså ikke engang være med på en merknad for å få økt tømmertransport på bane. Det er altså villigheten til omstilling. Det andre er at man heller ikke klarer å finne 25 mill. kr til å mudre Borg havn, også en av Norges viktigste importhavner og ikke minst beredskapshavn for NATO.

Til slutt er det sånn at det i lengre tid har pågått en debatt knyttet til trafikkstasjonen på Mysen. Regjeringspartiene har holdt oss med godt snakk nå i hele høst. Det siste vi hørte, var at det skulle komme en rap-

port. Jeg søkte i budsjettdokumentet og så ikke Mysen trafikkstasjon nevnt noe sted av regjeringen. Da er spørsmålet: Kan samferdselsministeren nå gi oss et svar på hva som skjer med tjenestetilbudet ved Mysen trafikkstasjon? Skal man fortsette å holde indreøstfoldingene med godt snakk, eller er det sånn at vi kan få beholde det tjenestetilbudet som er der, og som er viktig for næringslivet?

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Kirsti Leirtrø (A) [16:45:15]: Jeg vil bare berolige representanten Johnsen med at vi absolutt har hatt møter med Nye Veier alle steder de har vært. Vi har fått veldig mange gode tilbakemeldinger og lært masse av måten de gjør ting på, og hvilke behov de ser i framtiden. Utfordringen er at Statens vegvesen er snakket ned og er i en omorganisering. Det er ingen konkurranse, men det er tildeling.

Det er to statlige selskap, så jeg håper at vi når vi jobber med Nasjonal transportplan, får en evaluering av de reformene som settes i gang, for det vi ser, er at Riksrevisjonen til stadighet slakter en del ting. Det blir satt i gang svært mye som ikke er diskutert.

Så en kuriositet til Fremskrittspartiet: I 2013 foreslo de 43 mrd. kr til samferdsel, og i år er vi på 80 mrd. kr, så det er kanskje tilnærmet det samme som Arbeiderpartiet har stått for.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [16:46:28]: Det kunne vært morsomt å ta med Arbeiderparti-representanten for å lese hele forslaget fra 2013.

Det er også morsomt å høre på Senterpartiet og Arbeiderpartiet, som nå prater veldig for jernbane i Østfold, når man ser hva Arbeiderpartiet har lagt inn. Det var 100 mill. kr til planlegging på alle jernbanestrekningene. Fremskrittspartiet har 75 mill. kr bare til Vestfoldbanen sør for Tønsberg. Senterpartiet har ikke lagt inn en eneste krone mer enn det regjeringen har lagt inn, så det er litt søkt.

Men det var ikke derfor jeg skulle opp. Egentlig skulle jeg hatt med meg flagg, for det er så utrolig mange bra saker som nå kommer, og som det blir noe av. Det var egentlig det jeg hadde tenkt å si på slutten. Jeg skulle viftet for Stad skipstunnel, som nå endelig kommer. Det kommer beslutning før sommeren, og det er bra. Statsråden sier den kommer til Stortinget før påske, det var vel det han signaliserte. Rogfast er kjem-

pebra. Lønset–Hjelset: Vi liker ikke bompengene, men vi liker definitivt vei, og at det kommer til å lukte vei og bli en vei, og ikke minst «Gassveien», som vi har holdt på med i 50 år for å få på plass. Dette er sinnsykt bra!

Presidenten: Representanten Jon Gunnes har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Jon Gunnes (V) [16:47:38]: Jeg klarer kanskje ikke å være like entusiastisk som Bård Hoksrud, men Østfoldbanen er slett ikke oppgitt av regjeringen eller av Venstre. Den skal vi virkelig jobbe med. Vi har måttet sette en fot i bakken for å vurdere de kostnadskalkylene som har kommet etter hvert. Det tror jeg var helt på sin plass. Men det er helt klart at det er en ambisjon om å få en meget god togstrekning helt ned til Halden – og kanskje enda lenger. Vi har faktisk håp om at vi skal få et tog fra Oslo til Göteborg, København, Hamburg – hele Europa. Da trengs det å bygges infrastruktur i Østfold for å komme dit, ikke minst internt i Østfold. Jeg håper virkelig at det kommer på plass nå, og at det regnes godt i disse fagmiljøene.

Tusen takk – og god jul!

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Helge Orten (H) [16:48:48]: På grunn av så kort talletid fordeler vi oppgavene lite grann mellom oss her i regjeringspartiene.

Jeg hadde bare lyst til å gi en liten kommentar til E39 og Rogfast og de fergefrie løsningene. Det er viktig at vi får bygd sammen disse verdiskapningsregionene langs kysten, nettopp fordi det skal bidra til jobbskaping, bidra til økt sysselsetting i årene som kommer. Dette er utrolig viktige prosjekt, Rogfast, Hordfast, Møreaksen, Hafast, vi har flere prosjekt som det er viktig å få realisert for nettopp å få til det.

Det andre jeg har lyst til å nevne, er Stad skipstunnel, og jeg kan slutte meg helt og fullt til det innlegget som representanten Dale hadde om den. Jeg er kjempefornøyd med at vi nå har fått den på plass, sammen med Fremskrittspartiet. Det er et viktig prosjekt, det ligger prioritert i første del av Nasjonal transportplan. Nå får det en oppstart. Som det var sagt her i stad: Statsråden har vel signalisert at vi allerede rundt påsketider kan se en proposisjon til Stortinget. Det gleder meg veldig.

Så har jeg også lyst til å si at jeg takker for debatten. Jeg har et lite innlegg til etterpå, så jeg kan ønske god jul senere.

Statsråd Knut Arild Hareide [16:50:04]: Det er sagt mange gonger i dag «en gledens dag». Det synest eg er det som pregar dette budsjettet. Det vil skape aktivitet, arbeidsplasser og god infrastruktur i heile landet.

Eg har til slutt lyst til å svare ut nokre av dei spørsmåla som er komne. Det er fleire representantar frå Østfold som har tatt opp dette med KVVU. Eg har lyst til å seie: Mitt ønske er så absolutt å unngå ei ny KVVU. Det bør vere målet vårt. I det budsjettet som ligg nå, bruker vi pengar på kostnadsoverskridingar knytte til Østfoldbanen. Det er fordi me ønskjer ein rasjonell framdrift på dei prosjekta me er i gang med.

Så veit me at Jernbanedirektoratet og Bane NOR har gitt gode konsept til korleis me kan vidareføre arbeidet, og det meiner eg alle i denne salen bør ta stil-ling til når me kjem til Nasjonal transportplan.

Så til spørsmålet om Mysen trafikkstasjon. Eg meiner innspela om at Mysen trafikkstasjon bør bestå som i dag, er godt grunnlagt, og det er derfor noko eg ser på nå. Det er ikkje sånn at det er ei endring i dette med ein gong, det er eventuelt lenger fram i tid, så me har noko tid til å sjå på det, men eg synest dei innspela som er komne nettopp om Mysen – og eg har hatt ein eigen dialog med Framstegspartiet spesielt om den saka – gjer at det er gode grunnar for å sjå på det.

Representanten Myrli har tatt opp dette med kyst-ruta og behovet for auka løyvingar fordi me nå går over til fem båtar. Nå blir det to aktørar, men det er berre den eine aktøren som vil gå med båtar i første kvartal. Det er Hurtigruten som vil gå med båtar, det vil ikkje Havila gjere. Det vil seie at Hurtigruten naturleg nok får auka sitt vederlag, mens Havila naturleg nok får redusert sitt vederlag. Så er det ein totalsum på 15 mill. kr, som er auken totalt, men det dekkjer eigentleg ikkje heile beløpet for dei nye båtane i denne tremånadersperioden. Det reduserte vederlaget til Havila er òg med på å dekkje nokre av dei kostnadene. Det er svaret på det spørsmålet

Så takk for ein god debatt. Det blir viktig at me òg følgjer opp. Me veit at transportsektoren kjem til å vere prega av koronasituasjonen òg i 2021, derfor blir det nok fleire og viktige rundar knytte til både luftfart, jernbane, kollektiv og kysten i 2021.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [16:53:14]: Tallenes tale er ganske klar, og det som er foreslått i budsjettinnstillinger tidlige-re, er ganske enkelt å finne fram til, så både Bård Hoksrud og andre kan finne det, enten ved å gå på ekspedisjonskontoret en etasje ned eller på nettet. Hvis en går inn og ser i budsjettinnstillingene, hvis vi bare for-

holder oss til denne perioden, de fire siste statsbudsjettene, har Arbeiderpartiet hatt høyere bevilgninger til jernbane enn det flertallspartiene, inkludert Fremskrittspartiet, som har inngått i flertallet hvert år, har hatt. Det er tallenes klare tale.

Vi er for en mer aktiv jernbanepolitikk, vi vil bygge mer jernbane, derfor legger vi inn mer penger, også til planlegging. Målet må være dobbeltspor til Lillehammer, Halden og Skien, som Stortinget tidligere har sagt. Vi må også komme i gang med byggingen av Ringeriksbanen. Jeg legger merke til at vel ingen talere fra høyrepartiene har nevnt Ringeriksbanen i det hele tatt i dag.

Presidenten: Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Morten Stordalen (FrP) [16:54:37]: Det er interessant å høre på Sverre Myrli, så jeg må ha en liten kommentar. Arbeiderpartiet sier at de bruker mer penger. Ja, de har jammen mange prosjekter også. Det blir som NTP-en i 2017. Det manglet vel om lag 50–70 mrd. kr for å oppfylle de ønskelistene.

Når det gjelder intercity, som et eksempel: Når man har hele intercity, hele Østlandet, og 100 mill. kr – det koster altså 75 mill. kr bare for å planlegge og grunnerverve Stokke–Sandefjord, så det er ikke troverdig.

I tillegg bruker Arbeiderpartiet penger fra reformer de egentlig er imot, som de vil reversere. De burde jo lagt inn 1,2 mrd. kr årlig bare for å gå tilbake med disse reformene, samtidig mye mer også, og sikkert øke, for de direktørlønningene Myrli har vært så opptatt av i flere år, var mye høyere under Arbeiderparti-styre enn de er i dag. Derfor er det et kunstig budsjett Arbeiderpartiet har, og derfor står det ikke til troende.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til saken nr. 18–20.

Sak nr. 21 [16:55:40]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2020 under Samferdselsdepartementet og Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Innst. 174 S (2020–2021), jf. Prop. 47 S (2020–2021) og Prop. 48 S (2020–2021) kap. 541, 542 og 5570)

Presidenten: Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – verta gjeve anledning til inntil seks replikkar med svar

etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får òg ei taletid på inntil 3 minutt.

Helge Orten (H) [16:56:28](komiteens leder og ordfører for saken): Jeg tror transportkomiteen skal greie å fatte seg i korthet nå. Vi har hatt fem timer med god samferdselsdebatt og skal runde av med en endringsproposisjon. Jeg vil takke komiteen for godt samarbeid om innstillinga. Det er en samlet komité som står bak tilrådinga, så dette bør ikke føre til store diskusjoner.

Jeg har bare lyst til å nevne et par ting fra proposisjonen. Noe av dette er justeringer som er koronarelatert, men den kanskje største budsjettjusteringen i denne proposisjonen er det faktum at det ikke er blitt skrevet en tilleggsavtale med Oslo, som utgjør 600 mill. kr, som da er redusert bevilgning. Det synes vi for så vidt er synd, men det er nå en realitet.

Det andre jeg har lyst til å nevne, er tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø, som jeg antar også andre har tenkt å ta opp senere. Vi er heller ikke fornøyd med at vi ikke greier å få brukt pengene når vi skal, og at det her blir en teknisk justering på grunn av forsinkelser på 50 mill. kr, er ikke noe vi er fornøyd med. Jeg vil anbefale at vi, iallfall statsråden, ser litt på innretningen av sånne typer tilskuddsordninger hvis vi ser at vi ikke greier å bruke pengene på den måten som er tenkt.

I tillegg er det justeringer av kostnadsrammer for et par prosjekter, rv. 22 Lillestrøm–Fetsund og rv. 110 Ørebekk–Simo.

Det var egentlig de kommentarene jeg hadde. Så vil jeg, siden det er mitt siste innlegg før jul, benytte anledningen til å takke komiteen for godt samarbeid og ønske alle sammen – statsråden og komiteen – en riktig god jul. Hvis det skulle være slik at noen fremdeles orker å sitte og høre på, ønsker jeg en riktig god jul til dem også.

Sverre Myrli (A) [16:58:27]: Det er helt riktig det komitélederen sa, at han regnet med at noen kom til å ta ordet om det punktet i saken som dreier seg om støtteordningen for overføring av gods fra veg til sjø. Der har Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV en merknad i innstillingen.

Underveis i arbeidet med nysalderingen har vi stilt spørsmål fra komiteen om hvor mye penger som er bevilget, hvor mye penger som er kuttet, og hvor mye penger som er brukt til godsstøtteordningen.

La meg bare si at Stortinget ved flere anledninger har vært helt klar på at det er en overordnet målsetting å flytte mer gods fra veg til sjø og jernbane. Gang på gang får Stortinget og regjeringen kritikk fordi vi ikke klarer å følge målsettingene. Riksrevisjonen har vært

krystallklar. Hvis vi ikke foretar oss noe, kommer vi til å få enda mer slakt fra Riksrevisjonen fordi vi ikke klarer å flytte gods fra veg til jernbane og til sjø, som saken nå dreier seg om.

I de fire årene ordningen har eksistert, i 2017, 2018, 2019 og 2020, har Stortinget bevilget ca. 300 mill. kr til godsstøtteordningen. Regjeringen har gitt tilsagn om ca. 40 mill. kr. Vanligvis er det sånn at det som bevilges fra Stortinget, ikke strekker til, og det kommer ønsker om mer penger. Her bevilger og bevilger Stortinget, men regjeringen har ikke løsninger på hvordan de skal få i gang prosjekter for å få mer gods over fra veg til sjø.

Jeg synes det er trist det vi nå gjør. Vi kutter altså 50 mill. kr av 75 mill. kr til godsstøtteordningen. Så er det klart at vi kan ikke betale penger til prosjekter bare for å betale – det er det ingen som mener. Men da må det være noe med ordningen, noe med kriteriene, noe med systemet som må endres. Det finnes mange gode prosjekter der ute for hvordan en kan få mer gods over på sjø, så jeg ber på det mest innstendige samferdselsministeren ta dette på alvor. Han har nærmest ikke, verken han eller forgjengeren hans, brukt ordningen i det hele tatt. Stortinget er utålmodig, vil ha handling, vil ha gods over på sjø, bevilger penger, men regjeringen klarer ikke å effektivere, klarer ikke å sette det ut i livet. Da må vi se på ordningen. Vi bør ikke få nok en rapport fra Riksrevisjonen der vi kritiseres for dette.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:01:41]: Det er ikkje vanskeleg for meg å seie meg einig i at dette er ei ordning som ikkje fungerer godt nok. Frå ordninga blei oppretta i 2017 og fram til no, er det gitt tilsegn om tilskot på i alt 171 mill. kr. 42 mill. kr av dette er utbetalt så langt.

Løyvingsendringane i samband med revidert nasjonalbudsjett og nysalderingane dei enkelte åra har vore gjorde med bakgrunn i prinsippet om realistisk budsjettering. Grunnen til at utbetalingane har vore lågare enn budsjettert, er bl.a. forseinkingar i enkelte av prosjekta som har fått tilskot. Det er så langt overført 773 000 tonn gods fram til no som følgje av ordninga. Departementet og Kystverket vurderer no endringar i ordninga som vil gjere ho meir driftssikker, men som stadig ligg innanfor gjeldande regelverk.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 21.

Votering

Etter at det var ringt til votering, sa

presidenten: Statsråd Knut Arild Hareide vil leggja fram 7 kgl. proposisjonar.

Statsråd Knut Arild Hareide la fram 7 kgl. proposisjonar (sjå under Referat).

Presidenten: Då er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sakene nr. 1–10 og 13, debattert 18. desember 2020

Presidenten: Sakene nr. 1–10 og 13 er andre gongs handsaming av lovsaker og gjeld lovvedtaka 49–58 og 61.

Det ligg ikkje føre nokon forslag til merknader. Stortingets lovvedtak er dermed godtekne ved andre gongs handsaming og vert å senda Kongen i samsvar med Grunnlova.

Votering i sak nr. 11, debattert 18. desember 2020

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 20. desember 2019 nr. 97 om endringer i skattebetalingsloven (Lovvedtak 59 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Presidenten: Sak nr. 11 er andre gongs handsaming av lovsak og gjeld lovvedtak 59.

Under debatten har Vetle Wang Soleim sett fram eit forslag til merknad på vegner av finanskomiteen. Forslaget lyder:

«Lovvedtaket bifalles ikke. Anmerking: Lovens tittel antas å skulle lyde: lov om endringer i skattebetalingsloven Romertall I antas å skulle lyde: I I lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav gjøres følgende endringer: § 14-5 annet ledd nytt annet punktum skal lyde: Arbeidsgiver skal ukrevet levere opplysninger om utleggstrekk for hver kalendermåned etter reglene i a-opplysningsloven. § 14-5 fjerde ledd skal lyde: (4) Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av utleggstrekk etter denne paragrafen, herunder bestemme at reglene i annet ledd ikke skal gjelde for enkelte kravstyper eller trekkpliktige. Romertall II antas å skulle lyde: II Loven trer i kraft 1. januar 2021.»

Votering:

Forslaget frå finanskomiteen vart samrøystes vedteke.

Presidenten: Merknaden til lovvedtak 59 er dermed vedteken.

Lovvedtaket, med den vedtekte merknaden, vil verta ført opp til tredje gongs handsaming i eit seinare møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 12, debattert 18. desember 2020

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 20. desember 2019 nr. 100 om endring i a-opplysningsloven (Lovvedtak 60 (2020–2021), jf. Innst. 4 L (2020–2021) og Prop. 1 LS (2020–2021))

Presidenten: Sak nr. 12 er andre gongs handsaming av lovsak og gjeld lovvedtak 60.

Under debatten har representanten Vetle Wang Soleim sett fram eit forslag til merknad på vegner av finanskomiteen. Forslaget lyder:

«Lovvedtaket bifalles ikke. Anmerkning: Lovens tittel antas å skulle lyde: lov om endring i a-opplysningsloven Romertall I antas å skulle lyde: II lov 22. juni 2012 nr. 43 om arbeidsgivers innrapportering av ansettelses- og inntektsforhold m.m. gjøres følgende endring: § 8 annet ledd første punktum skal lyde: Skattedirektoratet og skattekontoret skal ha tilgang til opplysningene i registeret i forbindelse med fastsetting av skatt og trygdeavgift etter skattelovgivningen og arbeidsgivers beregning og oppgjør av skattetrekk, utleggstrekk, arbeidsgiveravgift og finansskatt på lønn etter skattebetalingsloven og folketrygdloven. Romertall II antas å skulle lyde: II Loven trer i kraft 1. januar 2021.»

V o t e r i n g :

Forslaget frå finanskomiteen vart samrøystes vedteke.

Presidenten: Merknaden til lovvedtak 60 er dermed vedteken.

Lovvedtaket, med den vedteke merknaden, vil verta ført opp til tredje gongs handsaming i eit seinare møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 14, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Justis- og beredskapsdepartementet mv. (rammeområde 5) (Innst. 6 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))

Presidenten: Under debatten er det sett fram i alt tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Lene Vågslid på vegner av Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslaga nr. 2 og 3, frå Lene Vågslid på vegner av Arbeidarpartiet

Det vert votert over forslag nr. 3, frå Arbeidarpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen synliggjøre finansieringen av påtalemyndigheten i politiet i en egen post eller kapittel i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021.»

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet vart med 45 mot 40 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.15.34)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 2, frå Arbeidarpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i inneværende periode starte en utredning om etablering av en fast statlig undersøkelseskommissjon for storbranner eller utvide mandatet til Statens havarikommisjon til å omfatte store bygningsbranner.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet vart med 59 mot 26 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.15.57)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 1, frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en økonomisk opptrappingsplan for kriminalomsorgen, som tar sikte på å tilføre kriminalomsorgen og friomsorgen de nødvendige ressursene for å kunne gjennomføre straff som virker blant innsatte i hele landet. Opptrappingsplanen skal utarbeides i et tett samarbeid med de ansattes organisasjoner, kriminalomsorgen, relevante fagmiljøer og aktuelle frivillige organisasjoner tilknyttet etaten.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 53 mot 32 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.16.17)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

vedtak:

A.

Rammeområde 5

(Justis)

I

På statsbudsjettet for 2021 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
45		Norges institusjon for menneskerettigheter		
	1	Driftsutgifter	26 100 000	
61		Høyesterett		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 410, post 1</i>	121 095 000	
400		Justis- og beredskapsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	480 646 000	
	23	Spesielle driftsutgifter, forskning, evaluering og kunnskapsinnhenting, <i>kan overføres</i>	38 486 000	
	50	Norges forskningsråd	55 413 000	
	70	Overføringer til private	12 651 000	
	71	Tilskudd til internasjonale organisasjonerv	15 365 000	
410		Domstolene		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 61, post 1</i>	2 803 257 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	86 309 000	
	22	Vernesaker/sideutgifter, jordskiftedomstoler, <i>kan overføres</i>	2 721 000	
414		Forliksråd og andre domsutgifter		
	1	Driftsutgifter	248 202 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	38 554 000	
430		Kriminalomsorgen		
	1	Driftsutgifter	4 907 278 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 430, post 1</i>	96 292 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	37 808 000	
	60	Refusjoner til kommunene, forvaringsdømte mv., <i>kan overføres</i>	86 200 000	
	70	Tilskudd	37 234 000	
432		Kriminalomsorgens høyskole og utdanningscenter		
	1	Driftsutgifter	179 781 000	
433		Konfliktråd		
	1	Driftsutgifter	138 454 000	
	60	Tilskudd til kommuner, <i>kan overføres</i>	13 611 000	
	70	Tilskudd	22 622 000	
440		Politiet		
	1	Driftsutgifter	19 784 313 000	
	22	Søk etter omkomne på havet, i innsjøer og vassdrag, <i>kan overføresv</i>	9 680 000	
	23	Sideutgifter i forbindelse med sivile gjøremål	33 212 000	
	25	Variable utgifter ved ankomst, mottak og retur i politiets utlendingsforvaltning	130 159 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	224 549 000	
	48	Tildeling fra EUs indre sikkerhetsfond (ISF), <i>kan overføres</i>	48 894 000	
	70	Tilskudd	66 156 000	
	71	Tilskudd Norsk rettsmuseum	7 215 000	
	73	Tilskudd til EUs grense- og visumfond	315 729 000	
442		Politihøgskolen		
	1	Driftsutgifter	633 144 000	
444		Politiets sikkerhetstjeneste (PST)		
	1	Driftsutgifter	1 022 405 000	
445		Den høyere påtalemyndighet		
	1	Driftsutgifter	301 892 000	
446		Den militære påtalemyndighet		
	1	Driftsutgifter	9 099 000	
448		Grensekommisæreren		
	1	Driftsutgifter	5 775 000	
451		Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap		
	1	Driftsutgifter	951 465 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	23 802 000	
	22	Spesielle driftsutgifter – Nødnett, <i>kan overføres</i>	499 659 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	114 552 000	
	60	Refusjoner til kommunene	120 000 000	
	70	Overføringer til private	6 898 000	
452		Sentral krisehåndtering		
	1	Driftsutgifter	26 982 000	
453		Sivil klareringsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	47 212 000	
454		Redningshelikoptertjenesten		
	1	Driftsutgifter	682 222 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 977 470 000	
455		Redningstjenesten		
	1	Driftsutgifter	113 707 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	29 707 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 244 000	
	71	Tilskudd til frivillige organisasjoner i redningstjenesten	59 361 000	
	72	Tilskudd til nød- og sikkerhetstjenester	121 106 000	
	73	Tilskudd til Redningsselskapetv	126 798 000	
457		Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	344 590 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
460		Spesialenheten for politisaker		
	1	Driftsutgifterv	54 454 000	
466		Særskilte straffesaksutgifter m.m.		
	1	Driftsutgifter	1 223 786 000	
467		Norsk Lovtidend		
	1	Driftsutgifter	4 488 000	
468		Kommisjonen for gjenoptakelse av straffesaker		
	1	Driftsutgifter	17 540 000	
469		Vergemålsordningen		
	1	Driftsutgifter	260 556 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	114 966 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
470		Fri rettshjelp		
	1	Driftsutgifter	607 942 000	
	72	Tilskudd til spesielle rettshjelptiltak	59 810 000	
471		Statens erstatningsansvar og Stortingets rettferdsvederlagsordning		
	71	Erstatningsansvar m.m., <i>overslagsbevilgning</i>	116 762 000	
	72	Erstatning i anledning av straffeforfølging, <i>overslagsbevilgning</i>	65 428 000	
	73	Stortingets rettferdsvederlagsordning	23 704 000	
473		Statens sivilrettsforvaltning		
	1	Driftsutgifter	79 158 000	
	70	Erstatning til voldsofre, <i>overslagsbevilgning</i>	324 562 000	
475		Bobehandling		
	1	Driftsutgifter	149 918 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	8 027 000	
Totale utgifter			40 423 177 000	

Inntekter

3400		Justis- og beredskapsdepartementet		
	1	Diverse inntekter	5 776 000	
	2	Refusjon av ODA-godkjente utgifter	1 026 000	
3410		Domstolene		
	1	Rettsgebyr	329 990 000	
	2	Saks- og gebyrinntekter jordskiftedomstolene	25 021 000	
	3	Diverse refusjoner	1 959 000	
	4	Vernesaker jordskiftedomstolene	2 438 000	
3430		Kriminalomsorgen		
	2	Arbeidsdriftens inntekter	96 175 000	
	3	Andre inntekter	21 687 000	
	4	Tilskudd	2 518 000	
3432		Kriminalomsorgens høyskole og utdanningssenter		
	3	Andre inntekter	1 116 000	
3433		Konfliktråd		
	2	Refusjoner	746 000	
3440		Politiet		
	1	Gebyr – pass og våpen	630 499 000	
	2	Refusjoner mv.	278 210 000	
	3	Salgsinntekter	79 223 000	
	4	Gebyr – vaktelskap	4 350 000	
	6	Gebyr – utlendingssaker	284 882 000	
	7	Gebyr – sivile gjøremål	1 075 285 000	
	8	Refusjoner fra EUs grense- og visumfond	65 000 000	
3442		Politi høyskolen		
	2	Diverse inntekter	17 532 000	
	3	Inntekter fra Justissektorens kurs- og øvingssenter	19 494 000	
3444		Politiets sikkerhetstjeneste (PST)		
	2	Refusjoner	18 204 000	
3445		Den høyere påtalemyndighet		
	2	Refusjoner	2 142 000	
3451		Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap		
	1	Gebyr	127 503 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	2	Refusjoner driftsutgifter Nødnett	34 041 000	
	3	Diverse inntekter	28 179 000	
	4	Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold Nødnett	75 045 000	
	5	Abonnementsinntekter og refusjoner Nødnett	469 556 000	
	6	Refusjoner	7 026 000	
3454		Redningshelikoptertjenesten		
	1	Refusjoner	28 358 000	
3457		Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1	Inntekter	29 689 000	
3469		Vergemålsordningen		
	1	Vergemåls-/representantordning, ODA-godkjente utgifter	4 407 000	
3470		Fri rettshjelp		
	1	Tilkjente saksomkostninger m.m.	4 326 000	
	2	Fri rettshjelp, ODA-godkjente utgifter	5 391 000	
3473		Statens sivilrettsforvaltning		
	1	Diverse inntekter	5 000	
Totale inntekter			3 776 799 000	

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 61 post 1	kap. 3061 post 3
kap. 400 post 1	kap. 3400 post 1
kap. 410 post 1	kap. 3410 postene 2 og 3
kap. 410 post 22	kap. 3410 post 4
kap. 430 post 1	kap. 3430 postene 3 og 4
kap. 430 post 21	kap. 3430 post 2
kap. 432 post 1	kap. 3432 post 3
kap. 433 post 1	kap. 3433 post 2
kap. 440 post 1	kap. 3440 postene 2, 3 og 4
kap. 442 post 1	kap. 3442 post 2 og 3
kap. 444 post 1	kap. 3444 post 2
kap. 451 post 1	kap. 3451 post 2, 3 og 6
kap. 451 post 22	kap. 3451 post 5
kap. 451 post 45	kap. 3451 post 4
kap. 454 post 1	kap. 3454 post 1
kap. 455 post 1	kap. 3455 post 1
kap. 457 post 1	kap. 3457 post 1
kap. 473 post 1	kap. 3473 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. Overskride bevilgningen under kap. 451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 1 Driftsutgifter med inntil 75 pst. av inntekter ved salg av sivilforsvarsanlegg og fast eiendom. Inntekter

inntektsføres under kap. 3451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 40 Salg av eiendom mv.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan overskride bevilgningen under

kap. 451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 21 Spesielle driftsutgifter med inntil 34 mill. kroner dersom det oppstår en situasjon med ekstraordinær stor skogbrannfare og/eller mange skogbranner, og det i den forbindelse er nødvendig med innsats for slokking og beredskap ut over det som må påregnes i et normalår. Fullmakten gjelder uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan bestille varer ut over den gitte bevilgning, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
440		Politiet	
	1	Driftsutgifter	150,0 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn som pådrar staten forpliktelser ut over budsjettåret for å gjennomføre forsøk med velferdsobligasjoner innenfor en samlet ramme på inntil 10 mill. kroner inkludert tidligere gitte tilsagn under kap. 430 Kriminalomsorgen, post 70 Tilskudd.

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser i investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 under kap. 430 Kriminalomsorgen, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for å anskaffe brukerutstyr til rehabiliteringsprosjektet ved Ila fengsel og forvaringsanstalt. Samlede forpliktelser og utbetalinger kan ikke overskride kostnadsrammen for brukerutstyr på 40 mill. kroner.

Andre fullmakter

VII

Videreføring av bobehandling

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan bestemme at det under ordningen med utgifter til fortsatt bobehandling pådras forpliktelser ut over gitt bevilgning under kap. 475 Bobehandling, post 21 Spesielle driftsutgifter, kan overføres, med inntil 10 mill. kroner, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 33 mill. kroner.

VIII

Nettobudsjetteringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan:

1. trekke politiets direkte utgifter til oppbevaring, tilsyn og salg av beslag fra salgsinntekten, før det overskytende inntektsføres under kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.
2. trekke salgsomkostninger ved salg av faste eiendommer fra salgsinntekter før det overskytende inntektsføres under kap. 3451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 40 Salg av eiendom mv.
3. nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 473 Statens sivilrettsforvaltning, post 1 Driftsutgifter, inntektene ved avholdelse av kurs og konferanser i regi av Konkursrådet, samt inntekter fra rådets øvrige virksomhet.
4. nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 475 Bobehandling, post 21 Spesielle driftsutgifter, kan overføres, tilbakebetalte inntekter under ordningen med utgifter til bobehandling.

IX

Stortingets rettsferdsvederlagsordning

Stortingets utvalg for rettsferdsvederlag får i 2021 fullmakt til å tilstå rettsferdsvederlag av statskassen med inntil 250 000 kroner for hver enkelt søknad, men slik at grensen er 500 000 kroner for HIV-ofre og 300 000 kroner for tidligere barn i barnehjem, offentlige fosterhjem og spesialskoler. Søknader der utvalget anbefaler å innvilge erstatning som er høyere enn nevnte beløp, fremmes for Stortinget til avgjørelse. Det samme gjelder

søknader som etter utvalgets vurdering reiser spørsmål av særlig prinsipiell art.

X

Avhending av sivilforsvarsanlegg

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan overdra sivilforsvarsanlegg til en verdi av inntil 500 000 kroner vederlagsfritt eller til underpris når særlige grunner foreligger.

XI

Innkvartering av utlendinger som søker beskyttelse

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2021 kan inngå avtaler med varighet ut over 2021 om midlertidig drift av innkvartering for utlendinger som søker beskyttelse i Norge. Dersom behovet for innkvartering av asylsøkere og flyktninger blir større enn forutsatt i statsbudsjettet for 2021 eller det oppstår behov for å gjennomføre tiltak for forsvarlig innkvartering ut over det som der er lagt til grunn, samtykker Stortinget i at Justis- og beredskapsdepartementet kan øke innkvarteringskapasiteten eller iverksette nødvendige tiltak, selv om dette medfører et bevilgningsmessig merbehov over kap. 490 Utlendingsdirektoratet, post 21 Spesielle driftsutgifter, asylmottak, post 60 Tilskudd til vertskommuner for asylmottak eller post 70 Stønader til beboere i asylmottak. Summen av overskridelser på postene kan ikke overstige 900 mill. kroner i 2021, og forpliktelsene ut over 2021 skal ikke overstige en samlet ramme på 1 mrd. kroner.

XII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Domstoladministrasjonen i 2021 kan postere sideutgifter som forskutteres i henhold til rettsgebyrloven, mot mellomværendet med statskassen.

Andre vedtak

XIII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 529, 8. mars 2018 oppheves.

Presidenten: Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varslet at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 46 mot 39 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 17.16.40)

Vidare var tilrådd:

B.

Rammeuavhengige vedtak

I

Stortinget ber regjeringen sikre at prosesslovgivningen og forvaltningsloven er i tråd med FNs barnekonvensjons grunnleggende rettigheter til å få uttale seg fritt, informasjon, privatliv og at beslutninger tas til barnets beste.

II

Stortinget ber regjeringen gjennomgå hvordan potensialet som ligger i tvistelovens regler om mekling, bedre kan utnyttes, og hvilke tiltak som kan settes inn for å gjøre ordningen med utenrettslig mekling kjent og mer brukt.

III

Stortinget ber regjeringen sørge for at sikkerhetskannere implementeres ved landets fengsler for å imøtekomme dom av Gulating lagmannsrett vedrørende kroppsvisitasjon, og ber regjeringen komme tilbake med dette i revidert nasjonalbudsjett for 2021.

IV

Stortinget ber regjeringen avvike all praksis med at barn under 18 år soner i ordinære fengsler, og at det opprettes en overgangsavdeling fra barn til voksen i fengsel.

V

Stortinget ber regjeringen gå gjennom erfaringene fra forsøk med exit-programmer for gjengkriminelle i Norge og andre land, og bygge opp et exit-program i samarbeid med frivillige, som starter under soningen og blir en vei ut av gjengmiljøene etter endt soning.

VI

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig plan for å utvide tilbudet om overgangsboliger i kriminalomsorgen, og samtidig gå videre i prosessen for å videreutvikle arbeidet som allerede er lagt ned knyttet til Notodden-modellen.

VII

Stortinget ber regjeringen om at det utarbeides en ny NOU for kriminalomsorgen. Utvalget skal foreslå en konkret og helhetlig plan for videreutvikling av alle sider av kriminalomsorgen og friomsorgen, og vurdere det fremtidige behovet for ulike former for straffegjennomføring, herunder plasser på både lavere og høyere sikkerhetsnivå, friomsorgen og alternative soningsformer som omfatter elektronisk kontroll. Kvinner som soner, skal vises særskilt oppmerksomhet i utvalgets arbeid. Utvalget skal også vurdere behovet for å styrke innholdet i soningen for at straffen skal virke, og tiltak som reduserer bruk av isolasjon og avviker all ulovlig isolasjon. NOU-en skal utarbeides i et tett samarbeid med de ansattes organisasjoner, kriminalomsorgen og aktuelle frivillige organisasjoner tilknyttet etaten.

VIII

Stortinget ber regjeringen sikre at mest mulig av de budsjettmidlene som Stortinget bevilger til politiet, blir tilført driftsrammene til politidistriktene, og at pengebruken i Politidirektoratet begrenses.

IX

Stortinget ber regjeringen nedsette et utvalg som skal gjennomføre en grundig analyse av politiets bemannings- og ressursbehov ut ifra oppgaveutviklingen i de senere år og politiets forventede framtidige oppgaver. Analysen bør munne ut i en anbefaling om bemanningsbehov for sivile stillinger og mål for politidekningen i Norge i tiårene framover.

X

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til ny bestemmelse i straffeloven som omhandler de ulike formene for lønnstyveri. Strafferammen for den nye bestemmelsen må harmoniseres med straffeloven §§ 324 og 325 (underslag og grovt underslag).

XI

Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem for Stortinget en gjennomgang av antall anmeldelser og straffereaksjoner knyttet til saker som kan anses som lønnstyveri de siste fem årene.

XII

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et lovforslag tilsvarende den svenske 'Lag (2016:774) om oppgiftsskyldighet ved samverkan mot viss organiserad brottslighet', som sørger for at regler for deling av ellers taushetsbelagt informasjon blir tilsi-desatt eller innskrenket når forskjellige etater/myndig-

heter jobber sammen med kontroll og etterforskning av spesielle kriminalitetsområder.

XIII

Stortinget ber regjeringen sørge for å klargjøre behov og kostnader for hvordan de nye SAR Queen-redningshelikoptrene kan lande ved de samme sykehusene som Sea King gjør i dag, og at en plan for utbedring er klar senest innen 1. mars, og i god tid før innfasing av helikoptrene i de ulike regionene.

XIV

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan de økonomiske rammevilkårene kan bedres for de frivillige organisasjonene i redningstjenesten, herunder hvordan tilskuddene er innrettet, hvordan håndtere økte kostnader som følge av nye krav og reguleringer, samt hvordan sikre forutsigbarhet over flere år.

XV

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til ulike modeller for årlige drøftinger eller forhandlinger mellom staten og Advokatforeningen ved fastsettelsen av den offentlige salærsatsen.

Presidenten: Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart med 46 mot 39 røyster ikkje vedteken.

(Voteringsutskrift kl. 17.17.03)

Votering i sak nr. 15, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åsunn Lyngedal, Lene Vågslid og Martin Henriksen om raskt å få bygget fagskolen for brann og beredskap i Tjeldsund (Innst. 42 S (2020–2021), jf. Dokument 8:107 S (2019–2020))

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen legge fram for Stortinget en finansiert framdriftsplan for bygging av en fagskole for brann og beredskap i Tjeldsund.

Presidenten: Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart med 45 mot 40 røyster ikkje vedteken.

(Voteringsutskrift kl. 17.17.59)

Votering i sak nr. 16, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen og Kari Kjønnaas Kjos om tiltak mot ungdoms- og gjengkriminalitet (Innst. 147 S (2020–2021), jf. Dokument 8:115 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det sett fram i alt 14 forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Peter Frølich på vegner av Høgre og Framstegspartiet
- forslaga nr. 2–5, frå Lene Vågslid på vegner av Arbeidarpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 6, frå Lene Vågslid på vegner av Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslaga nr. 7–12, frå Per-Willy Amundsen på vegner av Framstegspartiet
- forslaga nr. 13 og 14, frå Petter Eide på vegner av Sosialistisk Venstreparti

Det vert votert over forslaga nr. 13 og 14, frå Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen evaluere hvorvidt etablering av lukkede institusjoner i barnevernet, inkludert bevegelsesrestriksjoner, er i tråd med FNs barnekonvensjon.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvorvidt et oppholdsforbud griper inn i personens grunnlovs- og konvensjonsfestede rettigheter, herunder bevegelsesfriheten, jf. Grunnloven § 106 og EMK.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Sosialistisk Venstreparti vart med 79 mot 6 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.18.46)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 7–12, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til lovendringer som senker terskelen for bruk av fengsling som sanksjonsform for kriminelle under 18 år, samt avskaffer ungdomsstraff som sanksjons-

form for kriminelle over 15 år, og dermed reverserer de lovendringer som ble gjort av Stortinget i 2011, jf. Prop. 135 L (2010–2011), jf. Innst. 83 L (2011–2012).»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endringer i politiloven som åpner for generell bevæpning av politiet.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som fjerner dagens strafferabatt for flere lovbrudd.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som sikrer at kriminelle som har begått lovbrudd tidligere, ilegges strengere straff ved nytt lovbrudd.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som gir strengere straff for kriminalitet utført i kriminalitetsbelastede områder.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en reverseing av den kriminelle lavalder fra 15 år til 14 år, slik den var frem til 1987.»

Voteringstavlene viste at 70 representantar hadde røysta mot forslaga frå Framstegspartiet og 15 hadde røysta for.

(Voteringsutskrift kl. 17.19.05)

Arne Nævra (SV) (fra salen): Jeg stemte feil.

Presidenten: Er det fleire som har røysta feil? – Då tek me voteringa om att.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Framstegspartiet vart med 69 mot 16 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.19.36)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 6, frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen tilføye macheter i våpenforskriften § 9 om hvilke knivtyper det er forbudt å erverve, eie og inneha i Norge.»

Senterpartiet, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 45 mot 40 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.19.57)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 4 og 5, frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre praksisen i barnevernet slik at man unngår at barn under 15 år som begår gjentatt kriminalitet, og som barnevernet ikke når fram med behandlingen av, i en del tilfeller utskrives for godt og sendes tilbake til hjemstedet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge fram for Stortinget en oversikt over straffeutmålingen i saker der gjerningspersoner tiltales for å ha begått nye lovbrudd etter å ha vært dømt og ha sonet for lignende forhold.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

Voteringstavlene viste at 49 representantar hadde røysta mot forslaga frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet og 36 hadde røysta for.

(Voteringsutskrift kl. 17.20.19)

Lars Haltbrekken (SV) (fra salen): Min stemme ble ikke registrert.

Presidenten: Då tek me voteringa om att.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vart med 50 mot 35 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.20.48)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 2 og 3, frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette av midler til oppgradering av sikkerhetsutstyr og adgangskontroll i kriminalomsorgen, slik at man kan hindre at gjengmedlemmer får smuglet inn utstyr til å fortsette sin kriminelle virksomhet under soningen.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke og utvide ungdomsenhetene i kriminalomsorgen med flere plasser.»

Miljøpartiet Dei Grøne har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vart med 49 mot 36 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.21.08)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen utrede om man i særlige tilfeller kan åpne for forhøyet straff ved nytt lovbrudd av samme art også for kriminelle gjengangere under 18 år.

II

Stortinget ber regjeringen sørge for at det opprettes egnede institusjoner i barnevernet som kan gjennomføre bestemmelsene etter § 4-24 i barnevernloven om plassering og tilbakehold i opptil tolv måneder uten eget samtykke eller samtykke fra den som har foreldreansvaret for barnet.

III

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan foreldre i større grad kan involveres og ansvarliggjøres for gjentatte lovbrudd som er begått av deres barn som er under den kriminelle lavalder, og fremme forslag om dette.

IV

Stortinget ber regjeringen i inneværende stortingsperiode legge fram tiltak og forslag til lovendringer for å øke omfanget av antallet inndragninger og gjøre det enklere for politiet å inndra verdier som er tilegnet gjennom kriminelle handlinger, både gjennom sivilrettslig inndragning og i straffesaker.

V

Stortinget ber regjeringen foreslå å endre straffeprosesslovens bestemmelser om besøks- og oppholdsforbud, slik at de som begår kriminalitet i bestemte områder, kan nektes å oppholde seg i en større omkrets og i et betydelig tidsrom, samt vurdere bruk av elektronisk kontroll for å håndheve dette.

VI

Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til lov-hjemler som forbyr deltakelse i kriminelle gjenger og rekruttering til disse.

VII

Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres et eget exit-program for gjengkriminelle som gir dem bedre muligheter for å bryte permanent ut av det kriminelle miljøet.

VIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at legemsbeskadigelse med kniv igjen blir registrert i STRASAK-rapporten.

IX

Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til lov-hjemler som forbyr deltakelse i kriminelle gjenger og rekruttering til disse, og fremme dem for Stortinget så de kan behandles innen juni 2021.

X

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om tillegg til straffelovens bestemmelser om inndragning av økonomisk utbytte, slik at det innføres aktsomhetsplikt med straffansvar for dem som lar gjengkriminelles verdier, biler, leiligheter m.m. stå i sitt navn.

XI

Stortinget ber regjeringen rapportere til Stortinget om i hvilken grad de nye lovhjemlene for dataavlesing fra våren 2016 er benyttet i arbeidet mot organisert kriminalitet og kriminelle gjenger, og hva som trengs av ressurser og kompetanse for at de skal kunne brukes effektivt.

XII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en forpliktende handlingsplan mot knivvold i et bredt samarbeid med alle aktører som kan bidra.

XIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at handlingsplanen mot knivvold omfatter bedre håndheving av forbudet mot å bære kniv på offentlig sted, bruk av straffereaksjoner, utvidelse av forbudslista i våpenlovsforskriften, redusert tilgjengelighet for farlige kniver, en egen statistikk for knivstikkinger og trusler med kniv, samarbeid med skolene og forebyggende tjenester for barn og unge, med mer.

XIV

Stortinget ber regjeringen legge fram handlingsplanen mot knivvold innen sommeren 2021.

XV

Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge fram for Stortinget en oversikt over straffeutmålingen i saker der gjerningspersoner tiltales for å ha begått flere gjentatte lovbrudd.

XVI

Stortinget ber regjeringen komme med forslag til styrket samarbeid mellom politiet, barnevernet og utsatte sårbare familier, med formål om å bedre situasjonen til barnet.

Presidenten: Det vert først votert over XI–XVI.

Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart med 45 mot 40 røyster ikkje vedteken.

(Voteringsutskrift kl. 17.21.54)

Presidenten: Det vert votert alternativt mellom tilrådinga frå komiteen til X og forslag nr. 1, frå Høgre og Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede et forslag om tillegg til straffelovens bestemmelser om inndragning av økonomisk utbytte, slik at det kan innføres en aktsomhetsplikt med straffeansvar for dem som lar gjengkriminelles verdier, biler, leiligheter m.m. stå i sitt navn.»

Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til tilrådinga.

Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti har varsla støtte til forslaget.

Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Høgre og Framstegspartiet vart tilrådinga vedteken med 54 og 31 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 17.23.38)

Presidenten: Det vert votert over IX.

Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 55 mot 30 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 17.24.23)

Presidenten: Det vert votert over V og VI.

Sosialistisk Venstreparti har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 78 mot 7 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 17.24.42)

Presidenten: Det vert votert over III.

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet Dei Grøne har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 54 mot 31 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 17.25.02)

Presidenten: Det vert votert over I og II.

Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2020 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
400		Justis- og beredskapsdepartementet	
	1	Driftsutgifter, for høyes med fra kr 478 647 000 til kr 479 050 000	403 000
	23	Spesielle driftsutgifter, forskning, evaluering og kunnskapsinnhenting, <i>kan overføres</i> , for høyes med fra kr 34 033 000 til kr 38 286 000	4 253 000
	71	Tilskudd til internasjonale organisasjoner, for høyes med fra kr 15 989 000 til kr 16 236 000	247 000
410		Domstolene	
	22	Vernesaker/sideutgifter, jordskiftedomstoler, <i>kan overføres</i> , nedsettes med fra kr 2 653 000 til kr 1 910 000	743 000
414		Forliksråd og andre domsutgifter	
	1	Driftsutgifter, for høyes med fra kr 231 808 000 til kr 241 608 000	9 800 000
430		Kriminalomsorgen	
	1	Driftsutgifter, for høyes med fra kr 4 825 362 000 til kr 4 862 012 000	36 650 000
440		Politidirektoratet – politi- og lensmannsetaten	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 19 061 867 000 til kr 18 993 414 000	68 453 000
	21	Spesielle driftsutgifter, nedsettes med fra kr 129 195 000 til kr 110 855 000	18 340 000
	23	Sideutgifter i forbindelse med sivile gjøremål, nedsettes med	6 619 000

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 53 mot 32 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 17.25.23)

Presidenten: Det vert votert over IV, VII og VIII.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 17, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra justiskomiteen om Endringar i statsbudsjettet 2020 under Justis- og beredskapsdepartementet (Innst. 156 S (2020–2021), jf. Prop. 43 S (2020–2021), unntatt kap. 480, 490, 491 og 3490 samt romertall II kap. 490)

Kap.	Post	Formål	Kroner
		fra kr 36 619 000 til kr 30 000 000	
	25	Retur av asylsøkere med avslag og andre utlendinger uten lovlig opphold, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med	37 000 000
		fra kr 75 528 000 til kr 38 528 000	
	70	Tilskudd, nedsettes med	4 500 000
		fra kr 70 946 000 til kr 66 446 000	
442		Politihøgskolen	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	7 000 000
		fra kr 642 519 000 til kr 635 519 000	
446		Den militære påtalemyndighet	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	300 000
		fra kr 9 088 000 til kr 8 788 000	
451		Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap	
	1	Driftsutgifter, for høyes med	1 100 000
		fra kr 980 227 000 til kr 981 327 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, for høyes med	7 300 000
		fra kr 9 306 000 til kr 16 606 000	
	22	Spesielle driftsutgifter – Nødnett, for høyes med	7 800 000
		fra kr 477 543 000 til kr 485 343 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , for høyes med	31 200 000
		fra kr 173 194 000 til kr 204 394 000	
	60	(NY) Refusjoner til kommunene, <i>kan overføres</i> , bevilges med	75 000 000
454		Redningshelikoptertjenesten	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	125 000 000
		fra kr 766 669 000 til kr 641 669 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , nedsettes med	164 550 000
		fra kr 2 336 400 000 til kr 2 171 850 000	
455		Redningstjenesten	
	21	Spesielle driftsutgifter, for høyes med	1 000 000
		fra kr 28 959 000 til kr 29 959 000	
466		Særskilte straffesaksutgifter m.m.	
	1	Driftsutgifter, for høyes med	94 500 000
		fra kr 1 068 646 000 til kr 1 163 146 000	
469		Vergemålsordningen	
	21	Spesielle driftsutgifter, nedsettes med	5 000 000
		fra kr 115 000 000 til kr 110 000 000	
470		Fri rettshjelp	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	52 300 000
		fra kr 619 424 000 til kr 567 124 000	
474		Konfliktråd	
	1	Driftsutgifter, for høyes med	1 400 000
		fra kr 143 956 000 til kr 145 356 000	
475		Bobehandling	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	28 600 000
		fra kr 148 184 000 til kr 119 584 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
Inntekter			
3410		Domstolene	
	2	Saks- og gebyrinntekter jordskiftedomstolene, nedsettes med fra kr 24 390 000 til kr 21 854 000	2 536 000
	4	Vernesaker jordskiftedomstolene, nedsettes med fra kr 2 452 000 til kr 1 910 000	542 000
3430		Kriminalomsorgen	
	4	Tilskudd, for høyes med fra kr 2 454 000 til kr 2 467 300	13 300
3440		Politidirektoratet – politi- og lensmannsetaten	
	1	Gebyr – pass og våpen, nedsettes med fra kr 450 693 000 til kr 227 493 000	223 200 000
	2	Refusjoner mv., nedsettes med fra kr 269 583 000 til kr 259 583 000	10 000 000
	3	Salgsinntekter, nedsettes med fra kr 92 756 000 til kr 52 756 000	40 000 000
	6	Gebyr – utlendingssaker, nedsettes med fra kr 373 273 000 til kr 361 178 000	12 095 000
	7	Gebyr – sivile gjøremål, nedsettes med fra kr 1 177 429 000 til kr 1 107 429 000	70 000 000
3442		Politihøgskolen	
	2	Diverse inntekter, nedsettes med fra kr 24 090 000 til kr 18 590 000	5 500 000
	3	Inntekter fra Justissektorens kurs- og øvingssteder, nedsettes med fra kr 19 003 000 til kr 6 503 000	12 500 000
3451		Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	
	1	Gebyr, nedsettes med fra kr 154 511 000 til kr 116 511 000	38 000 000
	3	Diverse inntekter, nedsettes med fra kr 27 468 000 til kr 21 968 000	5 500 000
	4	Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold Nødnett, for høyes med fra kr 73 155 000 til kr 104 355 000	31 200 000
	5	Abonnementsinntekter og refusjoner Nødnett, for høyes med fra kr 455 876 000 til kr 473 676 000	17 800 000
3474		Konfliktråd	
	2	Refusjoner, for høyes med fra kr 723 000 til kr 2 123 000	1 400 000

II

Tilføying av stikkord

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2020 kan tilføye stikkordet «kan overføres» på kap. 444 Politiets Sikkerhetstjeneste (PST), post 1 Driftsutgifter.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Votering i sak nr. 18, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2020–2021), jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021))

Presidenten: Under debatten er det sett fram i alt 28 forslag. Det er

- forslaga nr. 1–15, frå Sverre Myrli på vegner av Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
 - forslaga nr. 16–18, frå Sverre Myrli på vegner av Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti
 - forslag nr. 19, frå Sverre Myrli på vegner av Arbeidarpartiet
 - forslaga nr. 20–22, frå Siv Mossleth på vegner av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
 - forslaga nr. 23–27, frå Arne Nævra på vegner av Sosialistisk Venstreparti
 - forslag nr. 28, frå Helge Orten på vegner av Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti
- Det vert votert over forslag nr. 27, frå Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest iverksette tiltak som gir umiddelbar støyreduksjon for beboerne langs Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud, herunder lavere fartsgrense med gjennomsnittsmåling og forsere arbeidet med utskifting av vinduer på Sletteløkka, kollektivfelt og nye støyskjermer på strekningen.»

Arbeidarpartiet, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Sosialistisk Venstreparti vart med 53 mot 32 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.26.48)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 24, frå Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra til at de store byene oppretter nullutslippssoner.»

Miljøpartiet Dei Grøne har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Sosialistisk Venstreparti vart med 78 mot 7 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.27.27)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 23, 25 og 26, frå Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om elfly i fremtidige anbudsutlysninger, lettelse i Avinor-avgifter, fritak for merverdiavgift og tilrettelegging av infrastruktur på lufthavnene slik at Norge kan være ledende på overgang til utslippsfri luftfart.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede andre finansieringsmodeller for store jernbaneinvesteringer enn ordinært, f.eks. gjennom innretningen av infra-

strukturfondet med formål også å finansiere større jernbaneprosjekter, direkte låneopptak eller annet. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en sak, seinest i revidert nasjonalbudsjett for 2021.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning utarbeidet av eksternt fagmiljø med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Sosialistisk Venstreparti vart med 79 mot 6 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.27.48)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 20–22, frå Senterpartiet.

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen medvirke til å innføre geografisk inndelte kontrakter uavhengig av om det er Nye Veier, Statens vegvesen eller fylkeskommunene som har det overordnede ansvaret, slik at driftskostnadene blir så lave som mulig.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattogtilbud til København og Tyskland.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 71 mot 14 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.28.08)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 19, frå Arbeidarpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at bygging av Stad skipstunnel startes opp i 2021.»

Senterpartiet og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet vart med 51 mot 34 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.28.33)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 16–18, frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordningar for flypassasjeravgift på flyvningar på kortbanenettet, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en TT-ordning i Nav som bygger på de prinsippene som gjelder for den statlige støtten til TT i fylkene med 200 turer per bruker per år.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber om at ubrukte midler i den statlige TT-ordningen i 2020 i sin helhet blir brukt for at nye fylker kan komme med i ordningen fra 1. juli 2021.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g :

Forslaga frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 53 mot 32 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.28.55)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 5, frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud også til Stord lufthavn og Ørland lufthavn.»

Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 46 mot 39 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.29.15)

Presidenten: Det vert votert over forslaga nr. 1–4 og 6–15, frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for å kreve norske lønns- og arbeidsbetingelser på ruter mellom norske flyplasser.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at selskaper som flyr ruter på anbud, såkalte FOT-ruter, forplikter seg til å tilby gjennomgående billetter.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med FOT-ruter til også å gjelde ruter til/fra Florø lufthavn og Stokmarknes lufthavn, i tillegg til økt rutetilbud til/fra Ørsta-Volda lufthavn.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe arbeidet med konkurranseutsetting og privatisering av drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en målrettet plan for bruk av hydrogen innen transportsektoren, og som samtidig viser potensialet for verdiskaping.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det igangsettes planprosess for flerbruksterminal på Sørli i Stange.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde stillingene innen beredskap og miljø ved Kystverkets lokasjoner i Bergen, Kabelvåg og Ålesund.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Kystverkets lokasjoner innen beredskap og miljø får en større funksjon innen marin forsøpling i nært samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø, og komme tilbake til Stortinget med en sak om dette.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaga.

V o t e r i n g:

Forslaga frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vart med 45 mot 40 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 17.29.38)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k:

A.

Rammeområde 17

(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2021 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	19 598 000	
	50	Forskningsprogrammer	167 189 000	
	60	Bredbåndsutbygging	264 082 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	33 956 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter	4 875 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	78 812 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	235 284 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 942 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	125 253 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	191 053 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 385 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	133 455 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 030 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	72	Tilskudd til dekning av tap	35 000 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	255 055 000	
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter	88 175 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter	3 928 776 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	7 786 268 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 258 285 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	876 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332, post 66</i>	12 025 000 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 074 100 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	41 900 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	175 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 573 300 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	2 105 000 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 340 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	300 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	941 700 000	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverniltak	100 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 985 000	
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 630 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 800 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 805 300 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	368 134 000	
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	245 151 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	9 174 922 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 273 400 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	16 069 700 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	62 400 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	96 754 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 880 891 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	31 065 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	383 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 1</i>	193 778 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	34 300 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	1 200 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	31 600 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	10 800 000	
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	52 173 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	740 200 000	
Totale utgifter			83 724 536 000	

Inntekter

3542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 638 000	
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	293 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	499 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	158 051 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	293 100 000	
	2	Diverse gebyrer	526 687 000	
	3	Refusjoner fra forsikringselskaper	119 000 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	14 985 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Diverse inntekter	4 300 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 700 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	13 100 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	19 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	400 000	
Totale inntekter			3 220 953 000	

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2021 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 543 post 1	kap. 3543 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

III

Avvikling av reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2021 kan gi Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fullmakt til å avvikle reguleringsfondet som inngår i mellomværende med statskassen. Resterende midler kan inntektsføres på kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 1 Diverse gebyrer. Midlene kan overføres til senere års anvendelse gjennom merinntektsfullmakt kombinert med stikkordet *kan overføres* på kap. 543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 1 Driftsutgifter.

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 1
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 2
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 3
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 1	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 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.

V

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 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.

VI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	65	Tilskudd til fylkesveier	175 mill. kroner

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	1 755 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Myrnel–Lunde	606 mill. kroner
E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik	706 mill. kroner
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen	862 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.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Svegatjørn–Rådal	9 458 mill. kroner
E6 Helgeland sør	5 798 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	1 470 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	36 570 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.

3. innenfor gjeldende kostnadsramme for ERTMS-prosjektet pådra forpliktelser for senere budsjettår, men avgrenset til perioden 2022–2025 innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner.

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 250 mill. kroner	4 750 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	500 mill. kroner	350 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	2 100 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	150 mill. kroner

4. 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.

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

6. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	500 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	13 500 mill. kroner	4 100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	14 100 mill. kroner	1 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	9 800 mill. kroner	3 500 mill. kroner

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd	23 200 mill. kroner	5 800 mill. kroner

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner.

- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt til å føre opp forpliktelser knyttet til forskutteringer i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.
- b. Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

Presidenten: Det vert også votert over forslag nr. 28, frå Helge Orten på vegner av Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«Tilsagnsfullmakter Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp: Kap. Post Betegnelse Samlet ramme 1320 Statens vegvesen 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport 20 000 000»

Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti vart vedtekne med 45 mot 40 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 17.30.02)

Vidare var tilrådd:

B.

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett i 2021.

Presidenten: Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 84 røyster mot 1 røyst.

(Voteringsutskrift kl. 17.30.42)

Votering i sak nr. 19, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland (Innst. 150 S (2020–2021), jf. Prop. 54 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Arne Nævra sett fram eit forslag på vegner av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et fullstendig og detaljert klimabudsjett for Rogfastutbyggingen og komme tilbake til Stortinget med en rapport senest innen 1. mars 2021.»

Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Sosialistisk Venstreparti vart med 79 mot 6 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 17.31.19)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast i Rogaland basert på revidert kostnadsramme på 24 800 mill. 2020-kroner. Vilråra går fram av Prop. 54 S (2020–2021).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og takstane for prosjektet rv. 13 Ryfast skal skje i mars 2021, men å fasthalde at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 79 mot 6 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 17.32.19)

Votering i sak nr. 20, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt (Innst. 168 S (2020–2021), jf. Prop. 55 S (2020–2021))

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget godkjenner utbygging av prosjektet E39 Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal slik det er omtalt i Prop. 55 S (2020–2021), der det legges til grunn statlig fullfinansiering av veiutbyggingen.»
Raudt har varsla støtte til forslaget.

1.

starte opp dette investeringsprosjektet: E39 Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal	innanfor ei kostnadsramme på: 1 450 mill. kroner
--	---

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

2.

vidareføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E18 Riksgrensen-Ørje i Viken	1 090 mill. kroner
E18 Knapstad-Retvet i Viken	1 820 mill. kroner
Rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør i Innlandet	3 420 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

Presidenten: Miljøpartiet Dei Grøne har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 84 røyster mot 1 røyst.
(Voteringsutskrift kl. 17.33.16)

Vidare var tilrådd:

II

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet E39 Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal. Vilkåra går fram av Prop. 55 S (2020–2021).

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet vart med 70 mot 15 røyster ikkje vedteke.
(Voteringsutskrift kl. 17.32.57)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

vedtak:

om utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga for prosjektet E39 Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal.

Presidenten: Framstegspartiet, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 69 mot 16 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 17.33.36)

Votering i sak nr. 21, debattert 18. desember 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringar i statsbudsjettet 2020 under Samferdselsdepartementet og Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kommunal- og moderniseringsdeparte-

mentet (Innst. 174 S (2020–2021), jf. Prop. 47 S (2020–2021) og Prop. 48 S (2020–2021) kap. 541, 542 og 5570)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k:

I

I statsbudsjettet for 2020 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
541		IT- og ekompolitikk	
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70, nedsettes med</i>	500 000
		fra kr 20 723 000 til kr 20 223 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22, for høyes med</i>	470 000
		fra kr 15 287 000 til kr 15 757 000	
542		Internasjonalt samarbeid	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres, nedsettes med</i>	32 480 000
		fra kr 73 788 000 til kr 41 308 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med	1 600 000
		frå kr 85 150 000 til kr 83 550 000	
1320		Statens vegvesen	
	1	Driftsutgifter, blir auka med	100 000 000
		frå kr 3 911 070 000 til kr 4 011 070 000	
	22	Drift og vedlikehald av riksvegar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 29 og post 30, blir redusert med</i>	50 300 000
		frå kr 7 411 800 000 til kr 7 361 500 000	
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 22, post 29, post 31 og kap. 1330, post 66, blir auka med</i>	35 745 000
		frå kr 13 436 400 000 til kr 13 472 145 000	
	73	Tilskot for reduserte bompengerakstar utanfor byområda, blir auka med	4 255 000
		frå kr 2 140 000 000 til kr 2 144 255 000	
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med	1 000 000
		frå kr 19 260 000 til kr 18 260 000	
		Særskilde transporttiltak	
1330	66	Belønningsmidlar til tilskotsordningar i byområda, <i>kan overførast, blir redusert med</i>	598 000 000
		frå kr 2 712 500 000 til kr 2 114 500 000	
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med	10 000 000
		frå kr 356 520 000 til kr 346 520 000	
	21	Særskilde driftsutgifter, planar og utgreiingar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 72, blir redusert med</i>	75 000 000
		frå kr 188 700 000 til kr 113 700 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 72, post 73 og post 74, blir redusert med</i>	96 800 000
		frå kr 8 877 500 000 til kr 8 780 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar, <i>kan overføres, kan nyttast under post 71, post 72 og post 74</i> , blir redusert med	46 000 000
		frå kr 12 395 700 000 til kr 12 349 700 000	
1360		Kystverket	
	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg, <i>kan overføres</i> , blir redusert med	3 000 000
		frå kr 33 300 000 til kr 30 300 000	
	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø, <i>kan overføres</i> , blir redusert med	50 000 000
		frå kr 75 000 000 til kr 25 000 000	
1370		Posttenester	
	70	Kjøp av post- og banktenester, <i>kan overføres</i> , blir auka med	112 929 000
		frå kr 587 400 000 til kr 700 329 000	
Inntekter			
4313		Luftfartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter, blir redusert med	19 000 000
		frå kr 148 500 000 til kr 129 500 000	
4320		Statens vegvesen	
	1	Salsinntekter m.m., blir auka med	170 000 000
		frå kr 247 000 000 til kr 417 000 000	
	2	Diverse gebyr, blir auka med	20 000 000
		frå kr 438 400 000 til kr 458 400 000	
	3	Refusjonar frå forsikringsselskapa, blir redusert med	50 300 000
		frå kr 115 300 000 til kr 65 000 000	
4322		Svinesundsforbindelsen AS	
	90	Avdrag på lån, blir redusert medv	54 000 000
		frå kr 104 000 000 til kr 50 000 000	
5570		Sektoravgifter under Kommunal- og moderniseringsdepartementet	
	70	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, blir auka med	766 000
		frå kr 247 880 000 til kr 248 646 000	
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med	21 360 000
		frå kr 584 500 000 til kr 605 860 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS	
	80	Renter, blir auka med	1 216 000
		frå kr 22 200 000 til kr 23 416 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter, blir redusert med	930 000
		frå kr 2 000 000 til kr 1 070 000	

Fullmakter til å forplikte staten ut over gitte løyvingar

II

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

gjennomføre dei tidlegare godkjende investeringsprosjekta:	innanfor ei endra kostnadsramme på:
Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund	885 mill. kroner
Rv. 110 Ørebekk–Simo	1 045 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forplikningar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i seinare år.

Andre fullmakter

III

Tilføyning av stikkord

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan føye til stikkordet «*kan overførast*» på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 71 Tilskot til kommersielle buss- og båtruter som følgje av smitteverntiltak.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Sak nr. 22 [17:24:10]

Referat

1. (197) Statsministerens kontor melder at

1. lov om endringer i folketrygdloven og enkelte andre lover
2. lov om endringer i folketrygdloven (nye etterlatteytelser)
3. lov om endringer i folketrygdloven (utfasing av forsørgingstillegg til alderspensjon)
4. lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvist mellom Den norske legeförening og KS i forbindelse med hovedtariffoppgjøret 2020
5. lov om endringer i sosialtjenesteloven (vilkår om norskopplæring for stønad til livsopphold)
6. lov om endringer i EØS-arbeidstakarlova
7. lov om endringer i folketrygdloven (sammenlåing av egenandelstak 1 og 2)
8. lov om midlertidige endringer i helseberedskapsloven (forlengelse av midlertidige endringer for å avhjelpe negative konsekvenser av utbrudd av covid-19)
9. lov om finansavtaler (finansavtaleloven)
10. lov om endringer i tvisteloven (halvering av skrivesalæret for forliksklager i inkassosaker)
11. midlertidig lov om endringer i straffegjennomføringsloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19)
12. lov om endringer i arveloven (landbrukseiendommer i dødsbo mv.)
13. lov om endringer i utlendingsloven og statsborgerloven
14. lov om midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (forlengelse av tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19)

15. midlertidig lov om endring i sameloven for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 (adgang til elektroniske underskrifter på listeforslag)
16. lov om økonomisk støtte til mediene (mediestøtteloven)
17. lov om midlertidig lov om tilpasninger i integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19
18. lov om endringer i lov om endringer i folkehøgskoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m. (overgangsregler i barnehageloven)
19. lov om midlertidig tilskuddsordning for foretak med stort omsetningsfall etter august 2020
20. lov om endringer i vannressursloven og energiloven mv. (administrative reaksjoner og sanksjoner)
21. lov om endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19
22. lov om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.)
23. lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)
24. lov om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)
– er sanksjonert under 18. desember 2020
Samr.: Vert lagd ved protokollen.
2. (198) Endringer i arbeidsmiljøloven (lovens anvendelse for yrkesdykking og losing) (Prop. 68 L (2020–2021))
3. (199) Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om gode arbeidsvilkår for gode velferdstjenester (Dokument 8:87 S (2020–2021))
Samr.: Nr. 2 og 3 vert sende arbeids- og sosialkomiteen.
4. (200) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ole André Myhrvold, Sandra Borch, Bengt Fasteaune, Heidi Greni, Emilie Enger Mehl og Nils T. Bjørke om mer effektiv skadefelling av store rovdyr (Dokument 8:86 S (2020–2021))
Samr.: Vert sendt energi- og miljøkomiteen.
5. (201) Endringer i verdipapirhandeloven og regnskapsloven mv. (periodisk rapportering og direktivgjennomføring) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 293/2015 og nr. 39/2016 om innlemmelse av direktiv 2013/34/EU og direktiv 2014/95/EU (Prop. 66 LS (2020–2021))
Samr.: Vert send finanskomiteen, unnateke B, som vert send finanskomiteen, som legg sitt utkast til til-

- råding fram for utanriks- og forsvarskomiteen til fråsegn før innstilling vert lagd fram.
6. (202) Endringer i helsepersonelloven mv. (lovfestet opprettelse av klinisk etikkomité, utvidet varslingsplikt og enkelte unntak fra taushetsplikten mv.) (Prop. 65 L (2020–2021))
Samr.: Vert send helse- og omsorgskomiteen.
 7. (203) Nasjonale minoriteter i Norge - En helhetlig politikk (Meld. St. 12 (2020–2021))
 8. (204) Endringer i plan- og bygningsloven, eierseksjonsloven og matrikkellova (endret regelverk for eksisterende byggverk og oppdeling av boenheter til hybler mv.) (Prop. 64 L (2020–2021))
Samr.: Nr. 7 og 8 vert sende kommunal- og forvaltningskomiteen.
 9. (205) Endringar i vallova (assistanse ved stemming) (Prop. 67 L (2020–2021))
Samr.: Vert send kontroll- og konstitusjonskomiteen.
 10. (206) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder (Prop. 70 S (2020–2021))
Samr.: Vert send transport- og kommunikasjonskomiteen.
 11. (207) Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å forhindre eiendomsspekulasjon i barnehagesektoren (Dokument 8:88 S (2020–2021))
Samr.: Vert sendt utdannings- og forskningskomiteen.
 12. (208) Lov om gjennomføring av internasjonale sanksjoner (sanksjonsloven) (Prop. 69 L (2020–2021))
Samr.: Vert send utanriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdig handsama.

Forlangar nokon ordet før møtet vert heva? – Møtet er heva.

Møtet slutt kl. 17.25.

