



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 35 · 20. desember
Sesjonen 2022–2023

Fra 1. oktober 2019 har Stortinget innført ny vateringsordning med faste vateringstidspunkter. Derfor vil saksreferat og tilhørende vatering i perioder være i ulike hefter. Dette er markert i referatet.

Møte tirsdag den 20. desember 2022 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 35):

1. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Finansdepartementet (rammeområde 14)
(Innst. 10 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023))
3. Referat

Presidenten [10:00:07]: Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon etter forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Jone Blikra i dagene 20. og 21. desember.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Tone E. Berge Hansen, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten [10:00:29]: Tone E. Berge Hansen er til stede og vil ta sete.

Representanten Anne Kristine Linnestad vil framsette et representantforslag.

Anne Kristine Linnestad (H) [10:00:48]: Jeg har gleden av på vegne av representantene Linda Hofstad Lelleland, Nikolai Astrup, Heidi Nordby Lunde og meg selv å legge fram et representantforslag om datadrevet industri.

Presidenten [10:00:59]: Representanten Mona Fagerås vil framsette to representantforslag.

Mona Fagerås (SV) [10:01:18]: Jeg har den ære å framsette to representantforslag. Det første er fra representantene Andreas Sjalg Unneland, Grete Wold, Lars Haltbrekken og meg selv om minipris på tog.

Det andre forslaget er fra stortingsrepresentanten Kirsti Bergstø og meg selv om sosial dumping i budbilbransjen.

Presidenten [10:01:43]: Representanten Kirsti Bergstø vil framsette et representantforslag.

Kirsti Bergstø (SV) [10:01:54]: På vegne av representantene Marian Hussein, Grete Wold, Kathy Lie, Lars Haltbrekken, Freddy André Øvstegård og meg selv vil jeg fremme et representantforslag om å hindre urimelig tilbakebetaling for uføre som får seg jobb.

Presidenten [10:02:08]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1 [10:02:22]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Finansdepartementet (rammeområde 14) (Innst. 10 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023))

Peter Frølich (H) [10:02:59] (komiteens leder): Dette er kanskje ikke de største budsjettpostene denne sal behandler, men det er definitivt av de viktigere. Dette er sentralt for den parlamentariske kontrollen vi har i Norge, og i en tid hvor det er mye økonomisk usikkerhet, ustabilitet og store budsjettutslag i den ene og den andre retningen, kan vi iallfall forsikre om at dette er et område som preges av stabilitet.

I forslaget videreføres en god og solid økonomi for Stortingets eksterne organer, og det har bred tilslutning fra alle partiene, mer eller mindre. Det er selvfølgelig noen nyanser også her. Fra Høyres side viderefører vi en praksis som vi har hatt i åtte år, med krav til effektivisering og avbyråkratisering, også av Stortingets eksterne organer.

Man vinner ikke noen popularitetskonkurranse. Det er ikke noen sjarmoffensiv å gå ut og si at folk må kutte, men det mener vi er helt nødvendig og riktig å gjøre i en tid hvor alle i Norge føler at de må stramme inn. Vi mener at alle offentlige organer også må være med på den øvelsen. Det handler også om at velgerne skal vite litt hva de får med Høyre. Dette gjorde vi i åtte år i regjering. Vi viderefører det i opposisjon, klart og tydelig, sånn at velgerne vet hva de får.

Til slutt vil jeg bare komme med to takksigelser. Den ene er til organene, som gjør en strålende jobb, og som gjør oss stolte når vi er ute og reiser i det store utland. Vi har parlamentariske kontrollorganer som gjør et virkelig solid stykke arbeid. Det skal vi være takknemlige for alle sammen, både politikere og befolkning. Så har jeg lyst til å si tusen takk til komiteen for strålende arbeid gjennom året og ønske alle kollegaer en god jul.

Lubna Bobby Jaffery (A) [10:05:41]: Det hende i dei dagar at presidentskapet sende framlegg om budsjettet

for Stortingets eksterne organ til Finansdepartementet. Dette var fyrste gong dei gjorde det medan Støre var statsminister i riket.

Det var nokre vanlege folk der i området som var ute på marka og heldt vakt over flokken sin om natta. Med eitt stod Sivilombodet framfor dei og sa til dei: Ver ikkje redde. Eg skal føre kontroll med den offentlege forvaltninga for å hindre urett mot den enkelte.

Brått var det ein stor flokk av tidlegare politikarar med gråstenk i håret rundt dei, og bakom dei eit kor av om lag 450 gløgge tilsette som på bokmål song: Vi driver «revisjon til nytte for morgendagens samfunn.

Gjennom revisjon av regnskap og undersøkelser sjekker vi hvordan regjeringen og statsforvaltningen gjør jobben sin.

Som innbygger har du krav på å få vite om beslutningene de folkevalgte tar, følges opp.»

Då Riksrevisjonen og Sivilombodet hadde gått attende til kontora sine, i statsminister Støre sine dagar, kom det nokre vismenn frå Noregs land til Stortinget. Dei gjekk inn i huset og bar med seg gåver til dei som var der.

Den første flokken av vismenn var ein liten flokk rakrygga og stolte akademikarar, med særtrykk av menneskerettslova under armen. Dei bar med seg ei rekke fråsegner som kunne fortelje dei folkevalde om korleis det stod til med menneskerettane i riket.

I den andre flokken av vismenn var det fleire som hadde gått i huset før, og dei bar med seg ei årsmelding. Denne årsmeldinga fortalde om arbeidet vismennene hadde gjort det siste året med å sørgje for at rettane og interessene til personell i Forsvaret vert ivaretekne.

Den siste flokken med vismenn inneheldt også ei rekkje personar som hadde vore i huset før. Dei bar også med seg ei årsmelding. I denne fortalde dei om korleis dei hadde drive kontroll med etterretnings-, overvåkings- og sikkerheitstenestene i riket. Vismennene fortalde at dersom Stortinget ville vite meir, så kunne dei gå inn i eit løynrom og gje ein særskild rapport.

Stortinget såg alt det gode arbeidet som var gjort av Stortinget sine eksterne organ, og tenkte at dette må dei halde fram med i 2023. Fleirtalet i Stortinget bestemte seg då for å løyve både Riksrevisjonen, Sivilombodet, NIM, Ombodsnemnda for Forsvaret og EOS-utvalet det Finansdepartementet hadde sendt framlegg om.

Lars Rem (FrP) [10:08:38]: I statsbudsjettet på kontroll- og konstitusjonskomiteens område, rammeområde 14, foreslår Fremskrittspartiet at 2,5 mill. kr flyttes fra Norges institusjon for menneskerettigheter til Sivilombudet. Fremskrittspartiet mener det er viktigere å styrke kontrollen med byråkratiet og forvaltningen på vegne av den lille mann enn at NIM tilføres mer midler.

I et åpent, demokratisk samfunn som Norge er tilsynet med grunnleggende rettigheter begrenset.

Med det tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten [10:09:18]: Representanten Lars Rem har tatt opp det forslaget han refererte til.

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

Sak nr. 2 [10:09:27]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023))

Presidenten [10:09:48]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Fremskrittspartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Rødt 5 minutter, Venstre 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter og medlemmer av regjeringen 5 minutter.

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

De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

Erling Sande (Sp) [10:10:34] (leiar i komiteen): Transport- og kommunikasjonskomiteen sitt rammeområde for neste års statsbudsjett viser at sjølv i krevjande tider og med eit stramt statsbudsjett blir det brukt betydelege ressursar på samferdsle. Det er viktig, fordi ei velfungerande samferdsle er grunnlaget for at samfunnet vårt fungerer – at folk kjem seg til jobb, kjem seg til skule og fritidssyslar, at fabrikkene får råvarene og kan sende frå seg dei foredla produkta, at Teams-møta ikkje blir hakkete på grunn av dårleg fiber, at mobildekninga er god, at ein når sjukehuset før fødselen er i gang, og at gangvegen mellom omsorgsbustaden og eldrekafeen ikkje er for bratt for rullatoren.

Eg opplever at ein samla komité deler ambisjonane om velfungerande, trygg og effektiv samferdsle i landet vårt. Både god infrastruktur og gode kollektivtilbod er sentrale for at by og bygd skal fungere. På nokre område er det likevel slik at vi peikar på ulike vegar fram mot målet. Eg legg til grunn at dei ulike partia kjem til å gjere greie for sine prioriteringar i budsjettinnstillinga i debatten i dag.

For Senterpartiet er måla om tenester nær folk, aktivitet og verdiskaping i heile landet og satsinga på sosial og geografisk utjamning styrande for alle politikkområda – også for samferdslepolitikken. Budsjettforslaget frå regjeringa og den budsjettavtalen som blei inngått mellom Senterpartiet, Arbeidarpartiet og SV, bidreg til å nå desse samfunnsmåla, og den viser den kursendinga landet fekk ved regjeringsskiftet i fjor haust.

Nokre eksempel frå budsjettet: I lag sikrar vi ein ny ferjepolitikk, og lovnaden frå valkampen blir følgd opp. I løpet av det komande året blir ferjetakstane tekne ned med 50 pst. samanlikna med 1. januar 2021, og ei rekkje samfunn langsmed kysten vår får for første gong i historia oppleve gratis ferje, anten fordi sambanda har under 100 000 passasjerar årleg, eller fordi passasjerane ikkje kan kome seg til vegnettet elles utan å bruke ferje. Dette betyr reduserte kostnader for folk og ikkje minst for næringslivet, og auka verdiskaping langs heile kysten vår. Det er eit tiltak som legg til rette for vekst, utvikling og auka verdiskaping – ei satsing som mange har ønskt seg, og mange parti har snakka om, men som vi har gjennomført.

Tilgang til høghastigheits internett er viktigare enn nokon gong, for å få informasjon, for å kommunisere med det offentlege, for å drive næring og verdiskaping og for å oppleve kultur. Det er fort å gløyme at mange i landet vårt – i både bygd og by – enno manglar god nok digital infrastruktur. Sjølv i eit stramt budsjett aukar vi satsinga på digital infrastruktur. Dette er ein viktig del av grunnlaget for den digitaliseringa som skal byggje den framtidige verdiskapinga i landet vårt, og det skal òg hjelpe oss på vårt område til å gjere riktigare investeringar og til å betre utnyttinga og drifta av den infrastrukturen som vi har i dag.

Det er vidare viktig at vi i tider der vi må halde att på pengebruken, skjermar løyvingane til drift og vedlikehald av vegane våre. Dette er viktig – at vi tek vare på det vi har. Jo lenger eit etterslep på dette området blir, jo dyrare vil oppryddinga bli. Sjølv med ei prioritering i dette budsjettet er dette eit felt med store utfordringar. Det er difor overraskande at fleire parti vel å gjere kutt på akkurat dette området.

John Quinton skal ein gong ha sagt at politikarar er menneske som når dei ser lys i enden av tunnelen, berordrar meir tunnel. Det er i alle fall slik at dei fleste av oss enno har ei lang rekkje prosjekt og satsingar innanfor transport- og kommunikasjonsområdet som vi ønskjer å få gjennomført. Mange stader ventar folk enno på nye tunnelar, fullgodt høghastigheits internett, eit betre kollektivtilbod, eit fastlandssamband, ein rassikker skuleveg og ein utbetra fylkesveg. Vi skal satse vidare, som Hurdalsplattforma legg opp til, men med meir heilskapstenking og tydelegare politisk styring på sektoren.

La meg avslutningsvis få takke kollegaene mine i komiteen for godt samarbeid om både denne innstillinga og andre saker. Vi har også støtta oss på ein dyktig komitésekretær, som har lagt ned stor innsats for at komiteen skal kome i mål med sitt arbeid. Eg ser fram til debatten.

Presidenten [10:15:16]: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [10:15:31]: Takk til komitéleder Sande for utmerket ledelse av komiteen. Det har vært en veldig ryddig komitéledelse, selv om de politiske meningene ofte er litt uryddige – men det er en annen diskusjon.

Lederen av transport- og kommunikasjonskomiteen gikk tidlig ut og sa at det måtte bli slutt på å bygge de veiene som var vedtatt bygd, altså motorveier og andre store prosjekter som binder landet sammen. Det skulle i stedet satses på fylkesveier, ras, veisikring, vedlikehold, osv. Nå har vi fått et budsjett som kanskje ikke har kansellert de prosjektene som er i gang – heldigvis – men som heller ikke har noen satsing.

Hvordan føles det å lede en transportkomité hvor det ikke er foreslått igangsetting av ett nytt veiprojekt for neste år?

Erling Sande (Sp) [10:16:28]: Representanten Helleland si attgjeving av budskapet min frå i fjor vinter er ikkje riktig. Det eg og Senterpartiet løfta då, var standarden på vegbygginga – den standarden som Høgre og Framstegspartiet innførte, at alle nye motorvegar skulle byggjast med full firefelts breidde og 110 km/t. Det har blitt ein viktig og god debatt i løpet av året. I sommar fekk vi dei faglege innstillingane frå Vegvesenet, og vi fekk òg synspunkt frå Nye vegar, som er dei store vegutbyggjarane her i landet, på dette punktet. Det viste seg at dei sa det same. Dei tok også eit oppgjør med den standarden som regjeringa til representanten Helleland innførte i si tid. Det gjer at ein f.eks. for strekninga Bamble–Tvedestrand no føreslår reduserte kostnader. Nye vegar ønskjer å byggje med reduserte kostnader. Dei kan spare 30 pst. av kostnadene og bruke om att 50 pst. av vegtraseen berre ved å redusere farta frå 110 til 100 km/t.

Trond Helleland (H) [10:17:35]: Takk for at vi har Nye veier, som tenker kreativt og nytt, og som kan gå litt ned på veibredden, eventuelt gjøre noe med kurvatur. Det har Høyre aldri tatt til orde imot. Veldig mye av begrunnelsen for at det ikke satses på transport og samferdsel utover det normale eller mye mindre enn normalt, er at vi har fått en krig i Europa. Det som da er interessant, er å gå tilbake i NRKs arkiv. Der er det en artikkel fra 7. februar, altså to uker før krigen brøt ut, der representanten Erling Sande kansellerer ytre intercity

for tog, firefelts vei gjennom Gudbrandsdalen, firefelts vei i Trøndelag, Hordfast, firefelts vei fra Sørlandet til Stavanger og bro over Sognefjorden.

Er det dette som fortsatt er mantraet i regjeringspartiens transportfraksjon, at når en ny nasjonal transportplan skal framskyndes, er det om å gjøre å sørge for at vi ikke klarer å binde landet sammen, men heller klatrer litt her og der?

Erling Sande (Sp) [10:18:33]: Igjen blir det ei urett attgjeving av det som var budskapet min i fjor vinter, om standardane på motorveg og om tospors jernbane kontra gode kryssingsspor, der det også er eit potensial for å oppretthalde effekten og likevel spare store delar av midlane til samfunnet. Dette er ein debatt som Senterpartiet står godt i. Det handlar ikkje om å slutte å bygge verken veg eller bane, men om å bygge smartare og meir fornuftig.

Det er to ting som er interessante med replikken til representanten Helleland. Det eine er at han går langt i å seie at det kanskje er smart å sjå på standardane som den regjeringa Helleland var parlamentarisk grunnlag for, innførte. Eg synest det er positivt at Helleland er villig til å sjå på det.

Det andre er at etter eit år der Høgre har gjenteke og gjenteke at regjeringa er ambisjonslause på samferdsleområdet, er faktisk løyvingane frå Høgre til det rammeområdet vi diskuterer her i dag, lågare enn det regjeringa har på dette området – i tillegg til kutt i drift og vedlikehald, som Høgre går inn for.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:19:49]: Eg har merka meg at vi har ein veldig dyktig komitéleiar, og eg vil takke han for ei veldig god leiing av komiteen og eit veldig godt samarbeid i komiteen. Det er sjølvsagt ulike politiske skiljelinjer som gjer at vi har debatt der også; det skal vi ha her i dag også.

Eg vil kome inn på noko av det same som representanten Trond Helleland snakka om. Komitéleiaren snakka veldig mykje om å bygge mindre vegar og kutte motorvegar. Ein skal satse på rassikring, trafikktrygging, osv. Det har vore mange ulykker – det har kanskje ikkje vore fleire ulykker enn det siste året – men kvar er den store satsinga på rassikring og trafikktrygging? Ho glimrar fullstendig med sitt fråvær i statsbudsjettet. Kvar er komitéleiaren si satsing på rassikring og trafikktrygging, som han så tydeleg snakka om tidlegare i vinter?

Erling Sande (Sp) [10:20:53]: Lat meg fyrst takke representantane Frank Edvard Sve og Trond Helleland for gode ord og gjengjelde dei. Vi har eit godt samarbeid i komiteen.

Til spørsmålet: Lat meg fyrst seie at den skjerminga og satsinga som skjer innanfor drift og vedlikehald av

infrastruktur i dette budsjettet, er faktisk ganske viktig – også med tanke på trafikkkjørebbygging. Ved å ta vare på den infrastrukturen vi har, sikrar vi oss ikkje berre mot at vi får eit etterslep som blir endå større, men vi sikrar også at det går an å køyre på vegane med i alle fall mindre risiko enn viss beregrunnlag, rekkverk og anna ikkje er tilstrekkeleg eller manglar.

Eg skulle ønskt at vi hadde kome endå lenger. Vi har store utfordringar når det gjeld fylkesvegane og rassikring, men alle parti i denne salen – med unntak av partiet til representanten Sve – har teke inn over seg at den statlege pengebruken må ned. Då blir det tøffe prioriteringar. Men eg håpar – som Sve sikkert også gjer – at vi skal få til eit tydelegare løft på desse områda i budsjetta som kjem.

André N. Skjelstad (V) [10:22:10]: Jeg gir gjerne skryt til en relativt trivelig komitéleder. Det skal han ha.

Når det gjelder budsjettet, er jeg litt forundret. Jeg skjønner for så vidt argumentasjonen rundt dyre motorveiprosjekt. Det skjønner vi i Venstre. Det vi skjønner mindre av, er at Senterpartiet – av alle – er med på å ta ned og ikke vil bruke mer penger på bredbåndsutbygging, for den digitale motorveien er utrolig viktig også i distriktene. Hvis man skal kunne bo der, kunne serve og ha fleksibilitet, er den digitale motorveien kanskje noe av det viktigste vi må ha på plass. Da skjønner jeg lite av at Senterpartiet ikke velger å gjøre et krafttak der.

Erling Sande (Sp) [10:23:00]: Den digitale infrastrukturen er grunnleggjande viktig. Etter at regjeringa overtok, har ein auka satsinga på breibandutbygging betydeleg frå den førre regjeringa. Eg ser at Venstre vel å løfte fram dette i sitt budsjett. Det er positivt. Regjeringa, i lag med SV, har også auka satsinga vidare, men som representanten Skjelstad meiner eg dette er eit område der ein treng endå tydelegare satsing framover. Det må vi jobbe for at skjer, for særleg i dei delane av landet som no ikkje har tilstrekkeleg satsing på dette området, blir det ein hemske for både folk og næringsliv. Det er definitivt ei satsing ein bør løfte vidare.

Venstre sitt budsjett inneheld òg manglande satsing på område som er viktige for oss, og i ei prioritering har ein ikkje klart å løfte dette området så mykje som ein kanskje skulle ønske, men ein gjev betydeleg meir midlar også til digital infrastruktur.

André N. Skjelstad (V) [10:24:05]: Det er interessant å høre at representanten Sande ikke vil svare skikkelig på hvorfor en ikke evner å prioritere kanskje et av de viktigste løftene for kompetanseoppbygging og for hvordan man ønsker å bo ute i distriktene. Vei er viktig, infrastruktur for jernbane også. Er tanken framover at

det å gjøre et løft for bredbånd er viktig? Det er mange hull i hele det store riket vårt. Det er ikke nok, en er nødt til å gå lenger. Er representanten Sande villig til å gjøre et løft for bredbåndsatsingen i årene som kommer?

Erling Sande (Sp) [10:24:43]: Eg er ikkje einig i premissen – vi satsar, vi aukar breibandsatsinga. Representanten Skjelstad sitt parti har jo vore eit regjeringsparti og støtteparti dei siste åtte åra og løyvt pengar til breiband, men vi legg nivået betydeleg høgre enn det den førre regjeringa gjorde på breiband. Då blir det litt rart i denne debatten å møte det at vi ikkje satsar, for det gjer vi. Vi satsar betydeleg med midlar. Så kan eg vere einig med representanten i at dette er eit område som treng endå større satsing framover. Det får vi håpe vi får til.

Presidenten [10:25:18]: Replikordskiftet er omme.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:25:34]: Trygghet for vanlige folk i alle deler av landet er den røde tråden i det som det nye stortingsflertallet, med Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, sørger for når vi tenker helhet i politikken. Når vi har en debatt om statsbudsjettet, må vi forsøke å finne den røde tråden. Da skal jeg gi tre eksempler på hvordan vi nå tenker nytt og framtidsrettet for helheten innen transport og kommunikasjon.

Vi ser på drosje som en del av den grunnleggende infrastrukturen og kollektivtilbudet til folk i landet vårt, enten det er eldre som skal på apoteket, besøke fastlegen sin eller trenger skyss ned til butikken for å ta en kopp kaffe med gamle venner og kjente, eller det er ungdom som skal hjem fra fest om kvelden og i helgen i deler av landet hvor det ikke er så godt utbygd kollektivtrafikk. Det er måten å tenke politikk på for oss i stortingsflertallet, for vi vet at skal samfunnet fungere, må folk komme seg fram i alle deler av Norge og i hele døgnet.

Det er egentlig litt rørende å tenke på alle de folkene som skal være med og bygge opp lokalvalgkampen rundt forbi i året som ligger foran oss. I mitt eget kommuneparti, Tynset Arbeiderparti, har vi to brødre som heter Tor og Bjørn. De er begge født med en sykdom som gjør at de ikke kan gå og må bruke rullestol. Grunnen til at de kan være med i lokaldemokratiet og være med og engasjere seg mot neste lokalvalg, er at det finnes en drosjenæring som bl.a. har tilpassede biler til folk som trenger rullestol. Det er kun mulig hvis vi har arbeidsfolk som har en inntekt og en stabilitet sånn at de kan leve av den jobben. Hvis vi får det useriøse frislippet som vi har hatt under høyregeringen, ser vi i flere deler av landet at folk ikke ser noen framtid i å investere i den typen biler. Dermed blir det vanskeligere for personer som Tor og Bjørn å delta i lokaldemokratiet, og de har så mye å bidra med.

På samme måte er det vi tenker når vi nå bevilger 158 mill. kr mer til å sikre høyhastighets internett til folk over hele landet enn det Solberg-regjeringen foreslo i sitt siste budsjett. Vi må huske på at nå er vi i 2022, og det er et paradoks at det i fjor under nedstengningen i forbindelse med viruset fortsatt var mange personer i landet vårt som manglet skikkelig stabilt høyhastighets internett – når vi er kommet så langt som det kalenderen viser at vi er på årstallene. Derfor er det et viktig prioritert felt for Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen å sørge for både unge som skal gjøre lekser hjemme, og voksne som skal ha tilgang til hjemmekontor når det trengs og er mulig, og at det skal være et sosialt gode som gjelder oss alle i landet.

Der er det en tydelig rød tråd koblet til næringspolitikken vår. I min egen hjemkommune har vi fått noen av de mest framtidsrettede måtene å drive digital kontroll og styring av dyr på beite på, med en nyopprettet bedrift som heter Findmy. De har tatt digital teknologi og infrastruktur i bruk, som de nå eksporterer til resten av verden. Det går bl.a. kameler rundt omkring på denne klossen med GPS-halsbånd utviklet på Tynset. Den bedriften hadde aldri kunnet se dagens lys hvis det ikke var for at man hadde lagt til rette for bredbånd der på et tidlig stadium.

I likhet med de flotte folkene som sørger for at Tor og Bjørn og eldre kan komme seg til apoteket, må vi ha ordentlige, ryddige og trygge forhold for dem som kjører buss og tungbil. Derfor har samferdselsministeren vår satt i gang en satsing og trapper nå opp kampen mot sosial dumping i transportbransjen. Det er svært viktig. Vi er veldig stolt over at vi har en samferdselsminister som ser at dette er et viktig felt, og at vi må gripe det konkret an. Da kan vi ikke gjøre som Høyre gjør i sitt budsjettforslag, å kutte bevilgningen til å utvikle nye systemer for å kontrollere vogntogene våre med 10 mill. kr. Nei, vi må heller trappe dette feltet opp, bl.a. som vi viser at vi nå har tenkt å gjøre på Norges nest største grenseovergang. Dette er tungbiler som kjører rundt på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge, og vi skal sørge for at alle sammen har en tryggere framtid i møte i årene som står foran oss.

Med det sier jeg bare: Ta ikke sjansen, sats på en fagperson i bransjen.

Presidenten [10:30:38]: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [10:30:53]: Jeg legger merke til at representanten Sandtrøen bruker mye energi på drosje, og at den forrige regjeringen ødela drosjenæringen med fri konkurranse. Det er kanskje grunn til å minne om at det er opp til fylkeskommunene å bestemme om det skal være konkurranse eller ikke, om det skal være en

enerett eller ikke, ute i fylkene, og det er kun i 33 av landets kommuner at det er krav om konkurranse.

Men det var ikke det som var spørsmålet mitt, selv om jeg godt kan høre en kommentar til det også. Det som var spørsmålet mitt, går ut på at det i Hurdalsplattformen står at regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Det er mange metoder for å løse dette, og jeg regner med at den viktigste føringen kommer i luftfartsmeldingen, men som det står i budsjettet:

«De grepene regjeringen foreslår i statsbudsjettet bidrar til å nå målene i Hurdalsplattformen.»

Mitt spørsmål til representanten Sandtrøen er da: Bidrar statsbudsjettet for 2023 på noen måte til å bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen?

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:31:50]: Svaret på det er et klokkeklart ja, og vi er allerede i gang. Jeg er en av dem som selv nyter tryggheten i at vi har fått en Arbeiderparti-Senterparti-regjering som sørger for at det er seriøse anbud og seriøse kontrakter. Representanten Larsen er hjertelig velkommen til å bli med til Fjellregionen, hvor vi nå har fått et seriøst opplegg bl.a. for å fly folk trygt inn, med ansatte med ordentlige lønns- og arbeidsvilkår. Sånn skal vi fortsette på strekning etter strekning, og han kan glede seg, for jeg vet det kommer mer på overordnet nivå i året som kommer.

Til representanten Larsens andre poeng: Jeg er glad han tar opp drosje også. Her har representanten tatt opp et viktig tema, men han tar dessverre feil når det gjelder de reelle konsekvensene. Blant annet i Innlandet er det ikke slik lenger at fylket selv kan bestemme hvor man f.eks. har tilknytning til sentral. Det ble tatt fra oss, og det gjør at NAF i Innlandet nå melder om at det er mer fyllekjøring i helgene, fordi ungdom ikke får tak i drosje når de skal hjem fra fest.

Erlend Larsen (H) [10:32:53]: Det er interessant at representanten er så klar på at budsjettet inneholder så mye for å unngå sosial dumping innenfor luftfarten. Da må jeg være mer presis i mitt oppfølgingsspørsmål: Hvilke tiltak er gjennomført og tatt opp i budsjettet som styrker bekjempelsen av sosial dumping i luftfarten?

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:33:16]: Jeg var jo inne på det første konkrete eksempelet. Når denne regjeringen skriver kontrakter med selskaper, prioriterer vi systematisk å inngå kontrakter med bedrifter som har arbeidstakerrettigheter på stell, som samarbeider med partene i arbeidslivet, og som tar inn lærlinger. Det gjør vi i byggebransjen, det gjør vi i transporten, og det gjør vi på felt etter felt – så det er ett grep vi bruker.

Som jeg var inne på: Alt vi leverer og skal levere for arbeidstakere, står ikke bare i budsjettet. Jeg nevnte konkret at samferdselsministeren har levert en egen strategi mot sosial dumping i transportbransjen, og det var derfor jeg sa at representanten Larsen også kan glede seg til dokumenter som vi skal jobbe sammen med i dette huset, i året som kommer. Jeg vet at Larsen er engasjert og har mye kunnskap om luftfarten, så her tror jeg også vi kan få til mye bra sammen.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:34:25]: Arbeidarpartiet har vore høge og mørke fordi ein skal halvere ferjepri-sane. Ein skal setje dei ned og i tillegg ha gratis ferje. Ei halvering av ferjepri-sane er berre ei viss sanning, for førre regjeringa kutta store delar. Det var berekna frå 1. januar 2021, så vi kan egentleg leggje det litt til sides. Det er ikkje heilt reelt å seie at ein har kutta 50 pst.

Men til det som går på gratis ferje: Det ein opplever no, er at ein får gratis ferje. Det er også vi i Framstegspartiet einige i. Det med gratis ferje er fornuftig, men med bakgrunn i dei skyhøge drivstoffkostnadene som er no, og at regjeringa ikkje har gjort noko med det, må fylkeskommunen no kutte i ferjeavgangane i dei områda som får gratis ferje. Spørsmålet er veldig enkelt: Kva skal desse øysamfunna med gratis ferje når ferjetilbodet faktisk vert kutta ned?

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:35:19]: Passasjerene kan glede seg over å ta ferje langt rimeligere langs hele kysten. Deler av min slekt kommer fra Smøla i Møre og Romsdal, representanten Sves hjemfylke, og jeg vet om mange folk i det flotte fylket som er glad for at vi fikk et politisk skifte som nå gjennomfører dette og prioriterer kysten. Mine slektninger sier litt spøkefullt at den forrige regjeringen så ut til å ha vannskrekk, for der var det ikke prioritert mye når det gjaldt verken ferje eller kystområdet, hvor vi nå har en handlekraftig minister, som er kommet i salen, for å sørge for utbedring av havner og farleier, i tillegg til at folk skal kjøre rimeligere når de tar ferje til og fra jobb.

Vi kommer til å stå på og prioritere dette feltet. Energikostnadene som har økt, rammer selvfølgelig alle områder: transport i luften, på land og langs kysten med. Det er en utfordring som vi felles står overfor. Men det er noe som er sikkert: Er det én ting denne regjeringen har prioritert, er det billigere ferje.

Morten Stordalen (FrP) [10:36:32]: Arbeiderparti-ets Sandtrøen var i både starten og slutten av sitt innlegg veldig opptatt av tryggheten i samferdselssektoren. Det engasjementet deler også Fremskrittspartiet.

I regjeringens budsjett og det budsjettet vi behandler i dag, er budsjettet til vedlikehold av vei økt med om lag 1 mrd. kr, men samferdselsministeren har selv sagt

at det ikke er sikkert det strekker til for å oppnå det samme resultatet av samme bevilgning som inneværende år, nettopp på grunn av kostnadsøkningene. Statistikken for trafikkkåret 2022 er dessverre ikke noen god lesning når det gjelder antall drepte, per november er det 111 drepte i trafikken. Vi vet at de siste ti år er vei og veimiljø i snitt årsaken til en tredjedel av dødsulykkene. Det var årsaken til om lag 24 pst. av dødsulykkene i 2021. Hvordan mener representanten Sandtrøen at det skal være trygghet i trafikken?

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:37:34]: Tusen takk for et veldig godt spørsmål om et viktig tema. Som jeg var inne på i mitt hovedinnlegg, er det viktig for trafikksikkerheten å sørge for at folk er ordentlig skodd med ordentlige vinterdekk, at de som kjører tungbil, har lasten i orden og bremser på stell, enten en kjører på glatte vestlandsveier, i Midt-Norge eller i Nord-Norge. Disse trailerne kommer ofte over grenseovergangene fra mitt eget fylke. Det at vi nå har et stort fokus på kampen mot sosial dumping, er et av eksemplene som kommer til å gjøre det tryggere på vei i årene som kommer.

Vedlikehold av veiene, som representanten Stordalen godt tar opp, er noe av det mest framtidsrettede vi kan engasjere oss i. Jeg støtter fullt ut engasjementet for vedlikehold. Som representanten Stordalen sier, er 1 mrd. kr en god pengesum, men vi kan sammen prioritere dette enda høyere i årene som kommer, og der tegner neste NTP et veldig godt bilde.

Mona Fagerås (SV) [10:38:46]: Jeg har i dag gjort representanten Sandtrøen en stor tjeneste. Jeg vet ikke hvor mange ganger jeg har sittet i denne salen og hørt på historien om vennen hans som skulle på Rørosmartnan, men som ikke lenger fikk minipris. Som representanten vet, er det sånn at før Solberg-regjeringens jernbanereform ble miniprisbillettene på tog beregnet fra stasjon til stasjon. Da kunne man dra fra Sandefjord til Røros eller fra Kristiansand til Geilo på en og samme miniprisbillett. Det er ikke lenger mulig, for etter jernbanereformen må man betale dobbel minipris hver gang man reiser mellom ulike togselskap.

Det jeg har lyst til å spørre representanten om, er om han kommer til å støtte meg i dette forslaget, og om han kan garantere at Arbeiderpartiet er positivt til å innføre en sånn minipris.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:39:51]: Det er et glimrende spørsmål, for samferdselsministeren var ute med en god nyhet i går, og det handler om å få en samlet jernbane. Skattebetalende reisende i Norge har de siste årene måttet betale millioner på millioner for en uheldig oppsplitting og privatisering av jernbanen vår. Organisasjonen Delta Jernbane regner med at skattebe-

talerne nå betaler 500 mill. kr ekstra årlig på grunn av høyreregjeringens ideologisk baserte oppsplitting og privatisering. Som representanten godt tar opp, er det grunnen til at folk nå på enkelte strekninger faktisk må betale tredobbel pris – få én, betal for tre. Det er blitt konsekvensen hvis en bl.a. skal reise på Rørosmartnan fra Telemark, som representanten så godt har fått med seg.

Vi er allerede i gang med å samle jernbanen. Vi kommer til å fortsette med det, som samferdselsministeren har sagt, for pengene må gå til reisende, til folk som skal ha trygghet, og til godstrafikk, ikke til oppblåst byråkrati.

Presidenten [10:40:52]: Replikorkordskiftet er avsluttet.

Trond Helleland (H) [10:41:11]: Høyre vil gjerne være med og vurdere dette med minipris. Så vidt vi har skjønt, er det Vy som stikker kjepper i hjulene for at de andre aktørene skal kunne tilby minipris, så her har Sandtrøen og regjeringen absolutt en jobb å gjøre med å instruere sin statlige partner.

Høyre har i regjering gjennomført en historisk satsing på samferdsel i alle deler av sektoren. Samferdselsbudsjettet ble doblet i vår periode. Satsingene har ført til kortere reisetid på jernbane og vei, flere togavganger, mer effektiv sjøtransport, økt trafikksikkerhet, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og positiv byutvikling. Men det er ikke nok med økte bevilgninger. Flere reformer har bidratt til mer konkurranse, nytenkning og økt effektivitet. Det er nødvendig å fortsette dette arbeidet – ikke reversere det.

Reformene regjeringen Solberg gjennomførte, har gitt økonomisk handlingsrom i samferdselssektoren. På veisiden har Nye veier alene bidratt til å redusere kostnadene og øke nytten med 33,5 mrd. kr. Dette gir mulighet for å satse på samferdsel. Det samme gjelder jernbanen. Der vet vi at det har vært store besparelser ved konkurranseutsetting. Sandtrøen og andre drar stadig fram denne halve milliarden, men når den andre delen av regnestykket er 12 mrd. kr i besparelser bare på de to første trafikkpakkene, som Jernbanedirektoratet anslo, viser det at vi har vært på rett spor. Vi hadde håpet å fortsette der.

Vi er veldig bekymret for at det arbeidet vi satte i gang med å modernisere sektoren, er stanset og delvis reversert av regjeringen Støre. Vi er også forundret over at regjeringen i dagens økonomiske situasjon frivillig gir fra seg økonomisk handlingsrom ved å reversere flere av reformene.

Vi åpnet 800 km ny vei i perioden 2013–2021, og det var både brede og litt mindre brede veier. Reisetiden er betydelig redusert på flere veistrekninger. Mellom Åle-

sund og Oslo er det redusert kjøretid med to timer. På E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er over timen spart i reisetid. Dette er avgjørende for at folk skal komme raskt og ikke minst trygt fram. Vi vet hvordan E18 gjennom Vestfold og E18 Grimstad–Arendal lenge ble omtalt som «dødsveier». Etter at firefeltsstrekningene åpnet, er trafikkulykkene og dødsulykkene redusert med opp mot 80–90 pst.

Jeg må innrømme at ikke vi heller har veldig mye penger å rutte med nå, for vi skal være ansvarlige, men i vårt alternative budsjett har vi i hvert fall lagt til rette for at en kan starte opp det prosjektet som står øverst på Vegvesenets prioriteringsliste, nemlig doubling av løpet i Oslofjordtunnelen, der det stadig er ulykker og stadig driftsstans. Vi har også lagt til rette for Røldal–Seljestad, E6 Mørsvikbotn–Megården og midler til planlegging.

Vi vil ikke minst peke på det katastrofale budsjettforslaget som kom når det gjelder øst–vest-aksen fra Oslo til Bergen. Regjeringen stoppet planleggingen av K5-alternativet Arna–Stanghelle og forsøkte seg med «en spansk en» når det gjaldt Ringeriksbanen, der en egentlig hadde lyst til å parkere hele prosjektet ved å si at det nå skulle splittes opp, og at Bane NOR skulle overta banestrekningen. Der vil jeg gi stor ros til SV og for så vidt til alle Arbeiderparti-ordførerne og Senterparti-ordførerne langs banestrekningen, som har stått knallhardt opp mot statsråd Nygård og hans forslag. Heldigvis ser det nå ut til at det er mulig fortsatt å tenke at Ringeriksbanen skal realiseres – et prosjekt som vil ha en rekke positive effekter. Jeg vil peke på at vi i den forbindelse fremmer to forslag – jeg tar opp våre forslag – slik at vi kan være sikre på at dette prosjektet blir gjennomført og videreført på en ordentlig måte.

Høyre har i sitt alternativ også lagt vekt på å videreføre de reformene vi har hatt, og å kunne fortsette planleggingen av ulike strekninger. Det å ikke ha planmidler tilgjengelig i en periode der en kutter i samferdselsbudsjettene eller holder dem nede, er livsfarlig, for vi ser at hvis det plutselig snur igjen og en står uten planmidler, er en virkelig ute å kjøre. Det er noe vi vil unngå. Derfor satser vi på planlegging og håper på bedre tider, slik at vi kan komme i gang igjen med veibygging.

Presidenten [10:46:12]: Dermed har representanten Trond Helleland tatt opp de forslagene han refererte til. Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [10:46:28]: Regjeringen fjerner grunnavgiften på mineralolje fra 1. januar og reduserer veibruksavgiften, slik at drivstoffavgiftene totalt reduseres med ca. 2,2 mrd. kr. Dette er en viktig handsrekning til husholdninger og næringsliv og kanskje spesielt for bygge- og anleggsbransjen i en særdeles krevende

tid. Hvorfor vil ikke Høyre gi denne handsrekningen, slik som situasjonen nå er?

Trond Helleland (H) [10:47:03]: Jeg fylte bensin for noen uker siden. Da var det 22–23 kr literen. Sist gang jeg fylte, var det 15 kr literen. Det er en prisdifferanse på 7–8 kr på veldig kort tid. Vi har prioritert å satse på utvikling, på planlegging, på ting som kan bidra til å få opp aktiviteten i anleggssektoren, heller enn en direkte subsidie av fossilt drivstoff. Der har det dessverre vært enorme svingninger i markedet. Vi vet ikke hva prisene vil være neste år, men vi vet at det har gått både opp og kraftig ned den siste tiden. Jeg var nettopp i USA, og da var Joe Bidens hovedbudskap at bensinprisene nå er lavere enn de har vært på lenge. Det sier litt om at dette er en situasjon som preger hele verden. Da hjelper det ikke med den ene milliarden. Da bruker vi heller det på noe annet, for å sørge for at vi får aktivitet i næringslivet.

Kirsti Leirtrø (A) [10:48:06]: Vi har lyttet til det bygge- og anleggsbransjen sier, og det er det totale bildet som gjør at det er utfordrende for dem med kostnadsvekst.

Men jeg har lyst til å ta opp en annen sak. En enstemmig komité peker på utfordringen med flyplassen på Stord. Vi ber samlet om at en innenfor rammen for FOT går i dialog med lufthavnen og Stord kommune for å se på muligheter for et tilstrekkelig FOT-anbud. Det er veldig bra, men i potten for FOT-anbud fjerner Høyre hele handlingsrommet på 20 mill. kr. Mener Høyre at vi skal gå inn i forhandlinger for å få bedret flytilbudet på Stord uten en krone å tilby?

Trond Helleland (H) [10:49:02]: Som representanten Leirtrø er kjent med, har vi et annet medlem av fraksjonen som er meget opptatt av lufthavnen på Stord. Jeg er helt sikker på at dersom det skulle komme til en reell avgjørelse der vi skal finne rom for å kunne bidra med FOT-rute eller til at Stord lufthavn får et bedre tilbud, vil Høyre være med. Der trenger ikke representanten å bekymre seg.

Geir Inge Lien (Sp) [10:49:37]: I ei tid då det er vanskeleg økonomisk for mange bedrifter, er det viktig for Senterpartiet å gjere kvardagen til bedriftene litt enklare. Særleg anleggsbedriftene har fått ei hjelpande hand frå regjeringa.

I statsbudsjettet reduserte regjeringa avgiftene, men Høgre fjernar Senterpartiets reduksjon av avgifter for diesel, bensin og mineralolje, samtidig som dei held oppe auken i CO₂-avgifta. Med Høgres forslag vil pumpeprisen på anleggsdiesel auke med ca. 1 kr og 50 øre. Kvifor vil ikkje Høgre støtte Senterpartiet i arbeidet med å redusere avgiftene? Ser ikkje Høgre at mange bedrifter har det vanskeleg?

Trond Helleland (H) [10:50:19]: Jeg svarte jo nettopp på det spørsmålet i forrige replikkveksling, men jeg kan legge til at det å komme til Stortinget med 1 mrd. kr i dieselstøtte og samtidig pålegge næringslivet i Norge 55 mrd. kr i økte skatter på ett år, det er et ganske sterkt stykke. Næringslivet i Norge har ikke tillit til dagens regjering – det har de gitt tydelig uttrykk for i de målingene som er gjort. Det er 3 pst. som mener at regjeringen gjør en god jobb når det gjelder næringslivet. Det er foreslått skatter og avgifter som langt overgår det Rødt hadde som sine drømmer og visjoner de siste fire årene. Jeg synes nok kanskje at representanten Lien bør stikke fingeren i jorda og si: Vel, det er mulig vi bidrar med dieselmilliarden, men det er jammen meg mye annet vi stikker kjepper i hjulene for næringslivet med.

Geir Inge Lien (Sp) [10:51:20]: Vi ser no og registrerer at budsjettet til Høgre ikkje er så langt frå når det gjeld skattar og avgifter – det er ikkje så næringsvenleg som dei sjølve gjev uttrykk for, heller tvert imot. Det trur eg næringslivet òg har gjeve sterkt uttrykk for. I mange av dei områda og diskusjonane som eg har vore med på, er dei skuffa over det partiet som på ein måte hevdar å vere næringspartiet, Høgre.

Representanten Helleland nemner her at dei har hatt ei veldig brei satsing på alle område då dei sat i regjering, men kva med det som handlar om hamner, farleier og kyst? Der har Høgre vore fråverande i regjering. Kva tenkjer Helleland om den satsinga? Òg den satsinga dei legg opp til no som gjeld kyst, er etter mitt syn svak. Tenkjer Høgre at dei er fornøgd med ho?

Trond Helleland (H) [10:52:04]: For det første kjenner jeg meg ikke igjen i beskrivelsen som representanten Lien gir av næringslivets syn på Høyres alternative budsjett. Jeg vil påpeke at vi har redusert oljepengebruken med 4 mrd. kr, vi gir stimulanter til næringslivet, og vi truer ikke med ødeleggende grunnrenteskatter som ikke er ordentlig utredet. Vi har i det hele tatt prøvd å holde stabilitet og forutsigbarhet. Norge skal ikke være et land som blir omtalt som en politisk risiko å investere i, det er langt mer alvorlig enn noen kroner på anleggsdiesel som uansett svinger i takt med markedet.

Når det gjelder havne- og farledsatsingen, har vi ingenting å skamme oss over. Vi ønsker at den skal gå videre, og vi ønsker å styrke også den framover.

Mona Fagerås (SV) [10:53:15]: Representanten Helleland uttalte til Nettavisen i mai i år:

«Fysisk taksameter i bilen er analog teknologi fra 80-tallet. Det er latterlig at regjeringen skal nekte sjåførene og bruke andre løsninger som for eksempel mobilen.»

I Dagens Næringsliv i går kunne vi lese resultatet av Hellelands taxipolitikk: en jungel av nye selskaper, apper, sjåfører og takster – cowboystilstander, kalte tidligere Skattekrim-sjef Jan-Egil Kristiansen det. Det store spørsmålet han stiller, er om Uber nå innrapporterer omsetningen slik som de tradisjonelle sentralene er pålagt.

Etter Erna Solbergs frislipp av taxibransjen er det bare i Oslo blitt over 3 000 nye løyver. Mener representanten Helleland at frislippet av taxinæringen var vellykket, når han nå ser resultatet?

Trond Helleland (H) [10:54:19]: Punkt én: Taxireformen gjelder altså bare i de mest tettbygde kommunene. Det er veldig rart at det er kun Viken som har innført enerett i de kommunene. Det er veldig mange fylkeskommuner som ikke har løftet en finger for å forhindre den såkalt ødeleggende konkurransen, så det kan da ikke være så gærent.

Punkt to: Det er skatteetaten som den tidligere Skattekrim-sjefen rettet en advarende finger mot, for de har ikke gjort jobben sin med å følge opp med kontroll. Kontroll er viktig, om det så skjer med et fysisk taksameter inne i taxien eller en rapportering via en app eller Vipps. De fleste av oss bruker vel nå Vipps, og vi regner med at det blir registrert på samme måte i Bankenes BetalingsSentral og andre ting som det det fysiske taksameteret gjør.

Dette er vikarierende argumenter for dem som ikke ønsker konkurranse, og for dem som ønsker å ta oss tilbake til en tid da ett drosjeselskap i Oslo hadde monopol, og da var det også veldig mye snusk.

Presidenten [10:55:22]: Replikorkordskiftet er avsluttet.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:55:41]: Staten, regjeringa og det offentlege lever i sus og dus med ein økonomi som aldri før har vore høgre i dette landet, med eit oljefond som no er på 12 400 mrd. kr. Staten vassar i inntekter frå skyhøge olje- og gassprisar, frå skyhøge straum- og drivstoffprisar. Det er masse inntekter inn til staten, mens innbyggjarane og næringslivet vert fattigare og fattigare for kvar dag.

Det er innbyggjarane i dette landet som eig strømmen i landet. Det er innbyggjarane i dette landet som eig gassen og olja, men det er innbyggjarane som vert taparane. Staten vert rikare for kvar dag, for det er innbyggjarane som får rekninga for det som skjer i samfunnet no. Staten ligg også an til å kunne få eit overskot på statsbudsjettet på kanskje over 1 000 mrd. kr i år. Likevel er det altså innbyggjarane som får rekninga, med skyhøge straumprisar og skyhøge drivstoffprisar, som igjen fører til kutt i mange område.

Transportsektoren er stort sett det området som får dei største kutta i dette statsbudsjettet frå regjeringa. Det er omfattande kutt i det området, som verkeleg er viktig for vanlege folk sin tryggleik på vegane og ikkje minst for næringslivet. Det er der det vert kutta i monn over alt.

Og når ein ser på trafikktrygging, er det kanskje det aller viktigaste i ein situasjon der det vel aldri har vore så høge ulykkestal – i alle fall av det aller høgste som nokon gong har vore. Det er no eit dramatisk antal drepne i trafikken. Regjeringa kjem med ei auking på vedlikehald på 1 mrd. kr, men som det vert sagt her, ligg det an til å verte oppete av den skyhøge prisveksten og kostnadsveksten i transportsektoren.

Framstegspartiet ser på trafikktrygging og sikkerheit for vanlege folk som ferdast på vegane, og ikkje minst næringslivet, som heilt avgjerande for å kunne utvikle samfunnet vårt. Difor legg Framstegspartiet inn over 1 mrd. kr ekstra i vedlikehald på riksvegane, og vi legg også inn 400 mill. kr på fylkesvegane, for det er veldig viktig når det gjeld vedlikehald. Vi veit at når det er snakk om alvorlege ulykker på vegane, er vegbanen og tilstanden på vegen veldig avgjerande for å halde oppe sikkerheita på vegane. Mange ulykker er ofte grunna i dårleg dekke og dårleg vedlikehald. Så vegvedlikehald er veldig viktig, og fylkesvegane er også veldig viktige.

Vi hørde at leiaren av transportkomiteen var veldig tidleg ute og sa at ein måtte satse på fylkesvegane, satse på mindre vegar, gul midtstripe osv. Kvar er den satsinga? Det er jo inga satsing, anna enn kanskje å halde dagens nivå. Det er bekymringsfullt i ein sektor som er heilt avgjerande for at samfunnet skal tikke rundt.

Når ein ser på rassikring, er det også eit veldig viktig område. Ein ser at det vert fleire og fleire ras på vegane i heile landet, og klimasystemet gjer at ein har utfordringar på det. Då skulle ein tru at rassikring var eit område som det verkeleg vart satsa på.

Framstegspartiet legg inn 1 mrd. kr ekstra i rassikring – 500 mill. kr til riksvegane, 500 mill. kr til fylkesvegane. Eg veit ein del om rassikring. Eg har sjølv jobba veldig mykje med det i Møre og Romsdal på store rassikringsprosjekt og veit at det å byggje trygge vegar med rassikring er med på å redde liv. Det er veldig viktig for at folk skal kunne køyre trygt på vegane. Så at regjeringa ikkje satsar på trafikktrygging og ikkje satsar på rassikring, er veldig spesielt i ein situasjon der ein verkeleg bør gjere det.

Så kan ein stille spørsmålet: Kva er det som gjer at ein ikkje ønskjer å byggje og utvikle landet når det gjeld infrastruktur? Ein snakkar om at ein må få ned pengebruken. Ja, det står jo ikkje i stil med inntektene og staten sitt grunnlag. Ein har jo råd til å bruke pengar på alt mogleg anna, men ein skal kutte i samferdsel. Kva er det som gjer at samferdsel har vorte den store taparen i budsjettet til regjeringa? Det er eit spørsmål som iallfall un-

derteikna lurar veldig mykje på. Det burde vere eit satsingsområde. Ein burde kunne bruke pengar på å byggje infrastruktur for framtida.

Då Framstegspartiet var i regjering, bygde vi veg. Det kan ingen ta frå Framstegspartiet. Vi prioriterte samferdsel, vi prioriterte trygge vegar, og vi har bygd mange motorvegar. På dei motorvegane viser det seg at det er svært få ulykker. Det er vegar med dårleg vedlikehald og smale vegar med dårleg framkomst som får dei største ulykkene, men der vil altså ikkje regjeringa satse.

Framstegspartiet ønskjer trygge vegar – å satse på trafikktrygging, vedlikehald og rassikring. Det er det som er viktig også i framtida.

Eg tek til slutt opp Framstegspartiet sine forslag til saka.

Presidenten [11:00:37]: Da har representanten Frank Edvard Sve tatt opp de forslagene han refererte til. Det blir replikkordskifte.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:00:47]: Som vi var inne på, er det å ha en seriøs, god og trygg drosjenæring i hele landet avgjørende for at folk skal komme seg fram, men også for at det skal kunne være mulig å drive i den næringen på levelige vilkår. Representanten snakket også om næringsliv som blir fattigere. Det er nettopp det som har skjedd med drosjenæringen vår, dessverre, på grunn av det teoretisk baserte og ideologisk drevne frislippet som hørerregjeringen sto for.

Men så har det skjedd noe interessant i dette budsjettet. Den rød-grønne siden har en tydelig ny politikk, og Høyre og Venstre står sammen, men Fremskrittspartiet er musestille. Er det fordi – og dette er et helt seriøst spørsmål – Fremskrittspartiet nå ser konsekvensene i det ganske land av at drosjesjåførene mister inntekt, at eldre mister tilbudet, og at pengene kun skyfls ut av Norge, til app-selskaper som bl.a. er registrert i skatteparadis?

Frank Edvard Sve (FrP) [11:01:49]: Det er viktig å følge med på korleis ein politikk utviklar seg i samfunnet. Eg var verken i regjering eller på Stortinget på det tidspunktet, men vi har vist at vi er villige til å sjå annleis på politikken innanfor både energi og straum enn det ein gjorde tidlegare, og også til å kunne endre politikk og ha evne å sjå at ting utviklar seg riktig.

Når det gjeld taxinæringa og utviklinga der, vil vi sjå på korleis dette utviklar seg, og sjå på moglegheitene for å kunne få dette endå betre. Konkurransen har eigentleg aldri vore eit stort problem, og så har ein tilrettelagt det slik at det faktisk vart opna for konkurranse, men ein må også sjå på moglegheiter som kan gjere det endå betre i framtida.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:02:35]: Det er viktig at vi får disse hverdagsberetningene inn til Stortinget, om hvordan dette har slått veldig uheldig ut. Jeg har en kamerat som lever av å kjøre drosje her i byen, som heter Morten, og han fortalte hvordan det var rundt høytidsdagene i påsken. Han kjørte på høytidsdagene, og han fikk så få oppdrag at han kun hadde råd til to pils da han var ferdig.

Det er jo derfor det er veldig mange drosjesjåfører rundt omkring i landet som føler seg veldig skuffet over at Fremskrittspartiet var med på det teoretiske og ideologiske kjøret som høyre regjeringen la opp til, fordi det har tatt vekk næringsgrunnlaget for veldig mange flotte arbeidsfolk i dette landet, samtidig som det har gjort hverdagen for eldre, for ungdom som skal hjem fra fest, og for rullestolbrukere mer usikker. Det er en veldig fin ting å kunne snu når man ser de alvorlige konsekvensene av feilgrep som er gjort tidligere, og vi er veldig glad for samarbeidet med SV her, for nå er regjeringen i full gang med å få denne viktige delen av infrastrukturen og kollektivtilbud inn på en bedre kurs.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:03:37]: No sit jo Arbeidarpartiet og Senterpartiet, med SV, i regjering og har fleirtalet, og det er veldig mange vyar på mange område, som eg også var inne på i mitt innlegg, om å bygge trafikktrygge vegar, rassikring osv., som ein skulle gjere noko med før ein kom inn i regjering, og etter at ein kom i regjering, har ein altså ikkje gjort noko med det. Så det er eigentleg opp til regjeringa å gjere noko med det dei meiner er viktig. Ein kan jo starte med trafikktrygge vegar – det ville hjelpe både taxinæringa og alle andre. Sikre vegar kan regjeringa gjere noko med, men då må dei faktisk gjere noko anna enn det dei har gjort i sitt eige statsbudsjett. Der har dei nemleg ikkje prioritert det.

Geir Inge Lien (Sp) [11:04:22]: Eg vil fortsetje med drosjenæringa, for Framstegspartiet i regjering og som støtteparti sørge for eit vanvitig frislepp av drosjenæringa. Det ser vi bl.a. på talet på løyve som har vorte. Her har det vore ein stor auke, frå ca. 8 000 i oktober 2020, då frisleppet starta, til ca. 17 500 i dag. Det har vore sterke reaksjonar på frisleppet til Framstegspartiet av næringa. Blant reaksjonane vi har sett, er den frå tidlegare skattekrimsjef Jan-Egil Kristiansen, som seier at «det er store hull i kontrollregimet etter frislippet». Og vidare:

«Denne bransjen er mye verre enn budbilbransjen. Det er cowboytilstander.»

Er Framstegspartiet fornøgd med resultatet av den politikken dei var med på å føre i førre periode, når vi ser korleis det er i dag? Og kva vil dei gjere?

Frank Edvard Sve (FrP) [11:05:21]: No har eg svart ganske grundig på det, men min gode ven Lien er i same gate. Regjeringa med Arbeidarpartiet og Senterpartiet har sete i eitt år. Det er snakk om snøen som fall i fjor. Regjeringa kan sjølv gjere noko med eigen politikk. Det er berre opp til regjeringa å gjere det dei ønskjer, i staden for å peike på politikken til andre regjeringar. Det er sånn at når ein sit og styrer, må ein faktisk gjere noko med det sjølv. Det er svaret eg har gjeve tidlegare også, ved to anledningar, i førre replikkveksling.

Dette er også viktig i forhold til det som regjeringspartia, og spesielt Senterpartiet, gjerne ville gjennomføre i alle andre sektorar før dei kom i regjering, men no når dei har kome i regjering, er det altså ikkje noko meir til asfalt, ikkje noko meir til rassikring – ein satsar ikkje på det som dei sjølv gjekk til val på. Og det var gratis ferje, men ein kuttar no ferjetilbod på grunn av at fylka ikkje har råd til å oppretthalde ferjene. Så eg trur dei må feie for eiga dør.

Geir Inge Lien (Sp) [11:06:19]: Ja, vi feiar. Eg må berre seie at eg vart litt overraska over svaret som kom frå representanten Sve her, for vi ser næringa no. Arbeidarpartiet og Senterpartiet i regjering har faktisk, i lag med SV, starta jobben med å snu dette såkalla frisleppet. Det kjem no, rett over nyttår, konkrete tiltak, og det vil kome fortløpande i 2023. Så vi skal reversere den ordninga som har vorte ført i pennen av regjeringa til Frank Sve sitt parti.

Så ser vi ein ting til når det gjeld drosjenæringa, noko som er meir eit distriktsproblem der Frank Sve kjem frå. Det å få tak i vikarar i helger er no håplaut vanskeleg, og det er òg ein del av den reforma som var. Kva ønskjer Framstegspartiet å gjere med det? No må ein sende folk frå enkelte plassar i Finnmark langt; det er berre ein plass dei har moglegheita til å køyre opp. Det har vorte veldig byråkratisert, det har vorte veldig tungvint for næringa å skaffe seg sjåførar – dei får ikkje sjåførar. Kva tenkjer Framstegspartiet om det? Kva vil dei gjere med det? Er dei med oss på å finne ei løysing for å reversere den galskapen som skjedde der?

Frank Edvard Sve (FrP) [11:07:24]: Det er ikkje sånn at det var Frank Sve si regjering. Vi var i regjering med Høgre fyrst og seinare også med Kristeleg Folkeparti og Venstre. Det er sikkert ting som kunne ha vore gjort annleis, både i denne saka og i andre saker, men utgangspunktet er at vi skal sjå på kva regjeringa kjem med. Vi kjem til å sjå på kva moglegheiter ein har, og kva ein kan gjere for å få det endå betre for den næringa. Alle saker har jo dynamikk og lever sitt liv, når ein ser konsekvensane av ting, og ein kan gjere ting både betre og verre. Vi får sjå kva regjeringa kjem med, og så får vi konkludere når den tid kjem.

Mona Fagerås (SV) [11:08:08]: I forbindelse med vårt forslag om fergefri E39 sto SV og Fremskrittspartiet sammen i en merknad om Møreaksen. Her skriver vi bl.a. at ny vei i stor grad vil gå gjennom ny trasé, med betydelige nye inngrep på kulturlandskap, nedbygging av myr og store klimagassutslipp, og at Møreaksen vil skape ny biltrafikk og kanalisere store mengder trafikk, både personbiler og tungtransport, gjennom Molde sentrum, tett på barneskoler og barnehager.

Jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiet ble med oss på denne merknaden, men jeg har på følelsen at dette er den eneste veien der Fremskrittspartiet er bekymret for kulturlandskap og verdifull natur. Så hva er forskjellen på f.eks. Hordfast og firefelts motorvei over Lågendeltaet naturreservat og det de var med på her, om Møreaksen?

Frank Edvard Sve (FrP) [11:09:05]: Tusen takk for spørsmålet – det var veldig godt å få eit spørsmål om Møreaksen, for det er eit av dei mest greinlause prosjekta eg veit om. Viss nokon ikkje veit kva «greinlaus» betyr, så betyr det at eit tre som ikkje har greiner, er ganske håplaut. Det er like håplaut med Møreaksen. Det er trass alt eit prosjekt som skal ned på nesten 400 meter under fjorden, gjennom jordskjelvforkastinga, og det er eit prosjekt som sannsynlegvis aldri kjem til å sjå dagens lys. I tillegg skal det, som også representanten viser til, gå rett gjennom Molde by og øydeleggje veldig mange gode, store område i sentrumsområdet i Molde. Det er eit ganske meiningslaust prosjekt med tanke på både vedlikehald og drift.

Når det gjeld Hordfast, er det eit flytebruprosjekt. Vi i Framstegspartiet har vore veldig tydelege på at får ein vegen opp av sjøen, er det på ein heilt annan planet enn å leggje han i djupe undersjøiske tunnelar og gjennom byområde osv. Så Hordfast er også det vi peikar på når det gjeld Møreaksen. Det betyr også ein romsdalsakse over fjorden, ein veg opp på sjøen, som altså er vesentleg betre enn under.

Presidenten [11:10:10]: Replikskordskiftet er avsluttet.

Mona Fagerås (SV) [11:10:39]: Vi som sitter i denne salen, har et stort ansvar for å sikre gode og miljøvennlige transportløsninger. God infrastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv.

Transportsektoren står for om lag en tredjedel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal halveres innen 2030. Det er behov for en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Vi må bevilge langt mer til miljøvennlig transport og trygge og gode hverdagsveier, og inndekningen skal hentes fra kutt i miljøfiendtlige motorveiprosjekter. I vårt budsjettforslag omprioriterer

vi store summer fra klimafiendtlige motorveier til jernbane, kollektivtrafikk og gang- og sykkelveier.

Jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen som en erstatning for firefelts motorveier og fly. Derfor er vi glade og stolte over å ha forhandlet inn at strekningen Arna–Voss skal på skinner igjen, og at Ringeriksbanen skal beholdes som ett prosjekt. Å få ned reisetiden mellom Oslo og Bergen vil være avgjørende for at flere skal velge tog framfor fly.

Vi må likevel ikke glemme de andre strekningene. Jeg vil i den sammenheng trekke fram viktigheten av å opprettholde framdriften av Stokke–Sandefjord på Vestfoldbanen. Regjeringen bør, slik SV har foreslått, utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbane.

Gods på bane taper i forhold til gods på vei. Dette er i strid med god miljø- og klimapolitikk og med Stortingets mål for godstransporten. Det trengs mer støtte til gods på bane. Vi vil også utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer i landet, og vi er stolte over å ha forhandlet dette inn i statsbudsjettet. Så gratulerer med dagen – eller i disse tider må jeg aller helst si god jul – til Tromsø, Kristiansand og Nedre Glomma!

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige. Færre skal trenge å bruke bilen til jobb, barnehage og skole. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp, og jeg vil utfordre regjeringen på det som står i Hurdalsplattformen om å øke støtten til kollektivinvesteringer til 70 pst. Folk velger tog og kollektivtransport når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris.

Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikken i Norge, og det samme gjelder nullutslipps lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil vi i SV framskynde omstillingen av hele transportsektoren til nullutslipp. Vi må kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer.

Nye motorveier skaper mer privatbilisme, økte klimagassutslipp og naturødeleggelser og koster mye penger, som heller kunne vært brukt til miljøvennlig transport. Derfor vil SV skrote miljøfiendtlige samferdselsprosjekter som ferjefri E39 på Vestlandet og E18 Vestkorridoren ut av Oslo, fordi disse vil skape økt privatbilisme og mer kø inn mot byene.

Jeg er ikke fornøyd med dagens prioriteringer av veiprosjekter. I dag har vi altfor mange farlige veistrekninger, og etterslepet på vedlikeholdet av fylkesveiene vokser. Forskjellen på veistandarden mellom fylkesveier og riksveier øker stadig. Likevel blir stadig flere firefelts motorveier prioritert framfor livsnødvendige ras- og skredsikringsprosjekter.

Vi er bekymret for standarden på distriktsveier over hele landet. Mange innbyggere lever daglig med fare for skred og ras på veiene der de ferdes. Klimaendringene gjør at slike hendelser skjer hyppigere.

Kort oppsummert: Ja til mer miljøvennlig transport og trygge hverdagsveier, og nei til firefelts motorveier som er svinedyre, som øker privatbilismen, og som ødelegger god matjord og natur.

Presidenten [11:15:36]: Det blir replikkordskifte.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:15:45]: Vi skal være stemmen til dem som ellers ikke synes og høres – ikke mikrofonstativ for dem som vil skinne og vise seg fram uansett. Det sa tidligere statsminister Odvar Nordli. Da tenkte han nettopp på mange av dem som gjør de viktigste hverdagsjobbene i landet vårt, og for oss i Arbeiderpartiet er det bl.a. bussjåfører og lastebilsjåfører.

Det jeg lurer på, for her har vi en dyktig representant som tidligere satt i utdanningskomiteen, og nå er Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen i gang med en yrkesfaglig satsing for å sikre flere lærere i tungebilfaget: Vil SV støtte den dreiningen vi nå gjør i utdanningspolitikken? Vi vet at det finnes motkrefter som ikke nødvendigvis ser det Nordli så. Da det i forrige periode ble et flertall for å prioritere arbeidslivets behov, rykket rektoren på Blindern ut og sa: Hva er det Arbeiderpartiet holder på med nå? Dette kan få store negative konsekvenser. Men vi er veldig trygge på at vi trenger en yrkesfaglig satsing. Vil SV støtte den?

Mona Fagerås (SV) [11:16:47]: Før jeg ble stortingsrepresentant, var jeg fylkesråd for næring i Nordland. Nordland er et fylke som eksporterer mange ungdommer ut av fylket for å ta høyere utdanning. Nordland er et fylke som i stor grad har et arbeidsliv som trenger yrkesfaglig utdanning og retning, så spørsmålet representanten Sandtrøen rettet til meg, ligger mitt hjerte nært. Det at vi eksporterer ungdommene ut av fylket, gjør jo at befolkningsveksten går dit kua sparker – eller hvem det nå er som sparker. I alle fall er vi veldig opptatt av å møte arbeidslivets behov, og jeg tror representanten Sandtrøen nå kan være ganske trygg på at SV vil støtte den type satsing.

Presidenten [11:17:45]: Du får sparke videre, Sandtrøen.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:17:46]: Om våren er vi, i hvert fall i Nord-Østerdalen, veldig vant til at kua blir ganske glad når hun får slippe ut av fjøset. På samme måte er veldig mange folk i fagbevegelsen nå glade for at vi har Arbeiderpartiet og Senterpartiet i regjering, som ser at tryggheten på veien er avhengig av seriøse forhold og yrkesfaglig utdanning.

Det som er veldig interessant, men også koselig å tenke på, er at det faktisk tok denne regjeringen kun tre måneder før de sa følgende: De som har fagbrev og praktisk kompetanse på vei, skal få lov til å bli tatt inn på lærerutdanningen. Det har nå skjedd, så denne høsten har folk som tidligere var utestengt fra studiet for å kunne bli tungebil-lærere, nå blitt tatt inn på realkompetanse. Det er kjernen i sosialdemokratisk tenkning, det å se den kloke kunnskapen og erfaringen som folk besitter, og å inkludere dem som dyktige lærere. Er dette også musikk i representantens ører?

Mona Fagerås (SV) [11:18:45]: Ja, jeg tenker at vi burde satt større pris på folk med realkompetanse, og at det også i stor grad bør telle med når man skal inn på en utdanning. Så hvis Arbeiderpartiet legger fram noen av disse tankene for SV, tror jeg nok at vi skal kunne bli enige om mye mer enn bare musikk og gode toner.

Liv Kari Eskeland (H) [11:19:25]: Representanten Fagerås hadde fokus på gods frå veg til bane, men me oppfattar òg SV som eit parti som støttar det å flytta gods frå veg til sjø. Dette står iallfall å lesa i budsjettinnstillinga. Likevel er det i budsjettforliket med SV at ein vart enige om å gjera eit nedtrekk på nær 50 pst. under posten for godsoverføring frå veg til sjø når det gjeld nærskipsfarten. Dette er gods som er viktig å frakta på sjøen.

Korleis heng dette saman? Er det berre festtalar som ikkje vert følgt opp i praktisk politikk?

Mona Fagerås (SV) [11:20:07]: Jeg er veldig opptatt av at vi skal få en mer miljøvennlig frakt av gods. Det er ikke bare for at vi skal avlaste veiene våre og gjøre veiene sikrere, det er for at godset skal komme trygt fram.

Det kan godt hende at det skjer litt av hvert i forhandlinger, og jeg er ikke noe glad for det nedtrekket i det hele tatt. Vi må heller – i mye større grad – satse på overføring av gods til sjø og bane. Derfor sier vi i vårt budsjett at vi trenger mer støtte til gods på bane og sjø. Så her må vi bare være mye mer våkne i neste budsjettforhandlingsrunde og sørge for at denne type nedtrekk ikke skjer.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [11:21:21]: SV skal gjennomføre mange prosjekter innenfor tog, bl.a. halvere prisene på barnebilletter med 45 mill. kr. Man skal også halvere prisen for studentbilletter på tog med 65 mill. kr. Av et samlet samferdselsbudsjett på omtrent 80 mrd. kr bruker vi ca. 31 mrd. kr på jernbanen. 7 pst. av personreisene i Norge tas med tog. Store deler av Norge har ikke et slikt kollektivtilbud som SV satser på. Hva med oss?

Mona Fagerås (SV) [11:22:11]: Nei, det er ikke mye tog i Lofoten og i nordre deler av Nordland, ei heller der

som jeg kommer fra. Likevel framhever vi i SV det fantastiske med at flere og flere skal over fra å slite ned veiene våre med persontrafikk på vei til at flere skal velge det glimrende og miljøvennlige alternativet som tog jo er.

SV satser også i vårt budsjettalternativ 1,25 mrd. kr på at vi skal ha nye strekninger, at det skal være vedlikehold, og at vi i tillegg skal få kryssningsspor, slik at man kan få mer gods over på den glimrende jernbanen som vi har. Men da må vi satse på jernbane, og det må vi gjøre i større grad enn vi har gjort til nå, fordi det er et klimavennlig og miljøvennlig alternativ.

André N. Skjelstad (V) [11:23:28]: Da jeg gikk gjennom SVs budsjett på transportsektoren, er det ikke til å komme fra at de også har en del gjennomslag som jeg synes er bra, men er SV fornøyd med at de ikke har fått noe gjennomslag opp mot regjeringen for store kollektivprosjekter? Det er heller tvert imot. Det kunne jeg ha tenkt meg å høre noen tanker om.

Så ser jeg i den relativt lange merknaden til SV, der det er mye ord, men jeg kunne godt tenke meg å spørre. På den ene siden der står det om mindre bilbasert og mer framkommelighet, og det er flott, men SV ønsker jo også å få vedtatt at det skal være trivelig. Det har jeg sjelden vært borti gjennom mine 30 års fartstid i politikken. Har det blitt et triveligere budsjett, etter SVs syn? Har dere fått gjennomslag for det? Jeg klarte ikke helt å se det, men har dere fått gjennomslag for det?

Mona Fagerås (SV) [11:24:33]: Jeg tar det med kollektivinvesteringer først. I vårt alternative budsjett sier vi at denne støtten skal være på 80 pst., mens i Hurdalsplattformen står det, som kjent, 70 pst. Og hvis representanten Skjelstad hørte godt etter i mitt innlegg, sa jeg jo at jeg utfordrer regjeringen på det som står i Hurdalsplattformen om å øke støtten til store kollektivinvesteringer. Når de nå ikke har gjort det, er selvfølgelig ikke SV fornøyd, og vi kommer til å ta dette inn i forhandlingene som vi skal inn i – forhåpentligvis allerede i forbindelse med revidert budsjett, for dette er et veldig viktig punkt for oss. Dette er viktige prosjekter rundt omkring i flere byer, bl.a. Bybanen i Bergen. Skal det bli realisert, må staten tre støttende til i en større grad enn det de har tenkt. Om hvorvidt ting er blitt triveligere, så vil jo bare tiden vise det.

Presidenten [11:25:37]: Replikordskiftet er avsluttet.

Geir Jørgensen (R) [11:25:55]: Det er snart jul, og mange av oss skal ut og reise, og selv om man ikke skal reise så langt, har de fleste av oss det ganske travelt. Vi er avhengige av at samferdselen fungerer.

Hva har vært situasjonen for de reisende med tog her i de mest folkerike områdene i landet nå i desember? Jo, feil på sporvekslere, jordfeil med strømmen, brann i koblingshus, deler som må skiftes, kjøreledninger som faller ned, signalfeil, passasjerer som må evakueres, innstilte avganger og reisende som fryser på perrongen mens de venter på alternativ transport. Det er det som har vært virkeligheten for norsk jernbane nå i desember, og i statsbudsjettet mangler det 1,2 mrd. kr til vedlikehold av jernbanen. Dette er midler som vi i Rødt har puttet på plass i vårt alternative statsbudsjett, men dette er likevel bare pengene som trengs for at vedlikeholdsetterslepet ikke skal øke enda mer. Når vi står i denne salen om et år, vil det koste 25 mrd. kr å ta igjen etterslepet til norsk jernbane.

Når skal vi virkelig begynne å ta det krafttaket? Bane NOR og alle som jobber i jernbanen, sier at dette ikke går mer, når investeringsbudsjettene år etter år etter år er så uendelig mye høyere enn vedlikeholdsbudsjettene. Det er situasjonen, og det er en situasjon som vi skyver foran oss. Det gjør denne regjeringen, i likhet med den forrige. Det er ikke noen politikere som får hornmusikk og kan klippe snor for et vanlig tog som går i vanlig rute, men det er dit vi er nødt til å komme oss.

Selv er jeg fra et sted der det går bare to tog i året – det ene går 1. mai, det andre går 17. mai. Der jeg kommer fra, er fylkesveiene det aller viktigste, og også der er situasjonen ganske lik den vi har på jernbanen. Bare i mitt fylke, Nordland, er det 4 000 km med fylkesvei, og på de veiene er det 990 bruer og 54 tunneler. I sommer beregnet Nordland fylkeskommune at vedlikeholdsetterslepet bare i dette ene fylket er på 10 mrd. kr. Vi har flere sårne fylker, slik som vestlandsfylkene og Finnmark.

Vi kan ikke lenger fortsette å skyve dette foran oss. Jeg hørte representanten fra Høyre her i sted var veldig stolt over at man i Solberg-regjeringens periode åpnet 800 km med ny vei. Ja, det er greit nok det, men hva med de veiene vi allerede har? Nå må det bli vanlige vei-ers tur. I vårt alternative budsjett legger vi inn 600 mill. kr over regjeringens budsjettering her, for å komme noe videre med vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Vi legger altså på 500 mill. kr til vedlikehold, og så avsetter vi 100 mill. kr spesifikt til rassikring, for det er også viktig. Nå er det vanlige veier sin tur.

Svein Harberg hadde her overtatt president-plassen.

Presidenten [11:30:03]: Det blir replikkordskifte.

Per Vidar Kjølmoen (A) [11:30:21]: Takk for gleden ved å kunne diskutere transportpolitikk også med representanten Jørgensen – det er en ære og en glede.

Undertegnede har lest Rødts alternative statsbudsjett, og det er forholdsvis kort, muligens også konsist, men det står ingen verdens ting om ferger der. Er representanten Jørgensen enig i at det krafttaket Arbeiderpartiet og Senterpartiet gjør for å halvere fergetakstene, er utrolig viktig distriktspolitikk og en sterk kontrast til politikken som Høyre og Fremskrittspartiet førte? Jeg spør ikke minst fordi Jørgensen kommer fra landets største fergefylke.

Geir Jørgensen (R) [11:31:02]: Havet er vår vei, og på spørsmålet om vi er fornøyd med det som har skjedd med fergene siden denne regjeringen tiltrådte, er svaret: Ja, ganske fornøyd. I Rødt har vi et mål om å få til en gratis ferge og ikke minst gratis hurtigbåt. Vi ser at de stedene hvor det er hurtigbåten – og ikke fergen – som går, er situasjonen en annen.

Som sagt har vi, i likhet med Arbeiderpartiet, ikke penger til absolutt alt vi ønsker, men vi skal være med og støtte alle tiltak som gjør at fergetransporten og hurtigbåttransporten blir gratis.

Per Vidar Kjølmoen (A) [11:31:54]: At Rødt er relativt fornøyd med Arbeiderpartiet og Senterpartiets krafttak, er vel det beste man kan håpe på i en slik debatt. Meg bekjent har Rødt aldri tatt til orde for gratis fergetakster som jeg har registrert. Det ligger ikke i alternativt statsbudsjett fra Rødt, men all støtte fra Rødt til halverte fergetakster og til at det er gratis for de minste sambandene, er selvfølgelig bra.

Geir Jørgensen (R) [11:32:23]: Om representanten ikke finner det her, finner han det i alle fall i vårt arbeidsprogram, som er vedtatt på vårt landsmøte, og dette skal vi da kvittere ut i løpet av en fireårsperiode. En erfaren politiker som Kjølmoen er klar over hvordan det foregår. Vi klarer ikke å få gjort alt det første året, det klarer ikke regjeringen heller. Men følg bare med, så får vi se.

Erling Sande (Sp) [11:33:02]: Det er gode ting i Raudts forslag til budsjett, men som Kjølmoen er eg litt bekymra over det som går på distriktsperspektivet. Kjølmoen nemner ferjer. Eg vil ta eit anna punkt som har vore viktig for Raudt denne hausten, nemleg å endre flyavgifta til å bli ei såkalla progressiv flyavgift, der avgifta aukar for kvar reise den enkelte tek. Så ser landet vårt ut slik som det gjer, ikkje sant, der byane fyller ein funksjon, og storbyane – og særleg denne byen – fyller ein viktig funksjon. Og sjølv om ein fritrek kortbanenetet frå denne avgifta, slik eg forstår det, skal altså folk som bur i mellomstore byar rundt i heile landet, betale stadig meir for å kome inn til f.eks. denne byen. Og kvifor skulle dei ville det? Jo, det kan vere for å utøve sine

demokratiske rettar, for å møte avgjerdstakrar, slike som oss, eller regjeringa og andre statlege etatar. Det kan vere for å utøve aktivitet i frivillig sektor eller for å delta på kulturarrangement. Korleis kan Raudt meine at det er rettferdig å påleggje desse ei større avgift?

Geir Jørgensen (R) [11:34:09]: Jeg tror representanten Sande må lese forslaget vårt på nytt. Det vi sier om vår progressive flyavgift, er at mellom de byene hvor det finnes et rimelig, godt og brukbart alternativ, skal det bli dyrere for hver nye reise man tar. Det er en progressiv økning på det. Dette er vi nødt til å gjøre, fordi vi må fly mindre. Det flys en masse unødig mellom de store byene, og dette må vi få begrenset, og dette er bare ett av mange flere tiltak som vi foreslår. Når det gjelder flytrafikken generelt, er det slik at transporten av fersk laks fra Evenes, Bodø og Gardermoen tilsvarer nesten det samme klimagassutslippet som hele den norske flytrafikken innenlands, og den skal vi kutte fram mot 2030. Da må vi også se på passasjertrafikken.

Erling Sande (Sp) [11:35:13]: Det er jo slik at sjølv om ein bur i eksempelvis Stavanger, Bergen og Trondheim, som har jernbanesamband til denne byen, må ein bruke ein dag på å ta den reisa inn til byen. Eg føler ikkje at eg får noko godt svar på kvifor denne delen av befolkninga skal få ein så sterk avgiftsauke, mens den delen som bur her i byen og har ein trikkenærleik til desse viktige funksjonane, ikkje skal måtte vere med på det spleiselaget. Eg treng å forstå korleis Raudt kan meine at dette er rettferdig.

Geir Jørgensen (R) [11:35:49]: Igjen må jeg si at den motsetningen som representanten Sande prøver å skape, ikke er reell i det som er vårt forslag. Vi er nødt til å fly mindre, og hvor skal vi redusere persontrafikken? Jo, den må vi redusere mellom de største byene. Vi kan ikke ta den i Nord-Norge, og vi kan ikke ta den så langt ute i distriktene, derfor har vi innført dette. Da vil jeg nesten spørre tilbake: Hvordan skal Senterpartiet nå klimamålene sine for lufttrafikken hvis alle sammen bare skal fortsette å fly som før?

Presidenten [11:36:32]: Replikskordskiftet er omme.

André N. Skjelstad (V) [11:36:53]: Det må bli enkle- re å leve miljøvennlig om vi skal få folk med på klimaomstillingen. Når den klimavennlige løsningen også blir den billigste og mest praktiske løsningen, vil flere reise utslippsfritt. Kollektivtransport er viktig for friheten i egen hverdag, spesielt for barn, unge, pendlere og studenter, og et godt kollektivtilbud vil føre til flere reisende og være en forutsetning for utslippskutt. Et godt kollektivtilbud er også helt avgjørende for at byene skal nå nullvekstmålene for personbiltrafikken.

Reforhandling og utvikling av byvekstavtaler er helt avgjørende for at byene skal nå sine mål både for nullvekst i biltrafikken og for klimaet. Vi foreslår på den bakgrunn å øke tilskuddene til byvekstavtaler og mindre byområder, der mindre byområder som Vestfold-byene og Haugesund også må få avtaler.

De største byene i Norge står overfor store investeringer i enkelte kollektivprosjekter i de kommende årene. I forhandlinger med regjeringen Solberg fikk Venstre på plass 50 pst. finansiering av store kollektivprosjekter i byene, og dette økte til 66 pst. mens vi satt i regjering. Vi har lovt å øke den statlige andelen av finansiering av store kollektivprosjekter til 70 pst. og satt av penger til det i vårt budsjett.

Det skal være trygt og enkelt å bruke sykkel som transportmiddel hele året. Alle, uavhengig av om de er 8 eller 80 år, skal kunne benytte sykkel som framkomstmiddel i Norge. Dette er positivt for folkehelsen, bymiljøet, klimaet og lokalt næringsliv. Gode og sammenhengende sykkelveier er en av faktorene som er avgjørende for at flere sykler.

Mange barn har en skolevei som oppleves farlig, og vi påpeker at det også er et offentlig ansvar å ha trygge skoleveier.

Jernbanereformen ble igangsatt i 2016. Reformen har gitt et bedre togtilbud for passasjerene, og staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren. Drift og vedlikehold av jernbane er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle en punktlig og sikker jernbane.

Fellesprosjektet K5 Arna–Voss vil gi en raskere og tryggere jernbane mellom Arna og Voss, og neste trasé som skal bygges, er traseen mellom Arna og Stanghelle. Derfor er jeg glad for at SV prioriterte dette i budsjettforhandlingene, etter at regjeringspartiene skjøv prosjektet ut i intet. Strekingen er en av hovedkorridorene mellom øst og vest, og reguleringsplanen ble godkjent våren 2022. Prosjektet er klart for oppstart i 2024 og trenger midler til framdrift, slik at prosjektet ikke blir forsinket.

Veiene er svært ulykkes- og rasutsatt. Det er lav standard på veiene og stort behov for vedlikehold og oppgradering. Slik veiene er i dag, er det lite effektivt for trafikantene og næringslivet, og samfunnet påføres store kostnader som følge av de nevnte problemene.

Ringeriksbanen fortsetter som fellesprosjekt, takket være press fra Stortinget og enigheten mellom SV og regjeringen.

Transport med skip og jernbane har lavere klimagassutslipp per tonnkilometer enn transport av gods på vei. Overføring av gods fra vei til sjø og bane gir reduserte klimagassutslipp, bedre luftkvalitet og mindre støy. Det må arbeides aktivt for å lykkes med målene om å overføre mer gods til sjø og bane på bekostning av veitrans-

port. En merker seg også at det bl.a. er behov for økte økonomiske midler for å lykkes med det arbeidet.

Flere veistrekninger som er viktige, er utsatt, og standard vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene i Norge har vært en utfordring, spesielt etter forvaltningsreformen i 2010, da en rekke veistrekninger ble overført fra staten til fylkene. Det handler bl.a. om økte krav, at kostnadene er undervurdert, og ikke minst klimarendringene. Venstre har prioritert Sørfoldstunnelene og Røldalstunnelen. Begge strekningene er en del av Norges stamveinett. Sørfoldstunnelene ligger langs E6 og oppfyller per i dag ikke gjeldende sikkerhetskrav, og strekingen er ulykkesbelastet. Derfor er det viktig å få dette på plass.

Når det gjelder økt satsing på bredbånd og å sikre bredbånd i distriktene – dette er den digitale motorveien i distriktene – har Venstre gjort en kraftsatsing i vårt alternative budsjett. Høyhastighet internett er i stor grad en forutsetning for både bosetting og verdiskaping, og jeg vil understreke viktigheten av at det ikke oppstår digitale klasseskiller der innbyggere i enkelte områder ikke har den samme digitale infrastrukturen som andre.

Jeg tar opp forslaget fra Venstre.

Presidenten [11:41:16]: Representanten André N. Skjelstad har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [11:41:40]: For regjeringspartiene har det vært viktig å lytte til kystopprøret. Forrige regjering ga innbyggerne og næringslivet en stor kostnadsvekst og bostedsulempe ved stadig økte ferjetakster. Nå halverer vi takstene, og noen steder gir vi gratis ferje. Venstre har nå fått inn en distriktsrepresentant i komiteen – vi kaller oss fosninger, begge to – men i Venstres budsjettforslag er det økte billettinntekter og dermed også økte priser. Ser ikke representanten Skjelstad hva kystopprøret egentlig handlet om?

André N. Skjelstad (V) [11:42:30]: Jeg tror det er viktig med infrastruktur også i de områdene der både jeg og representanten Leirtrø kommer fra, men en del av kystopprøret tror jeg også baserer seg på det vi har sett i den senere tid – hvordan man beskatter en befolkning som faktisk ønsker å bo der. Jeg må si det er ganske spesielt å trekke fram bare deler, kanskje en liten brøkdel, av det kystopprøret handler om, for det handler også om en befolkning som ønsker å bo der. Det er ikke sikkert at det de etterspør mest, er at det legges på en ekstraskatt – det som populært blir kalt lakseskatt – som gjør folk usikre på om de i det hele tatt kan bo og leve i de delene av landet. Ferje er viktig, hurtigbåtrute er også viktig, og det må være en sammenheng. Jeg kan ikke si at jeg ser regjeringspartiene klarer å se den sammenhengen.

Erling Sande (Sp) [11:43:47]: Eg synest representanten Leirtrø hadde fortent eit betre svar på spørsmålet sitt, for om vi ønskjer å sikre levande lokalsamfunn og auke verdiskapinga i heile landet, må vi redusere avstandskostnadene. Difor medfører det budsjettforslaget vi diskuterer i dag og som vi har diskutert i haust, nemleg at ein skal redusere drivstoffavgiftene, ein skal auke pendlarfrådraget, ein skal halvere ferjeprisane og mange plassar gjere ferjene gratis. Dette er satsingar som den regjeringa som sit no, har prioritert. Venstre går i heilt motsett retning på alle desse punkta, og det ser – for å bruke orda til Skjelstad – relativt lite triveleg ut for distriktsbefolkninga. Eg tenkte eg skulle gjere representanten Skjelstad sjansen til å rette opp det inntrykket. Kva er det i Venstres alternative budsjett som er målretta satsingar for å dempe dei avstandsulempene distriktsbefolkninga opplever?

André N. Skjelstad (V) [11:44:48]: En del av dette var vi innom i en replikkveksling med representanten Sande litt tidligere, bl.a. det som gjelder å få velfungerende digitale strukturer også i distriktene, noe Senterpartiet dessverre ikke er fullt ut enig med Venstre i – i hvert fall vil de ikke bruke like mye penger til akkurat det. Det handler om å ha muligheten til å bo der en vil. Jeg skjønner godt at Senterpartiet ønsker å vektlegge pendlerfradraget, for slik det kan se ut nå, med den massive skattleggingen av kystnæringen vår, kan det hende det blir mange pendlere. Det er ikke sikkert at de arbeidsplassene som er der per i dag, vil være der lenger. Jeg har stor forståelse for at Senterpartiet vektlegger pendling så tungt, for det kan godt være det ikke lenger er mulig å bo i de distriktene når en påfører så mange så mye ekstra skatt, og arbeidsplassene etter hvert kanskje forsvinner.

Erling Sande (Sp) [11:45:47]: Vi har tidlegare brukt litt tid på den digitale infrastrukturen, og eg håpar Skjelstad trass alt gjev regjeringa ros for at ein har løfta nivået på denne satsinga frå det nivået som regjeringa som Venstre var ein del av, hadde i sitt siste budsjettfor-slag. Men det får vere si sak.

Eg har lyst til å følge opp og spørje om kollektivtrafikken. På eit punkt i det alternative budsjettet til Venstre seier ein at ein skal kompensere for dei auka kostnadene til kollektivtrafikken, men når ein les det som står med lita skrift, står det at det berre skal vere for auka straumkostnader, altså den delen av kollektivtrafikken som går på bane – i hovudsak trikk. Kva er det som gjer at Venstre igjen prioriterer ned distrikta og den delen av kollektivtrafikken som er buss, hurtigbåt eller anna som går på fossilt drivstoff?

André N. Skjelstad (V) [11:46:42]: Det er mulig representanten Sande leser vårt budsjett som enkelte vil

lese en viss bok som vi har stor glede av i julen, antakelig også Sande. Det er dog slik at vi ønsker et fossilfritt samfunn – spesielt fossilfrie biler – fra 2025, også i distriktene, der både representanten Sande og jeg bor. Jeg kan ikke se at det er påtakelig vektlagt av regjeringen. Vi har vektlagt det. Vi har også vektlagt infrastruktur i distriktene. Les f.eks. om bredbåndssatsingen, som er større, selv om en skal gi honnør til representanten Sande for bedring i forhold til det det har vært tidligere. Det er det, men det er en vei å gå.

Venstre tar hele landet i bruk. Det er det ikke bare Senterpartiet som gjør, men vi tenker annerledes, f.eks. om digitale løsninger.

Presidenten [11:47:45]: Replikskordskiftet er omme.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:48:09]: En god samferdselsinfrastruktur binder Norge sammen og er helt avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet vårt. Det offentlige, dvs. staten, må sørge for at vi har en god infrastruktur som skaper levende lokalmiljøer og som bidrar til og legger til rette for lønnsomme arbeidsplasser, men samtidig må denne utviklingen foregå innenfor arbeidslivets spilleregler. Regjeringen har satt bekjempelse av sosial dumping i transportsektoren høyt på listen over våre prioriteringer. Vi kjenner alle til de utfordringene vi står i, med krig og energikrise i Europa og høy prisvekst. Vi må bruke mindre oljepenger og foreta tøffere prioriteringer i statsbudsjettet. Det samferdselsbudsjettet som skal vedtas i dag, er samtidig rekordhøyt, 83 mrd. kr. Det bygges veier og jernbane over hele landet, og i byene er det en stor satsing på kollektivtransport, sykling og gange.

Vårt hovedfokus framover er å bygge ferdig alt det som er startet opp, og ta godt vare på den infrastrukturen vi allerede har. En del prosjekter har vi dessverre måtte utsette, og jeg vet at mange har blitt skuffet over det, for forventningene er store – det er de selvfølgelig over hele landet. Det vil merkes mest på veisiden, hvor flere prosjekter som er prioritert og klare for utbygging, ikke får penger i 2023. For eksempel gjelder det, som flere har vært inne på, Oslofjordforbindelsen, det gjelder E134 Røldal–Seljestad, og det gjelder også Sørfoldtunnelene.

Vi skal gjennom 2023 vurdere videre framdrift for de utsatte prosjektene inn i arbeidet med 2024-budsjettet. Jeg er samtidig glad for at Arbeiderpartiet og Senterpartiet, sammen med Sosialistisk Venstreparti, har funnet rom for å fortsette arbeidet på fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Dette er et viktig prosjekt som betyr veldig mye for mange. I arbeidet med ny Nasjonal transportplan kommer vi til å se på hvordan vi skal sørge for at planene for samferdselsprosjekter blir mer realistiske.

Vi skal bruke nesten 40 mrd. kr på riksveier neste år. Mange store prosjekter er under utbygging, og med det-

te budsjettet gis det midler til forberedelse på prosjektet E10/rv. 85 Hålogalandsvegen, slik at anleggsstart kan bli mulig neste år.

Regjeringen prioriterer drift og vedlikehold av riksveier. Dette er viktig for å opprettholde trafikksikkerhet på veinettet vårt. Bevilgningene øker med 1 mrd. kr fra 2022-budsjettet.

På ferjesiden har det skjedd enormt mye siden den regjeringen tok over for drøyt et år siden. Vi vil til sommeren ha innfridd løftene om å halvere ferjeprisene og innføre gratis ferje der det er lite trafikk og der det ikke finnes alternativer til ferje.

Regjeringen prioriterer 40 mill. kr til oppfølging av handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren. Det blir mer kontroll, arbeidslivssituasjonen skal forbedres, og vi legger til rette for bedre konkurranse mellom lovlige bedrifter.

Et jernbanebudsjett som ligger på mellom 31 mrd. kr og 32 mrd. kr er i historisk sammenheng fremdeles veldig høyt. Budsjettet sikrer bl.a. fortsatt byggeaktivitet på flere jernbanestrekninger. Arbeidet med signal- og sikringsystemet ERTMS er ett av de største IKT-prosjektene i landet for tiden og er et viktig bidrag til en mer driftsstabil jernbane – og det ser vi i disse dager er nødvendig. Vel så viktig er togene som går på skinnegangene. Det skal kjøpes inn 25 lokal- og regionaltoget som skal settes inn i trafikk i 2026 og 2027, og disse kommer på toppen av de 30 nye lokaltogene som allerede er bestilt for den samme perioden.

I dette budsjettet har vi også prioritert midler til en ny byvekstavtale for Tromsø. De lokale partene har brutt forhandlingene, men i budsjettforliket med SV ligger det enighet om at regjeringen skal gjenoppta forhandlingene. Planlegging og bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana fortsetter. Dette er viktige prosjekter for Bodø, Mo i Rana og hele Nordland.

Presidenten [11:42:55]: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [11:53:07]: Jeg hadde gleden av å være til stede på en fryktelig kald åpning av Follobanen. Samferdselsministeren holdt to taler, den ene talen var i Ski. Der poengterte han viktigheten av hvordan Follobanen nå kunne binde både Østfold og Follo nærmere til Oslo-området, åpne for pendling, åpne for bosetting og befolkningsvekst.

Så hørte jeg nå at statsråden var veldig glad for at SV hadde løftet opp K5 og Arna–Stanghelle, som statsråden selv hadde kuttet. Men i motsetning til innlegget som gjaldt Follobanen, nevnte han ikke med ett ord et annet prosjekt som kan binde Østlandet tettere sammen, nemlig Ringeriksbanen. Er samferdselsministeren fryktelig skuffet over at SV tvinger ham til å beholde det fellesprosjektet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:54:09]: Nei, skuffelse er ikke å spore hos meg knyttet til det. Regjeringen hadde i utgangspunktet en tilnærming hvor vi mente det kunne være klokt å se på de to prosjektene hver for seg. Stortinget har kommet til en annen konklusjon, og det lever vi godt med. Nå får prosjektet få lov til å fortsette sin modning og vil selvfølgelig kunne bli vurdert inn i Nasjonal transportplan sammen med de andre store prosjektene.

Trond Helleland (H) [11:54:33]: Det var godt å høre at det ikke lå noen prestisje bak. Fordelene ved dette fellesprosjektet er jo så tydelig slått fast nå, bl.a. ved at Nye veier har foretatt en optimalisering, som det så fint heter, med 6 mrd. kr på prosjektet på ett år. Det leder meg egentlig over til de andre reformene som vi ikke helt vet utfallet av.

Nå skal statsråden i gang med en ny nasjonal transportplan. Nye veier er positivt omtalt i budsjettet. De har spart Samferdsel-Norge for over 30 mrd. kr og har vist både at de kan bygge store motorveier, at de kan gå i gang med jernbaneprosjekt, og at de skal kunne gå løs på rv. 13. Er Nye veier trygge, eller skal Nye veier også gjøres til en del av denne reverseringspolitikken som regjeringen så langt åpenbart ikke har fått noen uttelling for på gallupene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:55:35]: Representanten Helleland ga meg et viktig stikkord først, og det var Nasjonal transportplan, for disse prosjektene som vi omtaler i denne budsjettdebatten – om det er Ringeriksbanen, Hordfast, Møreaksen eller hva det måtte være – er alle avhengig av en fornuftig finansiering inn i framtiden. Vi har alle en felles utfordring i å lage en mer realistisk nasjonal transportplan. Jeg har registrert at heller ikke Høyre følger opp Nasjonal transportplan i sitt forslag til statsbudsjett i inneværende år.

Når det gjelder Nye veier, er det et av flere grep i vei-sektoren som vi skal evaluere og gå igjennom. Den største reformen på veisiden har rett og slett vært reformen med å splitte opp sams vegadministrasjon. Det tror jeg hele Stortinget slutter seg til, og jeg har ingen planer om å utfordre det. Men det er nødvendig å gå gjennom organiseringen på nytt når det har vært så store endringer på kort tid. Det har vært noen negative synergier, også knyttet til prisvekst på drift og vedlikehold, som følge av oppsplitting. Det vil regjeringen selvfølgelig gjennomgå og vurdere, og vi får komme tilbake til det når vi har foretatt disse vurderingene.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:56:46]: E6 gjennom Gudbrandsdalen er ein kjempeviktig nord-sør-veg i landet. For kort tid sidan fekk vi høyre at Nye vegar vert stoppa i å kunne byggje ny E6 forbi Lillehammer på

grunn av at Miljødirektoratet går inn og stoppar det. Det er ganske krise. Det er eit område som det verkeleg er på høg tid å få gjort noko med, og det er kjempeviktig når det gjeld nord-sør-aksen i Noreg. Så spørsmålet er rett og slett: Kva vil statsråden gjere for at det ikkje vert forseinkingar i å få bygd den nye vegen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:57:22]: Dette er en avgjørelse som nylig har kommet, og jeg må bare be om respekt for at vi må sette oss litt mer inn i konsekvensene av det vedtaket og om det finnes noen andre alternativer for å få framdrift i prosjektet, eller om man må gå tilbake til tegnebrettet for å tegne en ny trasé. Det er altfor tidlig for oss å svare ut, men vi er opptatt av det. Vi er opptatt av at det selvfølgelig er krevende både for Nye veier og ikke minst også for dem som tilhører regionen, og som ser på dette prosjektet som helt nødvendig.

Morten Stordalen (FrP) [11:58:08]: Samferdselsministeren var i sitt innlegg fornøyd med at det er et stort samferdselsbudsjett, og det har han helt rett i. Takket være et borgerlig styre i åtte år før overtar han et stort budsjett. Samferdselsministeren har, i likhet med sine regjeringskollegaer, de siste ukene og månedene vært opptatt av å fortelle om at det er krig i Europa, og at det er viktig at folk kan beholde hus og hjem og klare de økonomiske forpliktelsene i den tiden vi står i. Men det er tydelig at samferdselsministeren har tapt i disse regjeringskonferansene, siden det ikke startes et eneste nytt prosjekt. Ikke et eneste av de prosjektene Statens vegvesen har sagt er usedvanlig viktig å komme i gang med, er det satt av penger til. Resultatet av det sier veidirektøren selv blir en reduksjon i Statens vegvesens aktivitet på 60 pst., eller om lag en tredjedel av nivået man hadde i 2017. Det betyr at enormt mange arbeidere i anleggsbransjen må gå en dyster framtid i møte, med arbeidsledighet. Bekymrer det i det hele tatt statsråden?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:59:10]: For å besvare det spørsmålet er det nødvendig å slå fast at norsk økonomi er i en situasjon med høy temperatur, og da har vi et ansvar i fellesskap for at vi ikke bidrar til at renten stiger mer enn det som strengt tatt er nødvendig. Norges Bank følger også med på hva vi gjør i finansøkonomien, det tror jeg vi kan være enige om.

Når det gjelder anleggsbransjen og den sektoren, har de, sånn som verden ser ut nå, kontrakter. Det er en historisk høy bevilgning til samferdsel. Det er et femtital prosjekter som er i gang, og det må man selvfølgelig også si når man debatterer i denne salen. Det er ikke sånn at de nå står uten kontrakter, men det er klart at vi også må følge denne sektoren tett framover, for det kommer selvfølgelig en eller annen brems på et eller annet tidspunkt.

Mona Fagerås (SV) [12:00:11]: Tunnelsikkerhetsdirektivet pålegger EØS-statene å sørge for at alle tunneler som omfattes av direktivet, oppfyller minimumskrav til sikkerhet innenfor gitte frister. For Norges del var fristen for å oppgradere tunnelene 30. april 2019. I april 2020 besluttet ESA å åpne traktatbruddssak. Norge har i sitt svar til ESA vist til NTP, der det er lagt opp til at disse tunnelene skal utbedres. Flere av disse tunnelene inngår i prosjektet Mørsvikbotn–Megården, altså Sørfoldtunnelene på E6 i Nordland. Disse er ikke inne i budsjettet.

Kan statsråden si noe om hvor lang frist vi har til å rette opp disse manglene? Og hva er konsekvensene av at vi ikke har holdt oss innen fristen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:01:17]: Det er riktig som det sies, at vårt svar fra Norges side har vært Nasjonal transportplan, men jeg tror ikke vi skal tenke at det fratar oss muligheten til å foreta prioriteringer i de årlige statsbudsjettene. Vi er nå i en ny situasjon, hvor nær sagt ingen ser det som realistisk å følge opp den planen slik den ble framlagt i 2021. Det betyr at vi må foreta noen tøffe prioriteringer når vi skal legge fram en ny NTP i 2024. Da vil selvfølgelig også tunnelsikkerhet være en veldig viktig del av det vi skal legge til grunn når vi skal prioritere.

Presidenten [12:01:49]: Replikordskiftet er dermed omme.

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:02:07]: Budsjettet er lagt fram i en økonomisk krevende tid med stor usikkerhet og ustabilitet på mange områder. Det krever, som flere har vært inne på, at vi nå gjør tøffe prioriteringer. Det har også påvirket framdriften for våre planer langs kysten. Med budsjettforslaget sikrer vi likevel en god ramme for Kystverket, som gjør at regjeringen i 2023 vil fortsette satsingen på kysten gjennom tiltak som vil effektivisere havnene og sikre farledene.

Ansvar for fiskerihavner vil med regjeringens forslag flyttes tilbake til staten. Det er en viktig prioritering. Vi starter opp igjen tilskuddsordninger for kommunale fiskerihavneanlegg, og vi har fullt trykk på planlegging av nye prosjekter, med et spesielt fokus på prosjekter i nord. Jeg kan nevne prosjekter som bl.a. Vardø, Mehamn, Årviksand og Kjøllefjord. I tillegg har vi sikret at fiskerihavneprosjektet i Bømlo blir ferdigstilt som planlagt.

Med dette vil regjeringen sørge for aktivitet i en sektor og på et område som har ligget brakk de siste årene, etter den forrige regjeringens mislykkede forsøk på å overføre ansvaret for fiskerihavnene til fylkene. Planleggingskapasiteten i Kystverket var systematisk bygd ned. Det har vi tatt grep for å ordne opp i. Med større kapasitet legger vi også grunnlaget for å kunne komme i gang

igjen med utvikling av de statlige fiskerihavnene. Nye tiltak og investeringer vil legge til rette for en betydelig verdiskaping, næringsutvikling og vekst langs kysten og i fiskeriavhengige samfunn.

Jeg har merket meg opposisjonens bekymring for arbeidet med overføring av gods fra vei til sjø. Jeg kan imidlertid berolige med at regjeringens satsing på kysten vil sikre både havbaserte næringer og næringslivet for øvrig et effektivt, sikkert og miljøvennlig sjøtransporttilbud over hele landet. Det fraktes allerede store volumer med gods på sjøen. Sjøtransporten har lave infrastrukturekostnader og fører med seg mindre arealbeslag, kø, støy, lokal luftforurensning, klimagassutslipp, ulykker og personskade enn andre transportformer. Derfor vil regjeringen gjennomføre en utredning sammen med godsnæringen og skipsfartsnæringen for å finne fram til lønnsomme tiltak som ytterligere kan øke volumene som fraktes med skip. Dette er et arbeid som vil bli fulgt opp i rulleringen av Nasjonal transportplan.

Jeg er glad for at vi i 2023 fortsetter arbeidet med Stad skipstunnel. Samtidig er det i regjeringens budsjettforslag vist til at prisene i anleggssektoren har økt betydelig, og at dette også kan ha konsekvenser. Kystverket utarbeider en analyse som tilsier at forventet kostnad for prosjektet det siste halvannet året kan øke med 22,9 pst. Vi vil på bakgrunn av denne analysen få utarbeidet oppdaterte kostnadsestimater for Stad skipstunnel. Resultatet av gjennomgangen og eventuelle forslag om endret kostnads- og styringsramme vil bli fremmet på egnet måte for Stortinget.

De samlede prioriteringene er viktige for kysten, for næringslivet og ikke minst for de fiskeriavhengige lokalsamfunnene langs hele kysten, med tanke på både verdiskaping og bosetning langs kysten. Våre mål er å ruste opp havner og farleder, sånn at vi kan få mer gods fra vei til sjø og sikre videreutvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn. Vi er allerede godt i gang, men mye gjenstår, og det er en viktig prioritering for regjeringen.

Havnæringene er viktige i norsk økonomi, og de kan fylle en større rolle i framtiden. Det vil øke eksportinntektene og bidra ytterligere til finansiering av velferdsstaten, samtidig som flere arbeidsplasser vil bygge sterkere lokalsamfunn på kysten. Derfor vil det være viktig framover å utvikle infrastrukturen som trengs for å nå målene i Hurdalsplattformen.

Presidenten [12:06:23]: Det blir replikkordskifte.

Liv Kari Eskeland (H) [12:06:40]: Regjeringa ønsker å flytta gods frå veg til sjø, som det vart sagt innleingsvis frå statsråden. Denne satsinga vert òg poengtert i budsjettinnstillinga. Likevel vart ein i budsjettforliket med SV einig om å gjera eit nedtrekk på heile 50 pst. i posten godsoverføring frå veg til sjø når det gjeld nær-

skipsfarten. Då er det interessant å høyra definisjonen av satsing frå statsråden, for me forstod frå SV at dette tydelegvis ikkje var deira ønske. Då må jo ein slik type nedtrekk vera ønsket til Arbeidarpartiet.

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:07:29]: Jeg vet ikke om jeg helt kjente meg igjen i den versjonen som ble lagt fram her, men jeg tenker at i forhandlinger handler det alltid om å gi og ta. I det stramme budsjettet for 2023 har det vært nødvendig å gjøre tøffe prioriteringer. I budsjettforliket er det derfor lagt inn en mindre reduksjon i tilskuddsordningen for nærskipfart.

Sjøtransporten påfører samfunnet lavere skadekostnader enn både vei og bane. Derfor er overføring av gods fra vei til sjø ett av flere tiltak som kan bidra til å redusere de samfunnsmessige ulempene forbundet med transport. Samtidig bidrar alle tiltak for å gjøre sjøtransporten og andre transportformer mest mulig effektive, sikre og klimavennlige til å redusere skadekostnadene ved transportaktivitet.

Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner mener vi er et viktig bidrag. En effektiv sjøtransport bidrar òg til reduserte utslipp.

Liv Kari Eskeland (H) [12:08:39]: Eg registrerer at satsing betyr reduksjon, men ein heilt anna sak som statsråden var innom i sitt innlegg, var Bømlo Fiskerihamn. Vestland overtok fiskerihavnene. Det gjorde at Langevåg i Bømlo fekk anledning til å forskottera, og næringslivet gjekk inn med store midlar til forskottering. Hadde fiskerihavnene vorte verande i Kystverket, var det ikkje anledning til forskottering.

Eg er veldig glad for at ein no har sett at ein ikkje ønsker forskottering, og at ein løyser inn dei pengane. Men har statsråden teke inn over seg at Bømlo Fiskerihamn aldri hadde vore ein realitet dersom ikkje dette hadde vorte overført til regionane?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:09:29]: Med den havnepolitikken som den forrige regjeringen førte, tror jeg nok at den konklusjonen er nærliggende. Det var også en del av bakgrunnen for at alle fylkene fra Møre og Romsdal og nordover til grensen mot Russland ikke ville overta en statlig oppgave. Det er ikke hverdagskost at det skjer. Jeg har oppfattet at begrunnelsen handlet om at når man først hadde tatt ned aktivitetsnivået, skulle man legge oppgaven over til fylkeskommunene, som var veldig usikre på hvilket grunnlag de ville kunne ha for å levere på den oppgaven.

Det jeg har overtatt på dette området, er en kredittkortregning på en forskutteringsordning som jeg må innfri før jeg kan bruke store penger på nye prosjekter. I tillegg var planleggingskapasiteten bygd systematisk ned i Kystverket. Det har vi gjort store grep for å rette

opp. Vi er nå i gang med å få dette til å bli en satsing igjen, men den forrige regjeringen har etterlatt oss i en situasjon der vi starter med handikap, om jeg kan si det på hestespråket.

Liv Kari Eskeland (H) [12:10:35]: Då trur eg at Bømlo er veldig glad for det grepet som førre regjering gjorde, for elles hadde dei stått utan fiskerihamn i dag.

Når det er sagt, har me no ein fylkeskommune, Vestland fylkeskommune, som faktisk ikkje ønskte å gje frå seg dette ansvaret, fordi dei følte at no var avgjerdene nærmare der arbeidsoppgåvene skulle gjerast. Korleis har dialogen vore med Vestland i så måte, for dei må no riva opp fagmiljøa sine og omkalfatra for å få dette på plass?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:11:12]: Dialogen med fylkeskommunene har vært god. Allerede i det første møtet vi hadde, var det en samstemt tilbakemelding om at man ønsker å ha en lik praksis over hele landet knyttet til spørsmålet om eierskapet til det som tidligere var statlige fiskerihavner. Så prosessen har vært god.

Jeg tror også at de som er opptatt av Bømlo havn, er fornøyd med det grepet vi gjorde ganske umiddelbart, der vi sikret at det prosjektet kunne gå videre. Det kunne vært fullt mulig å føre prinsipielle diskusjoner om hvorvidt det var rett. Vi ryddet det spørsmålet av veien ganske raskt.

Når Stortinget nå har tatt sin beslutning rundt budsjettet i år, ligger alt til rette for at vi ganske raskt kan inngå avtaler med fylkeskommune etter fylkeskommune, sånn at vi får på plass denne overtakelsen. Det vil sikre at den kompetansen som ligger i Kystverket, kan fortsette å gjøre en jobb for gode havner langs hele kysten vår, og det ser jeg fram til.

Mona Fagerås (SV) [12:12:27]: Når man er fostret opp på kokfisk og kommer fra landets desidert største fiskeriregion med over 500 fiskere og fartøy bare i Lofoten, betyr det at man er over gjennomsnittlig interessert i fiskeri. Dagens båter trenger trygge havner og havner som er tilpasset dagens båter.

Etter regionreformen er fiskerihavnene havnet i et vakuum. Ingen tok ansvar. Vi trenger nå en fiskeriminister som ser behovet for at fiskerihavnene får den utviklingen landets nest største næring fortjener. Skal vi ha bosetting og sysselsetting langs kysten vår, trenger vi at fisken blir tatt på land og bearbeidet lokalt. Men da kan ikke utviklingen av fartøyene sette en stopper for at fisken blir tatt på land.

Har ministeren tenkt å sette fiskerihavnene på den politiske dagsordenen, og i så fall hvordan ligger Andenes havn og Ballstad havn an i løpet?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:13:37]: Det korte svaret er ja. Vi jobber hver eneste dag med at vi skal kunne komme i gang med det som var en ganske stor satsing på statlige fiskerihavner helt fram til den forrige regjeringen bygde ned både kapasiteten i Kystverket og den satsingen.

Så må vi ta inn over oss at i en tid da vi for første gang i norsk historie må ta ned oljepengebruket med 18 mrd. kr for å unngå at folk må forholde seg til en rente- og inflasjonsspiral som gjør det vanskeligere og vanskeligere, er det økonomiske handlingsrommet mindre. Havner er likevel viktig for oss. Andenes havn er særskilt omtalt i Hurdalsplattformen. Målet vårt, og vi klargjorde det allerede i tilleggsproposisjonen, var at vi skulle komme i gang i år. Det klarte vi ikke, men Andenes ligger øverst på min liste over havner vi skal levere på, og så får jeg komme tilbake til Stortinget på egnet måte når vi finner rom for det.

Geir Jørgensen (R) [12:14:51]: Det er ikke gull alt som glimrer med sitt fravær, og i regjeringens budsjettforslag er det altså ikke funnet midler til Andenes havn – jeg fortsetter der forrige replikant slapp. I Rødt klarte vi å finne 91 mill. kr for å få i gang dette.

Når vi tar opp Andenes havn, er det ikke bare en lokal sak. Dette er et samfunn som har blitt svært hardt rammet av vedtak gjort i denne salen, som Arbeiderpartiet har vært med på, og som Senterpartiet har vært totalt imot. Det er et nasjonalt ansvar å få Andøy-samfunnet opp å gå. De har mistet over 400 innbyggere på fire år.

Jeg må spørre igjen – om ikke annet enn for å få en bekreftelse her som om mulig kan forplikte, for det er ikke første gang Bjørnar Skjæran har sagt at spaden skal i jorda for Andøy havn: Når skal havneutbyggingen i Andenes starte?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:15:53]: Det første som må på plass for at man kan starte med havneprosjektet i Andøy havn, er at planverket som det ikke ligger til verken regjeringen eller Kystverket å få på plass, er i orden. Så må det en bevilgning til i tillegg.

Hvis representanten Geir Jørgensen hadde fulgt med i media, ville han ha sett at det fortsatt er mangler på plansiden for å kunne komme i gang med det prosjektet.

Jeg tror at regjeringen, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, uten at vi skal slå oss på brystet, kan være bekjent av den satsingen vi legger til rette for på Andenes, der vi satser stort på at Andenes skal være spydspissen i utviklingen av romteknologi. Der har det skjedd mer på dette året enn på mange år.

Vi har også i Hurdalsplattformen lovet et fond til Andøy-samfunnet, et næringsfond som vi allerede er

godt i gang med å levere på. Andenes havn er den viktigste havna, slik jeg ser det. Så får vi komme tilbake til når det er mulig å starte opp.

Presidenten [12:17:01]: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:17:21]: Noreg er eit fantastisk land med nokon utrulege moglegheiter. For Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering er det avgjerande viktig å leggje til rette for at folk skal kunne bu, arbeide og leve eit godt liv i heile Noreg, i bygd og by. Då er sjølvsagt det å sikre gode kommunikasjonar avgjerande viktig, og òg prøve å redusere nokon av dei levekostnadane og transportkostnadane ein del rundt forbi i Noreg har.

Eit av dei store privilegia med å vere både folkevald og statsråd er å kunne reise rundt til ein del av dei livskraftige lokalsamfunna vi har rundt forbi i Noreg. I går skulle eg eigentleg ha vore på Røst. Eg kom såpass langt at eg krinsa med flyet over øya før eg hamna vidare til Svolvær og deretter tilbake til Bodø. Dei som prøvde å kome seg i land med ferja kvelden i førevegen, kom seg ikkje til kai grunna vêrforholda.

Vêret får vi ikkje gjort så mykje med i eit land som Noreg, men det som er viktig for oss, er å prøve å leggje til rette for at nokon av dei som ønskjer å bu i desse samfunna langs kysten, skal få betre vilkår. Ein av dei tinga som har vore veldig viktig for Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering, er å redusere dei generelle kostnadane ved å ta ferje og i tillegg sikre gratis ferje til øysamfunn og ei rekkje andre plassar langs kysten, eksempelvis til Røst og Værøy, der det tidlegare kosta fleire hundre kroner per gong ein skulle over med privatbilen. Hadde ein eit tyngre køyre- tøy, måtte ein leggje på eit siffer til i kostnaden.

Ein av dei tinga mange i Noreg òg har merka det siste året, er auka kostnadar på drivstoff. Eg merka meg representanten Helleland i replikkordskiftet her i stad, der det verka som det nærmast ikkje hadde noka betyding for folk om ein reduserer avgiftene på drivstoff med over 2 mrd. kr, om ein fjernar avgift på anleggsdiesel. Då vil eg be representanten Helleland om ikkje berre å sjå på pumpeprisen når han neste gong fyller drivstoff, men òg ta seg ein prat med dei andre som er på bensinstasjonen og høyre kva dei synest om i kva grad det er eit poeng eller ikkje å redusere avgiftene på drivstoff noko. Det har noko å bety, spesielt for dei som har låge og middels inntekter, og det har noko å bety for anleggsbransjen at ein reduserer kostnaden på anleggsdiesel med ca. 1,5 kr literen.

Ein av dei tinga eg òg har merka meg når eg har reist rundt i Noreg, er at det er veldig mange som – med veldig stor og forståeleg grunn – er opptekne av at det er plassar der ein framleis ikkje har god dekning for mobil og breiband. Det kan ein finne mange plassar. Det finn

ein òg i min heimkommune, Lillestrøm. Det er ein av dei mest folkerike kommunane i landet, men det er framleis nokon område som ikkje har god dekning av mobil og breiband. Ein finn det kanskje ikkje minst i nokon av dei meir spreiddbygde områda i Noreg, både i fjellregionar og langs kysten. Der er det viktig å forsterke satsinga når det gjeld utbygging av breiband, og det er ei heilt tydeleg prioritering frå den nye Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa, med støtte òg frå SV.

Vi auka løyvingane allereie frå det budsjettforslaget vi tok over i fjor haust, og vi fortset å auke dei inn i neste år. I tillegg gjer vi eit ytterlegare arbeid når det gjeld å forsterke både netta og mobilnetta rundt forbi i Noreg, og vi gjer ein auka innsats for å tryggje den viktige infrastrukturen ein har med sjøfiber på havbotnen. Vi gjer òg ei rekkje andre tiltak på digitaliseringsfeltet. Vi har sett i gang eit arbeid med å revidere datasenterstrategien – heilt avgjerande infrastruktur for Noreg. Vi treng meir oversikt over kven som er aktørane bak, og kva slags aktivitet dei driv med. Dei får òg ei registreringsplikt og krav til sikkerheit. Det er av dei tinga vi har prioritert.

Presidenten [12:22:24]: Det blir replikkordskifte.

Liv Kari Eskeland (H) [12:22:38]: Infrastruktur er den beste distriktpolitikken. Bygging av veg, bru, jernbane og hamner byggjer landet.

No er det altså bom stopp for oppstart av nye prosjekt. I staden vert svaret frå denne regjeringa gratis ferje til småsamfunn som har under 100 000 anløp, i den grad fylkeskommunane finn rom for dette i sine budsjett. Igjen på kaien står passasjerar som ikkje er så privilegerte at dei har ferje, men som berre har hurtigbåt, med ein billett som er prisjustert etter siste konsumprisindeks, og det vart ikkje gratis.

Har statsråden ei anna julegåve til desse passasjerane?

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:23:33]: Det er altså eit ganske viktig og målretta tiltak å bidra til reduserte ferjeprisar generelt, ned med 50 pst. samanlikna med nivået i fjor, i tillegg til at ein sikrar gratis ferje til ein del øysamfunn og ein rekkje andre plassar rundt kysten. Det vil bidra målretta til å redusere kostnader i dei samfunna.

Det er heilt riktig at det òg er andre område der vi framover kan sjå på korleis vi kan redusere kostnadene for folk. Det kan vere på hurtigbåt. Ein annan sektor eg meiner det er veldig viktig å sjå på framover, er kortbanenettet for fly, der regjeringa har vore tydeleg på at ein òg på det området vil jobbe for å redusere kostnadene framover. Vi har ein målretta strategi for å redusere kostnadene og gjer det i større grad enn Høgre har gjort i sitt alternative budsjett.

Liv Kari Eskeland (H) [12:24:35]: No var det desse øysamfunna som har hurtigbåt, eg prøvde å bora litt i, for der finst det òg næringsverksemd, som f.eks. på Espevær. Dei har ikkje ferje; dei har berre anløp av hurtigbåt. Dei ser no at det vert ein enorm konkurranseforskjell mellom dei øysamfunna som har ferje, og dei som har hurtigbåt. Korleis møter ein då forskjellsbehandlinga som no har oppstått?

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:25:06]: I utgangspunktet har det vore betydelege konkurranseforskjellar mellom ein del distriktssamfunn i Noreg som har hatt ganske høge kostnader med bl.a. ferje, og ein del plassar i Noreg der ein ikkje er avhengig av ferje for å kome seg fram. Det at regjeringa no har gjort ein målretta innsats, prioritert tydeleg at ein får gratis ferje til ein rekkje øysamfunn, meiner eg er positivt, og det har vorte teke godt imot langs kysten.

At ein då kan sjå framover og sjå på kva slags vidare grep vi skal ta i neste omgang for å redusere kostnadene for dei som bur langs kysten, kan vi gjerne vere med på å diskutere. Men så langt eg kan sjå, ville Høgres alternative budsjett bidratt mindre til å redusere kostnadene til billettprisar for dei som bur langs kysten.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:26:10]: Det stod nyleg i Sunnmørsposten:

«Hundretalls kan bli permittert eller oppsagt neste år: – Tar arbeidsplasser fra vanlige folk. Pila peker nedover for hver tredje bedrift i Møre og Romsdal, sier regiondirektør Espen Remme i NHO.»

Det vil i så fall ramme kommunane betydeleg i form av mindre skatteinntekter. For litt tid sida kutta Møre og Romsdal fylke betydeleg i ferjedrifta si på grunn av sviktande økonomi frå regjeringa. No vil eg ha eit svar frå statsråden om kva statsråden ønskjer å gjere, ikkje ei bortforklaring av kva Framstegspartiet, Høgre eller andre har gjort, for det er ikkje det som er spørsmålet. Spørsmålet er kva statsråden vil gjere for å hindre at det NHO er bekymra for, vert gjennomført, for det vil ramme økonomien til kommunane, med mindre tilsette og mindre skatt inn til kommunane. Og kva vil statsråden gjere for å få ferjetilbodet i Møre og Romsdal tilbake igjen, som er vorte kutta på grunn av den sviktande økonomien frå regjeringa til fylket?

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:27:05]: Det er ikkje irrelevant kva som ligg i dei alternative budsjetta til opposisjonen, viss dei hadde vorte vedtekne. I Framstegspartiets alternative budsjett, som vi hadde til behandling i kommunal- og forvaltningskomiteen for nokre dagar sidan, låg det ca. 2 mrd. kr mindre til fylkeskommunane enn det som ligg i forslaget som er vorte vedteke.

I tillegg har vi eit forslag som vert vedteke som både bidrar til reduserte ferjekostnader generelt og til at vi fortset ordninga med gratis ferje og utvidar ordninga med gratis ferje til fleire samfunn. Vi har fleire tiltak som vil bidra for kysten, og kommuneoppbygg og fylkesoppbygg med vesentleg høgare ramme enn det som ligg i Framstegspartiets forslag til budsjett.

Mona Fagerås (SV) [12:28:13]: Transportsektoren står for om lag en tredjedel av alle klimagassutslippene i Norge, og disse skal halveres innen 2030. Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikk i Norge, og det synes jeg er svært gledelig.

Vi trenger å framskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp. En av tingene jeg vet fylkeskommunene er opptatt av, er at skal de klare denne omstillingen, må de bli kompensert for de økte utgiftene som en overgang til nullutslippsferger innebærer. Er ministeren enig i at det er bra at elfergene er på tur inn i kjøring langs norskekysten, og har ministeren en plan for hvordan fylkeskommunene skal bli kompensert for denne overgangen?

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:29:14]: Det er veldig fint at vi har ei utvikling i retning av både elektriske ferjer og andre typar drivstoff som får ned kostnadene i ferjetransport langsmed kysten. Den utviklinga starta under den førre regjeringa Senterpartiet var ein del av, og då Senterpartiet satt med samferdselsministeren og fekk MF «Ampere» som den første ferja i så måte.

I Hurdalsplattforma har vi sagt at det er viktig at ein òg kompenserer for kostnader knytte til ei slik omlegging, og det er sjølvsagt noko vi vil vere oppmerksame på – både innanfor inntektssystemet som skal gjelde for fylka framover og no er oppe til diskusjon, og sjølvsagt òg i dei årlege prioriteringane som vert gjorde på feltet.

André N. Skjelstad (V) [12:30:16]: Statsråden snakker om livskraftige lokalsamfunn og avstandsulempene, ikke minst framover. Da blir det litt forunderlig når Senterpartiet i lag med sin partner i regjeringen slår beina vekk under elbilsatsingen, fjerner alle insentiver som kunne gjort at dette ble likere. TØI har estimert økt utslipp mot 2030 og innføring av økt avgift på elbil til 1,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Vi tenker vel også sånn at det ikke bare er kostnaden på drivstoff som gjelder, men også utslipp. Er det noe Senterpartiet bryr seg om i det hele tatt?

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [12:31:14]: No har eg allerede i replikkrunnen og no òg fått ein del spørsmål om ting som hamnar litt på utsida av det eg sit med ansvar for, men eg vil berre seie at elbilsatsinga har vore veldig vellukka i Noreg. Noreg er antakeleg det landet som

har høgast del elbilar i verda, der ein veldig stor del av nybilsalet er elbilar. Det er framleis sterke verkemiddel i Noreg knytte til kjøpsfordelar for elbil og andre fordelar knytte til elbil. Det er òg viktig å leggje til rette for utbygging av infrastruktur bl.a. for lading rundt omkring i Noreg, sånn at det i endå større grad vert eit alternativ for folk i ulike delar av landet.

Presidenten [12:32:03]: Replikordskiftet er omme.

Kirsti Leirtrø (A) [12:32:16]: Regjeringspartiene vil bruke samferdselsbudsjettet til mer enn nye samferdselsprosjekt. Vi vil bruke midlene til å bygge og bevare kompetanse, trygge arbeidsplassene og gi forutsigbarhet og ordnede forhold. Vi vil ta bedre vare på det vi har, og bedre framkommeligheten, trafikkikkerheten og tryggheten til folk. Transportformene våre må ses i en sammenheng og bidra til næringsutvikling, verdiskaping og innovasjon, og vi må ta klima- og naturkrisen på alvor.

Stortinget har vært flinke til å sette mål, men tiltakene har vært for svake til å nå disse målene. Vi vil f.eks. få ned planleggingstiden, men den er fortsatt langt over tolv år. Vi skal ivareta tunnelsikkerhetsforskriften, men er nå fire år etter kravet, som egentlig var 2019 – og for fylkene er den overhodet ikke finansiert, selv om Stortinget har sagt at det skal gjøres.

Det mangler jo ikke på prosjekter og ugjorte oppgaver på samferdselsområdet. Om vi hadde doblet samferdselsbudsjettet, ville det allikevel manglet mange hundre milliarder for å dekke behovet, for ikke å snakke om løftene i Nasjonal transportplan – prisveksten tatt i betraktning. Det er behov for milliarder til rassikring, til fylkesveier, til jernbanespor og elektrifisering, til utbedring av havner og farleder, til å bedre framkommelighet for modulvogntog og tømmertransport, til å dekke kravene etter tunnelsikkerhetsforskriften, og til å bedre kollektivtilbud og byvekstavtaler. Det skulle man ikke tro når man hører de tidligere regjeringspartiene, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, snakke om egen innsats. Vi arver jo ikke akkurat en jernbane, et veisystem, en luftfart eller en sjøvei som det skinner av. 5 600 bruer mangler vedlikehold, rasproblematikken er økende og er en betydelig risiko for liv og helse, og vi har en jernbane med signalfeil, gamle tog, for få tog og et stort vedlikeholdsetterslep. Havner og farleder trenger også utbedring. Samtidig skal vi finansiere dyre innførte OPS-prosjekt, som vil binde midlene våre i årtier framover. Og så er det fylkesveiene, som eksportnæringene våre er helt avhengige av – bare de trenger to samferdselsbudsjett alene.

Det er derimot brukt store penger på oppsplitting og fragmentering av samferdselsområdet, sånn at den ene nå ikke vet hva den andre har ansvaret for. Vi jobber

nå med å rydde opp i arbeidssituasjonen for hele sektoren – for drosjenæringen, lastebilsjåførene, de jernbaneansatte, sjøfolk, planleggere og anleggsbransjen. Dette er arbeidsfolk og kompetanse som bygger landet vårt.

Prisveksten, spesielt på drift og vedlikehold, har vært stor, og den største kritikken har kanskje gått på at flere store samferdselsprosjekter har gått til utenlandske entreprenører – uten norsk konkurranse. Vi har fått en ansattflukt fra Statens vegvesen på 3 000 ansatte, hvorav 1 800 riktignok har gått til fylkeskommunene, men fortsatt er det 1 200 med betydelig kompetanse som har forsvunnet. Nå er de leid inn som konsulenter.

Vi må altså ta grep, rydde opp og få mer igjen for hver krone. Krisetiden vi står i, forteller oss hvor viktig det er at landet vårt har egen kompetanse. Som sagt, det er utrolig mye som er ugjort i bygd og by i det flotte og langstrakte landet vårt, men vi skal minne oss selv på at samferdselsbudsjettet aldri har vært større enn for 2023.

Liv Kari Eskeland (H) [12:36:53]: På Stortingets nest siste dag får me endeleg lov til å debattera samferdsel. Vanlegvis er dette ein debatt som engasjerer, motiverer og får stortingspolitikarar frå heile landet til å oppsøkje stortingssalen. Men denne gongen var det mange som fekk seg ein kalddusj då budsjettet vart lagt fram, for sjeldan har me sett eit budsjett innanfor samferdselsfeltet som i så liten grad bidrar til å rusta oss for morgondagens utfordringar. Dette budsjettet rustar ikkje landet for dei utfordringane me ser koma der framme. Ein meir globalisert verdsøkonomi krev at me legg til rette, slik at komande generasjonar no kan møte endå tøffare konkurranse.

I mitt møte med næringslivet er det to–tre forhold som alltid vert løfta høgt. Det er stabile rammevilkår, det er tilgang på kvalifisert arbeidskraft, og det er ein tenleg infrastruktur. Med det siste meiner folk at varer og tenester må koma trygt, raskt og effektivt fram. Men i dette budsjettet vert alle desse tre områda utfordra: Uføresei-elege rammevilkår har sett ein støkk i næringslivet, kvalifisert arbeidskraft er utfordrande å få tak i, og framdrift og oppstart av nye, større vegprosjekt er tørka fullstendig inn. Det er mogleg å tenkja seg eit kvileskjer på eitt år på nokre av dei store prosjekta, men ikkje om prosjektorganisasjonane då må demobilisera og verdifull kompetanse forsvinn.

Me ser ikkje lysning i tunnelen heller. Før budsjettframlegginga var statsminister og statsråd ute og fortalde at dette budsjettet ville verta stramt, men ein ny NTP er òg varsla, og allereie no er ambisjonane jekka kraftig ned for kva me kan venta for denne framlegginga. Der som me no bremsar opp utviklinga på infrastruktur som me hadde under Solberg-regjeringa, vil det redusera moglegheitene for næringslivet til å ha dei same vilkåra

som konkurrentar i andre land. Kjem ikkje varer, folk og tenester fram, fører det òg til kompetanseflukt og kapitalflukt, som på sikt vil svekka oss.

Når me no har stramme budsjett, er det difor komplett uforståeleg for oss at ein brukar tid, krefter, kapital og ressursar på reversering og omkampar i staden for vidareutvikling og forbedringar. Det er nok å nemna reversering og oppløysing av fylkeskommunar, evaluering av Nye vegar og tilbakeføring av fiskerihamner. Alt dette er tiltak som berre fører til oppløysing av fagmiljø, nye omkalfatringar og meir bruk av pengar – som ikkje fører til betre vegar, hamner eller togstrekningar. Kvifor ein då ikkje tek i bruk verkemiddel som ein ser gjev meir pengar i kassen, som f.eks. konkurranseutsetjing av jernbane, er likeins uforståeleg. Her er det ideologiske skylappar som gjer at ein går baklengs inn i framtida, og dette er det næringslivet og privatpersonar som må betala for gjennom auka skattar og avgifter og reduserte tilbod.

Det er òg eit anna område der me må få lufta bekymringa vår. Det gjeld elbilpolitikken, der me opplever at regjeringa stykkevis og delt og utan ein heilskapleg plan no plukkar ned elbilfordelane – og dette utan å vita konsekvensane av det ein gjer. For fører dette til at færre kjøper elbil? Ja, meiner Statens vegvesen i sin analyse av reduserte bompengerabattar, frå 50 til 30 pst., i bomringar. Vil det føra til at barnefamiljar kjøper fleire fossildrivne bilar når ein må opp i ein litt større og meir robust bil, når ein innfører moms på den delen av elbilkostnaden som er over 500 000 kr? Ja, meiner Elbilforeningen. Vil det føra til at ein beheld den fossilfrie bilen endå litt lenger no når vektkomponenten slår inn og elbilane vert dyrare? Ja, meiner NAF. Vil dette bety at me når klimamåla våre? Nja. Av svaret frå statsråden er vel det beste me kan tolka at det veit me ikkje. Det Høgre etterlyser, er ein heilskapleg gjennomgang av elbilpolitikken som gjev insentiv for alle til å bytta ut den fossile bilparken vår.

Eg skal ta eit par positive ting: Regjeringa går vidare med alle igangsette prosjekt. Det er bra. Det er berre synd at me ikkje sette i gang fleire prosjekt då me sat i regjering. I dei generelle merknadene ønskjer ein òg å styrkja godsoverføring frå veg til sjø. Det er bra. Det er berre synd at dei faktiske tala i budsjettet viser ein reduksjon i denne posten for nærskipstransport på nærmare 50 pst.

SV sytte i budsjettet for at me fekk på plass Arna-Stanghelle, og det er me faktisk veldig glade for.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [12:42:19]: Jeg har lyst å starte med å si at det må bo folk i hele Finnmark for å forsvare de enorme ressursene Norge forvalter der. Høyresidens markedsstyring og mangel på fiskeripolitikk har resultert i en rasering av fiskerinæringen man-

ge steder. Nå skal fiskerinæringen bygges opp der fiskeressursene er.

Nord-Norge må ha en politisk styring som gjør at vi opplever vekst og framgang. Vi bor nær det beste som er av ressurser: rike olje- og gassfelt, enormt rike fiskehav, et landbruk som har gode kår, og en reindriftsnæring som gir enorme mengder kvalitetskjøtt. Vi fortjener infrastruktur som gjør at vi kan reise på gode måter mellom stedene. Målet må være at vi kommer til kai overalt, og at fiskeflåten kan ligge trygt når det er landligge. Vi fortjener også at fellesskapet vil utvikle f.eks. Finnmark på alle områder.

I Nord-Norge er fisk en stor næring, og tidligere var det en selvfølge at staten tok seg av infrastrukturen rundt fiskeriene. Moloer og kaier ble bygd. Det begynner å bli noen år siden, dette. Med stor forskjell på flo og fjære «aures» ofte havnene igjen. En rekke samfunn langs kysten har det slik. For egen del vet jeg at mange havner i Finnmark og Nord-Norge må mudres fordi det har blitt for grunt til at fiskeflåten kommer inn, eller til at oppdrettsnæringen får inn båtene de må ha for å få smolten ut. Hasvik og Andenes er eksempler på slike havner.

Her må det et skikkelig løft til, og her må vi på Stortinget ta ansvar for å bygge den infrastrukturen. Vi mangler i tillegg kaier i de fleste kommuner. Senterpartiet ønsker å jobbe for at mer gods skal over på sjø. I beredskapssammenheng er det viktig å ha en infrastruktur som passer for sjø. Da er kaier og en sikker havn som er dyp nok, viktig. Vi må ha ressurser til planlegging av det.

Jeg har tidligere nevnt at jeg var så heldig at jeg fikk oppleve at vi fikk gratis ferje i min kommune. For kommunenes næringsliv betyr dette enormt mye, og for den øvrige befolkningen er det så klart enormt bra. Jeg må si at jeg ble veldig skuffet over at spesielt Høyre ikke ville fortsette denne linjen. De viser vel med dette at de ikke tenker så mye på bosetning i Nord-Norge. Vår trikk og vårt tog i Nord-Norge er småflyplassene, og her har vi de såkalte FOT-rutene. Mange har sikkert sett NRKs program om FOT-ruter, som på en genial måte viser hvordan vi har det på kysten. Vi må ruste opp småflyplassene, slik at det blir mulig å fylle drivstoff på alle flyplasser rundt omkring.

Resultatet er enkelt å spå: Hvem vil bosette seg på et sted hvor det er farligere å bo, enten det er barn som skal settes til verden, en potensiell hjerneskade, fallulykke i båt eller et hjerteinfarkt som krever helsehjelp fra sykehus? Dette kan man løse ved at det statlige selskapet Avinor får oppdraget med å drifte tjenesteinfrastruktur, som drivstoff- og bagasje- og passasjerhåndtering. Da blir flyplassene i kortbanenettet en beredskapsressurs i seg selv.

Jeg kjøpte et månedskort her i Oslo for å reise med buss, trikk og bane, og litt tog. Det kostet rundt 800 kr.

En reise tur-retur for en familie på fire med Widerøe fra Mehamn til Oslo kostet nå før jul ca. 30 000 kr. Selv om man har gratis barnehage og nedskriving av studielån, monner det liksom ikke.

Vi har hatt befolkningsnedgang i Nord-Norge over mange år. Vi mangler flere helårige arbeidsplasser i de fleste kommunene i nord. Skal vi få økt bosetning, må vi fordele godene, slik at folk kan bo og være der de vil leve livet sitt.

Takk for at vi får beholde Finnmark som eget fylke. Jeg er sikker på at denne regjeringen vil bidra til å løfte Finnmark på alle områder. En styrking av Finnmark vil bety følgende: styrket økonomi i kommuner og fylker, at vi kommer i gang med havneutbygginger, økt satsing på skoler og barnehager, et helsevesen som gjør det trygt å bo i hele Finnmark, og forvaltning av fiskeressursene og havet på en best mulig måte – til beste for eieren: fellesskapet i Norge.

Per Vidar Kjølmoen (A) [12:47:35]: Møre og Romsdal er landets fremste eksportfylke. Ingen andre steder i Norge produseres det så store eksportverdier per innbygger. Fylket er internasjonalt ledende på maritim industri, petroleum, kraftkrevende industri og reiseliv. Fylket er en enorm generator av verdier som skaper arbeidsplasser, og gjør det mulig for Norge å ha et av verdens beste velferdssamfunn. Hvis Norge skal lykkes som nasjon, må Møre og Romsdal lykkes som verdiskapingsfylke. Da er selvsagt samferdselspolitikken viktig.

Da Høyre og Fremskrittspartiet inntok regjeringskontorene i 2013, manglet det ikke på store lovnader om samferdselsutbygging i Møre og Romsdal. I 2013 hadde fylket én eneste 90-sone et kort strekk i Gjemnes kommune, og da Høyre og Fremskrittspartiet tapte valget i 2021, var det fremdeles bare én eneste 90-sone i fylket – og den ligger fremdeles i Gjemnes.

I løpet av de åtte årene Høyre og Fremskrittspartiet styrte, fikk Møre og Romsdal bevilget omtrent 0 pst. av de samlede overføringene til statlige veimidler. Det gir grunn til refleksjon. Hvorfor er det sånn at Møre og Romsdal, Norges fremste eksportfylke, overhodet ikke nådde opp i den perioden? Det skyldes nok dels at næringstransport ikke ble vektlagt nok i Høyre og Fremskrittspartiets modeller for å regne samferdselsnytte i sine veiprosjekter.

Litt forenklet sagt: Når en kosetur med Teslaen regnes som omtrent like viktig som en trailer full med laks, ja, da sier det seg selv at det blir vanskelig å nå opp for eksportfylker som Møre og Romsdal. Derfor er det umåtelig bra at regjeringen gjennomgår disse modellene for å sikre at næringstransporten vektlegges riktig. Her må det gjøres en langt bedre jobb enn Høyre og Fremskrittspartiet gjorde, for det viktigste med samferd-

selspolitikken er ikke selve veien eller jernbanestrekningen, men hvilke samfunnseffekter prosjektet vil ha. Det trenger Møre og Romsdal, og det trenger Norge.

Heldigvis har vi fått en regjering som ser kysten og vektlegger kystens behov. Ferjeprisene er et godt eksempel på det. Ikke bare økte Høyre og Fremskrittspartiet ferjeprisene hvert år da de satt sammen i regjering, men de økte prisene mer enn de andre prisene i samfunnet økte. Det var nærmest i panikk, etter at Arbeiderpartiet hadde programfestet halverte ferjetakster, at høyre-regjeringen begynte jobben med å redusere prisene de selv hadde kjørt i taket.

Knappt noen samferdselsreformer er blitt gjennomført hurtigere enn Arbeiderpartiet og Senterpartiets krafttak for halverte ferjetakster og gratis ferjer til de minste sambandene, og det selv når det må spares penger. Sånn blir det når man har en handlekraftig regjering som prioriterer folk og næringsliv langs hele den langstrakte kysten av Norge.

Erlend Larsen (H) [12:51:11]: Transport- og kommunikasjonskomiteen stadfester i en merknad at Bane NOR har en viss handlefrihet gjennom porteføljestyring. Det er jeg veldig glad for. Porteføljestyring ble innført av Solberg-regjeringen og gir Bane NOR en handlefrihet til å planlegge og realisere effektpakker for intercitystrekningene. Dette åpner for at de kan fortsette å planlegge for utbygging av dobbeltspor på strekningen Stokke–Sandefjord.

Vi i Høyre mener at setningen «det er heller ikke sett av midler til jernbanestrekninga Stokke–Sandefjord i 2023», som står på side 12 i samferdselsbudsjettet, ikke er i samsvar med intensjonen i porteføljestyring. Det vil etter vårt syn være svært uheldig dersom planleggingen stanser opp. Et dobbeltspor på denne strekningen åpner for flere avganger på Vestfoldbanen, noe som er et viktig bidrag for å få flere til å velge toget framfor bilen på strekningen mellom Skien og Oslo.

Vi vet at stadig flere tar toget. I 2019 var det 13 millioner flere reisende på jernbanen enn da Solberg-regjeringen tok over i 2013. Satsingen på jernbane virker.

Halvparten av de reisende på intercitystrekningene fra Oslo til Hamar, Halden og Skien finner vi på Vestfoldbanen. Det er like mange reisende mellom Tønsberg og Skien som på hele Østfoldbanen. Det viser hvor viktig et dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er for å få flere avganger og kortere reisetid.

De regionale flyrutene har en spesiell betydning for verdiskaping i hele landet. Kortbanenettet har en helt spesiell betydning for Distrikts-Norge, både for næringsliv og for innbyggere. Nettopp derfor sikret regjeringen Solberg flytilbud i hele landet ved kjøp av ruter, fritak fra

avgifter og overføring av midler til lufthavnene i perioden med pandemi.

Vi i Høyre er opptatt av at billettprisene på kortbanenettet skal være på et rimelig nivå for passasjerene, bl.a. fordi kortbanenettet i enkelte deler av landet er en viktig del av kollektivtransporten. Konkurransen på kortbanenettet gir rimeligere og hyppigere avganger for folk og næringsliv som skaper, virker og bor i Distrikts-Norge.

Vi er også opptatt av å få ned utslippene fra luftfarten ved å stimulere til bruk av miljøvennlige fly og drivstofftyper. Derfor foreslo vi at regjeringen skulle utarbeide et grønt luftfartsprogram, et forslag som ble nedstemt i Stortinget.

Det ser ut til at regjeringen vil innføre et særnorsk krav om økt innblanding av avansert biodrivstoff på fly fra sommeren av. Biodrivstoff er mer miljøvennlig enn fossilt drivstoff, men det koster tre–fire ganger mer enn fossilt drivstoff. Jeg håper et økt innblandingskrav gjøres på en måte som ikke rammer flyselskapenes økonomi. Jeg håper også regjeringen finner en løsning hvor vi unngår at flyselskapene som flyr på utlandet, tar med ekstra mye fossilt drivstoff fra utlandet for å omgå særnorske krav.

Byvekstavgiftene er viktige for å få flere til å velge kollektivtilbud. Det er nødvendig med en tilskuddsordning også for mindre byområder. Det vil si byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal, Grimstad og Vestfoldbyene Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Dette er byer som ikke er inkludert i ordningen med byvekstavgifter.

Vi merker oss at regjeringen og SV har bevilget 30 mill. kr som skal utbetales som et engangstilskudd. Vi mener ordningen med engangstilskudd ikke gir den forutsigbarheten disse byene trenger for å forplikte seg til å nå nullvekstmålet. Gjennom byvekstavgiftene får vi til en bedre satsing på kollektivtilbudene, tilbud vi er avhengig av om vi skal nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Vi opplever at regjeringen i sitt budsjettforslag setter satsingen på kollektivtransport på vent.

Byvekstavgiftene har så langt vært en suksess med hensyn til å bidra til å skape bedre byer som gagnar natur, klima og miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker. Vi mener at reforhandling og utvikling av byvekstavgiftene er helt avgjørende for at byene skal nå sine mål, både for nullvekst i biltrafikken og for klimaet. Derfor fremmer vi sammen med Venstre et forslag som sier:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle tilskuddsordningen for de fem mindre byområdene, med mål om å sikre mer forutsigbarhet enn hva engangsutbetalinger gir.»

I Høyres alternative statsbudsjett foreslår vi å styrke bevilgningen til de mindre byområdene med 20 mill. kr.

Regjeringen og SV har vedtatt økte avgifter på elbiler. Vi er enige om å øke avgiftene noe, men vi mener den samlede avgiftsøkningen blir for stor. Elbiler må fortsatt være det foretrukne valget framfor fossilbiler i alle bilklasser. Det er fortsatt behov for insentiver dersom vi skal målet om 100 pst. elbiler i nybilsalget i 2025.

Vi opplever at endringene i elbilfordelene blir gjennomført stykkevis og delt. Vi etterlyser en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet, slik at vi unngår å endre på insentiver vi vet fungerer. Alle fordeler ved kjøp og bruk av elbiler må vurderes helhetlig og ses opp mot Norges klimamål før det gjøres endringer. I Høyres alternative statsbudsjett foreslår vi å heve momsfrataket til 600 000 kr. Det gjør at flere biler som egner seg godt for familier og for dem som bor i distriktet, blir billigere enn det regjeringen og SV har bestemt.

Presidenten [12:56:06]: De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Anne Kristine Linnestad (H) [12:56:24]: For litt over en uke siden åpnet endelig Follobanen, etter 14 år med planlegging og flere hundre tusen arbeidstimer – et enormt prosjekt til 36,8 mrd. kr så langt. Dessverre ble ikke Østfoldbanens dårlige tradisjon med forsinkelser, signalfeil, strømbrydd, feil på sporveksler osv. avsluttet samtidig – snarere tvert imot. Det har sjelden vært en uke med flere sammenhengende forsinkelser og kanselleringer enn den siste.

Mange av oss som bor langs strekningen Oslo–Ski og gjennom Østfold, kan glede oss over en rutetabell med flere togavganger, og titusenvis har fått reisetiden kortet ned med elleve minutter etter at Follobanen åpnet. Det vil si: når toget går. Gleden blir til stor frustrasjon når vi ikke kan ta rutetabellen til Vy for gitt, og toget ikke går som oppsatt.

Det er nesten ikke til å tro, men selv i dag, etter gårsdagens brann i anlegget på Ski stasjon, står det i appen til Vy at togene fra Oslo til Ski tar elleve minutter, og det står verken at de er forsinket eller kansellert. I vår digitale hverdag er det for dårlig. Vy kan ikke skylde på gammelt utstyr fra flere tiår siden.

Kommunikasjonen fra Vy og Bane NOR fortsetter å være en stor utfordring for de reisende, og tilliten til Vy og Bane NOR krymper. Som jernbaneunge fra 1960-tallet er jeg oppvokst med at NSB betydde Noe Sent Bestendig, men jeg tror ikke jernbanepappaen min hadde forestilt seg at forsinkelsene bare skulle bli verre og verre og flere og flere.

Det er mange forklaringer på hvorfor Østfoldbanen stadig har forsinkelser og innstilte tog. For mange år siden var det til stadighet en ugle på kjøreledningen som skapte trøbbel, og solslyng på skinnene om sommeren. Nå er det flere grunner til forsinkelser og innstillinger,

slik som signalfeil, feil på sporveksler, kjøreledninger som faller ned, eller kø i tunnelen under Oslo S.

Det hjelper dessverre ikke en eneste en av alle de tusenvis av mennesker som bruker Østfoldbanen hver eneste dag. Og jeg tør nesten ikke tenke på hva alle disse forsinkelsene betyr i kroner og øre, både for den enkelte arbeidstaker og for alle bedriftene som til stadighet får en lettere irritert arbeidstaker for sent på jobb.

Forsinkelser og innstillinger har pågått gjennom årtier og under mange regjeringer. Ingen er skyldfrie i denne saken. Men jeg håper at samferdselsministeren i løpet av debatten kan si hvilke tiltak han ser for seg kan bidra til en mer stabil hverdag for de tusenvis av togjengere på Østfoldbanen og Follobanen på kort og på lang sikt.

Siv Mossleth (Sp) [12:59:20]: Jeg har lyst til å fortelle om landet jeg kommer fra. Det er Nordland. Det er en stor del av Norge. Nordland er ett av nitten valgdistrikt. Her er det plass til sju andre valgdistrikt, som Oslo, Akershus, Østfold, Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland, og enda er det areal til overs.

Nordland har en fjerdedel av den norske kystlinjen. Det er viktige og store havområder utenfor kystlinjen. Golfstrømmen er nær, fiskebankene er mange, og skrei-en kommer snart for å gyte. Nordland har også mye innland. Vi har kommuner helt uten kystlinje.

Bedrifter i Nordland eksporterte varer for over 38,4 mrd. kr i 2021. Sjømat, metall og kjemiprodukter er viktige varer. Det er mye bra i Nordland, men samferdsel og logistikk er vanskelig i et fylke som mitt. Selv Fremskrittspartiet slutter å snakke om firefelts motorvei når de kommer nordover. Det er heller et spørsmål om gul stripe, ulovlige tunneler, rasfare, ferge og båt, og det er et spørsmål om hvordan samfunnsøkonomisk nytte beregnes. Transport av gods teller knapt i forhold til personbiler som kan kjøre fortere. Fisken som blir stående på bil fordi bilen ikke kommer fram, teller ikke i dette regnskapet. Men med ny regjering i fart framover, forventer jeg at det blir en enda større endring i vektinga av transport av gods.

Ny regjering har gitt resultater. I Nordland har vi ca. 25 fergesamband, og mye folk bor ute på øyer og på veiløse steder. Her er det også lakseslakterier, fiskemottak og andre bedrifter. For alle disse er gratis ferge en helt ny verden. Det er en historisk satsing, i lag med 50 pst. kostnadskutt på andre fergesamband. Nå håper jeg ministeren følger med, fordi vi trenger samme revolusjon på hurtigbåtene.

Det er også veldig positivt at ny regjering sikret at nasjonalt viktige fiskerihavner skal være statlige. Fiskerihavnene er viktige for verdiskapingen. Det er inntekter som både kysten og mange byer har stor nytte av. Det

trengs penger også. Havnene Andenes, Ballstad, Røst og Værøy har virkelig lidd under forrige regjeringens elendige behandling.

Forrige regjering prioriterte heller ikke å komme i gang med E6 Sørfoldtunnelene. Under 3 pst. av bundne midler i NTP fra forrige regjering gikk til Nord-Norge. Det er en liten dråpe i havet, sett i forhold til behov og areal i nord. SV prioriterte heller ikke Sørfoldtunnelene i budsjettbehandlingen.

Samferdselsministeren må ta tunneldirektivet på alvor. E6 i Sørfold deler ofte Norge i to. Strekningen kjennetegnes av stigninger, svinger og 16 tunneler, tran-ge som gruvesjakter, på rekke og rad.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplas-sen.

Morten Stordalen (FrP) [13:02:41]: Når vi i dag be-handler samferdselsbudsjettet, vises det at det er nye takter i samferdselspolitikken. Nå er det full brems etter åtte år der samferdsel virkelig var prioritert – mye tak-ke være Fremskrittspartiet, som i hovedsak styrte Sam-ferdselsdepartementet.

Dette er fordi Fremskrittspartiet prioriterer sam-ferdsel nettopp fordi et moderne samfunn trenger gode, trygge og effektive samferdselsløsninger – ikke bare for dagen i dag, men også for framtidens behov, og ikke minst for å binde byer og distrikter sammen, ved å legge til rette for kombinert mobilitet, med fokus på valgfrie transportløsninger for den enkelte i sin hverdag. I tillegg reduserer man reisetid og kostnader for næringstran-porten ved å bygge ut veinettet i nye og mer tidsriktige traseer.

Dette er i motsetning til regjeringens budsjett, der de ikke vil starte opp et eneste nytt prosjekt av de viktig-ste veiprosjektene Statens vegvesen hadde på sin priori-teringsliste, som de presenterte tidligere i år.

Fremskrittspartiet har i sitt alternative budsjett pri-oritert å sette av 750 mill. kr mer enn regjeringen fordi Fremskrittspartiet prioriterer framdrift på seks av de viktigste veiprosjektene. Dette er strekninger som ofte er stengt som følge av enten brann, ulykker eller ras.

Fremskrittspartiet prioriterer bl.a. Oslofjordtunne-len. Det gjør vi fordi det handler om trygghet. Det å sette det prosjektet på vent er, som flere av de andre prosjek-tene, uheldig sett opp mot å kunne bedre sikkerheten. Med et nytt tunnellop ville man kunne ha etablert rømningsveier for når det er uhell i tunnelen.

I tillegg: Når Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett prioriterer penger til å kunne videreføre fram-driften av disse prosjektene, prioriterer vi også å holde bygg- og anleggsbransjen i gang. Beskjeden fra Vegdirek-toratet er nedslående. Isolert sett, for 2023, vil det riktig-nok ikke være av noen stor betydning, men for 2024 –

det er da det virkelig slår inn. Statens vegvesen sier selv at det vil være en reduksjon i aktiviteten på 60 pst, eller om lag en tredjedel av aktiviteten Statens vegvesen hadde i 2017. Dette er illevarslende for en stor og viktig bransje. I tillegg er det dårlig nytt for folk og næringsliv som er avhengig av trygge og gode veier.

Dagens debatt vitner vel også om det. Det er svært få representanter å spore fra regjeringspartiene som går opp og hyller hva de selv har fått, hva de har fått av økninger, og hva de satser på i sitt distrikt. Tidligere år har det vært vanlig i denne debatten at mange har kommet opp og takket for at man har fått gjennomslag for det ene prosjektet etter det andre. Nå opplever vi fra opposisjonen stort sett at det er litt halvlunkne, dårlige unnskyldninger, og man prater om krig i Europa, vanskelige tider og stramt budsjett. Men samferdselsbudsjettet er det eneste budsjettet som har kuttet. Alle de andre har stort sett klart å holde det gående, men samferdsel er tydeligvis nedprioritert denne gangen.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [13:05:57]: Tiden vi er inne i nå, før jul, blir ofte omtalt som en rød-grønn høytid. Da tenker jeg ikke på advent, men at vi vedtar et budsjett til fordel for arbeidsfolk og trygghet i hele landet.

Det er tre eksempler som er ganske interessante her i dag. Vi har tre statsråder som på hvert sitt vis viser den nye retningen som det rød-grønne flertallet setter i transport og kommunikasjon. Det er mange i Norge som ikke tenker over at vi representerer en transport- og kommunikasjonskomité. Man tenker at dette kun er et arbeid for stål, asfalt og betong, men det er så mye mer.

Første eksempel på det er vår statsråd Nygård, som i et veldig stramt budsjett har prioritert å sette i gang et stortilt arbeid for å rydde opp i og bekjempe den sosiale dumping som dessverre har preget arbeidshverdagen til altfor mange sjåfører de siste årene. Det er rett og slett den viktigste satsingen vi kan gi til veisikkerhet i hele Norge – det at vi har biler som er skodd, og sjåfører som kan sitt fag. Det er vi meget stolte over.

Det andre eksemplet som viser den nye retningen, er statsråd Gjelsvik, som er den som virkelig setter digital infrastruktur i hele landet, til alle deler av Norge, på kartet. Med 150 mill. kr mer enn det Høyre har i sitt budsjett, betyr det rett og slett at det er mange bedrifter og familier som i løpet av 2023 vil oppleve å få ordentlig tilgang til internett og kommunikasjon med omverdenen.

Så er det eksempel nr. 3. Det er statsråd Skjæran, som har fått den viktige oppgaven i Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen på havn. Som det tidligere er sagt, var det slik at den forrige Solberg-regjeringen ofte ble omtalt av folk langs kysten for å ha vannskrekk. Vi tenker mer at vi griper de mulighetene som finnes med begge hender, enten det er på land, i luften eller i sjøen.

Komiteen hadde en veldig fin reise til Finnmark i år hvor vi lærte om de mulighetene som finnes, bl.a. i Vardø, for å koble transportinfrastruktur med morgendagens industriutvikling på fiskeforedling, bl.a. med levende fangst. Det er den type muligheter vi kommer til å gripe, og det er derfor neste NTP spesifikt beskriver bl.a. industristedenes behov for transportinfrastruktur og tilkobling, og at vi da vil prioritere overgangene mellom jernbane, vei og havn.

Det er en helhetlig måte å tenke på. Blant fotballkommentatorer ville man kanskje si at dette er et samspill på høyde med det argentinske landslaget. I politikken kaller vi det mer den norske modellen til fordel for vanlige folk i hele landet.

Freddy André Øvstegård (SV) [13:09:13]: Noen ganger må det være skrevet i stjernene. Tilfeldig kan det uansett neppe være at denne budsjettdebatten falt akkurat på bursdagen min, for en bedre bursdagspresang enn det å få Østfold tilbake på samferdselskartet kunne jeg ikke ha forestilt meg. Det er akkurat det dette budsjettforliket gjør.

Altfor lenge har Østfolds store samferdselsprosjekter, som skal bygge samfunn, kutte klimagassutslipp og sikre verdiskaping, blitt nedprioritert. Konsekvensen av det merkes i hele Oslofjord-regionen, med overbelastede veier, et næringsliv som ikke får oppfylt potensialet sitt, og kø, kork og kaos i den regionen som har Norges største grensekryssing til Europa. Men i budsjettforliket mellom SV og regjeringspartiene får vi endelig tatt noen steg videre.

Jeg er veldig glad for at SV nå, etter så mye fram og tilbake og så mye uforutsigbarhet med den borgerlige regjeringen, har fått flertall for å be regjeringen om å ta sikte på å inngå forhandlinger om byvekstavtale med Nedre Glomma så fort som mulig. Det er helt nødvendig for å satse på kollektivtransport og for å komme i gang med viktige veiprosjekter som er på overtid. Det vil få stor betydning for å skape en enklere reisehverdag for de nesten 150 000 innbyggerne i Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler, og det vil gi en mer miljøvennlig transport i det som er en av landets største byregioner. Så nå må vi bare sørge for at regjeringen følger opp – det er ingen grunn til å vente.

På listen over nedprioriterte og forsømte, men viktige samferdselsprosjekter i Østfold står Borg Havn helt på toppen. Havnen vår er avgjørende for de tusenvis av industriarbeidsplasser som ligger på Øra i Fredrikstad, og som er helt fremst i det grønne skiftet. Men mange år uten mudring av farleden har gjort at det har samlet seg opp så store masser fra Glomma at det har blitt grunnere og grunnere. Det blir stadig vanskeligere for store skip å legge til. Ja, for noen uker siden måtte et sivilt skip som

var en del av en NATO-øvelse, og som skulle bruke Borg som den beredskapshavnen det er, snu fordi det var for grunt. Sånn kan vi ikke ha det, i alle fall ikke når vi skal satse på grønn skipsfart framover. Derfor er jeg veldig glad for at vi har fått inn 50 mill. kr til mudring i budsjettforliket. Det sikrer framdrift i prosjektet.

Det gjenstår mye på listen over viktige samferdselsprosjekter for å kutte klimagassutslipp og skape mer verdier i Østfold. I SVs budsjettforslag har vi prioritert flere, som å fortsette jernbaneutbyggingen hele veien til svenskegrensen. Men dette er en god start, som viser at Østfold-samfunnet endelig får gjennomslag.

Geir Inge Lien (Sp) [13:12:29]: Ved å bygge på det beste ved landet vårt får vi folk med oss på det store samfunnsløftet. Ein sterk fellesskap, høg tillit og små forskjellar er avgjerande for at folk trygt skal kunne vere med på å utvikle heile Noreg.

Dei tidlegare regjeringspartia Høgre og Framstegspartiet har gjennomført eit uansvarleg frislepp når det gjeld drosjeløyve. Dei har gjennomført ei deregulering av drosjemarknaden som no er i ferd med å øydelegge heile arbeidsmarknaden for ei stor yrkesgruppe. Tidlegare skattekrimsjef Jan-Egil Kristiansen har sagt dette om taxibransjen etter frisleppet:

«Det er cowboytilstander.»

I ei årrekke jobba den tidlegare skattekrimsjefen med å rydde opp i taxibransjen. No meiner han at det er eit stort hol i kontrollregimet etter frisleppet.

Drosjenæringa treng føreseielege inntekter og moglegheit til å sikre seg framtidig pensjon og gode trygdeordningar. Med det som Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti har lagt opp til, har det gått i rakt motsett retning.

Talet på løyve i drosjenæringa har auka formidabelt. Det har vore ein stor auke, frå ca. 8 000 bilar i oktober 2020 til 17 500 løyve i dag, etter frisleppet. Dette er vi nøydd til å snu. Vi skal stoppe frisleppet i drosjenæringa. Det skal vi gjere i god dialog med næringa sjølv. Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa har starta prosessen med å stoppe frisleppet i drosjenæringa. Som eit ledd i arbeidet med å tryggje ei meir seriøs næring innfører regjeringa ei rekkje nye krav til løyvehavarar frå nyttår. Vi vil bl.a. innføre krav om bankgaranti, taklampe, dokumentasjon, taksameter og at køyretøyet skal registrerast som drosje i køyretøyregisteret.

I budsjettforliket mellom Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV held vi fram den viktige jobben. Vi vil i lag med drosjenæringa sjå på kva slags rolle næringa skal ha som ein del av det nasjonale kollektivtilbodet, og korleis vi i fellesskap kan stoppe den sosiale dumpinga og styrkje dei seriøse aktørane i drosjenæringa. Difor ber Stortinget regjeringa om å kome med eit nødvendig lovfor-

slag om endring av forskrifter for på ny å innføre ei plikt om å vere tilknytt ein drosjesentral, ei driveplikt og ei avgrensing av talet på taxiløyve i drosjenæringa i løpet av 2023.

Vi nærmar oss ei full reversering av taxireforma til den førre regjeringa. No får vi ein god drosjepolitikk og forhåpentlegvis raskt ei berekraftig og framtidsretta drosjenæring over heile landet.

André N. Skjelstad (V) [13:15:56]: Når en hører på denne debatten, kunne det vært fristende å spørre hva som er regjeringens visjoner, annet enn å reversere mye av det som har blitt gjort, i stedet for å evaluere. Uansett hva en måtte mene om ikke minst tidligere statsråd Ketil Solvik-Olsen, hadde han i hvert fall visjoner, og det skjedde ting. En kan selvfølgelig diskutere hva som er rett eller galt. En kan også gjøre vurderinger knyttet til drosjenæringen, som forrige taler snakket om. Han ville ha full reversering. Det skal ikke være noen evaluering, men bare full reversering – uten å gjøre noen vurdering av om det finnes noe som det går an å ta med seg videre.

Når dette er ferdig og vi har en ny regjering i 2025, vil det kanskje være en parentes hvor det står «reverse-ringsregjeringen». En må jo ha noen visjoner med et prosjekt. En må jo ha noen andre visjoner enn bare å ha et nytt navn på togsettene. Hovedformålet må jo dreie seg om framkommelighet for både gods og passasjerer. Da spør en seg: Hva er det regjeringen egentlig vil, annet enn å skue bakover for å se om alt var bedre før? Det er lite som var bedre før. Det kan godt hende at ting burde vært evaluert og pusset litt på, men jeg tror kanskje at dagens regjering burde tenkt litt på det.

Så tror jeg at vi, etter forvaltningsreformen fra 2010 og det som dreide seg om fylkesveiene, er nødt til å finne noen modeller som gjør at det blir en form for spleiselag, og ikke bare for næringsveiene, som vi vedtok i forrige runde. Etterslepet på fylkesveiene er nemlig blitt for stort etter den reformen. Vi er nødt til å gjøre noe, og vi er nødt til å gjøre noe med hvordan vi finansierer opp fylkesveiene, gjennom en spleiseordning der staten er nødt til å være tyngre med, uten at det da blir statens ansvar. Men vi er nødt til å gjøre dette, for etterslepet rundt omkring i landet – ikke minst i mitt eget distrikt – er så stort at vi er nødt til å ta grep her. Det vil vi gjerne være med på, for vi er nødt til å ha noen nye tanker om dette framover.

Roy Steffensen (FrP) [13:19:00]: Det må ha vært befriende for de tre statsrådene i salen å ha vært til stede og hørt representanten Nils Kristen Sandtrøens tre minutter lange hyllest av hver enkelt av dem. Det er annerledes i denne salen enn det er utenfor, for i dag kan vi lese i Vårt Land at hyllesten ikke er like stor i folket. Der er tilbakemeldingene tvert imot 14,6 pst. og 3,8 pst.

Jeg tror at noe av forklaringen på det er at det er så stor forskjell på det regjeringspartiene sa før valget, og det som de leverer etterpå. Det har vi også fått bekreftet i debatten her i dag. Jeg trodde ærlig talt ikke det jeg hørte da representanten Leirtrø sa at det trengs milliarder til rassikring – det er et ufattelig behov for det – samtidig som hun i dag er med på å vedta et budsjett hvor midlene til rassikring er én tredjedel av det de var i 2021. Hvis det trengs milliardbeløp til rassikring, er det jo feil medisin å redusere bevilgningen til det.

Samtidig blir det også kuttet kraftig i bevilgningene til utbygging av motorveiprosjekter. Prosjekter blir utsett, nedskalert eller helt fjernet.

Det har vært andre ting som også har dukket opp i debatten. Statsråd Gjelsvik har gjentatt budskapet om drivstoff, at det blir lavere drivstoffpriser for folk. Det blir det ikke. For diesel blir det økt innblanding av biodrivstoff. Det gjør at det blir reduserte utslipp, men det blir dyrere. Samtidig har biodrivstoff den konsekvensen at det har dårligere effekt, som gjør at man er nødt til å fylle tanken oftere. Så i den saken stoler jeg mer på klimaministeren, som i Politisk kvarter sa at det ikke blir billigere diesel for vanlige bilister.

Når det gjelder bensin, kan alle gå inn i budsjettallene og se at bensinavgiftene øker med 53 øre – fra 6,38 kr i 2021 til 6,91 kr den 1. januar 2023. Så regjeringen gjør det dyrere å kjøpe, bruke og eie bil, samtidig som de reduserer standarden på veiene som bilistene skal bruke.

Fremskrittspartiet er det eneste reelle alternativet. Vi har lyst til å bygge landet. Vi ønsker at det skal bli billigere både å kjøpe, bruke og eie bil. Vi vil ha en motorveisatsing på 1,75 mrd. kr. Vi vil ha en ekstra vedlikeholdsmilliard. Vi vil tilbake til 2021-nivået for rassikring og ha 1 mrd. kr til rassikring. Samtidig ønsker vi å gjøre noe med drivstoffprisene. Det ønsket både Senterpartiet og Arbeiderpartiet i 2021, da gjennomsnittsprisen var 15–16 kr. I år blir gjennomsnittsprisen 22 kr. Da hadde det monnet om partiene hadde stemt for Fremskrittspartiets forslag om å fjerne drivstoffavgiftene. Det ville gitt en pumpepris som var 7–8 kr billigere.

Mahmoud Farahmand (H) [13:22:14]: Samferdsel handler om å skape bo- og næringsattraktivitet i hele landet. For å kunne gjøre dette må vi få mest mulig ut av hver krone vi bruker på samferdsel. Vi må bygge mer vei for å øke trafikksikkerheten og redusere reisetiden, og vi må optimalisere jernbanen for å redusere forsinkelser og dermed øke punktligheten og sikkerheten. Det var med dette for øye Solberg-regjeringen gjennomførte en rekke reformer som bidro nettopp til det ovennevnte.

I løpet av de årene jeg har pendlet med tog fra Telemark til Oslo, har det skjedd veldig mye. Tidligere gikk

det ett tog i timen, og var man heldig, gikk det to tog i rushtiden. Togreisen kunne ta opp mot to og en halv time. I dag går det tre tog hver vei i rushtiden, og det raskeste er framme på under to timer.

Mye av denne reduksjonen i reisetid skyldes bedre baneinfrastruktur, men også reformene som er gjennomført innen jernbanesektoren under Solberg-regjeringen er av stor betydning. Disse reformene har bidratt til å øke effektiviteten på bane og bidratt til å redusere reisetid og øke antall togavganger.

Reversering av jernbanereformen kan nok føles veldig berusende for enkelte i denne sal, men det vil nok gi umiddelbar effekt på togtilbudet, og de som vil bli aller hardest rammet, vil være «vanlige folk», som regjeringen tidligere ga uttrykk for å være så veldig opptatt av. Det kan hende retorikken har møtt virkeligheten, og prioriteringene har endret seg veldig. Videre må det sies at en reversering vil påvirke midler som er tilgjengelig for vedlikehold og utbedringer.

I tillegg til denne motviljen mot endringer innen jernbanesektoren ser vi også at regjeringen går langt i å skrote veiprosjekter som er av stor betydning for næringslivet og industrien. I mitt hjemfylke, Telemark, er E134 et godt eksempel. Regjeringen velger å skrote et prosjekt som gir direkte effekt på næringslivet på Notodden. Administrerende direktør Jan-Fredrik Carlsen i Optime Subsea sier til avisa Telen i dag at regjeringens pauseknapp for nye E134 er et alvorlig skudd for baugen for bedriften. Carlsen ønsker å utvikle selskapet på Notodden – og Notodden er en distriktskommune, for de som ikke vet det – men regjeringens manglende vilje til å prioritere det som er viktigst, først, bidrar til at selskapet går usikre tider i møte. Investorene vegrer seg, rekruttering av personell med nødvendig kompetanse uteblir, og ikke minst rammes transportveien for varer inn og produkter ut til eksport av regjeringens manglende evne til å prioritere.

La meg også legge til at Senterpartiet begynte å snakke om utsettelse og skroting av E134 lenge før Russlands invasjon av Ukraina. Allerede i november/desember i fjor kom de første signalene om dette.

Avslutningsvis vil jeg si følgende: Det er svært trist å se at vi har å gjøre med en regjering som prioriterer retorikk foran realiteter, og som rir sine kjepphester inn i solnedgangen med stor stolthet. En slik tilnærming skader privatpersoner, næringslivet og vårt omdømme som nasjon.

Tone E. Berge Hansen (A) [13:25:18]: Det har foregått og foregår en storstilt og viktig utbygging av E18, også gjennom Vestfold og Telemark og Agder. Det er en viktig og riktig utbygging og et sentralt utviklingsprosjekt.

E18 fra Langangen til Bamble er i full gang og forventes åpnet i 2025. Nå står neste etappe for tur, fra Bamble til Tvedestrand. Det er derfor viktig at regjeringen har satt av midler til neste etappe. Dette er sentralt for hele regionen.

Jeg er likevel glad for at man her har satt en liten fot i bakken for å se på muligheter for mer gjenbruk av eksisterende vei. Utbygging av nye motorveier må til enhver tid ses i sammenheng med inngripen i lokale naturområder, ikke minst der folk bor. Vi må sikre en ny trafiksikker og framtidsrettet vei på en måte som reduserer både arealbruk og klimautslipp. Jeg er helt sikker på at våre etterkommere vil være fornøyd med at vi utvikler på en skånsom måte. Gjenbruk er en del av en bærekraftig utvikling. Vi skal ikke være redd for å utvikle veinettet i landet vårt, men det er på høy tid at vi også tar denne typen grep.

Så må jeg si noe om ferjer. Jeg kommer fra et fylke, Vestfold og Telemark, som har få, men svært viktige ferjesamband. Jeg ble folkevalgt i 2009, da skolen på en øy like utenfor Brevik ble nedlagt. Skolenedleggelse har jo en tendens til å rekruttere nye folkevalgte. Årsaken til skolenedleggelsen var for få elever. Færre barnefamilier valgte å bosette seg ute på øya. Det var usikkerhet om utviklingsmuligheter, og utvikling av nye boligområder sto i stampe. Sentralt sto en evig usikkerhet knyttet til ferjetilbudet, med tanke på høye priser og om man ville klare å opprettholde et tilbud i tråd med behovet. Usikkerhet rundt om det over tid i det hele tatt ville være et ferjetilbud som fungerte for folk i arbeid, i skole og i fritiden, har bremset utviklingen. Folk ville gjerne bo i en idyll i skjærgården, men usikkerhet om ferjetilbud og høye priser har dempet bosettingsiveren.

Derfor er det svært gledelig at regjeringen nå gjennomfører ferjeløftet. Gratis ferje i skjærgården har allerede ført til økt bruk av denne viktige transportåren, og jeg er sikker på at det vil føre til økt utvikling og bosetting på øya. En svært viktig tilleggseffekt må jeg også nevne. Det er nå også åpnet en dør for et rekreasjonsområde for hele befolkningen på land – en dør som er åpen for alle, uavhengig av størrelsen på lommeboka.

Liv Kari Eskeland (H) [13:28:26]: Ein kommentar til det flammande innlegget frå representanten frå SV: Deira iver etter å flytta gods og personar frå veg til tog er veldig godt tenkt. Men det går ikkje tog frå Bergen til Stavanger. Difor bør denne aggressiviteten som me opplever mot Hordfast og ferjefri E39, kanskje revurdert litt, for ein kan ikkje meina at ein femtedel av Noregs befolkning, som bur mellom desse to store byane, skal ta til takke med distriktsvegar. Det er verdt å merka seg at ein stor del av verdiskapinga som SV finansierer sine budsjett med, kjem frå denne landsdelen.

Men tilbake til eige budsjett, for det som kanskje er interessant for folk der ute å vita, er kva som ville ha vore alternativet dersom Høgre hadde styrt. I vårt budsjett har me ein auke av planlegging av prosjekt som ligg i NTP. Me har i dag ein stram arbeidsmarknad, og skal me tru næringslivet, vil ikkje dette vera tilfellet i tida framover. Mangel på nye igangsette vegprosjekt, tørke innan bygging i kommunane, strammare bustadmarknad med høgare rente og usikkerheit gjev ordretørke hjå entreprenørane. Då er det viktig å ha planlagt gode prosjekt som kan takast fram når marknaden kjølmar og permitteringsvarsla hopar seg opp. Bakka–Solheim og Vågsbotn–Klauvaneset, som del av ringveg aust rundt Bergen, er blant dei prosjekta som ligg i denne porteføljen.

Heldigvis har Arna–Stanghelle no kome inn, eit prosjekt som me òg hadde inne i vårt budsjett. Me skulle forferdeleg gjerne også sett at førebunde arbeid på E134 Røldal–Seljestad vart prioritert. Dette, saman med førebunde arbeid på E6 Mørsvikbotn–Megården og anleggstart på Oslofjordtunnelen, er slik som me har føreslått. Eg ser me har mykje å ta tak i i åra som kjem.

Erling Sande (Sp) [13:31:06]: Det var kanskje litt tidleg å prøve seg på ei oppsummering, men nokre kommentarar til debatten så langt har eg i alle fall lyst til å prøve meg på. Her står Senterpartiet, Arbeidarpartiet og SV saman om hovudtrekka frå forliket. Det er eit stramt budsjett, men eit budsjett som gjev rom til viktige satsingar for å redusere avstandskostnadene, for å bidra til sosial og geografisk utjamning og for å skape liv, busetting, verdiskaping og arbeidsplassar over heile dette landet. Satsingar som ferje, breiband og mobildekning er tydelege eksempel på dette.

Så synest eg det er spesielt i debatten at partiet Høgre, som i alle samferdselsdebattar det siste året har møtt regjeringa med ord som «ambisjonslaus» og har sagt at ho er lite villig til satsing på samferdsle, her presenterer eit alternativt budsjett som for det fyrste har ei lågare ramme enn det forliket har på vårt område. Dessutan har budsjettet betydelege kutt på viktige postar som drift og vedlikehald av vegane våre, satsing på breiband osv. Det er postar som er heilt sentrale for å nå målet om betre samferdsle – betre transport og kommunikasjon over heile landet. No viser Høgre til at det er behov for å stramme inn på pengebruken. Ja, det er det jo. Det kan ein ikkje nekte for, men då vel ein desse områda å saldere budsjettet med. Her er det veldig manglande samsvar mellom ord og gjerning.

Eg har også lyst til å kommentere nokre av innlegga frå resten av opposisjonen. Mens Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV her står samla om ein tydeleg kurs, vel opposisjonen ei kjempestor sprenging i satsingane sine,

og kva dei vel å løfte fram her i debatten. Prisverdig nok løftar Venstre fram breiband og viktigheita av det. Dei gjev ros til regjeringa for at ho har satsa meir enn det Venstre gjorde då dei sat i regjering, men seier at ho ikkje satsar nok. Dei lèt vere å kritisere Høgre for kjempekutt på det same området.

Framstegspartiet står her og løftar fram behovet for lågare drivstoffavgifter og manglande vilje til pengebruk og angrip regjeringa, men utan nokon vilje til å peike på at partiet Høgre, deira næraste allierte i denne salen, går i motsett retning. Høgre på si side snakkar om ansvarleg pengebruk, men utan å ta noko oppgjær med at Framstegspartiet har ein heilt annan medisin for økonomien i dette landet enn alle andre parti har.

Erlend Larsen (H) [13:34:17]: Konkurransen i drosjenæringen har fått mye oppmerksomhet i debatten. Det er bra, for det er en viktig næring. Men det har dessverre blitt sagt mye fra denne talerstolen som er direkte feil. Nils Kristen Sandtrøen var uenig med meg da jeg sa at det er fylkeskommunene som bestemmer om det skal være konkurranse eller ikke. Sandtrøen kommer fra Innlandet fylke. På nettsiden til Innlandet fylke kan vi lese at fylkeskommunen kan tildele eneretter i enkelte kommuner eller områder for å beskytte mot konkurranse. Vi kan også lese at Innlandet ikke foreløpig har innført enerett i noen kommuner. Arbeiderpartiet og Senterpartiet hadde 70 pst. oppslutning i Innlandet ved siste kommunevalg, men de har altså valgt å ha fri konkurranse i drosjenæringen. Sandtrøen må ta opp dette med sine partivenner og slutte å klage på Solberg-regjeringen.

Representanten Geir Inge Lien kritiserte også frislipp av konkurranse. I hans eget fylke har hans egne partikolleger valgt å ikke innføre enerett. Hvordan står det så til i landets øvrige fylker? Av våre elleve fylker er det kun i Viken fylke og i Troms og Finnmark det er innført enerett. Det viser at de som vil innføre enerett, kan gjøre det og gjør det. Åtte av de andre fylkene har valgt fri konkurranse. Oslo kan ikke velge på grunn av befolkningstettheten.

Den 1. januar 2023 innføres det nye regler for drosjenæringen. Dagens regjering kunne stanset kravet til fri konkurranse i de 33 kommunene dersom de virkelig ville, men de gjøre det ikke. Det er fortsatt fri konkurranse. Hver måned under denne regjering gis det 400 drosjeløyver. Det er tidenes rekord. Det er aldri blitt gitt så mange løyver per måned. Regjeringen og fylkene kunne stanset konkurransen om nye løyver om de virkelig ville, men de har ikke gjort det.

Enerett i drosjemarkedet fungerte ikke tilfredsstillende i storbyer og befolkningsrike kommuner. Derfor innførte regjeringen Solberg konkurranse i 33 kommu-

ner med flere enn 20 000 innbyggere. I landets 323 øvrige kommuner er det opp til fylkeskommunen å bestemme om ett eller flere drosjeselskap skal få enerett, eller om det skal være fri konkurranse. Flere representanter hevder at kontrollen med drosjene er for dårlig. Det høres ut som Texas-tilstander. Reglene på nettsiden til regjeringen er tydelige. Det er et krav at samtlige selskap som ønsker å drive drosjevirkosomhet i Norge, må søke om løyve. Begrunnelsen fra departementet er at det er slik staten sikrer seg at drosjeselskapene følger norske lover og regler. Det er også krav om at hver enkelt drosje bruker GNSS-sporing – GPS-sporing for dem som bruker det begrepet – og at hver enkelt tur blir dokumentert og er etterprøvbar. Når det er sagt, mener heller ikke vi at alt er perfekt i drosjenæringen. Det er naturlig at det gjennomføres en objektiv evaluering en tid etter at det ble innført konkurranse.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:37:16]: I motsetning til Høyre satser denne regjeringen på jernbane. I det forslaget Høyre har lagt fram, kutter man nesten en halv milliard i budsjettet til jernbane og 300 mill. kr i drift og vedlikehold. Da blir det bitte lite grann snodig når representanten Linnestad holdt det innlegget hun holdt.

Det er ingen som er fornøyd med den oppstarten som har vært på Follobanen. Det er selvfølgelig også vi i regjeringen opptatt av. Vi er så opptatt av det at vi for noen måneder siden tok et initiativ som gjaldt jernbane generelt, om at man måtte bedre driftsstabiliteten og punktligheten på jernbanen. Det har Jernbanedirektoratet jobbet med, men vi ser at det er mer å gjøre.

Det må også sies at etter åtte år med Høyre og Fremskrittspartiet ved makten har man skapt et – hva skal man si – mangehodet troll i jernbanesektoren, med mange selskaper, mange ulike ansvarsområder og også tendenser til ansvarspulverisering. Vi er opptatt av å samle, ikke splitte jernbanen, slik Høyre og Fremskrittspartiet har lagt opp til. Vi har også senest i går kunngjort at vi vil samle drifts- og vedlikeholdsansvaret gjennom at Spordrift nå føres tilbake til Bane NOR. Det tror vi vil kunne bidra til at man får tatt ut ressursene på en bedre måte for norsk jernbane.

Fremskrittspartiet bruker mye av tiden i debatten til å snakke årets budsjett ned. Det gjør de på tross av at dette budsjettet er historisk høyt. Samtidig må vi sette det inn i en kontekst, i den tiden vi lever i – vi må ha et ansvarlig budsjett. Det går det heller ikke an å se bort fra når vi nå må lage et budsjett som bidrar til trygg økonomisk styring.

Denne regjeringen har mange perspektiver i samferdselspolitikken. Vi ønsker å binde hele landet sammen, vi ønsker å legge til rette for å styrke drift og ved-

likehold, ta vare på den infrastrukturen vi har, bruke ny teknologi og selvfølgelig også at vi skal nå klima- og miljømålene våre innenfor landets forpliktelser. Derfor må vi bygge veier og infrastruktur på en ny måte. Det kommer vi til å vise fram når vi legger fram en ny nasjonal transportplan.

Høyres representanter forsøker å framstå med selv-tillit i debatten, på tross av at de – som det ble sagt – har mindre penger på sine rammer til samferdsel enn det regjeringen har, og det kuttet ganske betydelig på drift og vedlikehold av både vei og bane. Det virker etter min mening ikke å være særlig ansvarlig i den tiden vi lever i.

Geir Inge Lien (Sp) [13:40:12]: Folk som bur langs kysten, er heilt avhengig av ferje for å kome seg på jobb, skule, sjukehus eller andre aktivitetar. For næringslivet langs kysten som treng å få frakta varene sine, er eit effektivt ferjetilbod heilt avgjerande. Det handlar bl.a. om fisken som skal frakast effektivt frå fiskeri- og havbruksnæringa. Dette er eit viktig næringspolitisk satsingsområde. Eit rimeleg, godt utbygt og stabilt ferjetilbod er altså ein av dei viktigaste suksessfaktorane for kystnæringslivet.

Senterpartiet meiner at norsk distriktspolitikk må ha som hovudmål å leggje forholda til rette for eit godt liv og høg verdiskaping i alle delar av landet. Skal vi ta denne målsetjinga på alvor, må det satsast på grunnleggjande infrastruktur i alle delar av landet. I den samanhengen er ferjetilbodet heilt avgjerande.

I 2023-budsjettet sørgjer regjeringa for halverte ferjetakstar samanlikna med 1. januar 2021. Ein familie som tek ferja Molde–Vestnes på E39 to gonger per arbeidsdag, vil betale 17 900 kr mindre enn det dei gjorde med takstane som var 1. januar 2021. Det er betydeleg.

Regjeringa vidarefører ordninga med gratis riks- og fylkesferjer til øyer og samfunn utan vegsamband til fastlandet og gratis ferje på samband med under 100 000 passasjerar årleg. For mange små øy- og kystsamfunn bidreg gratisferje til å gjere reisekvardagen billigare, og det reduserer kostnadene for næringslivet betrakteleg.

Så ser vi at det er viktig med fylkeskommunen. Vi har mange fylkesferjer, og då må vi styrkje fylkeskommuneøkonomien. Det må eg seie at vi prøver å gjere så rimeleg bra vi kan, og vi ser at det kunne ha vore gjort meir. Om vi samanliknar med budsjetta frå opposisjonen, er iallfall våre større, men det ser vi at krevst for å kunne ha eit godt tilbod rundt om, både når det gjeld vidaregåande skule og ikkje minst for å vareta eit godt ferjetilbod. Det skal vi i Senterpartiet sørgje for å halde i fokus.

Vi er glad for at Stad skipstunnel no ligg inne med løyvingar, og det er eit viktig prosjekt. Det, i lag med

hamner og farleier langs kysten, er viktig. I Senterpartiet ønskjer vi no å få ei vriding, ei satsing. Vi kan sjå for oss ei satsing frå gods på bane til kanskje hav, sjø og farleier.

Vi skal jobbe knallhardt for å styrkje alle gode samferdselsprosjekt i heile Noreg.

Morten Stordalen (FrP) [13:43:30]: Disse debattene pleier ofte å bli litt ideologiske, og det synes jeg er bra. Det viser forskjellen på Fremskrittspartiet og dagens regjeringspartier ganske tydelig. Det var snakk om reformer. Når det gjelder taxireformen, vil jeg minne Arbeiderpartiet og Senterpartiet – siden de har gått så sterkt til angrep på den – om at det var en god grunn til at noe måtte skje. Det var ingen i det monopolsystemet man hadde, som tjente penger. Man tjente stadig mindre penger, men for kunden ble det stadig dyrere. Det betyr at ingen var fornøyde, verken kundene eller de som drev taxi.

Når det gjelder jernbanereform, var det ingen som var fornøyd, i hvert fall ikke passasjerene. Jeg tror heller ikke de som jobbet i systemet, var fornøyde, for det fungerte ikke. Det samme var det med veireformen. Som FrP-er er jeg stolt av at vi gjennomførte de reformene. Selvfølgelig kan en reform alltid bli litt bedre når man får tygd litt på det, men reformene var riktige.

Den store forskjellen på regjeringspartiene og Fremskrittspartiet er at regjeringspartiene er veldig opptatt av dem som jobber der, og om det kan være statlig, om det kan være monopol. Fremskrittspartiet er opptatt av kunden. Det er kundene det er til for. Man har ikke en jernbaneinfrastruktur bare fordi noen skal jobbe der. Det er faktisk kunder som skal fraktes fra A til B, og det skal fungere.

Det er veldig spesielt: Jeg hører at det er viktig å samle alt i ett og gå tilbake til det som ikke fungerte, og så sier man at det er et stramt budsjett, men man skal gjøre det enda strammere, ha enda mindre handlingsrom, for det er så viktig at det er statlig, for noen kjenner en person. Det er ofte en sånn historie som dukker i salen her i samferdselsdebatter. Noen kjenner en person, kjenner noen som jobber der og forteller hvor vanskelig det er. Jeg hører tilbakemeldinger fra mange kunder, og det er det regjeringspartiene får tilbakemelding om i dag, også i form av målinger. Det er fryktelig misfornøyde kunder, fordi det ikke har fungert. Det å få mer ut av kronene i respekt for skattebetalerne er Fremskrittspartiets politikk. Vi er der på vegne av kundene, velgerne og innbyggjerne.

Dessuten vil jeg også i dagens budsjettdebatt nevne at man kommer med en sånn smålig halvering av tobakskvoten på taxfree – ikke at det er så viktig, men det er veldig viktig for finansieringen. Det man ikke sier noe om, er hvordan Avinor skal få mer penger til å drifte alle småflyplassene. Jeg vil minne om i denne salen at dette

er første steg på veien til det Skatteutvalget også har lagt fram, at man skal fjerne taxfree. Den siste ikke-statlige flyplassen, TORP Sandefjord lufthavn, varsler i dag at da er det kroken på døra, det er over og ut, og det er regjeringens skyld hvis det skjer.

Bård Hoksrud (FrP) [13:46:30]: Det er spesielt å være i denne salen og høre på den debatten som er nå, for før valget fløy Arbeiderparti- og Senterparti-representanter land og strand rundt og mente at det regjeringen hadde lagt fram – ikke den der Fremskrittspartiet var med, men den med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre – var så dårlig, og man måtte bruke mer penger på samferdsel. Men i dag er de blitt de største forsvarerne av at det kan vi jo ikke, vi må bruke mindre penger. Det er bare tull. Hvis man vil, kan man bruke penger. Det handler om hva man faktisk vil bruke penger på.

Ja, vi har fått en ny regjering, men jeg tror mange folk der ute nå har skjønnet dette om at det var vanlige folks tur: Det er vanlige folks tur til å betale mye mer for ting, og det er søren meg – unnskyld, president – også vanlige folks tur til ikke å få vei og heller ikke jernbane, fordi man har satt full brems på. Det har vært gøy å være på denne talerstolen de åtte forrige årene – i hvert fall de seks første, da Fremskrittspartiet var en del av regjeringen, da det faktisk skjedde noe innen samferdsel. Det ble bygd som aldri før, det lukket asfalt over hele landet, og det var en satsing som var noe helt annet enn det vi ser nå. Nå er det egentlig litt pinglete.

Jeg må tilbake til E134 – og egentlig litt til den forrige regjeringen også, for saken om Seljestad–Røldal lå egentlig ferdig i departementet, det var bare å ekspedere den og få den til Stortinget og sørge for å gjennomføre. Men det klarte de ikke. Det klarer heller ikke den regjeringen som sitter nå, selv om regjeringsrepresentanter og folk fra regjeringspartiene har vært og spist bløtkake opptil flere ganger i Seljestad og Røldal og ventet på at denne veien skulle vi begynne å bygge. Men det er altså en regjering som ikke har evne og vilje til å satse, og det er full bråbrems og ingenting.

Så er det Saggrenda–Elgsjø. Hvor er Senterpartiets representant fra Telemark nå? Hvorfor deltar hun ikke i denne debatten – med tanke på hvor dårlig det var at dette ikke kom på plass, og at man ikke satte i gang, og alt mulig. Nå er det ikke en krone til det heller, og det er utsatt, det også. Det blir jo utsatt. Når alt det andre blir utsatt, kommer disse tingene til å fortsette å bli utsatt. Det er det samme med Oslofjordforbindelsen.

Alt dette er ting som representanter fra regjeringspartiene kanskje ikke har stått og sagt så mye om fra denne talerstolen, for de har skjønnet at her ble det ikke noe, men de har løpt veldig mye rundt på utsiden av denne salen og denne talerstolen. Men det er altså in-

genting. Det er bare Fremskrittspartiet – jeg tror folk nå kommer til å se at det finnes ett parti som er opptatt av at vi skal bygge vei.

Det er tragisk når noen går på denne talerstolen og sier at vi må bygge dårligere og mindre veier enn det vi gjorde før, vi må bygge to- og trefelts, vi må se om vi kan bruke den veien vi har i dag. Vi har så mange eksempler på at det er utrolig dumt. Det er bare å se til Grenlandsbrua, der man altså må bygge en ny bru ved siden av. Nå blir det tre bruer ved siden av hverandre, og så står Arbeiderparti-representanter og sier at det må vi se på. Jeg synes det er dårlig, og jeg håper ikke at det er dit vi skal framover.

Presidenten [13:49:37]: Presidenten vil bemerke at verken ordet «tull» eller ordet «pinglete» er å anse som god parlamentarisk språkbruk.

Tobias Drevland Lund (R) [13:49:51]: Når representanten Hoksrud står her og snakker om løftebrudd, kan det kanskje være interessant å nevne at representanten Hoksrud en gang i tiden gikk til valg på å fjerne alle bompenger – så er det sagt – uten at det skjedde noe med det.

Da jeg ble aktiv i Natur og Ungdom som 13-åring, var det ett samferdselsprosjekt vi snakket veldig mye om, og det var intercity til Skien og dobbeltspor på Vestfoldbanen. Her står vi nå, i 2022, og selvsagt har det skjedd noe, men det har skjedd altfor lite. Det er fortsatt en lang vei til mål.

Derfor er det svært skuffende at regjeringen og SV ikke setter av en eneste krone til bygging av Vestfoldbanen sør for Tønsberg. Rødt, derimot, setter i sitt alternative statsbudsjett av 300 mill. kr, hvorav mange av disse pengene går til nettopp Vestfoldbanen. Vi har også lagt inn planleggingsmidler til å sammenkoble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Det ville redusert reisetiden mellom Oslo og Kristiansand med en hel time, og det hadde vært en av de viktigste samferdselssatsingene på Østlandet.

Potensialet for Vestfoldbanen er stort. Mellom Holmestrand og Skien bor det flere hundretusen innbyggere som kan bruke jernbanen som sin viktigste transport over lengre distanser. I tillegg har vi godstrafikk som det er viktig å legge bedre til rette for, når mer gods skal over på bane, når vi skal bygge industrien i Grenland, og når vi skal satse på næringslivet vårt. For Rødts del er det viktig å slå fast at målet om dobbeltspor på hele Vestfoldbanen fortsatt står seg. Den kampen er ikke over.

Så registrerer jeg at Høyre nedsnakker gratis ferje og ordningen med det. Det er derimot en veldig viktig satsing fra regjeringen, som også Rødt støtter opp om, men, for å gjenta meg selv fra kommunaldebatten, det er også viktig at vi fullfinansierer dette, når vi får beskjeder om

at fylkeskommunene sliter med å finansiere dette. Når vi også får beskjeder om at båtruter ikke er med i ordningen med gratis ferje, er det noe som burde innlemmes. Det foreslo vi her i forrige uke, sammen med Fremskrittspartiet, men det ble dessverre nedstemt.

Avslutningsvis vil jeg si at Rødt bruker 600 mill. kr mer på fylkesvei. Faktisk kåret Nationen oss til et av partiene som bruker mest penger på fylkesvei. Det er jeg utrolig stolt av.

Det er også viktig at vi bruker mer penger på øremerking til skred- og rassikring, for vi vet at altfor mange folk i distriktene setter seg i bilen med en klump i magen nå de kjører på usikre veier. Vi har ingen liv å miste til ras, og vi må la folk i distriktene kunne kjøre trygt uansett hvor fra a til å de skal.

Jeg vil derfor helt avslutningsvis si: Rødt har et veldig godt samferdselsopplegg for by og bygd, for kyst og fjell, og jeg viser ellers til Rødts alternative statsbudsjett.

Mahmoud Farahmand (H) [13:52:51]: Telemarksklanen er oppe i tur og orden. Jeg savnet å se en sko i hendene på representanten Hoksrud, da hadde han lignet litt på Khrusjtsjov, og det hadde vært bra.

Selv om det er en viss fare for å være møteplager, velger jeg å ta ordet på nytt. Representanten Sandtrøen fra Arbeiderpartiet uttrykte stor bekymring for Høyres alternative budsjett og drivstoffavgiftene. Det er interessant og underlig – de virker litt hule, disse bekymringene. Ikke minst går han gjennom de tre tilstedeværende statsrådene, og kanskje det er like greit. Hadde finansministeren og næringsministeren vært her, hadde vi kanskje ikke fått så mye skryt.

Det dreier seg i hovedsak om at denne regjeringen har innført provisoriske og dårlig utredede skatteøkninger, noe vi fikk klar tilbakemelding om på finanshøringen, og de har ikke satt noen sluttdato for disse skatteøkningene. Det er viktig å se skatte- og avgiftssystemet i en helhet, det er en logisk brist om man skal ta for seg én enkelt avgift, slik enkelte tidligere i denne debatten har forsøkt å gjøre.

For å vise til litt tall: Regjeringens reduksjon i dieselavgift utgjør ca. 1 mrd. kr – det er i hvert fall det som er avsatt til det. Den provisoriske og lite utredede økningen av arbeidsgiveravgift, som sies å være midlertidig, utgjør derimot ti ganger dette, altså nærmere 10 mrd. kr. Høyre har i sitt alternative budsjett valgt å reversere disse økningene i arbeidsgiveravgift. Denne reverseringen har i seg selv, alene, større effekt på næringslivet og entreprenørene enn regjeringens såkalte dieselmilliard.

Det er trist å se at regjeringen gjennom sine såkalt midlertidige skatte- og avgiftsøkninger påfører norske entreprenører betydelig usikkerhet i en tid da usikkerheten er stor nok som den er. Som representanten Hel-

leland påpekte i sitt innlegg, er den politiske usikkerheten som er påført norsk næringsliv generelt, svært omfattende – og dette skjedde i løpet av ett statsbudsjett.

Selvskryst skal man lytte til, sies det, for det kommer fra hjertet. Det endrer ikke på det faktum at statsrådenes innlegg mangler litt perspektiv. Man ser ikke ut til å ville ta inn over seg hvordan man bruker midlene – og hvordan man bruker midlene, er like viktig som mengden av penger som prioriteres. Det må også legges til at midler som brukes på reversering, ikke gir bedre tilbud, mer sikkerhet eller reduserer reisetiden. Det hjelper lite at man i denne sal er svært fornøyd med egen innsats når effekten der ute uteblir.

Uansett håper jeg regjeringspartiene og deres støttespillere kan bevege seg litt bort fra retorikken og se helheten og sammenhengene. Det er det norske næringslivet og norske husholdninger som trenger det aller mest i den krevende tiden vi går inn i.

Eivind Drivenes (Sp) [13:55:33]: Samferdselspolitikk er spennende og viktig. På Sørlandet er det viktig med bredbånd, og i kommune og fylkeskommune har vi av egen lomme prioritert det veldig godt. Nå gjenstår de dyre prosjektene. Da er det gledelig at denne regjeringen faktisk ser og prioriterer midler til bredbånd. Digital tilgang er i dag like viktig i byer og grender over hele landet som den gangen man fikk lys og telefon på linje. Nå er dessverre Telenors nett i ferd med å fjernes, og da er plutselig en sentral del av Sørlandet for u-land å regne når det gjelder fibertilbud. Men heldigvis – det ser denne regjeringen, og jeg har håp om at vi kan komme oss opp på et godt nivå der.

For meg som har jobbet mer eller mindre hele livet i og inn mot anleggsbransjen, er jeg umåtelig glad for at vi har greid å senke avgiftene på anleggsdiesel. For anleggsdiesel senkes det med 1 kr og 38 øre. Det høres kanskje ikke så mye ut, men for en traktor som er ute på brøyting for Vegvesenet, som bruker 6–10 liter diesel i timen, betyr det litt. Det er mange små og mellomstore bedrifter som vil nyte godt av det. Sett i sammenheng med det store bildet der usikkerhet råder, kanskje spesielt i bygge- og entreprenørbransjen, er det viktig å stimulere, selv i en presset situasjon. Det forundrer meg at Høyre fnyser over regjeringens forslag – de som alltid hevder med høy røst at de er små og mellomstore bedrifters beste venn. Det gjelder tydeligvis ikke maskinentreprenørene.

Det er en ting jeg er veldig glad for at er kommet på plass, og det er omtvistede krav. Det er veldig teknisk, men dette er krav der entreprenør og utbygger er uenig. Nå slipper entreprenøren å betale inn moms på det de er uenig om. Det er for mange veldig viktig, og det har vært nær ved å knekke mange små og mellomstore entreprenører opp gjennom årene.

Avslutningsvis må jeg nevne gratis ferje til Hidra i Flekkefjord og videre satsing på gul midtstripe til Hovden på rv. 9 i Setesdal. Det er viktig at belønningsavtalen for Kristiansands-regionen videreføres, og vi venter spent på byvekstavtalen på Sørlandet. Dette er viktig for oss.

Til slutt vil jeg ønske presidenten og alle mine medrepresentanter en god og fredfull jul.

Erlend Svardal Bøe (H) [13:58:07]: Trygge veier å kjøre på, et tilgjengelig flytilbud og utbygging av fiskerihavner er viktig for Nord-Norges utvikling. Jeg er glad for at i løpet av åtte år med Solberg-regjeringen ble samferdselsbudsjettet doblet, og investeringsandelen til Nord-Norge i Nasjonal transportplan gikk betydelig opp. Det gjør at Nord-Norges største by nå får en tryggere innfartsvei, at folk i distriktene får bedre fylkesveier med den første statlige tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesvei, at Hålogalandsveien blir bygget slik at regionen knyttes tettere sammen, og at ny E6 i tunnel gjennom Kvænangsfjellet blir realisert, så Troms og Finnmark ikke blir delt når det er dårlig vær, og slik at de knyttes tettere sammen. Da har jeg nevnt noen av prosjektene Solberg-regjeringen satte i gang.

Det å satse på samferdsel i Nord-Norge er viktig for å få ned avstandene og gjøre det tryggere for folk og næringsliv å ferdes. Det er også viktig for at vi skal klare å ta ut det potensialet som Nord-Norge har i årene framover, når det gjelder forvaltning og god utnyttelse av naturressurser som fisk, energi, mineraler og natur – naturressurser som gjør at Nord-Norge er med på å sikre hele landets framtidige velferd.

Det er tydelig at vi har fått en regjering med Arbeiderpartiet og Senterpartiet som ikke har det samme ambisjonsnivået for å bygge ut samferdsel i Nord-Norge som Solberg-regjeringen hadde. Et godt eksempel på det er forhandlingene om byvekstavnale for Tromsø, som brøt sammen tidligere i høst fordi regjeringen har tatt ned ambisjonsnivået for å bygge ut veier og kollektivtilbud for folk og næringsliv i Nord-Norges største by. Selv om det nok en gang har kommet inn en formulering i budsjettforliket mellom regjeringen og SV, er jeg spent på om det faktisk innebærer at regjeringen legger flere midler på bordet, og om samferdselsministeren selv gidder å engasjere seg i forhandlingene. Min forventning er at regjeringen gjør begge deler. Det som er helt sikkert, er at bompengeinnkrevningen i Tromsø settes i gang fra januar, uten at en byvekstavnale er på plass, og uten at folk i Tromsø vet hva det statlige økonomiske bidraget blir. Da det ble vedtatt bypakke i 2021, var forutsetningen at også en byvekstavnale skulle komme på plass.

Jeg er også bekymret for lavere tempo på andre prosjekter i Nord-Norge. Det er E45 Kløfta i Finnmark, som

er rasfarlig, E6 Nordkjosbotn–Hatteng og Olderdalen–Langslett, der det er stor usikkerhet knyttet til det arbeidet regjeringen nå gjør med Nye veier, og Husøy havn, som er viktig og trenger utbedringer om vi fortsatt skal ha et bærekraftig samfunn som kan utvikle sjømat.

Høyre i regjering viste at vi satset på samferdsel. Vi satset på samferdsel i Nord-Norge fordi vi forsto behovet – hvor viktig det var å få ned avstander mellom folk, og hvor viktig landsdelen er for den framtidige verdskapingen og jobbskapingen i Norge.

Presidenten [14:01:09]: Representanten Liv Kari Eskeland har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får anledning til en kort merknad, begrenset oppad til 1 minutt.

Liv Kari Eskeland (H) [14:01:19]: Den merknaden har eg lyst til å bruka på Stord Lufthamn, for det var veldig gledeleg at me fekk til ein felles komitémerknad om å finna ei løysing for FOT-ruta Stord–Oslo. Det som bekymrar oss, er korleis tilbodet og bemanninga på flyplassen skal koma seg over brua frå kommersiell drift til statleg kjøp dei månadene staten ikkje tek dette ansvaret.

Til representanten Leirtrø: Det som er sett av pengar til i budsjettet, er eventuelle reforhandlingar av eksisterande FOT-rutekontraktar og ikkje til nye, slik som Stord er. Den einaste løysinga er at dette må koma i revidert budsjett, så me gler oss til gode nyheiter i revidert.

Linda Monsen Merkesdal (A) [14:02:11]: Me står overfor ei tid der me har ein krevjande økonomi. Verdsbildet og verdsøkonomien er på ingen måte dei same som då Solberg-regjeringa gjekk ut av regjeringskontora og Støre-regjeringa gjekk inn – frå ei Solberg-regjering som leverte på ein NTP der alt av samferdselsprosjekt låg inne, til at Støre-regjeringa var nøydd til å ta solide, kraftige grep med både å stoppa og å setja på vent ein NTP. På grunn av det verdsbildet me står i, måtte me gjera dei prioriteringane me måtte gjera. Ein ting som er lurt, er at det er den regjeringa som vedtek ein NTP, som òg står ansvarleg for den NTP-en som skal gjennomførast.

Men i den krevjande tida vi lever i, har Støre-regjeringa prioritert liv og helse på europavegen mellom Bergen og Voss, den mest rasfarlege europavegen me har i Noreg. I tillegg til at Støre-regjeringa har gått inn med 200 mill. kr i planleggingsmidlar, er dette ei strekning som ikkje berre blir rassikra, men som òg vil spara klimaet og spara reisetid. Strekninga vil bli eit godt alternativ til fly mellom våre to største byar, Oslo og Bergen. Trygg veg og bane i eit fellesprosjekt er noko som skal satsast på, og her viser regjeringa si tydelege prioritering i samferdselspolitikken.

I tillegg har regjeringa lagt inn gratis ferje. Det er revolusjonerande i samferdselspolitikken, og det er noko som heilt tydeleg bind saman by og land. Dette er god bygdepolitikk.

Så veit me at det er ein del prosjekt som er sette på vent – det er det det betyr, dei er sette på vent. Dei er ikkje stoppa. Dette var det eg ville opp og seia. Ingenting er avblåst, dei er sette på vent.

Kirsti Leirtrø (A) [14:05:01]: Det er nesten så en ikke tror det en hører fra de ulike representantene fra forrige regjering. Det skinner ikke av samferdselsområdet, sa jeg i mitt forrige innlegg, og det er det jo en grunn til. Budsjettene våre er ikke veldig ulike, men jeg kommer tilbake til det.

Representanten Skjelstad var inne på at han savnet noen visjonære tanker. Selvfølgelig er vi visjonære. Det er ikke reversering vi driver med, men det er en forbedring av de systemene som er. Vi vil ha sterke fagmiljøer, vi vil styrke kompetansen, og dette skal stå seg over tid. Ikke minst er kampen mot sosial dumping utrolig viktig.

Representanten Steffensen var her oppe og snakket om rassikring. Det er ganske ufattelig: De tar altså 2 mrd. kr i frie midler fra fylkeskommunen og setter av 1 mrd. kr til rassikring. Det blir helt meningsløst. Vi er i gang med den jobben, med en forpliktende plan for rassikring.

Så til representanten Stordalen: Han burde ha snakket med representanten Hoksrud om hvorvidt taxikundene er fornøyde. Han ble i hvert fall ganske overrasket over prisen. Det er mange plasser i landet det ikke finnes drosje. Det var ingen som ville ha denne reformen, men likevel ble den gjennomført.

Til representanten Larsen: Det ville ha vært innført enerettsmodell hvis det hadde fungert, men vi har anbud på pasienttransport og på skoleskyss, og skal en ha en lønn å leve av og en jobb å leve med, må dette samordnes. Nå er vi sterkt i gang med, sammen med drosjenæringen, å utvikle dette til et varig, godt tilbud. Men vi må også ta med oss disse ordningene, og ikke minst dette med sentraltilknytning. Vi er både rådet og advart om at sånn som det er i dag, vil en ikke ha det. Det er kanskje det vi får mest kritikk for, at vi ikke er raske nok, verken i reversering av jernbanereformen eller taxireformen.

Så vil jeg igjen minne om at det aldri har vært brukt mer midler til samferdsel enn i 2023-budsjettet, og hvis en summerer samtlige partiers budsjetter, er det ikke noe å stå og krangle om. Det er bare å si at vi er nødt til å ha stø kurs videre, og så må vi ta hensyn til den situasjonen både verden og Norge står i akkurat nå.

Mona Fagerås (SV) [14:08:13]: I går ble verden enig om en naturavtale. Alle land i verden skal verne betyde-

lig mer. Likevel trekker altså Høyre fram Hordfast i denne debatten, av alle ting. Planene om Hordfast har en foreløpig prislapp på 37,7 mrd. kr, og med prisstigningen kan vi vel snart doble det beløpet. Dagens vei har lav trafikkmengde, og planene står overhodet ikke i stil med dimensjonene på planene. Hordfast vil føre til mer biltrafikk, undergrave nullvekstmålet til de store byene og skape mange miljøutfordringer. Det er spesielt alvorlig at motorveien skal gå rett gjennom verdifull og uerstattelig regnskog, men det er kanskje Høyre ikke så opptatt av. Istedenfor Hordfast bør det settes av penger til utbedringer, og dette kan redusere kostnadene betydelig. Jeg vil utfordre Høyres representant på om det ikke ville ha vært bedre å ta alt godset hun snakket om, over på sjø, som hun har vært opptatt av tidligere i dagens debatt. Ved å satse på god framkommelighet mellom ferjeleiene uten store bompenger og med omstilling til elferjer vil dette være et mye mer miljøvennlig og et mye bedre økonomisk alternativ.

Så til sleivsparket fra Nordland Senterpartis representant om Sørfoldtunnelene: Jeg tar det med knusende ro. SV satte av 150 mill. kr til Sørfoldtunnelene i sitt alternative budsjett. At det ikke var mulig å bevege regjeringspartiene til å omprioritere fra firefelts motorveier til trygge hverdagsveier, ja, det får regjeringspartiene selv ta ansvar for.

Jeg avslutter dagens debatt med å gjenta mantraet mitt: Det er bedre å bygge langt og trygt, enn bredt og dyrt.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:10:52]: Representanten Leirtrø snakka om at det var oppsiktsvekkjande at vi kutta i fylkeskommunane og samtidig gav løyvingar til rassikring. Eg har vore med på å byggje to rassikringsprosjekt til det som no vel er 3,5 mrd. kr, og eg har ikkje brukt ei einaste fylkeskommunal krone, for det er statlege rassikringsmidlar på både fylkesveg og riksveg. Om vi tok fylkeskommunen heilt vekk, hadde vi framleis bygd rassikring i fylka, så er no det sagt.

Eg registrerer ei viss bekymring for Høgre sitt alternative budsjett og Høgre slik og Høgre sånn. Det er mindre enn tre år til neste stortingsval, og eit stort Framstegsparti vil definitivt sørje for at vi også i ei ny regjering – då mest truleg med Høgre – vil prioritere samferdsel tungt, sånn som vi gjorde i førre regjering. Vi samarbeidde godt i ei Høgre–Framstegsparti-regjering og viste at vi faktisk prioriterte samferdsel. Med Ketil Solvik-Olsen som samferdselsminister skal ingen ta frå Framstegspartiet at vi faktisk prioriterte samferdsel meir enn nokon gong tidlegare. Det ser vi fram til å kunne gjere igjen om ca. to og eit halvt år.

Regjeringspartia som sit no, må ikkje etablere seg veldig tungt inne på kontora, det må iallfall vere lett å

rydde ut, for med dagens meningsmålingar og i dagens politikk ser ein at dei er på full fart ut av regjeringskontora allereie no, og det ser ut til berre å fortsetje vidare.

Framstegspartiet har alltid prioritert samferdsel. Når vi snakkar om å prioritere vedlikehald av både fylkesveg, riksveg og ikkje minst rassikring, er det fordi trafiktrygging er viktig, og det vil berre verte endå viktigare i framtida. Vi ser at talet på dødsulukker er alarmerande, og vi er nøydde til å gjere noko. Vi må byggje meir motorveg, trygge vegar, sikre vegar, byggje meir nye vegar, byggje meir rassikring og ikkje minst ha eit høgare anslag av vedlikehald. Det er Framstegspartiets politikk. Det er ein seriøs politikk, det er ein politikk som verkar, og det er sånn vi skal drive Samferdsels-Noreg.

Eg registrerer at vi har ei regjering der alt skal reverserast, ein set på bremsene. Det får dei berre fortsetje med. Ein ser kva veljarane meiner. Veljarane meiner dette er feil politikk, og då burde kanskje regjeringa forstå det, men det ser ikkje sånn ut.

Eg vil nytte anledninga til å takke samferdselsministeren for eit godt samarbeid inn mot komiteen og ikkje minst komitéleiarane og også heile transportkomiteen for eit godt samarbeid og eit godt klima. Eg synest vi jobbar veldig godt i lag alle parti, uansett om vi kan vere litt ueinige ein gong i blant. Eg ønskjer alle ei riktig god jul!

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [14:14:02]: Eg trur vi alle skal vere merksame på at det er mange rundt omkring i Noreg som opplever tøffe tider no. Det er mange som opplever at det er store uløyste behov og innanfor samferdselssektoren, og eg synest representantar frå opposisjonspartia gjer heilt rett i å påpeike ein del av dei utfordringane som finst rundt omkring i Noreg.

Men det som er interessant når ein skal ha ein debatt om budsjett i Stortinget, er korleis dei ulike partia prioriterer, og kva som er konsekvensen av vala til dei ulike partia, f.eks. når Høgre i sitt alternative budsjett vel å kutte ganske betydeleg i drift og vedlikehald av veg, eller når dei foreslår å kutte i ordninga med gratis ferje, eller – for å bruke deira eigen retorikk – vil reversere våre forslag og gå tilbake til ein situasjon der folk må betale meir for ferjebillettane sine enn vi legg opp til. Tilsvarande: Når vi foreslår ei styrking av utbygging av breiband neste år, foreslår Høgre eit stort kutt på 150 mill. kr samanlikna med det Arbeidarpartiet og Senterpartiet, med støtte frå SV, ligg an til å få vedteke.

Det er fleire representantar – frå både Høgre og Framstegspartiet – som har vore opptekne av økonomien til fylka, bl.a. økonomien deira når det gjeld å sikre både ferjedrift, båttrudedrift og billettprisar. Då er det interessant å sjå kva som står i dei alternative budsjetta til Høgre og Framstegspartiet når det gjeld nettopp økono-

mien til fylka. Alternativet til Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV vil innebere 42,9 mrd. kr i innbyggjartilskot til fylka. Høgre foreslår 40,6 mrd. kr. Det er ca. 2,3 mrd. kr mindre enn det som kjem til å verte vedteke i budsjettbehandlinga til Stortinget.

Då kan ein jo spørje f.eks. representanten Liv Kari Eskeland frå Vestland fylke. For Vestland fylkeskommune ville det vere snakk om fleire hundre millionar kroner mindre. Kva slags konsekvensar ville det hatt for båtutrutene, ferjetilbodet og andre viktige oppgåver som Vestland fylkeskommune har? Dei einaste som overgår Høgre når det gjeld kutt i løyvingane til fylkeskommunane, er representanten Sve sitt Framstegsparti, som foreslår å kutte 2,4 mrd. kr i løyvingane til fylka til neste år.

Når folk skal sjå kva som vert konsekvensane av politikken, må ein òg sjå på korleis dei ulike partia prioriterer.

Bård Hoksrud (FrP) [14:17:18]: Det er en interessant debatt. Jeg er i hvert fall veldig glad for at da Fremskrittspartiet satt i regjering, ble det en dobling av samferdselsbudsjettet. Det var takket være at Fremskrittspartiet var så tydelig på at dette var noe vi skulle prioritere. Vi klarte ikke å fjerne alle bompengene, nei – jeg skulle gjerne vært den første til å få gjort det – men alle de andre her er jo for det. De heier nesten fram at det skal bli mer av det, og det gjør i hvert fall ikke jeg. Fremskrittspartiet er veldig tydelig på at vi vil bygge vei uten bompenger – det er fullt mulig.

Man kan begynne å lure på om alt lykkes for denne regjeringen, for akkurat nå mens vi debatterer her inne, leser jeg at Follobanen er stengt fram til 27. desember. Det er i hvert fall ikke en gladnyhet når vi vet hvor mange titalls milliarder det prosjektet har kostet. Men det er symptomatisk for det vi opplever med denne regjeringen: Det er stopp, stopp og vent og vent for alle typer prosjekter og på alle områder.

Det var morsomt at representanten fra Senterpartiet var her oppe på talerstolen og skrøt av alle pengene til bredbånd og alt regjeringen nå bevilger. Da bør man kanskje ikke glemme at man fjernet 50 mill. kr til bredbånd da man forhandlet med SV. Da blir det jo mindre penger til bredbånd. Da blir det noen flere hus der ute som ikke kommer til å få bredbånd. Det er en konsekvens av Senterpartiet og Arbeiderpartiets forhandlinger med SV.

Det var også en representant fra et regjeringsparti som var her oppe og skrøt av E16 Arna–Voss. Men der var det vel også SV som klarte å få inn noen penger etter at det ble et massivt bråk – i hvert fall i Vestland og en del andre steder – da man sørget for at det ikke ble penger til det. Regjeringen sørget også for at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 ble tatt ut av Nye veier og delt opp. Det ble jo mye dyrere og var en veldig dårlig idé.

Det er det som er så fantastisk bra med å være Frp-er: Vi elsker at det lukter asfalt, vi synes det er fantastisk at det bygges skikkelige veier. Og når det skal bygges vei, skal det gjøres én gang – ikke mange ganger. E18 er et eksempel på hvordan man ikke bør fortsette å gjøre det, men som jeg opplever at vi nå har en regjering som har gått tilbake til å gjøre. Man kutter i pengene til Nye veier og sørger for at det blir mindre penger. Man skal se om man kan bruke eksisterende vei, man skal se om man kan bruke to trefeltsveier i stedet for en skikkelig firefelts vei. Det er en dårlig idé, og da må man bygge veien på nytt.

Representanter fra Agder bør i hvert fall ha bitt seg merke i hvordan man bygde veien i Agder, som man nå må bygge på nytt, fordi den er for dårlig med tanke på kapasitet, noe som vi i Telemark har opplevd mange ganger. Den gangen ville det ha kostet 480 mill. kr å bygge veien mellom Langangen og Rugtvedt. Nå koster vel bare brua over 1 mrd. kr. Det betyr at det blir mindre penger til samferdsel, og at man må bruke mer penger. Istedenfor skulle man ha gjort det skikkelig med en gang. Da behøver man ikke å være så opptatt av salamandere og andre ting, for da kan man bygge vei og tenke mer langsiktig. Det var hele hensikten med Nye veier. Det er en fantastisk bra måte å bygge vei på, og vi må gjøre mer av det – ikke mindre, slik som regjeringen legger opp til nå.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [14:20:33]: Tenke langsiktig, sa siste taler. Det tror jeg er litt lurt, spesielt når det gjelder meningsmålinger, å fordele poster og så videre. Det er noen år igjen til valget. Mye kan skje, og mye kan snu fram til det.

Jeg hadde med meg transportkomiteen til Finnmark, og jeg må si at det er en fantastisk komité, som evner å se hele landet, og som har gode løsninger for det meste. Det som har vært litt av problemet, er at når vi skal fordele pengene, er det veldig ofte sånn at mye er fordelt, og man må endre på denne fordelingen for å kunne få snudd bruken av penger andre plasser. Det jeg har gjort, er helt superenkel forskning på egen hånd, og da viser det seg at omtrent 80 pst. av 80 mrd. kr brukes her på Østlands-området. Det er ganske enormt med penger som legges i dette området. Jeg tok kontakt med Altaposten, som er en avis som pleier å skrive veldig mye. Jeg spurte dem om hvor mye vi bruker av disse midlene i Finnmark. Da fikk jeg beskjed om at det var null.

Når man sier at man har brukt veldig mye penger til havner og farleder tidligere, og at man ikke skjemmes fra Høyres side for de prioriteringene man har gjort på akkurat det, må man vise meg hvor det er man har brukt de pengene. I Hammerfest var det vel kanskje et lite prosjekt hvor man skulle rydde, men det gagner ikke kysten for øvrig.

Så litt om drosje: Det var et innlegg i en avis fra Tana hvor man skrev at de eldre nå ikke fikk komme seg på butikken. Det er ikke sånn i Tana at det går buss og trikk hvert sjuende minutt. Der er det kun drosjer som er deres framkomstmiddel hvis de skal på butikken. På grunn av det nye opplegget, som noen er veldig stolt av at man har klart å innføre, får ikke folk kommet seg på butikken. Dette er en tragedie, og jeg må virkelig si at jeg håper at man får evaluert dette, og at man får endret på det så fort som mulig.

Helt til slutt: Det var en fra Høyre som nevnte dette med Kløfta. Jeg sjekket bare helt kjapt. Har Høyre prioritert Kløfta? Nei. Det har de ikke.

Presidenten [14:19:30]: Representanten Geir Inge Lien har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Geir Inge Lien (Sp) [14:23:44]: Eg vil berre seie at det vert brukt store midlar i samferdselssektoren i dag, både når det gjeld veg og bane og på kysten. Det burde ha vore brukt meir – òg når det gjeld fiber og breiband. Det skal eg ærleg innrømme. Det skal vi jobbe for.

Senterpartiet er veldig oppteke av at det skal byggjast gode vegar, og mange plassar i landet, som det vert sagt her, har vi ikkje noko anna alternativ enn veg, og kanskje òg sjø. Difor skal vi ha eit stort fokus på det framover. Det kan godt hende at vi, i den komande diskusjonen rundt NTP og satsinga, må sjå på korleis vi skal vri bruken av midlane.

Heilt til slutt vil eg berre seie at eg opplever i dag stor sprik mellom opposisjonen. Det er interessant å sitje og høyre på både Framstegspartiet, Høgre og Venstre og kor stor usemje det er mellom dei partia. Det skal verte spanande å sjå korleis det vil kome til å verte i framtida ein gong, om det skulle verte. Eg vil ønskje alle saman ei god jul, og takk for debatten.

Presidenten [14:24:50]: Representanten Erling Sande har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Erling Sande (Sp) [14:24:59]: Då vil eg bruke det minuttet til å takke for ein god debatt, slik han skal vere på samferdselsområdet – alt frå det enkelte vesle prosjekt til dei lange linjene. Representanten Stordalen sa det bra, at det er når vi får dette ideologiske tilsnittet, vi ser forskjellen mellom partia. Vi ser det i budsjettet, at her prioriterer partia ulikt.

Det er alltid inspirerande å høyre på representanten Hoksrud, men den kanskje tydelegaste forskjellen er mellom dei partia som prioriterer, og det partiet som absolutt ikkje prioriterer – fordi ein har pengar til alt og fører ein finanspolitikk som ingen andre parti i denne

salen gjev støtte til, og som dei sjølve átvara mot, dei ára dei sat i regjering. Det er interessant.

Til slutt vil eg takke statsrådene våre for godt samarbeid no og gjennom året. Eg vil også takke dei andre komitémedlemene og ønske god jul.

Presidenten [14:25:55]: Representanten Frank Edvard Sve har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:26:08]: Eg har registrert i debatten at representantane frå Møre og Romsdal som har teke ordet, Lien og Kjølmoen, ikkje har nemnt E136 med eitt ord. Det er den viktigaste vegen i Møre og Romsdal, som Framstegspartiet meir enn gjerne ønskjer å bygge.

Så til fylkeskommunane og til statsråd Gjelsvik. Under teikna har sete i snart 20 år i fylkestinget i Møre og Romsdal, og det har aldri vore betre løyvingar til fylkeskommunane og til kommunane elles enn i dei ára Framstegspartiet sat i regjering.

Vi ønskjer å leggje ned fylkeskommunen, så det er ikkje rart at vi ønskjer å kutte, men det er snart på tide at statsråd Gjelsvik begynner å snakke om eigen politikk, om eiga regjering, ikkje om Framstegspartiet og Høgre og alle andre. Det er snart på tide å snakke om eigen politikk, som fører til at fylkeskommunane slit som berre det, og at kommunane aldri har hatt dårlegare budsjett. Det er på tide å feie for eiga dør.

Trond Helleland (H) [14:27:21]: Det er én ting som ikke forandrer seg, og det er at Sigbjørn Gjelsvik, representanten eller statsråd Sigbjørn Gjelsvik, snakker om Høyre på inn- og utpust i alle sine innlegg. Det må han gjerne fortsette med – uttellingen er jo ikke veldig stor – men jeg vil anbefale å bruke vår metode, da vi klarte å bygge oss opp: Snakke om egen politikk, egne prioriteringer og egne visjoner.

Statsråd Nygård var ikke så opptatt av Høyre, men han var opptatt av at vi brukte mindre på enkelte ting. Jeg vil bare minne om at på sum netto rammeområde 17, der forlikspartnerne har bevilget 84,3 mrd. kr, har Høyre bevilget 84,67 mrd. kr. Og hva er grunnen til differansen? Jo, det er at statsråden har gått med på å beholde fellesprosjektet Ringeriksbanen, men prisen SV måtte betale, var å kutte posten som var satt av i driftskreditt, fra 1 mrd. kr til 100 mill. kr. Så SV måtte gi 900 mill. kr for å få til det veldig gode vedtaket, om at det fortsatt er et fellesprosjekt. Vi har valgt å stå ved våre løfter til befolkningen mellom Oslo og Bergen som ønsker en ny jernbane og en ny vei.

Det har vært en grei debatt, det er en hyggelig komité, og vi ser fram til nye runder etter jul. Jeg håper at når vi står her neste år, har vi litt mer å diskutere, litt flere

prosjekter, litt nye ting som løftes inn, noen positive elementer som gjør at til og med Bård Hoksrud kan si: Ja, dette var bra. For nå er det ganske grått. Når ingen av prosjektene til Statens vegvesen som er prioritert, og ingen av de prioriterte prosjektene i Nasjonal transportplan løftes inn i neste års budsjett, er vi i en situasjon som vi aldri – tror jeg – i norsk historie har vært i før. At en regjering som har mye å slite med, likevel velger å nedprioritere samferdsel så kraftig, er overraskende med tanke på den retorikken som var her for to år siden. Takk og god jul.

Masud Ghara khani hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten [14:30:06]: Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Morten Stordalen (FrP) [14:30:20]: Det dro seg litt til. Andre begynte å snakke om Fremskrittspartiet, og det skal jeg også gjøre – det synes jeg alltid er hyggelig.

Fremskrittspartiet, Erling Sande, har ikke penger til alt. Vi prioriterer 750 mill. kr mer enn regjeringen. Det handler ikke om å toppe for å være litt bedre, men det handler, som jeg har sagt tidligere i debatten, om 2024, som Statens vegvesen har vært tydelig på overfor regjeringen. Det handler ikke om at budsjettet er lite, samferdselsstatsråd Nygård – nei, det har heller ikke Fremskrittspartiet sagt, men vi prioriterer å holde hjulene i gang for 2024, som Statens vegvesens direktør har vært tydelig på.

Og til Kirsti Leirtrø: Nei, det skinte ikke. Sist Arbeiderpartiet var i regjering, økte etterslepet med 1 mrd. kr hvert eneste år både på vei og bane.

Ellers vil jeg takke komitélederen, komitéråden og komiteens medlemmer for et godt samarbeid i komiteen. Jeg ønsker dere alle en god jul.

Ivar B. Prestbakmo (Sp) [14:31:28]: Det har vært interessant å følge debatten. Jeg ønsker å si noen ord i den sammenhengen.

Det er interessant å høre Fremskrittspartiets resonsementer knyttet til pengebruk og satsing på samferdsel. Det er selvfølgelig også interessant å lytte til Høyres retorikk rundt satsing på samferdsel. Derfor griper jeg tak i akkurat det siste.

Representanten Svoldal Bøe fra Høyre la høyt og tydelig fram at det var Høyres fortjeneste at man kom i gang med E8 inn til Tromsø for relativt kort tid siden, nærmere bestemt i år. Da er det verdt å nevne at Høyre har kastet bort åtte år i regjering med å få realisert E8 inn til Tromsø. Statlig plan fra den forrige rød-grønne regjeringen i 2013 hadde sørget for å gjennomføre E8 inn til Tromsø på eksakt samme trasé som det som ligger til

grunn nå. Det ville vært ferdig i 2016–2017. Så jeg tror retorikken kanskje skal settes litt i sammenheng med det.

Det er grunnleggende viktig for Nord-Norge og Distrikts-Norge å satse på fylkesveier og rassikring. Det er jeg overbevist om at regjeringen vil ha fokus på framover.

Til slutt har jeg lyst til å nevne noen ord om gratis ferge. Det er ikke uten grunn at innbyggere og næringsliv langs kysten jubler når det blir gratis ferge til samfunn som er veiløse og har fergeforbindelse, og reduserte fergetakster til andre. Det er ikke uten grunn at man på lederplass i iTromsø, Framtid i Nord og Folkebladet anbefaler Høyre å legge kuttforslaget i en skuff og heller satse på å utvide ordningen med gratis ferge til andre samfunn utenfor kysten.

Det er grunnleggende for Distrikts-Norge at man har gode kommunikasjoner, og at det står seg over tid. Det kunne jo hende at Høyre, hvis man la godviljen til, også innrømte at det faktisk er klokt.

Erlend Svardal Bøe (H) [14:33:57]: Jeg må bare svare ut noen påstander som har kommet i løpet av debatten her.

Den første var om E45 Kløfta. Det var faktisk Høyre som la det inn i Nasjonal transportplan, sammen med rv. 94 til Hammerfest.

Til siste taler som snakket om E8 i Ramfjorden: Det er ikke en sak som bare har foregått de siste åtte årene. Det er en sak som går helt tilbake til 1988, altså over 30 år siden, da vi først begynte å snakke om ny innfartsvei til Tromsø. Det var en lokal reguleringsplan vi fikk på plass i 2019, som utløste pengene på statsbudsjettet. Hvis man skal komme her og snakke om det prosjektet, må man ha faktakunnskapen i orden før man kommer med ulike påstander.

Så vil jeg si at Senterpartiet må gjerne komme og kritisere Høyre. Men i min landsdel, i Nord-Norge, er det Senterpartiet som har gått til valg på at Ullsfjordforbindelsen skal være ferdig i 2025. Det er Senterpartiet som har lovet Tromsø en byvekstavtale på 10 mrd. kr. Det er Senterpartiet som har lovet igangsetting av Nord-Norge-banen i løpet av denne perioden. Det er Senterpartiet som har lovet flere milliarder kroner mer til fylkesveier. Så langt – når vi ser det budsjettet som er lagt fram – er ingen av disse prosjektene lagt fram. Det er dessverre den type populistiske valgløfter som bidrar til at folk får politikerforakt, når man lover milliarder av kroner til innbyggerne som man ikke klarer å innfri.

Jeg er veldig stolt over de prosjektene som Høyre faktisk klarte å gjennomføre i løpet av de åtte årene vi satt i regjering. Vi har fått en helårsforbindelse mellom Tromsø og Senja, noe som bidrar til at sjømatnæringen kan vokse. Vi har sørget for at man har fått ny lufthavn-

terminal i Tromsø, at man har fått den første statlige tilskuddsordningen for fylkesveier, at man har igangsatt utbygging over Kvænangsfjellet – at man nå får den samme innfartsveien som representanten fra Senterpartiet snakket om, og at man får en konsekvensutredning av alle framtidige transportløsninger for Nord-Norge. Det er Høyre som har lagt til rette for dette, fordi vi er interesserte i å investere i Nord-Norge som landsdel, ikke bare for at folk skal ferdes tryggere, men også for å ta ut det potensialet som er i landsdelen, og for å skape flere arbeidsplasser og verdier i årene framover.

Senterpartiet må gjerne være høy og mørk i debatten, men de ga så mange valgløfter i valgkampen at jeg tror det blir veldig vanskelig å innfri dem. Det er kanskje det vi ser uttrykk for når vi ser de ulike meningsmålingene – hva folk mener om politikere som gir løfter om flere milliarder kroner uten å klare å innfri de løftene.

Presidenten [14:36:32]: Representanten Nils Kristen Sandtrøen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [14:36:42]: Det var representanten Stordalen fra Fremskrittspartiet som kom med den viktigste og beste bemerkningen i hele debatten. Han sa at Arbeiderpartiet ofte forteller historier fra arbeidsfolks hverdag. Det er helt riktig, og det er en viktig grunn til det. De er medlemmer i vårt parti, og det er grunnen til at Arbeiderpartiet eksisterer.

Blant dem vi har lyttet til, har vi Hjalmar, som jobbet 44 år på jernbanen og vasket togene som vi bruker når vi skal på jobb her. På grunn av Høyres og Fremskrittspartiets politikk sto han i fare for å bli fratatt pensjon med kun noen måneder igjen av et langt yrkesliv på over fire tiår.

Det er grunnen til at vi er motivert til å gå på jobb neste år også. Folk som Hjalmar fortjener trygghet og framtidstro. Vi er helt overbevist, det funker med politikk, og det funker med rød-grønn politikk. Vi er til for dem som står opp om morgenen og gjør jobber på gulvet. Det er vår julehilsen, og den jobben fortsetter i 2023.

Ivar B. Prestbakmo (Sp) [14:37:51]: Undertegnede var i seks år fylkesråd for samferdsel i Troms, fra 2014 til 2020, og i all beskjedenhet vil jeg vel påstå at jeg har en viss kjennskap til samferdselsprosjektene i Troms.

Apropos det å si ting slik som de er: Ullsfjordforbindelsen er en fylkesvei. Fergeforbindelsen mellom Tromsø og Senja er en fylkesvei-fergeforbindelse, som er igangsatt av det fylkesrådet som er der i dag, der Høyre ikke er med. Med statlig plan for E8 i 2013 ville den forbindelsen vært ferdig, etter eksakt samme trasé, i 2016–2017.

Og én ting til: Det er helt korrekt, det er viktig at vi er opptatt av å være troverdige og ikke lover for mye osv., men i 2009 garanterte daværende stortingsrepresentant Erna Solberg at man skulle bruke 5 mrd. kr på infrastruktur og samferdsel i Tromsø. Det skjedde ikke, og man garanterte sågar at det skulle skje med én gang. Det skjedde ikke. Det har flere enn undertegnede friskt i minne.

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

Erlend Svardal Bøe (H) [14:39:23]: Jeg elsker at vi får litt Nord-Norge-debatt i denne salen. Det trenger vi mer – og ikke mindre – av.

Når det gjelder Ullsfjordforbindelsen og helårsferge til Senja, er det riktig at det er fylkesvei, men det er Senterpartiet som har sagt at en skal gi statlige midler til disse. Da blir det en veldig merkelig retorikk når en står her og snakker om at det er en fylkesvei, men gir garantier om at når en kommer i regjering, skal en komme med statlige midler. Det må jo Senterpartiet ta på sin egen kappe.

Så må vi gjerne snakke om de fem milliardene til Erna: Vi leverte innfartsvei til Tromsø, vi ryddet opp i Breivika havn, vi sørget for å øke kollektivordningen for busstrafikk i Tromsø, og det er vi som har fått på plass ny lufthavn i Tromsø også, så de fem milliardene er ganske mye. Men til det å snakke om 5 mrd. kr fra Erna Solberg – en lovet altså i valgkampen 10 mrd. kr alene til Tromsø i en byvekstavtale, og så står en her og snakker om 5 mrd. kr, der vi har levert ganske mye allerede. Det synes jeg er veldig merkelig, og jeg gleder meg til at Senterpartiet innfrir løftet om de ti milliardene. Det tror jeg dessverre ikke de klarer.

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

Bård Hoksrud (FrP) [14:40:38]: Jeg kan ikke dy meg når representanten Sandtrøen later som han prater for alle arbeidsfolk. Representanten Sandtrøen og hans parti har, sammen med Senterpartiet og SV, sørget for at Thomas går et utrygt nytt år i møte, fordi fritt behandlingsvalg blir lagt ned. Eller ta de som driver taxi, som nå har kommet inn fordi det har blitt konkurranse, som også lever i utrygghet for hvordan dette kommer til å se ut framover. Eller ta alle de mange tusen som jobber i faste stillinger i Manpower og andre bemanningsbyråer, men som ikke vet om de kan fortsette å få være i de faste stillingene.

Så til representanten Helleland: Jeg er alltid optimist, og jeg skal fortsatt være optimist, men det er litt mørkt nå, og det er litt sann at man i ferd med å slå av lysene. Men jeg skal være optimist, og jeg skal glede meg hvis det kommer prosjekter. Det ser litt dårlig ut i år, men jeg er alltid optimist og tror at 2023 kan bli et godt år. Uansett: God jul, alle sammen, og takk for en fantastisk bra debatt!

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

Ivar B. Prestbakmo (Sp) [14:41:50]: Det er nå en gang sann – til representanten Svardal Bøe – at Erna Solberg garanterte på forsiden av Nordlys i 2009 at det skulle komme 5 mrd. kr til samferdsel i Tromsø. Det har det ikke gjort. Det gikk åtte år, og det skjedde ikke. Enkelt og greit. Ullsfjordforbindelsen er en fylkesveiforbindelse som er planlagt av Troms og Finnmark fylkeskommune. Den er i utgangspunktet en fylkesvei, men hva representanten Erlend Svardal Bøe ønsker å finansiere den med, det vet ikke jeg.

Når det gjelder byvekstavtalen: Undertegnede var altså fylkesråd og hadde ganske mye med forrige regjeringer å gjøre når det gjaldt byvekstavtalen. Det var ikke en superb framdrift i arbeidet fra de regjeringene, og det er faktisk sann at man har muligheten til å forhandle nå. Sann er det, og det har bare gått ett år, så «time will show».

Presidenten [14:42:52]: Representanten Kirsti Leirtrø har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kirsti Leirtrø (A) [14:43:01]: Først til representanten Sve: Rassikring som eget tiltak ble fjernet av forrige regjering og ligger nå inne i rammen til fylkeskommunen. Når Fremskrittspartiet tar bort 2 mrd. kr til fylkeskommunen, er jo det også til rassikring. Sann er det jo.

Nå forsvant kanskje representanten Hoksrud, men han har ikke nevnt et ord om bompenger i dag. Vi har et forslag om 647 mill. kr til reduserte bompenger. Fremskrittspartiet ikke er med på det. Rv. 3 har vi hatt en stor debatt om, og det forslaget fra Fremskrittspartiet vil si at det er bilistene som må betale det meste av den veien, og det har de jo vært veldig imot.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten [14:53:16]: Fra Miljøpartiet De Grønnes stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Lan Marie Nguyen Berg i dagene 20. og 21. desember.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Sigrud Zurbuchen Heiberg, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Sigrud Zurbuchen Heiberg er til stede og vil ta sete.

Stortinget går da til votering.

Votering i sak nr. 1, debattert 20. desember 2022

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Finansdepartementet (rammeområde 14) (Innst. 10 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023))

Presidenten: Under debatten har representanten Lars Rem satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«På statsbudsjettet for 2023 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
42		Stortingets ombudsnemnd for Forsvaret		
	1	Driftsutgifter	7 991 000	
43		Stortingets ombud for kontroll med forvaltningen		
	1	Driftsutgifter	101 538 000	
44		Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste		
	1	Driftsutgifter	41 265 000	
45		Norges institusjon for menneskerettigheter		
	1	Driftsutgifter	24 357 000	
51		Riksrevisjonen		
	1	Driftsutgifter	576 820 000	
	75	Internasjonale organisasjoner og nettverk	28 700 000	
Totale utgifter				780 671 000
Inntekter				
3051		Riksrevisjonen		
	1	Refusjon innland	2 000 000	
	2	Refusjon utland	300 000	
Totale inntekter				2 300 000

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 14

(Konstitusjonelle institusjoner)

I

På statsbudsjettet for 2023 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
42		Stortingets ombudsnemnd for Forsvaret		
	1	Driftsutgifter	7 991 000	
43		Stortingets ombud for kontroll med forvaltningen		
	1	Driftsutgifter	99 038 000	
44		Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste		
	1	Driftsutgifter	41 265 000	
45		Norges institusjon for menneskerettigheter		
	1	Driftsutgifter	26 857 000	
51		Riksrevisjonen		
	1	Driftsutgifter	576 820 000	
	75	Internasjonale organisasjoner og nettverk	28 700 000	
Totale utgifter				780 671 000
Inntekter				
3051		Riksrevisjonen		
	1	Refusjon innland	2 000 000	
	2	Refusjon utland	300 000	
Totale inntekter				2 300 000

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 86 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.54.19)

Videre var innstilt:

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Finansdepartementet i 2023 kan overskride bevilgningen under kap. 51 post 1 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3051 post 2.

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2, debattert 20. desember 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2022–2023), jf. Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre
- forslag nr. 3, fra Trond Helleland på vegne av Høyre og Venstre
- forslagene nr. 4 og 5, fra Frank Edvard Sve på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 6, fra André N. Skjelstad på vegne av Venstre

Det voteres over forslag nr. 6, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre rask fremdrift av tilleggsavtale til byvekstavtalen i Bergensområdet og at alle nødvendige vedtak fattes innen utgangen av 2023. Det forutsettes at statlig finansieringsbidrag til Bybanen til Åsane utgjør minimum 70 pst. av totalkostnad, jf. løfte i Hurdalsplattformen.»

Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 91 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.55.14)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av to/tre feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefeltsvei som ny standard.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 86 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.55.30)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet.

«Stortinget ber regjeringen øremerke midler avsatt til fylkesveier under kap. 1320 til veiformål.»
Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.55.47)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Høyre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle tilskuddsordningen for de fem mindre byområdene, med mål om å sikre mer forutsigbarhet enn hva engangsutbetalinger gir.»

Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Venstre ble med 67 mot 33 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.56.06)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at den statlige reguleringsplanen for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) må ligge til grunn for videre arbeid og utbygging, uavhengig av utbygger, for å unngå ytterligere forsinkelser.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ble med 60 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.56.26)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) gjennomføres i tråd med vedtatte planer i regi av Nye Veier AS.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ble med 59 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.56.45)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 17

(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2023 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>	15 007 000	
	50	Forskningsprogrammer	130 302 000	
	60	Bredbåndsutbygging.....	362 685 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	39 433 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter.....	4 851 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	356 897 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	244 454 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 607 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	182 866 000	
	71	Funksjonell internettilgang og telefontjeneste til alle, <i>kan overføres</i>	10 284 000	
916		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	2 127 350 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	33 700 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	655 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	196 700 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	36 100 000	
	70	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	18 300 000	
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	98 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter.....	171 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	30 200 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.....	77 800 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	11 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	139 200 000	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	63 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	942 100 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	286 500 000	
1314		Statens havarikommisjon		

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	1 Driftsutgifter.....	90 100 000	
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver.....	1 660 000 000	
1320	Statens vegvesen		
	1 Driftsutgifter.....	4 233 100 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 361 400 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 292 300 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 020 000 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 114 000 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.....	414 000 000	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	21 000 000	
	65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	389 600 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	22 100 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 146 600 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .	647 700 000	
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS.....	6 103 100 000	
1323	Vegtilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	19 400 000	
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	316 500 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.....	1 075 000 000	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	82 800 000	
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	20 000 000	
	78 Tettere samarbeid om data	30 400 000	
1332	Transport i byområder mv.		
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 145 000 000	
	65 Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	11 100 000	
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 302 300 000	
1352	Jernbanedirektoratet		
	1 Driftsutgifter.....	367 200 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	135 900 000	
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 207 100 000	
	71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 838 800 000	
	73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	17 482 500 000	
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	201 200 000	
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	94 900 000	
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.....	25 000 000	
1354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Driftsutgifter.....	101 000 000	
1370	Posttjenester		
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 260 600 000	
Totale utgifter		87 485 836 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
Inntekter			
3542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	2 713 000	
3543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Diverse gebyrer.....	309 000	
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner	609 400 000	
3916	Kystverket		
	2 Andre inntekter	13 800 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	700 000	
4313	Luftfartstilsynet		
	1 Gebyrinntekter.....	167 600 000	
4320	Statens vegvesen		
	1 Salgsinntekter m.m.	172 300 000	
	2 Diverse gebyrer.....	450 000 000	
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper	125 800 000	
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	689 900 000	
4321	Nye Veier AS		
	86 Driftskreditt.....	900 000 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer.....	20 000 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter.....	4 500 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.....	14 400 000	
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter	8 500 000	
Totale inntekter			3 179 922 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 916 post 1	kap. 3916 post 2 og kap. 5574 post 77
kap. 916 post 45	kap. 3916 post 2 og kap. 5574 post 77

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. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:
 - a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan overskride bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning under kap. 916 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, med samlet ramme for gamle og nye forpliktelser med inntil 745 mill. kroner.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 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
916		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	36,1 mill. kroner
	70	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	90 mill. kroner

VI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan gi 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.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

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. 1320 post 72	kap. 4320 post 4
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 1	kap. 4354 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.

VIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 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	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	21 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	10 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	750 mill. kroner

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1.

starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn i dette investeringsprosjektet:	Virksomhet	innenfor en kostnadsramme på:
Kjøp av 25 nye lokal- og regiontog	Norske tog AS	3 728 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	1320/30	1 041 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2024	2025	2026	2027
1352		Jernbanedirektoratet					
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	57 690 mill. kroner	15 730 mill. kroner	14 860 mill. kroner	13 990 mill. kroner	13 110 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: prosjekter uten kostnadsramme	7 220 mill. kroner	3 250 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 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	Riksveiinvesteringer: planlegging, forberedende arbeider og grunnerv	750 mill. kroner

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, 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 av riksveier	15 400 mill. kroner	4 800 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2024	2025	2026	2027
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	25 860 mill. kroner	7 050 mill. kroner	6 660 mill. kroner	6 270 mill. kroner	5 880 mill. kroner

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 500 mill. kroner	3 300 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	8 200 mill. kroner	1 900 mill. kroner

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår

ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd 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 til Nye Veier AS	24 400 mill. kroner	6 100 mill. kroner

XIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

nadsrammen på 8 054 mill. kroner (2022-kroner) for kjøp av nye langdistansetog.

XIV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 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 7 993 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 11 954 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XVII

Fastsette takst for lette nullutslippskjøretøy

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.

XVIII

Aktivere justert driftskredittramme i Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 aktiverer justert driftskredittramme til Nye Veier AS i statens kapitalregnskap.

XIX

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 1240, 15. juni 2021, oppheves.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.57.12)

Sak nr. 3 [14:57:22]

XV

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motposter mellomværende med statskassen.

Referat

XVI

Fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramme

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidligere vedtatte kost-

Presidenten [14:57:23]: Det foreligger ikke Referat. Dermed er dagens kart ferdig behandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.58.

