



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 29 · 17. desember
Sesjonen 2025–2026

Møte onsdag den 17. desember 2025 kl. 10

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 29):

1. Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Justis- og beredskapsdepartementet mv. (rammeområde 5) (Innst. 6 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark (Innst. 57 S (2025–2026), jf. Prop. 153 S (2024–2025))
4. Referat

Presidenten [10:00:03]: Representanten Bent-Joachim Bentzen, som har vært permittert, har igjen tatt se-
te.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om velferdspolispermisjon for representanten Farukh Qureshi i tiden fra og med 18. til og med 22. desember.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten Malin Bye Sørensen innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten [10:00:26]: 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 [10:00:36]

Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Justis- og beredskapsdepartementet mv. (rammeområde 5) (Innst. 6 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))

Presidenten [10:00:52]: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

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

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:01:31] (komiteens leder): Først vil jeg takke komiteen for samarbeidet. Jeg regner med at i denne debatten vil de respektive partier snakke for egen politikk.

Vi står i en svært alvorlig situasjon som jeg tror de fleste ikke fullt ut er klar over, og som iallfall denne regjeringen ikke er klar over. For noen uker siden rykket justisministeren ut i Aftenposten og angrep FrP for at vi ikke forstår kriminalitetsbildet. Dette gjorde hun bl.a. fordi FrP ønsker seg et mål om flere politifolk per innbygger. Rett etter rykket politimesteren i Oslo ut og sa bl.a. at politiet ikke har de ressursene de trenger for å løse samfunnsoppdraget sitt, og at de trenger flere politifolk. Denne uken var Politiets Fellesforbund og enda flere politimestere ute med et lignende budskap.

Det er ikke slik at internett har tatt over for mer tradisjonell kriminalitet, og at vi derfor ikke trenger flere politifolk, eller at rekrutteringen har flyttet seg til nett. Det som har skjedd, er at vi har fått mer av alt det vi hadde fra før, pluss nye elementer. Kriminaliteten har gått opp, og politiets arbeidsmengde har også gått opp, mens antall politifolk under denne regjeringen har gått ned. Det er dagens regjering som ikke forstår kriminalitetsbildet.

Landene rundt oss har strammet kraftig inn på både politikk og straff og fått flere politifolk. Sverige advarer oss mot å gjøre de samme feilene de gjorde, og det beste vi kan gjøre, er å lytte til dem. Dersom ikke Norge raskt kommer med en massiv satsing hvor vi strammer inn på alt fra innvandring til straffnivå og satser massivt på flere politifolk, vil Norge bli minste motstands vei for kriminelle.

Regjeringen gir stadig inntrykk av at de skal stramme inn, men tiltakene står ikke i stil med de utfordringene vi står overfor, og kriseforståelsen er på ingen måte til stede. Ett eksempel på dette er situasjonen i PST, som akkurat har blitt avdekket av Riksrevisjonen. Dette handler om nasjonens sikkerhet, og regjeringen har gang på gang avfeid kritikk med at de har styrket politiet og PST, men problemet er gjennomgående at styrkingen ikke står i forhold til den vesentlig forverrede situasjonen vi står i.

På mandag var FrPs justispolitikere på besøk ved ungdomsenheten ved Agder fengsel. Der møtte vi dyktige ansatte som hver dag gjør en forskjell. Jeg tror det er få i denne sal som klarer å sette seg inn i den situasjonen de ansatte står i. Tidligere i høst kom en rapport fra Sivilombudet med skarp kritikk mot ungdomsenheten ved Bjørgvin fengsel. Justisministeren var raskt ute og kalte beskrivelsene i rapporten uakseptable. Senere er vi blitt

kjent med at episodene ved Bjørgvin fengsel trolig i stor grad handler om én enkelt multikriminell voksen asylsøker som har løyet på alderen da han søkte asyl og blitt behandlet som et barn, selv om han er voksen. Vedkommende har en lang rekke saker med vold og trusler mot fengselsansatte mot seg, og jeg synes justisministeren burde ha vist forståelse for den vanskelige situasjonen politikere har satt de fengselsansatte i, heller enn å kritisere.

I går besøkte justiskomiteen Oslo tingrett. Der fikk vi innsikt i hvordan mindreårige håndteres i norsk rett, og hvordan man kan slippe unna med svært milde straffer etter å ha begått gjentakende alvorlig kriminalitet. De overbeskyttende reglene vi har for å skåne ungdom, virker dessverre flere ganger mot sin hensikt. For eksempel er det ikke skånsomt mot ungdom at vi bare kan varetektsfengsle dem for to uker av gangen, og ikke fire. De slår seg ikke til ro og er ikke mottagelig for hjelp når de tror de skal sitte der i kort tid.

Vi har altfor lenge lyttet til gode intensjoner uten faglig grunnlag, og det har gått galt. Det er faktisk noen ungdommer som har det bedre i et veldrevet norsk ungdomsfengsel enn i sitt eget kriminelle miljø.

Det er et faktum at ungdomskriminaliteten har snudd fra å gå nedover til å gå oppover, etter at vi la om til mildere straffer for ungdom i 2014. Det samme skjedde i Sverige, men på et tidligere tidspunkt. Vi skal behandle ungdom på en god måte, også de som begår kriminalitet, men vi må ikke gjøre samfunnet eller ungdommen en bjørnetjeneste.

Det er alvor nå, og jeg håper det alvorret sakte siger inn i hele denne salen, og at vi får et taktskifte i norsk kriminalpolitikk.

Presidenten [10:06:36]: Det blir replikkordskifte.

Farukh Qureshi (A) [10:06:53]: Det høres nesten ut som representantens parti aldri har vært en del av en regjering eller en del av maktgrunnlaget. Fakta er jo at de var en del av en regjering i seks år og en del av maktgrunnlaget i åtte år. Hva skjedde da? Opptaket ved Politihøgskolen ble redusert fra 700 plasser til 400 plasser – med den begrunnelse at vi ikke trengte flere politifolk. Det tar tre år fra en student begynner på Politihøgskolen til vedkommende er klar for operativ tjeneste. Derfor er situasjonen vi står i nå, med mangel på ferdigutdannede politifolk, en direkte konsekvens av de prioriteringene og kuttene. Vi har gjort det motsatte og økt opptaket med 124 plasser for å sikre flere politifolk.

Spørsmålet er: Når Fremskrittspartiet skapte dagens utfordringer med sine prioriteringer og kutt, hvorfor skal noen tro at de vil løse dem hvis de kommer i posisjon?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:07:47]: Dette er en historiefortelling som ikke gjenspeiler virkeligheten, for da vi satt i regjering, satte vi oss et mål om at vi skulle øke bemanningen i politiet til to politifolk per tusen innbyggere. Dette målet nådde vi. Vi overoppfylte det målet.

På den tiden var det grunnlag for å ta opptaket til Politihøgskolen noe ned, og det gjorde vi også. Det som skjedde etter at vi gikk ut av regjering, var at målet om to politifolk per tusen innbyggere ble fjernet, og bemanningen begynte å gå ned. Dersom vi ikke hadde tatt ned bemanningen den gangen, hadde den påfølgende regjeringen hatt enda mange flere som gikk gjennom Politihøgskolen og ikke fikk jobb, for regjeringen klarte ikke i det hele tatt å sysselsette dem som gikk ut av Politihøgskolen, de første årene. Veldig mange sto uten arbeid. Vi økte med 1 500 politifolk da vi satt i regjering, mens det har gått ned med over 150 mens denne regjeringen har sittet.

Farukh Qureshi (A) [10:08:53]: Sist Fremskrittspartiet styrte, ble kriminalomsorgen utsatt for heftige økonomiske kutt gjennom ABE-reformen. Konsekvensene av kuttene var flere tusen udekte vakter, ubesatte stillinger, kraftig økning i vold og trusler mot ansatte og reduksjon i innholdet i soningen. Nå foreslår Fremskrittspartiet 1,5 pst. i ABE-kutt – tre ganger så mye som sist. Slik jeg kan lese det alternative statsbudsjettet deres, er ikke i kriminalomsorgen unntatt fra det.

En av partiets egne har sagt: «ABE-kuttene har vært en medvirkende årsak til situasjonen man står i nå.»

Når partiet selv erkjenner problemet, hvorfor foreslår de å gjøre det verre?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:09:37]: Vi mener det er grunnlag for å kutte i byråkrati i de aller fleste sektorer innenfor statlig forvaltning. Vi kan alltid bli mer effektive. Vi skjerner de operative stillingene i våre kutt, men vi ønsker å få ned byråkratiet, og det er det grunnlag for.

Jeg synes det er underlig at Arbeiderpartiet, som representerer regjeringen, prøver å skape et bilde av at FrPs politikk vil redusere kapasiteten i politiet eller i fengsler, når det motsatte er tilfellet. Vi fjernet fengsel-skøene da vi satt i regjering, og vi økte bemanningen i politiet kraftig. Det som har skjedd etterpå, er at politibemanningen har gått ned, og det har blitt økende køer og utfordringer i kriminalomsorgen. Her er det en representant som burde tatt opp dette i egne rekker, og ikke pekt på FrP, som faktisk styrket situasjonen da vi hadde hånden på rattet.

Mahmoud Farahmand (H) [10:10:53]: Jeg er langt på vei enig i representantens beskrivelse av kriminali-

tetsproblemene og de utfordringene som er forbundet med innvandring. Vi er enige om en streng innvandringspolitikk. Vi er også enige om en streng integreringspolitikk, og vi har styrt sammen i noen år.

Det virker som flere partier kommer etter, selv regjeringspartiet. Mitt spørsmål til representanten er: Hva er hovedforskjellene mellom FrPs innvandringspolitikk nå og de strenge linjene som føres av bl.a. Høyre?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:11:27]: Jeg vil først si at det er bra at FrP har gått foran. Høyre har kanskje kommet nærmest etter, og Arbeiderpartiet kommer diltende etter en 10–15–20 år bak der igjen. Det er bra at det skjer noe, og vi har flyttet hele det politiske landskapet i retning av vår politikk.

Den største hovedforskjellen tror jeg er at vi tør å være ærlige på hva vi trenger. Vi tør å si at vi må stoppe dagens asylinnvandring og sørge for at man ikke får opphold ved å søke asyl i Norge. Det er en viktig faktor fordi asylinnvandringen har spilt fallitt. Det er en ordning som ikke hjelper dem som trenger det mest, og som blir grovt utnyttet på veldig mange områder. Da hadde vi nok håpet at enda flere partier kunne være åpne og tydelige på at vi må stanse dagens mulighet til å få opphold ved å søke asyl i et europeisk land, også Norge.

Mirell Høyer-Berntsen (SV) [10:12:39]: Av og til lurer jeg på om FrP har sett litt mange episoder av Cops og Police Interceptors, for FrP fokuserer veldig mye på straff og å putte litt slitne folk i fengsel. Jeg skulle ønske at FrP fokuserte mer på å ta de store, organiserte kriminelle, hvor vi snakker om kriminelle nettverk som stjeler i hundremillionersklassen fra vårt fellesskap. FrP prioriterer mer straff og fengsel framfor rehabilitering og trygghet, og vi har sett konsekvensene i praksis: barn og ungdom isolert i sikkerhetsceller, kvinner som soner under uverdige forhold, og innsatte uten nødvendig støtte for psykisk helse.

Mitt spørsmål er: Hvordan kan FrP forsvare et budsjett som svekker barn, ungdom og de mest sårbare i kriminalomsorgen, i stedet for å bygge dem opp?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:13:41]: Igjen er det underlig å få slike beskyldninger mot seg når vi står for et budsjett som styrker kriminalomsorgen med mer penger enn det budsjettpartnerne som har flertall, har gjort. Det vil bli mer ressurser til politiet, og spesielt til ungdomsenhetene, med vår politikk.

Som jeg var inne på i mitt innlegg, var vi og besøkte et ungdomsfengsel denne uken, og det er bra å se hvor godt drevet det er, og hvor flinke folk som er der. Jeg synes vi skal slutte å snakke ned dem som jobber med dette hver eneste dag, og heller sette pris på den jobben de gjør.

Vi må bort fra å mene at straff ikke er rehabilitering. Straff er rehabilitering i Norge, og det finnes det masse god forskning på. Det gjelder nok også for ungdom, for vi behandler dem på en god måte i Norge. Derfor tror jeg vi skal lytte til de stemmene, bl.a. fra Oslo tingrett, som observerer og er godt kjent med sakskomplekset de får. De sier at noen ungdommer har det bedre i et norsk vel-drevet fengsel enn ute på gaten.

Julie E. Stuestøl (MDG) [10:14:57]: Representanten tar opp situasjonen i kriminalomsorgen. Rettssikkerhet for alle innbyggere i landet vårt er avgjørende, og MDG mener at dette også gjelder dem kriminalomsorgen har ansvaret for.

I Fremskrittspartiets alternative budsjett kuttes det 12,5 mill. kr til Tilsynsrådet for kriminalomsorgen. Dette er midler som går til å sikre at innsatte og domfelte rettssikkerhet ivaretas i tråd med gjeldende regler og menneskerettighetene. Hvorfor vil representanten kutte i tilsynet med kriminalomsorgen?

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:15:30]: Vi mener vi har gode ordninger for å følge opp kvaliteten, bl.a. viser Sivilombudets rapport at vi har masse kontrollmekanismer. Det er bra. Vi er ikke imot at man kontrollerer, men vi ønsker også at man skal ettergå resultatene på en grundig måte, sånn at vi får de rette svarene på, og de rette årsakene for, hvorfor det er sånn. Jeg pekte på noe i mitt innlegg.

Vi mener vi har høy kompetanse i norske fengsler, og at det er viktigere å prioritere at de får de ressursene de trenger for å gjennomføre det de ansatte i fengslene vet må til for å drive fengslene godt. Vi har nok kontrollmekanismer, men der vi mangler ressurser, er til antall ansatte. Der er det stor mangel i norsk kriminalomsorg, og det er der vi har satt av midlene.

Presidenten [10:16:16]: Replikordskiftet er avsluttet.

Even H. Eriksen (A) [10:16:34]: Nå er det jul igjen. Nå er det jul igjen, og det betyr budsjettbehandling, også for rammeområde 5 i justiskomiteen på Stortinget.

Bakteppet er alvorlig. Den sikkerhetspolitiske situasjonen er krevende, og kriminaliteten er i endring. Vi ser mer organisert kriminalitet, grovere vold – og en bekymringsfull utvikling der barn og unge trekkes inn i kriminelle miljøer. Dette skaper uro og utrygghet, enten man bor i byer, over skog og hei eller i stille grender.

Alle har rett til å føle seg trygge i hverdagen. Det er et grunnleggende ansvar for fellesskapet – og for oss som myndigheter. Det er vår viktigste oppgave.

Arbeiderpartiet gikk til valg – og vant det – på trygghet for framtida. I justispolitikken handler det om frihet fra kriminalitet, et sterkt rettsvern og et samfunn der vi slår hardt ned på gjengene, men også forebygger før kriminalitet skjer.

Etter åtte år med ustabil styring av justissektoren med FrP ved roret har Arbeiderparti-regjeringen prioritert å bygge kapasitet, kompetanse og sammenheng i hele straffesakskjeden. Det ser vi med tydelighet med det statsbudsjettet Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Rødt og MDG er enige om.

Politiet er spydspissen i kampen mot kriminaliteten. Derfor er politiet prioritert år etter år i våre statsbudsjetter. Siden 2021 er politiets budsjetter styrket med 6,5 mrd. kr, eller 31 pst., og for neste år foreslår vi ytterligere løft som samlet gir politiet et økt handlingsrom på nær en halv milliard kroner. Det betyr flere ansatte, bedre etterforskning og sterkere innsats mot økonomisk kriminalitet og narkotika.

I julen synger vi «Deilig er jorden», men jorden blir ikke veldig deilig hvis kriminelle nettverk får operere fritt. Det er her den målrettede satsingen mot kriminelle nettverk på 600 mill. kr kommer inn, noe som selvsagt er videreført i neste års statsbudsjett. Resultatene ser vi. Politiet følger kriminelle nettverk tettere enn før, slår hardere ned på bakmennene og inndrar mer av kriminalitetsprofitten. Når vi tar pengene, tar vi også drivkraften bak mye av den kriminaliteten som skjer.

I går besøkte justiskomiteen Oslo tingrett. Dommerne der fortalte oss at ungdom ofte har vært i den kriminelle løpebanen fra tidlig alder. Derfor bygger vi i Arbeiderpartiet justispolitikken vår langs to spor: straff og målrettet, tverrfaglig forebygging.

Når unge begår alvorlig kriminalitet, må reaksjonen komme raskt. Derfor har vi etablert hurtigspor for straffesaker der gjerningspersonen er under 18 år. Med dette budsjettet utvides ordningen til flere politidistrikter, og vi er på god vei til å kunne levere på et viktig valgkamplofte fra Arbeiderpartiet: innføring av hurtigspor i hele landet. Raske reaksjoner virker.

Når politiet styrkes, må også straffesakskjeden henge med. Derfor styrker vi domstolene og investerer i digitalisering og bygningsmasse, og derfor styrker vi kriminalomsorgen, slik at straffegjennomføringen virker og bidrar til mindre tilbakefall.

Røde varsellamper og «bjelleklang, bjelleklang over skog og hei» kan bety at det er behov for å ta grep. Det gjør Arbeiderpartiet. I en skjærpet sikkerhetspolitisk situasjon styrkes også Politiets sikkerhetstjeneste, totalberedskapen og det sivile samfunnets motstandskraft. Dette er ansvarlige prioriteringer i en urolig tid.

Jeg er glad for å kunne slå fast at vi har prioritert justissektoren i dette statsbudsjettet også, i likhet med tid-

ligere år. Jul handler om trygghet, fellesskap og å ta ansvar. Det samme gjør Arbeiderpartiets justispolitikk.

Med dette budsjettet tar vi nye, konkrete steg i riktig retning. Vi slår ned på gjengene, vi beskytter barna, og vi bygger trygghet for framtiden.

Det hjelper ikke å gjøre som julenissen og true med sin store skje, og si til de kriminelle: «Nei, bare se og kom av sted.» Det trengs også tiltak, og Arbeiderpartiet leverer, i godt samarbeid med SV, Senterpartiet, Rødt og MDG.

Presidenten [10:21:03]: Det blir replikkordskifte.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:21:21]: Først må representanten få kred for julesangreferansene sine. Det er imidlertid et alvorlig tema vi snakker om. Representanten var i sitt innlegg inne på at man må styrke hele kjeden, og at Arbeiderpartiet også er opptatt av straff og rehabilitering. I går var vi, som representanten var inne på, hos Oslo tingrett. Det ble framlagt fem saker for oss, konkrete eksempler. Det er de som står for 50 pst. av alle fengslingene i Oslo tingrett i år, tror jeg. Der kunne man enkelt lese seg opp på hva tiltalen og dommen besto av, og hva som ble straffen. En enkeltperson som vel hadde godt over 50 tiltalepunkter mot seg, fikk i den ene dommen elleve måneders fengsel.

Synes representanten at det vi fikk høre i går, står i stil med allmenn rettsoppfatning når det gjelder straffefenivå?

Even H. Eriksen (A) [10:22:22]: Jeg stoler på at den dømmende statsmakt gjør kloke vurderinger i enkelttilfeller rundt straffefenivået vi som lovgivere har fastsatt. Ikke la det være tvil om at «tider skal komme, tider skal henrulle» der kriminelle nettverk skjønner at det er uklokt å drive med kriminalitet i Norge. Å ha et riktig straffefenivå er en del av det.

Vi i Arbeiderpartiet er opptatt av trygge samfunn, og vi leverer. De 600 mill. kr til satsingen mot kriminelle nettverk omtaler politiet selv som en «gamechanger», slik at de i større grad kan ta de ungdommene, men ikke minst bakmennene, som bruker unge lovbytere som kurerer i mange tilfeller. Det er jeg glad for at vi har levert på, og det har vi styrket. Selvsagt skal vi videreføre det. Jeg besøkte selv Innlandet politidistrikt for en og en halv uke siden. Der er det 20 ansatte som hver eneste dag jobber med å knekke gjengene. Arbeiderpartiets prioriteringer sammen med Senterpartiet, SV, MDG og Rødt virker.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:23:25]: Jeg synes det var vanskelig å få tak i svaret på det jeg spurte om her, og det er vanskelig å få tak i hvor Arbeiderpartiet egentlig står når det gjelder et så viktig tema som straff og

straffenivået. Regjeringen har varslet at de vil skjerpe straffene for bæring av våpen. Den utviklingen vi har sett de siste årene, er at det har vært en kraftig økning blant de yngste når det gjelder bæring av våpen, altså blant dem under 18 år. Dette var også et spørsmål og et tema ved besøket til Oslo tingrett. De sier at det nok vil ha lite å si å skjerpe straffene på den måten regjeringen legger opp til, for de ungdommene vil først få mye fra-trekk, og så ender det stort sett, for de fleste, opp med ungdomsoppfølging, som vil være det samme uansett.

Kunne representanten ha redegjort noe bedre for hva Arbeiderpartiet egentlig mener? Fungerer det med strengere straffer? Har Arbeiderpartiet tenkt på hvilken effekt det egentlig får der ute dersom man skal skjerpe straffene for ungdom?

Even H. Eriksen (A) [10:24:30]: Dette blir som å gå rundt en enebærbusk, enebærbusk, enebærbusk – jeg gjentar gjerne budskapet på nytt. Som jeg sa: Jeg stoler på at dommerne våre dømmer riktig i det konkrete tilfellet, men vi i Arbeiderpartiet er også åpne for å øke strafferammen og skjerpe straffene hvis det er klokt, og hvis det er riktig. Justisministeren har signalisert at hun kommer til å foreslå å heve strafferammen for bæring av våpen på offentlig sted. Det er et tiltak vi mener vil fungere. Jeg var på samme møte som representanten i går, der dommerne uttrykte interesse for forslaget. Jeg ser fram til at vi får behandlet det også i Stortinget. En ting er å sende et viktig signal om at det er uakseptabelt å bære våpen – det er vi opptatt av – og så må vi også tenke langs flere spor. Der mener jeg at Fremskrittspartiet blir veldig snevre i tankegangen. Vi må tenke både straff og forebygging.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:25:24]: Vi er nok enig i at hele kjeden må styrkes for at vi skal lykkes, og der mangler det mye fra regjeringen når det gjelder bl.a. ressurser – det har vi vært inne på. Ved besøket i Oslo tingrett ble det sagt at de som jobber der, hadde hørt at politikere sier at det hadde blitt så strengt – strengere straffer for ungdom. De avkreftet at det var tilfellet. Jeg oppfattet at Oslo tingrett prøvde å fortelle oss at det her er noe galt med det politikerne har lagt fram som rammer for det den dømmende makt skal utføre, og det ble bl.a. sagt at noen nok har det bedre i et ungdomsfengsel enn i sitt kriminelle miljø.

Jeg synes representanten går mye rundt grøten når det gjelder dette temaet, for jeg er ute etter å vite: Mener Arbeiderpartiet at strengere straffer vil få ned kriminaliteten, eller mener de det ikke?

Even H. Eriksen (A) [10:26:29]: Jeg må rett og slett svinge meg i kretsen og neie og bukke, for jeg er delvis enig i representantens problembeskrivelse. Vi må foku-

sere på straffesporet og vise og signalisere at det er ugreit å bære våpen på offentlig sted. Det er helt uakseptabelt å kaste granater i gatene våre. Derfor er straff viktig.

Likevel: Representanten hørte jo det samme som meg, at vi må jobbe langs flere spor. Mange av de ungdommene dommerne i Oslo tingrett tilbringer tid med, har hatt en lang kriminell løpebane før de kommer dit. Det hjelper ikke bare ensidig å fokusere på straff. De sa selv at det kan vi ikke gjøre, vi må fokusere på andre tiltak. Det er derfor Arbeiderpartiets helhetlige, målrettede satsing mot både barne- og ungdomskriminalitet og kriminelle nettverk er riktig vei å gå, og ikke Fremskrittspartiets snevre fokus på at kun straffer vil kunne løse verdens utfordringer.

Mahmoud Farahmand (H) [10:27:39]: Representanten imponerer med sin kunnskap om julesanger, og jeg mistet nesten tråden da jeg satt der oppe, for å si det sånn, for jeg lo så hardt.

Representanten påpekte ved flere anledninger i sitt innlegg hvor flink og dyktig regjeringen har vært til å styrke politibudsjettene. Det politiet sier selv, er at pengene de har fått, ikke engang er tilstrekkelig til å dekke prisøkningen. Det vil altså si at politiets budsjetter i realiteten ikke er styrket. Det vi vet, er at det er færre politifolk i våre gater nå enn det var for fem år siden. Politimesteren i Oslo har vært ute og fortalt hvordan situasjonen er i Oslo. Den er svært alvorlig og krevende. Samtlige politidistrikter påpeker det samme. I realiteten har ikke politiet blitt styrket. De opplever en svekkelse. Det er som sagt færre politifolk i våre gater nå enn det var for fem år siden.

Mener representanten helt oppriktig at Arbeiderpartiet har gjort det som trengs for å styrke politiet og trygge befolkningen i den alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen vi står i?

Even H. Eriksen (A) [10:28:38]: Jeg tror ikke jeg skal begynne å belære representanten i at «så gjør vi så når vi vasker vårt gulv», men representanten bør feie for egen dør, for det Høyre gjorde da partiet satt i regjering sist, var å redusere opptaket til Politihøgskolen fra 720 plasser til 400. Det første vi gjorde da vi inntok regjeringskontorene i 2021, var å øke antallet plasser med 100, og vi har styrket det med ytterligere 24 plasser. Hundre politibetjenter som ble utdannet i juni, ville vi ikke hatt hvis Høyre hadde fått viljen sin og en hadde fortsatt med dette inntakstallet på Politihøgskolen.

Jeg skal ikke være påståelig, og jeg tror ikke at valgpartier og skiftende regjeringer har gjort tidligere, har vært bare riktige. Vi må se at vi kunne tatt grep tidligere, og det er en erkjennelse vi har hatt. Derfor har vi også styrket politibudsjettene hvert eneste år siden 2021, med en økning på 6,5 mrd. kr og en total prosentvis økning på 30 pst. Vi må styrke politiet, og det er vi opptatt av.

Mahmoud Farahmand (H) [10:29:41]: Jeg vil bare påpeke at antallet plasser på Politihøgskolen i dag er lavere enn det var i 2016. La oss være enige om det. Det hjelper heller ikke å utdanne flere politifolk hvis ikke politiet har råd til å ansette dem. Det er det som er realiteten. At man øker antallet plasser, hjelper svært lite.

I tillegg til at politiet har en kriminalitetsbekjempende rolle, har politiet et stort ansvar for beredskapen i landet. Alt som skjer av ondsinnede handlinger i Norge – fram til det bryter ut krig – er politiets ansvar. Det vi ser nå, er at politiet heller ikke er rustet til å gjøre den jobben som trengs. De har ikke personellet, men heller ikke hjemlene.

Vi vedtok i fellesskap i denne sal at vi skulle ha en langtidsplan for politiet. Den har vi ikke sett noe til. Kan representanten, som representerer regjeringspartiet, forklare oss hvorfor det ikke har skjedd noe med langtidsplanen? Når kan vi vente en reell langtidsplan?

Even H. Eriksen (A) [10:30:38]: Jeg tror det er uklokt å gjøre som nissen, å sitte på låven med kun sin egen julegrøt. Vi er avhengige av å lytte til politiet, som i sin tilbakemelding til oss er tydelig på at politiet må styrkes.

Representanten etterlyser status for langtidsplanen for politiet. Det tenker jeg at justisministeren har bedre forutsetninger enn meg for å svare på, men det er en tydelig bestilling fra Stortinget, som har fremmet anmodningsvedtak. Det skal regjeringen selvsagt følge opp.

Det som er viktig for oss i Arbeiderpartiet, er at en langtidsplan for politiet må være en forutsigbar styring av politisektoren. Vi ser at det har vært opp- og nedtrekk med skiftende regjeringer, og særlig Høyres regjeringstid har bidratt til å skape usikkerhet ved at det har vært nedtrekk på antall studieplasser, noe som ikke har bidratt til forutsigbarhet for en politietat vi vet må styrkes i årene som kommer. Vi vil bidra til forutsigbarhet, og det vil vårt forslag til langtidsplan for politiet bidra til.

Presidenten [10:31:36]: Replikordskiftet er avsluttet.

Mahmoud Farahmand (H) [10:32:21]:

«Nå har vi vaske golvet og vi har børi ved, og vi har sett opp fuggelband og vi har pynte tre.»

Da er det faktisk tid for førjulsperiodens høydepunkt, nemlig budsjettdebatten i justiskomiteen.

«Vi klapper i hendene

Vi synger og vi ler

Så glad er vi» for å kunne påbegynne denne debatten.

Fra julemoro til alvor: Statens viktigste oppgave er å sikre borgernes trygghet og sikkerhet. Det er grunnpilaren i vårt samfunn: uten trygghet, ingen frihet til å skape

verdier – uten sikkerhet, ingen tillit til institusjonene samfunnet er tuftet på og avhengig av, og ingen tillit blant borgerne.

I dag står vi overfor en av de mest alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonene vi har stått oppe i. Tryggheten er under press, og regjeringen, som gikk til valg på en trygg framtid, ser ikke ut til å ta inn over seg det nødvendige ansvaret. Med regjeringens budsjett vil det ikke bli en «glade jul, hellige jul», og englene som daler ned i skjul, gjør det for å gjemme seg for kriminelle bander.

Trusselnivået mot Norge har som sagt aldri vært høyere. Vi opplever et vedvarende høyt trusselnivå fra nasjonalstater som Russland, Kina og Iran og deres stedfortredere, som i våre nærområder ikler seg drakten til kriminelle bander.

Kriminalitetsbildet blir stadig mer alvorlig og kompleks. Kriminelle nettverk, digitale rekrutteringsplattformer og sikkerhetspolitiske trusler krever et samfunn som er godt rustet til å møte disse utfordringene. Sentralt i dette samfunnet og denne innsatsen står politiet vårt. Politiet har en sentral rolle i å bekjempe kriminalitet, men også i beredskapen. Alle ondsinnede hendelser i dette landet inntil krig inntreffer, er politiets ansvar. Forsvaret kommer kun inn ved anmodning fra politiet; det må vi aldri glemme.

I dag har vi færre politifolk i distriktene våre enn i 2021. Politidistriktene må nedprioritere nødvendig og viktig forebyggende arbeid fordi de mangler ressurser, og dette i en tid der ungdomskriminaliteten skyter fart.

En av Høyres største bekymringer er nettopp denne gruppen unge lovbytere som står for en betydelig del av kriminaliteten. Det er en svært grov og alvorlig kriminalitet. De blir yngre, mer voldelige og lettere å rekruttere. Vi har advart mot denne utviklingen i årevis, og vi har fremmet konkrete løsninger for å bøte på den: hurtigdomstoler for ungdommer, hurtigspor for fengsling og én-til-én-oppfølging av ungdom i risikozonen. I vårt alternative budsjett prioriterer vi bl.a. hurtigdomstoler til alle landets distrikter og regioner. Det er helt avgjørende, da unge lovbytere trenger raske og tilpassede straffereaksjoner. Det må være kort tid fra man blir arrestert for noe og domfelt til straff inntreffer.

Et liberalt demokrati bygger på en sterk rettsstat. Vi trenger uavhengige, effektive domstoler med moderne, digitale løsninger som kan tilgjengeliggjøre domstolene for allmennheten. Straffen må ikke bare være straff – der tror jeg veldig mange av oss er ganske enige – den må være rehabilitering. Vi trenger flere ansatte i fengslene og midler til tiltak som fører folk tilbake på en lovlydig vei. Et besøk ved Trondheim fengsel viste nettopp hvordan tilstanden er, og behovene der ute for å kunne gi folk nødvendig rehabilitering.

I dette budsjettet har vi i Høyre prioritert helheten. Uten et velfungerende påtaleledd, domstoler som er riktigg ressursatt, og en kriminalomsorg som har kapasitet, vil det ikke hjelpe om politiet fjerner alle kriminelle fra våre gater. Det som skjer da, er at de blir stående i enten domstolskø eller soningskø. Det vil ikke endre kriminaliteten i landet vårt i det hele tatt.

Vi har prioritert forebygging, som forandringshusene og exit-programmet deres. Vi har prioritert politiet, tolletaten, påtalemyndigheten, domstolene og kriminalomsorgen, for det er som sagt en helhetlig tilnærming som vil gi effekt.

Regjeringens budsjett viser at regjeringen dessverre ikke tar utviklingen på alvor, og at de ikke ser ut til å ville snu den negative utviklingen i sektoren. Jeg hadde håpet at man kunne bli enig om at politiet må styrkes, at beredskapen må styrkes, og at vi faktisk må gå inn og bekjempe den alvorlige kriminaliteten vi ser.

Trygghet er ingen gave. Det er en oppgave som må prioriteres og tas på alvor. Avslutningsvis vil jeg sitere den store tenkeren, filosofen og sangeren Mariah Carey: «All I Want for Christmas» er et ansvarlig budsjett som faktisk prioriterer trygghet og sikkerhet. God jul!

Presidenten [10:36:54]: Det blir replikkordskifte.

June Trengereid Gruer (A) [10:37:10]: Å bekjempe kriminalitet er noe av det viktigste vi gjør for borgerne våre, og jeg er glad for at vi i Norge stort sett er enige om at i tiden vi lever i, er vi helt nødt til å ruste opp politiet. Når jeg leser hva Høyre sier om sitt alternative statsbudsjett, høres det ut som de overbyr oss. Derfor var det med forundring jeg leste Høyres alternative budsjett, for selv om Høyre gir en del til politiet med den ene hånden, tar de så å si alt tilbake med den andre. Derfor ville politiets budsjett faktisk blitt lavere enn budsjettet fra Arbeiderpartiet og flertallet, som vi skal stemme for i dag.

Jeg lurer på: Hva har representanten å si til det? Kan representanten garantere at Høyres alternative budsjett faktisk ville økt politiets budsjetter sammenlignet med flertallets forslag?

Mahmoud Farahmand (H) [10:38:00]: Jeg takker for spørsmålet.

Budsjettet til Høyre har som sagt vært helhetlig. Vi har satt av 453 mill. kr, og det vil gi 500 flere politifolk. Til bekymringen flere her har: Vi har også styrket Politihøgskolen med 125 plasser, dvs. at det etter tre år med Høyres alternativ faktisk hadde vært 125 flere studenter som hadde kommet ut av Politihøgskolen. Vi har satt av 67 mill. kr til flere påtalejurister. Når vi vet at det leddet som stopper opp mye av politiets arbeid, er nettopp påtalemyndigheten, har vi styrket også det. Vi har, som

sagt, også satt av penger til hurtigdomstoler. Totalen er at vi har styrket påtalemyndigheten, politiet og ikke minst kriminalomsorgen.

Så viser vel representanten til de kuttene vi gjør. Ja, vi er nødt til å redusere byråkratiet. Vi har også valgt å redusere pengene til Politidirektoratet, POD, for POD er faktisk et byråkratisk ledd som må reduseres. De pengene vi drar inn, er på byråkatireduksjon, ikke på tjenestetleveranser til folk.

June Trengereid Gruer (A) [10:39:01]: Jeg hører at når det gjelder helheten, er det faktisk mindre enn i dag – om jeg har forstått representanten riktig. Når vi først snakker om Politihøgskolen, har jeg litt lyst til å bruke tid på følgende: Høyre snakket i valgkampen mye om at de ville ha 1 000 flere politifolk. At vi trenger flere folk i politiet, er vi i Arbeiderpartiet og politiet selv helt enige om, men i VG sier nå politimesteren i Oslo at hovedutfordringen er at man sliter med å få tak i nok folk. En viktig grunn til dette er nettopp at da FrP og Høyre styrte, kuttet de antall plasser på Politihøgskolen, i 2020, etter sterk kritikk fra mange, bl.a. oss i Ap. Erkjenner representanten at det var en feil vurdering, og tar han selvkritikk på vegne av eget parti?

Mahmoud Farahmand (H) [10:39:48]: Om jeg tar selvkritikk på vegne av partiet – jeg tror vi skal se på den tiden vi var i, og den sikkerhetspolitiske situasjonen.

Tilbake til hovedspørsmålet, som handler om hvor mange som jobber i politiet. Vi vet at det slutter minst 300 mennesker i politiet hvert år. Hvis vi klarer å beholde de menneskene, er vi kommet et godt steg på vei. Med det budsjettet vi legger fram, styrkes faktisk politiets budsjett i realiteten, og de har mulighet til å ansette flere. At flere utdannes fra Politihøgskolen, er viktig, men vi må også være klar over at organiseringen av både Politihøgskolen og politiet i sin helhet har mye å si for de leveransene de kan levere ut. Det jeg ofte opplever med representantens parti, er at man er mer opptatt av å detaljstyre politiets leveranser enn faktisk å gå inn og styrke budsjettene og gi dem handlefrihet. Det vi også ser er det som mangler her, som vi har påpekt flere ganger, er denne langtidspanen. Politiet trenger en langtidspane for å kunne bruke ressursene sine bedre.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [10:40:53]: Flere rapporter om mer åpen rusbruk og utrygghet i det offentlige rom etter at rusreformen ble inngått av Ap, SV, Venstre og Høyre i juni i år. Rusreformen har bidratt til å normalisere narkotikabruk, særlig blant unge, og har dermed svekket politiets forebyggende rolle. Rusreformen har begrenset politiets mulighet til å gripe inn tidlig. Flere politifolk opplever at rusreformen har gjort arbeidet deres mer uklart og mindre effektivt. Hvordan

mener Høyre denne liberaliseringen styrker samfunnets trygghet, når politiet selv har advart mot redusert handlingsrom?

Mahmoud Farahmand (H) [10:41:38]: Jeg takker for spørsmålet og vil peke på at hovedformålet med rusreformen er å gi behandling og oppfølging til dem som trenger det. Jeg synes det er beklagelig dersom politiet opplever det som at deres hverdag har blitt mer krevende, men la oss være ærlige på én ting: Dersom de tunge rusmisbrukerne ikke får den hjelpen de trenger, vil ikke situasjonen bli bedre.

Jeg forstår det representanten peker på, men igjen: Debatten om liberalisering og legalisering hadde vi en ganske omfattende runde om her da rusreformen ble vedtatt og vi gikk gjennom det i denne sal. I mitt hovedinnlegg påpekte jeg imidlertid et par viktige poenger:

1. Det handler om behandling.
2. Det handler om å gi oppfølging til de ungdommene som trenger det.
3. Det handler om å være helt klar på hva formålet med denne reformen er, for hvis vi som politikere står og snakker om liberalisering og legalisering, er det det inntrykket som setter seg der ute.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [10:42:41]: Mer behandling og oppfølging er vi enige om. Flere land som har liberalisert narkotikapolitikken, har senere strammet inn igjen. Det er fortsatt et ørlite håp om at det er fornuft i Høyre, at de ser at det norske samfunnet har blitt sendt i feil retning, sånn at det er håp om å få strammet inn.

Når rusreformen forhåpentligvis blir evaluert, og det viser seg at den har bidratt til mer rus, mer kriminalitet og mindre trygghet, er Høyre da villig til å reversere reformen, eventuelt få den inn på et litt mer riktig spor – eller vil de stå ved den uansett?

Mahmoud Farahmand (H) [10:43:23]: Jeg føler at vi driver med en runddans i dette spørsmålet. Jeg forstår det representanten påpeker, men igjen: Målet var behandling. Der er vi enige. Når evalueringen kommer, må vi se på det.

Dersom vi står her som politikere og snakker om liberalisering og legalisering og gjør rusreformen til en legaliseringsreform, er det det som fester seg der ute. Det er jeg opptatt av å påpeke. Jeg er opptatt av å si at det er behandling vi skal gi. Vi skal sørge for at tunge rusmisbrukere kan søke behandling uten å være bekymret for straff, og på den måten også redusere kriminaliteten.

Mirell Høyre-Berntsen (SV) [10:44:11]: Jeg kan ikke se at Høyre har lagt inn en styrking av rettshjelpstiltakene i sitt alternative budsjett. Senest her forleden kun-

ne jeg lese at en av Høyres representanter foreslår at det nå skal tas betaling for å klage til statsforvalteren på vedtak. Jeg er veldig opptatt av rettssikkerhet, og staten har et ansvar for å sikre reell sikkerhet for alle våre innbyggere.

Mitt spørsmål til Høyre er: Hvordan vil Høyre i sitt alternative statsbudsjett sikre reell rettssikkerhet for alle innbyggere, også de uten betalingsevne?

Mahmoud Farahmand (H) [10:45:02]: Jeg takker for spørsmålet.

I vårt alternative budsjett har vi styrket domstolene. Vi har satt av penger til digitalisering av domstolene, noe som vil tilgjengeliggjøre dem for flere. Dette er tilbakemeldinger vi får fra Domstoladministrasjonen. Senest i går fikk vi samme tilbakemelding fra Oslo tingrett, om at en av de største barrierene for å bruke domstolene, nettopp er kostnadene forbundet med bruken – altså ikke kostnadene ved rettsgebyret man betaler, men ved bruken av advokater, og ikke minst at man kan bli stående igjen med utgiftene til motparten.

Hvis vi har en digitalisert domstol, vil det gi en mer effektiv bruk av domstolene. Det vil bidra til at domstolene blir tilgjengelige for flere, og på den måten sørger vi for det liberale prinsippet om en tilgjengelig rettsstat.

Presidenten [10:45:37]: Replikordskiftet er avsluttet.

Mirell Høyre-Berntsen (SV) [10:46:11]: Da jeg var jusstudent, var rettshistorie et av fagene som gjorde aller sterkest inntrykk på meg. Det var ikke fordi det handlet om gamle lover og årstall, men fordi rettshistorien viser hvordan demokratiet og rettssikkerheten i Norge er blitt til. Den forteller historien om en gradvis maktforskyvning fra kongemakt og vilkårlighet til folkestyre, likebehandling og lovbundne myndigheter.

Allerede med Magnus Lagabøtes landslov i 1274 ble et grunnleggende prinsipp slått fast: Loven skal gjelde for alle. Det var radikalt for sin tid, og gjennom århundrene har retten utviklet seg fra å være et redskap for makthaverne til gradvis å bli et vern for oss, individene. Rettssikkerheten her i landet har i takt med demokratiet vokst til dagens rettsstat, hvor staten ikke bare skal avstå fra overgrep, men har et ansvar for å sikre reell rettssikkerhet for alle – akkurat slik jeg utfordret Høyre på litt tidligere.

Som jusstudent var jeg også med på å etablere og drive rettshjelpstiltak. Jeg har møtt enormt mange mennesker som trengte juridisk hjelp. Min erfaring er klar: Altfor mange i Norge får i dag ikke den rettshjelpen de har behov for.

Budsjettenigheten SV er en del av, er et veldig godt utgangspunkt, men SV vil mer. Vi vil bruke denne perio-

den til å gjøre rettshjelp tilgjengelig for flere, etablere en førstelinjetjeneste, styrke kriminalomsorgen og fokusere særlig på kvinner, barn, psykisk helsehjelp, Rosa kompetanse og et tilgjengelig politi i hele landet, rigget for å forebygge, avdekke og stanse kriminaliteten.

Rettsikkerhet skal ikke være et privilegium. Det er en rettighet. SV prioriterer rettsikkerhet og tilgjengelig rettshjelp, rett og slett fordi rettsstaten ikke fungerer når de mest sårbare står alene mot systemet. Da regjeringen i sitt opprinnelige budsjettforslag kuttet i rettshjelpstiltakene, rammet det nettopp disse menneskene. Jussbuss, Rettssenteret, NOAS, JURK og Gatejuristen mfl. er helt avgjørende for at folk faktisk får tilgang til rettigheter. Derfor har SV kjempet for å reversere disse kuttene. Vi vil bygge en sterk førstelinjetjeneste i hele landet, for vi vet at juridisk hjelp forebygger konflikter og hindrer at mennesker faller utenfor.

Kvinner i fengsel har ofte en bakgrunn med vold, omsorgsansvar, rus og psykiske helseutfordringer. Likevel har de i årevis hatt dårligere soningsforhold enn menn, med mer isolasjon, færre tilbud og større avstand til familie. Da Norges største kvinnefengsel, Bredtveit, måtte stenge på grunn av uforvarselige forhold, var det et alvorlig varsku. Etter Sivilombudets besøk i 2023 ble det varslet om kritiske og livstruende forhold. Rapporten dokumenterte uholdbare soningsforhold.

SV vil i denne perioden prioritere kvinner i kriminalomsorgen fordi deres situasjon har konsekvenser både for dem selv, for barna deres og for muligheten til rehabilitering. SV vil kreve en gjennomgang av soningsforholdene i norske fengsler, hvor vi prioriterer kvinner, fordi verdige soningsforhold og helsehjelp er avgjørende for rehabilitering.

Psykisk syke i norske fengsler må få den helsehjelpen de trenger, ikke bare bli låst inne.

Barn og unge i fengsel er et annet kritisk punkt. Vi har sett ungdom isolert i sikkerhetsceller, alene og nakne på betonggulv. Dette er ikke statistikk; dette er barn. Isolasjon kan gi alvorlige helseskader og øker risikoen for selvmord og selvskading. SV vil prioritere barn og unge i kriminalomsorgen, for ingen barn skal sone under forhold som bryter barnekonvensjonen og ødelegger fremtiden deres.

Rosa kompetanse er ikke pynt; den er livsviktig. Skeive innsatte møter diskriminering bak murene. Derfor vil SV prioritere Rosa kompetanse og generell faglig styrking, sammen med et sterkt politi og sammen med nærvær, profesjonalitet og tillit. Det er helt avgjørende i hele landet. Alt henger sammen.

Jeg takker presidenten for at vi får lov til å sitte i denne salen i dag og ha denne debatten om vår rettsikkerhet.

Presidenten [10:51:22]: Det blir replikkordskifte.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:51:36]: Jeg vil takke representanten for en interessant historiegjennomgang i starten, som jeg deler hundre prosent. Det er nok verdier og en utvikling vi alle setter pris på. Vi har jo også hatt en annen utvikling på dette feltet i mer moderne tid, hvor kriminaliteten har økt, spesielt gjengkriminalitet og ungdomskriminalitet. I Sverige kom de etter hvert til en erkjennelse om at dette hovedsakelig er drevet av innvandring, og det turte de å snakke om.

SV har vært et parti som lenge har pekt på Sverige som et forbilde i Europa når det gjelder innvandrings- og integreringspolitikken. Nå har vi begynt å få de samme tilstandene i Norge som de har hatt i Sverige. Det som da er interessant å spørre representanten om, er om også SV nå kan komme til en erkjennelse om at det har noe å si for kriminalitetsutviklingen hvor høy andel innvandring vi har. Er det noe representanten har reflektert over?

Mirell Høyre-Berntsen (SV) [10:52:36]: Det var interessant å lese både FrPs og Høyres alternative statsbudsjett. I FrPs alternative statsbudsjett står det at de i flere tiår har advart mot den utviklingen som nå finner sted, og i Høyres var det litt mer beskjedt, hvor det sto flere år, hvis jeg husker riktig.

Jeg blir oppriktig lei meg når jeg ser hvordan FrP bruker sårbare grupper i samfunnet i sin argumentasjon for å låse barn og unge inn på sikkerhetsceller og bryte norsk lov og barnekonvensjonen. Det gjør oppriktig vondt. Jeg skulle ønske FrP ville bruke mer tid på inkludering, på forebygging og på å gjøre det som virkelig hjelper, sånn at vi slapp å bygge flere fengsler.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:53:41]: Jeg føler jeg ikke fikk svar på spørsmålet mitt, som var om SV ser at innvandring og innvandringstakten kan ha noe å si for utviklingen innen kriminalitet. Det hadde det vært interessant å få svar på.

Så er representanten inne på et helt annet, men også interessant tema, som er barn i fengsel. Det er et sammensatt tema. Det er ingen som ønsker å hive barn i fengsel, hive nøkkelen og ikke ta vare på dem. Norske fengsler er gode, det fikk vi i justiskomiteen innsikt i i går, vi behandler barn på en god måte. Vi ble også kjent med at det sannsynligvis er en enkeltperson som står for disse sakene, som slett ikke er et barn, men en voksen asylsøker fra Marokko, som har en lang rekke dommer og tiltalepunkter på seg for vold og trusler, bl.a. mot fengselsansatte. Her er det politikken som har spilt fallitt, en politikk SV står for, som også har med innvandring å gjøre, at voksne marokkanere kan komme i et ungdomsfengsel i Norge. Er det noe man reflekterer over?

Mirell Høyer-Berntsen (SV) [10:54:46]: Det slår meg at FrP i sitt alternative statsbudsjett har kuttet enorme summer til inkludering. Jeg ser at det foreligger en enormt manglende satsing på inkluderingspolitikk i FrPs partiprogram. Jeg undrer meg over hvordan FrP skal løse de utfordringene vi står foran framover. Vi må jammen tenke langsiktig, for den tiden vi befinner oss i nå, er særdeles urolig. Jeg håper at FrP en dag vil komme tilbake til virkeligheten – ikke bare se på Cops og Police Interceptors, men faktisk ta inn over seg det alvorligste og de menneskeskjebnene som vi må ut og se på hver eneste dag.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [10:55:37]: Jeg prøver jo nå å snakke om dette alvorligste. Jeg spør igjen, for jeg ønsker oppriktig å få svar på det spørsmålet jeg har. Det er om SV ser at det kan være en sammenheng mellom høy andel innvandring, den innvandringen vi har hatt i Norge, og den økende ungdoms- og gjengkriminaliteten som er. For ikke å snakke oss helt bort stiller jeg spørsmålet nå for tredje eller fjerde gang: Ser SV at det kan være en sammenheng mellom innvandringen vi har hatt i Norge, og i Sverige, og den økende kriminaliteten?

Mirell Høyer-Berntsen (SV) [10:56:12]: Jeg hører at representanten fra FrP blander gjengkriminalitet og kriminalitet generelt og innvandring. Vi har hatt en stor innvandring nå – på grunn av en krig i vårt eget nærområde – fra Ukraina. Det gjør at regjeringen har tatt grep, et grep vi ikke er helt enig i. De har rett og slett redusert antall kvoteflyktninger til 100, som vi mener er et lavmål – det er rett og slett på grunn av innvandring fra ikke-vestlige land. Vi må ha en langt bedre inkluderingspolitikk, og det håper jeg at også Fremskrittspartiet vil være med på.

Presidenten [10:56:53]: Replikordskiftet er avsluttet.

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [10:57:07]: «Deilig er jorden» er egentlig en protestsalme mot krig. Den ble skrevet i 1850 og handler om Schleswig-Holstein-krigen og et håp om fred.

La meg følge opp den tråden: Når vi i dag skal diskutere statsbudsjettet for justissektoren for 2026, skjer det for fjerde gang med et dystert bakteppe. Krigen i Ukraina, hybride trusler og krenkelser av luftrom både her hjemme og i Europa er en stadig påminnelse om at verden fortsatt er urolig, og at vi ikke kan ta friheten for gitt.

Det er mer enn noen gang avgjørende at vi gjennom statsbudsjettet setter sivil sektor i stand til å forebygge, avdekke og håndtere trusler og risiko. Som understreket i totalberedskapsmeldingen, må vi også i større grad

enn tidligere ta høyde for at sivil sektor må understøtte Forsvaret. Det er samfunnets totale motstandskraft som måles i krise og krig. Det ser vi daglig i Ukraina.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen rundt oss krever økt beredskap og økt sivil motstandskraft. Det er summen av små og store tiltak som danner beredskapen i landet vårt. Totalberedskapsmeldingen må følges opp, og vi trenger å se trygghet i en større sammenheng. For Senterpartiet var det dessverre derfor noe overraskende at regjeringens budsjettforslag ikke inneholdt den nødvendige styrkingen av totalberedskapen.

Senterpartiet ønsker å styrke beredskapen på tvers av politiske områder i hele Norge. Derfor var det viktig for oss å reversere Arbeiderpartiets foreslåtte kutt i sykepleierutdanning og matberedskap i nord, styrke Sivilforsvaret og prioritere økt støtte til de frivillige beredskapsorganisasjonene. Det er totalberedskap.

En av de viktigste brikkene i vår beredskap er at det bor folk i hele landet. Som gammel etterretningsoffiser vil jeg si det kanskje er den viktigste faktoren. Å ha øyne, ører og motstandskraft i nesten hver en fjord og dal i dette landet er beredskap. Det er viktig at Norge sikrer dette fortrinnet. Sentralisering fører til en svekket beredskap for nasjonen vår. Jeg har selv vært med på deployeringer med Forsvaret til både områder som er tett befolket, og områder som ikke er det. Det er to helt forskjellige settninger. Øynene og ørene til lokalbefolkningen er gull verdt.

Tillit og en godt fungerende rettsstat er grunnleggende i et demokrati. Det er heldigvis fortsatt høy tillit til rettsstaten i vårt samfunn. Likevel har vi sett at den er under press, og det må vi ta på alvor.

Kriminalitetsbekjempelse og beredskap må starte lokalt. Hvorfor blir folk kriminelle? Jeg tror særdeles få – eller ingen – ønsker å bli eller være kriminell. Samtidig går folk veier som fører til kriminalitet. Senterpartiet er opptatt av tidlig innsats og forebygging gjennom lokal tilstedeværelse. Jeg vil også påpeke at innsatsen mot kriminalitet må rettes mot årsakene og faktorene som går igjen. Derfor er jeg fornøyd med at budsjettenigheten peker i retning av økt fokus mot narkotika gjennom styrking av både politiet og tollvesenet. Narkotika er gjennomgående en faktor i politiets beskrivelse av kriminelle miljøer, især ungdomskriminalitet. Derfor må vi slå hardt ned på narkotika.

Kriminalitet skjer i hele landet. Om politiet trekker seg ut gjennom sentralisering, skaper man et større rom for kriminelle miljøer. Man kan mene hva man vil om det, men det er et faktum. Senterpartiet mener også at man i større grad må få økt søkelys på hverdagskriminaliteten. Det er særdeles få som begynner sine kriminelle spor med tung kriminalitet. Ofte starter det i det små. Derfor er tidlig innsats mot hverdagskriminaliteten viktig for å sikre forebyggingen. Vi i Senterpartiet foreslo i

vårt alternative budsjett økte ressurser til grunnbemannings i politiet, og jeg er fornøyd med at vi fikk gjennomslag for å øke kapasiteten til etterforskning av kriminalitet. Det er viktig med tanke på å få redusert antall henlagte saker og å få oppklart flere saker enn i dag, og det er viktig for tilliten i Norge og tilliten til justissektoren.

Når vi skal styrke tryggheten for det norske folk, kan vi ikke gjøre det gjennom å svekke tryggheten én plass for å styrke den en annen. Politiet må organiseres slik at det faktisk er til stede der folk bor. Sist jeg sjekket, bodde det folk i hele Norge.

Presidenten [11:01:24]: Det blir replikkordskifte.

Even H. Eriksen (A) [11:01:37]: Først vil jeg takke representanten for et godt samarbeid om statsbudsjettet. Det har mange gode og tydelige tiltak for å få bukt med barne- og ungdomskriminaliteten. Representanten nevnte «Deilig er jorden». I en strofe der heter det jo at «slekt skal følge slekters gang». Derfor er det viktig å ta grep. Nylig har justisministeren fremmet en lovproposisjon om selvstendig inndragning, som gir politiet verktøy til å kunne inndra mer kriminelt utbytte. Hva tenker representanten om det forslaget, og hva er Senterpartiets hovedprioriteringer for å bekjempe barne- og ungdomskriminalitet?

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:02:12]: Sammensatte problemer trenger helhetlige løsninger. Vi kan ikke se barne- og ungdomskriminaliteten isolert til justissektoren. Vi må se den i en helhet over flere sektorer. Når det gjelder inndragning, er jeg fornøyd med at det omsider er kommet en sak til Stortinget på akkurat det punktet, for med hensyn til ungdomskriminalitet tror jeg vi må fokusere langt mer på bakmenn – at man tar bakmenn og egentlig kutter hodet av slangen, sånn at man ikke oppfordrer til at flere blir kriminelle.

Stian Storbukås (FrP) [11:02:57]: Representanten talte varmt om beredskap i sitt innlegg. Selv sa jeg i trontaledebatten at jeg hadde relativt lave forventninger til regjeringen på dette området. Da jeg så at Sp valgte stadig å klistre seg til ytre venstre, hadde jeg likevel et lite håp om forbedring, men jommen sa jeg smør. I det budsjettet som er vedtatt, leveres det null til tilfluktsrom og null til opptrapping av Sivilforsvaret. Skal vi tro Politiets Fellesforbund, leveres det også null til styrking av politiet.

Er det virkelig slik at Senterpartiet er så komfortable med et visjonsløst budsjett, eller er det stadig seieren med å ha fått gjenopprettet noen få lensmannskontorer ingen bruker, som holder dem gående?

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:03:50]: Som jeg sa i mitt innlegg: Hvis politiet ikke er til stede, åpner man

rom for at kriminelle kan være der i større grad. Derfor er Senterpartiet opptatt av å ha beredskap i hele landet. Sivilforsvaret er styrket i den budsjettenigheten som nå foreligger, og det er gjort forbedringer i budsjettet med tanke på beredskap, så jeg vil påpeke at Senterpartiet har bidratt til å dra dette i en bedre retning for landet. Jeg er også opptatt av at totalberedskapsmeldingen må følges opp. Det er vi opptatt av, og vi forventer at regjeringen kommer tilbake til Stortinget helt konkret, slik at vi får fulgt det opp her.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [11:04:46]: Regjeringen har nedprioritert politiet gjennom flere år – en regjering Senterpartiet var en del av for ikke så mange måneder siden. Trusselen fra organisert kriminalitet har aldri vært større enn nå. Ungdomskriminaliteten øker betydelig, noe som er diskutert i denne salen mange ganger. Hva sier politiet selv? Jo, politiet sier at ni av tolv politidistrikt svarer nei på om man har kapasitet til å håndtere kriminalitetsbildet. Elleve av tolv politidistrikt mener at man ikke har blitt bedre i stand til å håndtere ungdomskriminelle nå enn man var i 2021.

Mitt spørsmål til Senterpartiet er da: Kan Senterpartiet si noe om hvor mange politidistrikt man tror kan svare ja, etter 2026, på spørsmålet om man har nok ressurser til å håndtere kriminalitetsbildet?

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:05:43]: Jeg vil først og fremst påpeke at svaret til høyresiden var å kutte antallet studieplasser på Politihøgskolen. Det er jo helt feil retning å gå i. Det har vært en økning av studieplasser, noe som kommer til å øke ressursene til politiet og antallet politifolk der ute. Når det gjelder ungdomskriminelle miljøer, tror jeg en av hovedårsakene som går igjen, er narkotikapolitikken. Politiet rapporterer jo selv at de ikke følger opp narkotika på samme måte som de gjorde før. Der har Høyre vært med og dannet flertall for en ny narkotikapolitikk som drar dette i feil retning.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [11:06:24]: Arbeiderpartiets budsjettforslag var svært dårlig nytt for politiet. I Senterpartiets alternative budsjettforslag var det antydning til ambisjon om en styrking og til helhetstenking, med en satsing på omkring en halv milliard, var det vel. I budsjettenigheten med venstresiden ble dette krympet til noen titalls millioner. I tillegg til de forholdene jeg nå har nevnt, er det en rekke andre veldig krevende utfordringer i det norske kriminalitetsbildet.

Kan Senterpartiet med noen form for troverdighet si at det budsjettet man nå stiller seg bak, skal løse trusselen vi står overfor, når ambisjonene til Senterpartiet nærmest er utradert i enigheten med Rødt, MDG og andre?

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:07:21]: Når man forhandler budsjett, handler det om å gi og ta, noe representanten helt sikkert er kjent med. Jeg mener at når man ser på budsjettmaterialet, har Senterpartiet bidratt til å øke beredskapen og styrke justissektoren. Det er vi opptatt av. Det kommer vi til å jobbe for i Stortinget når vi forhandler budsjett med forskjellige partier, men også i øvrige saker i salen.

Presidenten [11:07:47]: Da er replikkordskiftet avsluttet.

Bjørnar Moxnes (R) [11:08:02]: Sammen med demokratiet og menneskerettighetene danner rettsstaten rammeverket for at vi som innbyggere ikke utsettes for maktmisbruk fra staten. Alle skal være like for loven, og alle skal ha rett til en rettferdig rettergang. Likevel er det stor forskjell på det å ha rett og det å få rett. Lovverket er komplisert. Det er ikke gitt at den vanlige mannen eller kvinnen i gata kan holde oversikten uten hjelp fra jurister eller andre med juridisk kompetanse, og den type kompetanse koster penger.

De nye endringene i rettshjelpsordningen skulle sikre at flere omfattes av den statlige rettshjelpsordningen, men dessverre er det fortsatt flere grupper som faller utenfor. Derfor er de spesielle rettshjelpstiltakene, som Jussbuss, JURK, Jussformidlingen, Gatejuristen, NOAS og mange flere, så viktige. Disse rettshjelpstiltakene hjelper folk med å hevde sin rett og få sine saker forklart eller hørt, og de står på for å sikre rettssikkerheten til både sårbare og utsatte grupper i samfunnet vårt hver eneste dag.

Disse tiltakene tilbyr rettshjelp og veiledning til mennesker som faller utenfor den statlige rettshjelpsordningen, og anslagsvis behandler de til sammen over 30 000 saker hvert eneste år. Mye av den hjelpen de tilbyr, er også basert på frivillighet, hvor de står med åpen dør, parat til å hjelpe. De trengs like mye nå som før. Derfor er det viktig at de sikres en tilstrekkelig finansiering for å ivareta rettssikkerheten rettsstaten vår er bygget på.

Derfor er jeg glad for at Rødt – sammen med de andre budsjettpartnerne – har reversert det opprinnelige kuttet til disse rettshjelpstiltakene og styrket potten med 10 mill. kr. På den måten styrker vi rettssikkerheten til flere utsatte grupper i samfunnet som faller utenfor de statlige ordningene for rettshjelp.

Sammen med de andre budsjettpartnerne utvider vi også ordningen med hurtigspor i domstolene til politidistriktene Sørøst og Trøndelag, sånn at unge som begår kriminalitet, får saken sin behandlet fort. Dette er viktig, for det å få en rask og tydelig reaksjon kan bidra til at man kan få ungdom som har begått kriminelle hand-

linger, inn på et annet spor, og det kan også forhindre gjentagelse av alvorlig kriminalitet.

Rødt sikrer sammen med budsjettpartnerne mer til Kommune-Norge, noe som også betyr mer penger til forebyggende tiltak og velferd landet rundt, med 3 mrd. kr mer i frie midler til kommunene og en rekke andre tiltak for å styrke kommunenes økonomi. Dette er med på å kunne forsvare velferden mot noen av de kuttene som nå gjøres landet rundt. Det er ikke nok, Rødt vil ha langt mer, men det er viktig for å stanse noen av de store kuttene som gjennomføres i kommunene landet rundt, og også for å kunne gi rom for forebygging av kriminalitet, særlig blant unge.

Det er en del kommuner som er styrt av de borgerlige, og vi ser særlig her i hovedstaden hva de gjør når de får muligheten. De får en halv milliard kroner mer i frie midler fra stortingsflertallet, fra de rød-grønne, og velger å bruke av disse pengene på å fortsette skattekuttene til Oslos aller rikeste. Det betyr at Petter Stordalen, Katharina Andresen og skipsreder Olav Nils Sunde kan nyte godt av fortsatt titusener i eiendomsskattekutt.

Samtidig gjennomfører de enorme kutt i bydelene i Oslo, enorme kutt i velferden, og det økses i alt som finnes av forebygging av kriminalitet. Så vil de i neste runde komme og klage over den økte kriminaliteten i Oslo. Dette er den borgerlige politikken i et nøtteskall: ingen tiltak for å forhindre kriminalitet, fullt fokus på å skjerme formuene til de rikeste og etterpå en eneste lang klagesang over det åpenbare som kommer til å skje, nemlig økt kriminalitet som følge av den borgerlige kuttpolitikken.

Presidenten [11:13:06]: Det blir replikkordskifte.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [11:13:17]: Den siste tiden har vi sett en tragisk utvikling med flere og mer alvorlige lovbrudd gjort i ung alder. Politiet og domstolene sier at vi må våkne. Straffene for ungdom som begår gjentatte alvorlige lovbrudd, er i dag så lave at de ikke virker avskrekkende. Ser man på lovbruddets alvor og hva ungdommen trenger, er ikke kort straff den beste løsningen. Rødt er pådriver for lave straffer. Ser Rødt at det er en grense for hvor lave straffene kan være før de ikke lenger virker avskrekkende og forebyggende?

Bjørnar Moxnes (R) [11:14:02]: Takk for spørsmålet. Kriminalitet skal straffes, og det er viktig at det kommer en rask reaksjon. Derfor er det viktig at vi har utvidet hurtigsporet til Sørøst og Trøndelag.

Når det er sagt, er jo problemet de kriminelle bandene, som har fri tilgang til titusenvis av barn og unge gjennom bl.a. sosiale medier som Snapchat og Instagram, hvor de siden får dem over på lukkede apper og «groomer» dem for å få dem inn i kriminalitet. Frem-

skrittspartiet er mot aldersgrense på sosiale medier fordi det er foreldrenes ansvar – snakk om naivitet, når vi ser at disse appene gir kriminelle bander fri tilgang til våre barn og unge. Jeg har egentlig et spørsmål tilbake til Fremskrittspartiet: Når skal FrP våkne og forstå at det trengs en aldersgrense for sosiale medier?

Anette Carnarius Elseth (FrP) [11:15:08]: En aldersgrense kan vi nok se på, men jeg tror kanskje det er øvre aldersgrense som er det mest trøblete her, og som kanskje er det mest nødvendige.

Det vi kan være enige om, og som representanten også sier i sitt innlegg, er at rask og tydelig reaksjon er viktig. Der er jeg helt enig med representanten. Kriminelle under 18 år får ikke bare straffekutt én gang, med en tredjedels straff. I tillegg får de prioritert straff i frihet, hvor én dag fengselsstraff blir omgjort til én time med samfunnsstraff. På hvilken måte tenker Rødt at en straff er forebyggende og rettferdig for et offer når den er så lav?

Bjørnar Moxnes (R) [11:15:59]: Det viktige er at vi har straff som fungerer – ikke lengst mulig straff, ikke kortest mulig straff, men best mulig straff, som faktisk fungerer. Jeg opplever vel at Fremskrittspartiet iblant er mer fokusert på symboltiltak for å skåre noen billige politiske poenger i en pågående debatt i samfunnet, og mindre opptatt av det som faktisk fungerer for både å forebygge og hindre at folk slår inn på og forblir på en kriminell løpebane.

De landene som f.eks. har senket lavalderen, har ikke noe mindre kriminalitet. Den er vel på 12 år i England, og de er ikke fri for den typen ting der heller, men man risikerer å sende 12–13-åringer inn i et fengsel hvor de altså kan få opplæring i å bli kriminelle, og hvor det er vanskeligere å få en endring av den atferden. Jeg har ingen tro på at det er den veien vi skal gå – heller å ha straff som faktisk funker.

Presidenten [11:17:01]: Replikordskiftet er avsluttet.

Julie E. Stuestøl (MDG) [11:17:23]: Demokratiet vårt starter og slutter med innbyggernes rettssikkerhet. Sist søndag tente vi tre lys – for alle som må slåss, for rettferd og for frihet. De trenger hjelp av oss. Justisbudsjettet skal nettopp hjelpe oss med å sikre en rettsstat som skaper trygghet og ivaretar rettigheter for alle.

Ikke alle har råd til å få rett, men tilgang på retts hjelp kan ikke avhenge av størrelsen på lommeboka. MDG mener tiden er overmoden for å etablere en førstelinjetjeneste for fri rettshjelp, og det er også behov for å inkludere flere områder i den frie rettshjelpen. I denne omgang feirer vi at vi sammen med de andre fire partier-

ne i dette budsjettet har lykket med å styrke, framfor å svekke, de spesielle rettshjelpstiltakene som gir retts hjelp til de mest sårbare når de trenger det.

Bekymring for kriminalitet begått av ungdom har preget mye av justisdebatten så langt, både denne høsten og i dag. Vi skal ta det på stort alvor når mennesker utøver og blir utsatt for vold – uavhengig av alder – men i motsetning til FrP og Høyre tror ikke MDG og jeg at det politiske svaret er så enkelt som mer straff. Skal vi hjelpe ungdom som strever, må vi forstå og anerkjenne sammenhengen mellom fattigdom, utenforskap og kriminalitet. Unge som vokser opp med et savn etter trygge voksne eller nok mat på bordet, som sviktes av systemet som skal hjelpe dem, eller som utsettes for vold, vil også søke anerkjennelse og tilhørighet, men det kan komme til uttrykk på måter som skader eller ødelegger for andre og dem selv og ikke minst gjør dem sårbare for å bli utnyttet av kyniske kriminelle.

Ja, vi skal reagere raskt når det trengs, men hurtigspor skal ikke handle om raskest mulig å få ungdom bak låste dører. Hurtigspor må handle om barnets beste, om å skape en ungdomsvennlig rettsprosess som hjelper dem med å forstå, og om at reaksjonen og straffens innhold kan ha et potensial som vendepunkt. Da er også økt bruk av konfliktråd og gjenopprettende prosess helt avgjørende. Et slikt hurtigspor kan MDG stille seg bak, og vi ser fram til å følge med på erfaringene vi får når dette rulles ut til enda flere deler av landet.

Straff er ikke samfunnets viktigste verktøy mot kriminalitet; de ligger i familiepolitikken, i utdanningspolitikken, i helse, i kultur, i arbeidsliv osv., for det er samfunnet som skaper innenforskap, når utenforskap skaper kriminalitet. Den gode nyheten er at hvis vi lykkes med å skape mer innenforskap, kan politiets ressurser brukes effektivt der de må brukes – til å bekjempe kriminaliteten som truer enkeltmennesker og samfunnsverdier, i tråd med et endret trusselbilde. Det handler om hybride trusler, om kyniske kriminelle nettverk som beveger seg inn i den hvite økonomien, og om kriminalitet mot natur, miljø og dyr – som vi denne uken har fått flere eksempler på i media, fra organisert dyresmugling til omfattende forurensning. Det er kriminalitet som gir betydelig økonomisk gevinst for dem som utfører den, men det er også et potensial for historiske inndragningsbeløp og bøter som går til statskassen.

Nye typer kriminalitet krever også nye typer kompetanse, både operativt og innen etterretning, etterforskning og påtale. Da kreves også Rosa kompetanse, slik at politiet blir enda bedre på å kjempe mot vold i nære relasjoner og hatkriminalitet, og på å møte mennesker som utsettes for dette, på en god måte. Det er fordi trygghet også handler om at alle har rett til å være seg selv.

Straff er ikke samfunnets viktigste verktøy mot kriminalitet, men når vi først tar det i bruk, som samfunnets mest inngripende tiltak overfor innbyggerne sine – når vi plasserer mennesker bak låste dører og fratrar dem friheten, selvbestemmelsen og nærheten til dem de er glad i, og de som er glad i dem – og samtidig har ambisjoner om at de skal ta andre valg når de slipper ut, må vi sørge for en bemanning i fengslene som er god nok til at de innsatte kan få et innhold som fungerer rehabiliterende, ikke isolerende eller ekskluderende.

I MDGs alternative budsjett gjør vi flere grep for å styrke bemanningen og innholdet i fengslene i samarbeid med frivilligheten. Jeg har også tent lys denne adventstiden for dem som viser omsorg og alltid bygger bro, slik at fanger får sin frihet og flyktninger et hjem. Selv om vi ennå har en vei å gå, har jeg både håp og tro og ambisjoner om å få til enda mer på dette området framover.

Presidenten [11:22:28]: Det blir replikkordskifte.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [11:22:41]: Representanten var i sitt innlegg opptatt av dette med straff, og at det ikke er det viktigste. FrP kan nok også være enig i at det finnes et bredt spekter av tiltak vi må gjøre, men straff er en viktig del av jusspolitikken. Tidligere i høst startet en debatt på Facebook om hvordan straff fungerer – spesielt overfor ungdom – som også representanten kastet seg inn i. Hun kom med diverse beskyldninger mot undertegnede, bl.a. referanser til Trump, fordi undertegnede hadde vært ute og kritisert forskningsformidlingen ved Politihøgskolen. Dette har ført til en debatt som har hatt mange stemmer og tatt mange retninger, og som jeg tror har vært sunn, men representanten mener tydeligvis at denne typen debatt er usunn.

Ser representanten at det er viktig hvordan spesielt Politihøgskolen formidler forskningsresultater?

Julie E. Stuestøl (MDG) [11:23:45]: Takk for spørsmålet om et tema jeg i aller høyeste grad ønsker mer debatt om framover. Det handler om at demokratiet er helt avhengig av akademisk ytringsfrihet, som gjør at vi kan bygge politikk på forskning og kunnskap. Min kritikk av justiskomiteens leder i debatten det refereres til her, handler om å signalisere til en etat vi også har ansvar for å sørge for et budsjett til, hva slags type kunnskap som er relevant i den politiske debatten, og hva man ikke ønsker å høre. Jeg er trygg på at Politihøgskolen har gode prosesser for å sikre at forskningen og undervisningen der er god, men jeg har ikke noe ønske om at vi som politikere på Stortinget skal bestemme hvordan disse forskerne skal ha lov til å ytre seg i det offentlige rom og ikke.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [11:24:42]: Det er vi nok enige om at vi ikke skal styre, men jeg synes det er viktig at politikere går inn i disse debattene. I akkurat denne debatten er det egentlig brakt på det rene at formidlingen av forskningsresultater fra Politihøgskolens representant var feilaktig eller sterkt overdrevet, men det fikk mye kritikk. I universitets- og høyskoleloven står det et kapittel om akademisk frihet, som jeg stiller meg bak, men det akademiske ansvaret er nevnt i samme overskrift, og det står at institusjonene skal sørge for at man har et høyt faglig nivå, forholder seg til vitenskapelige prinsipper osv. Oppfordringen fra undertegnede gikk på at man må gjennomføre sin lovpålagte plikt.

Står representanten fortsatt ved at det var et overtramp fra undertegnede å be om at f.eks. Politihøgskolen forholder seg til loven og sin lovpålagte plikt om kvalitet?

Julie E. Stuestøl (MDG) [11:25:45]: Det er spennende å stå på Stortingets talerstol og snakke om fotnoter og referanser i akademiske tekster, og jeg er for så vidt glad for at også representanten fra FrP ønsker å gå dypt inn i hvilken forskning som finnes om straff. Selv om FrP klarte å finne et par svakheter som kunne vært bedre, overså man glatt alle de referansene som var riktige, og all forskningen som har kommet i etterkant av denne debatten, som er veldig tydelig på at om vi skal forstå straffens virkninger, må vi også se på straffens innhold, og vi må se på bakenforliggende årsaker til hvorfor mennesker begår kriminelle handlinger. Jeg ønsker gjerne å ha representanten med på en studiesirkel om kriminologisk forskning – som jeg selv har hatt gleden av å drive med i ganske mange år – som ser på nettopp hvordan det å begå kriminelle handlinger når man er ung, kan få store konsekvenser hvis samfunnet ikke møter det på en klok måte.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [11:26:55]: Flertallet Miljøpartiet De Grønne er en del av, har besluttet å overføre Trandum utlendingsinternat fra politiet til kriminalomsorgen. Gjennom høringsprosessen justiskomiteen har hatt, har flere aktører advart mot nettopp det, bl.a. fordi kriminalomsorgen ikke har den samme kompetansen og kapasiteten knyttet til ID-avklaring, som er viktig. Det er fare for at sittediden øker vesentlig med den belastningen det innebærer for den enkelte, noe som også har vært tilfellet i andre land hvor den samme overføringen har funnet sted. Så er det store, usikre kostnader forbundet med en slik overføring fra politiet til kriminalomsorgen.

Mitt spørsmål er: Hvorfor mener Miljøpartiet De Grønne at en overføring av Trandum fra politiet til kriminalomsorgen er en god idé?

Julie E. Stuestøl (MDG) [11:27:53]: Takk for et viktig spørsmål. Det går for så vidt ikke inn på det jeg snakket om i mitt innlegg – jeg vet ikke hvor streng presidenten er når det gjelder replikk på temaet – men jeg vil likevel gjerne si noe om det. Miljøpartiet De Grønne er opptatt av å lytte til de faglige rådene. Jeg har både fått med meg bekymring fra politiet for denne overflyttingen og også snakket med tillitsvalgte i kriminalomsorgen som er positive til denne overflyttingen.

Jeg er for så vidt helt enig med Høyres representant i at det er enormt viktig at vi sikrer gode ressurser. Jeg har ambisjoner om å følge med på hvordan dette utvikler seg, hvilke erfaringer vi har med tanke på overflyttingen for å sørge for at det fortsatt blir en god løsning. For øvrig mener Miljøpartiet De Grønne og jeg at det å ha barn og familier boende på Trandum er en veldig dårlig løsning, både for dem det gjelder, og for integreringen og rettsikkerheten.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [11:28:53]: Representanten var i sitt innlegg opptatt av rettssikkerhet, og dette er et spørsmål som i høyeste grad også angår rettsikkerhet. Sittetiden ved Trandum var i en periode målt opp mot ni dager. I samme periode var sittetiden ved tilsvarende internat i Danmark, hvor man altså har gjort det Miljøpartiet De Grønne nå er med på å gjøre, på mellom 28 og 29 dager. Det er også prinsipielt problematisk at mennesker uten kriminalitetshistorikk og uten å være domfelt skal overføres til kriminalomsorgen, som nettopp har som oppgave og formål å gjennomføre idømt straff. Når vi nå har en etablert ordening i Norge som på mange måter fungerer bra – det er forbedringspotensial, men den fungerer på mange måter veldig bra – hvordan kan man da forsvare en endring når risikoen for både ventetid, kostnader og forverret kompetanse er så høy?

Ove Trellevik hadde her teke over presidentplassen.

Julie E. Stuestøl (MDG) [11:29:54]: Igjen kan jeg legge til at jeg også har bekymring for både ventetiden og forholdene på Trandum.

Dette er første gang Miljøpartiet De Grønne er med på et statsbudsjett. Representantens parti har langt mer erfaring enn Miljøpartiet De Grønne med hvordan forhandlinger om et statsbudsjett foregår, og det vil alltid være områder hvor vår primærpolitikk er en annen enn det budsjettforliket resulterer i.

Presidenten [11:30:26]: Replikordskiftet er over.

Hans Edvard Askjer (KrF) [11:30:55]: Vi går inn i en tid på året hvor det lyser i stille grender, hvor folk søker trygghet, varme og fellesskap, men rundt oss vokser en

annen virkelighet fram – en virkelighet der kriminaliteten blir mer brutal, mer organisert og mer kynisk. Gjenger vokser, vold kjøpes og selges, barn brukes som verktøy av kriminelle nettverk. Dette er ikke en mørk fortelling fra et helt annet sted. Dette er ikke et eventyr som ender godt bare fordi det er jul. Dette er Norge i dag.

Hva skulle man forvente av regjeringen og samarbeidspartiene på venstresiden? Et budsjett som tar alvorret inn over seg, et budsjett som – i en tid når mange håper på fred på jord, fryd på jord og trygghet for alle – faktisk gir politiet muskler, styrker grensekontrollen og sikrer kriminalomsorgen. Hva får vi? Et budsjett som knapt dekker lønns- og prisvekst, et budsjett som sender et tydelig signal: Vi har ikke tatt inn over oss realitetene.

Politiet forteller at kapasiteten er sprengt. Regjeringens svar? Så går vi rundt om en enebærbusk. Tollmyndighetene roper varsku om manglende skannerkapasitet, grensekontroll og beredskap på sjø. Regjeringens svar? Julefryd, evige fryd. Kriminalomsorgen varsler om presset kapasitet og manglende ressurser til rehabilitering. Regjeringens svar? Glade jul, hellige jul. Nesten daglig roper politiledere og tollvesen varsku, uten å bli hørt.

Dette budsjettet skaper ikke trygghet. Det føles som å gå baklengs inn i framtiden – mens vi synger julesanger om håp, men politisk får servert handlingslammelse.

KrF har valgt en annen vei. Med vesentlig mindre olje- og pengeslag har KrF likevel prioritert – fordi vi forstår alvorret, fordi trygghet ikke er noe man kan ønske seg, som jul med din glede og barnlige lyst. Trygghet skapes av politiske valg.

KrF styrker rammeområdet justis med 662 mill. kr – mer enn regjeringens framlagte budsjett. Vi gjør det regjeringen ikke gjør:

- 125 flere politistudenter, fordi vi trenger flere politifolk i gatene
- 300 mill. kr til økt bemanning i politiet, for å gi trygghet til folk flest
- dobling av antall soningsplasser for barn, fordi barn ikke skal sitte i fengsel med voksne kriminelle
- 50 mill. kr til bekjempelse av nettverger og menneskehandel
- styrking av fri rettshjelp og frivillige organisasjoner som gjør en uvurderlig innsats
- styrking av kriminalomsorgen med 100 mill. kr

KrF har også tatt ansvar for å beskytte norske jøder mot økende antisemittisme. Terroren mot hanukka-feirende på Bondi Beach er en rystende påminnelse om hvor utsatt denne minoriteten fortsatt er. Dette må norske myndigheter ta inn over seg, enten det gjelder hva som ropes i demonstrasjoner, eller hvilke symboler vi velger å utsmykke regjeringskvartalet vårt med.

KrF legger inn midler til tiltak for trygghet, og vi halverer egenbetaling for elever som reiser for å lære om de mørkeste kapitlene i vår historie, for kunnskap er det sterkeste lyset vi har i møte med hatets mørke, sterkere enn noen julelys moder tenner i desember.

Til tolletaten legger vi inn midler til to patruljefartøy og en mobil skanner – konkrete tiltak, reell beredskap. Dette er forskjellen på politisk ønsketenkning og praktisk handling.

Forskjellen er krystallklar: Regjeringen leverer et budsjett som svikter tryggheten. KrF leverer et budsjett som styrker beredskapen, beskytter barn og forsvarer verdiene vårt samfunn er bygget på. Julens budskap handler om håp, lys og trygghet, men trygghet kan ikke bare synges fram i en fellessalme; den må bygges stein på stein, budsjettpost for budsjettpost. Trygghet er ikke et luksusgode, trygghet er en forutsetning for frihet, og KrF tar ansvar der regjeringen svikter.

Presidenten [11:36:01]: Det vert replikkordskifte.

Kristine Løfshus Solli (A) [11:36:16]: Jeg er glad for at KrF mener at kriminalomsorgen er avgjørende for rehabilitering. Sist KrF utgjorde flertallet, ble det gjort kraftige kutt, og vi jobber fortsatt med å rette det opp igjen. Når KrF nå skjærer kriminalomsorgen for ABE-kutt, tolker jeg det som en stor innrømmelse av at politikken som ble ført sist de utgjorde flertallet, var feil. Samtidig ser jeg at KrF nå vil at færre skal sone med fotlenke.

Mitt spørsmål til representanten er derfor: Kan KrF dokumentere at redusert bruk av fotlenke faktisk gir bedre rehabilitering, og hvordan har KrF tatt høyde for de økte kostnadene og soningskøene som følge av mindre bruk av fotlenke? Sånn det framstår nå, vil soningskøene øke og kostnadene det samme, og det er det ikke budsjettet med.

Hans Edvard Askjer (KrF) [11:37:12]: Tusen takk for spørsmålet. Jeg kan ikke redegjøre for alt som er gjort i fortid. Det jeg kan si, er at vi skjærer og styrker kriminalomsorgen fordi vi mener det er viktig.

Når det gjelder fotlenke, tror jeg representanten har misforstått. Vi kutter noe i totalbudsjettet fordi det er rimeligere å sone med fotlenke, så i motsetning til det spørsmålet kunne tyde på, tenker vi mer soning med fotlenke, og ikke mindre. Soning med fotlenke er rimeligere enn å sette folk bak lås og slå.

Kristine Løfshus Solli (A) [11:37:55]: Jeg takker representanten for svaret. Jeg registrerer at KrF også snakker om sin satsing på politiet, men overser sitt eget ostehøvelkutt, også kjent som ABE-reform. Står KrF ved 1 pst. ABE-kutt i politiet, som utgjør om lag 253 mill. kr?

Hvordan mener KrF at det ikke svekker den reelle satsingen, når økningen i praksis blir rundt 47 mill. kr, mot 70 mill. kr i budsjettforliket flertallet har landet?

Hans Edvard Askjer (KrF) [11:38:27]: KrF skjærer politiet. Vi målretter innsatsen og styrkingen i politiet med både flere utdannet ved politiutdannelsene og 300 mill. kr til flere politibetjenter. Det sies fra politiet selv at med måten politiet er organisert på, vil det kunne være mulig å hente en del på overordnet byråkrati, noe som gjør at de kan måtte se på en effektivisering og rasjonalisering, men ikke i den spisse enden.

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:39:25]: Senterpartiet og KrF er på linje i narkotikapolitikken. Vi mener at narkotika ikke bør liberaliseres, og at det skal være minst mulig narkotika i samfunnet vårt. Derfor er det en overraskelse for meg at det ikke er satt av penger til å motvirke narkotika i samfunnet i KrFs alternative budsjett, noe som igjen betyr at det er lavere enn i budsjettforliket som nå ligger på bordet, hvor det er en styrking til både politiet og tollvesenet. Gitt at det ikke er satt av penger under Justisdepartementets budsjett, hvilke tiltak mener KrF er viktigst for å stoppe flyten av narkotika i samfunnet vårt?

Hans Edvard Askjer (KrF) [11:40:01]: Takk for spørsmålet. Jeg er veldig glad for at vi står på samme linje når det gjelder å ha en restriktiv narkotikapolitikk. Det er kjempeviktig. Noe av det vi kan gjøre, er å øke grensekontrollen. Nettopp derfor har vi gått inn og finansiert en skanner ekstra og to patruljefartøyer for tollvesenet. Den styrkingen vi gir til politiet, sammen med vår politikk på narkotikaområdet, mener vi at vil bidra til å bekjempe problemet.

Presidenten [11:40:44]: Replikkordskiftet er avsluttet.

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:41:05]: Norge står i den mest alvorlige sikkerhetssituasjonen siden andre verdenskrig. Demokratiet og rettsstaten er under press i flere land rundt oss, noe som også påvirker sikkerhetssituasjonen i landet vårt. For å bevare tryggheten og styrke motstandskraften i samfunnet må vi jobbe både bredt og konkret. Målet er fortsatt et regelstyrt, demokratisk og trygt samfunn.

Vi ser en urovekkende utvikling, der lovbrutere både med og uten tilknytning til kriminelle nettverk blir yngre, og lovbruddene blir mer alvorlige. Kriminelle nettverk truer samfunnets trygghet, og statlige aktører benytter kriminelle til å utføre straffbare handlinger. Vi må intensivere kampen mot disse utfordringene.

Politiet har en vesentlig rolle både knyttet til den sikkerhetspolitiske situasjonen og for å bekjempe kri-

minalitet. Arbeiderparti-regjeringen har prioritert politiet over tid. For 2026 foreslo vi å styrke grunnfinansieringen til politiet med nær 200 mill. kr. I budsjettavtalen med Senterpartiet, SV, Rødt og MDG ble vi enige om bl.a. å styrke etterforskningskapasiteten i politiet med 20 mill. kr og politiets arbeid med narkotika- og økonomisk kriminalitet med 50 mill. kr. Oppå dette kommer effektivisering og økte inntekter for politiet, som totalt gir et styrket handlingsrom for nær en halv milliard kroner.

Bekjempelse av barne- og ungdomskriminalitet har høy prioritet. Noe av det viktigste vi gjør, er å forebygge at kriminalitet begås, med all den skade og utrygghet det fører med seg. Når lovbruddet først har skjedd, er det viktig at den som bryter lover, raskt skal møtes med reaksjon – uansett alder. Med flertallet vi nå har, blir hurtigspor for raskere behandling av straffesaker der gjerningspersonen er under 18 år, utvidet til Sørvest politidistrikt, Sørøst politidistrikt og Trøndelag politidistrikt. Fra før er det etablert hurtigspor for unge lovbrøyttere i politidistriktene Agder, Oslo, Vest og Øst. I løpet av perioden vil Arbeiderpartiet ha hurtigspor i hele landet.

Når politiet styrkes, må også andre deler av straffesakskjeden styrkes for å unngå flaskehals. Domstolenes budsjett økes med 10 mill. kr for å fortsette digitaliseringen av domstolene. Ny teknologi skal bidra til effektive arbeidsprosesser og redusere saksbehandlingstiden. I tillegg er flere tinghus slitne og utdaterte og har behov for oppgradering. I budsjettet settes det av penger til arbeid med forprosjekt for Stavanger tinghus, og arbeid med rehabiliteringen av Bergen tinghus videreføres.

God bemanning og kompetanse er viktig for både innsatte og ansatte. Det bidrar til en forsvarlig og trygg straffegjennomføring og forebygger videre kriminalitet. Arbeiderparti-regjeringen styrker kriminalomsorgen med 179 mill. kr for bl.a. å øke bemanningen i fengslene.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen er varig endret etter Russlands angrepskrig mot Ukraina, og trusselbildet her hjemme er skjerpet. Dette påvirker våre sikkerhetstjenesters ansvarsområde. Forrige ukes rapport fra Riksrevisjonen, om PST i perioden 2019–2024, understreker etatens behov. Bevilgningen til PST foreslås økt med 100 mill. kr.

Det sivile samfunnet må være i stand til å motstå sammensatte trusler. Arbeiderparti-regjeringen foreslår 10 mill. kr til Nasjonalt etterretnings- og sikkerhetssenter. Senteret er et samarbeid mellom PST, NSM og politiet. I tillegg styrkes Direktoratet for sikkerhet og beredskap med 10 mill. kr. Disse midlene skal bidra til bedre samordning og koordinering av totalforsvarsarbeidet og følge opp målene i totalberedskapsmeldingen. I tillegg er det satt av midler gjennom DSB for å øke statlige myndigheters tilstedeværelse i nordområdet.

Jeg er fornøyd med budsjettet Stortinget skal vedta i dag, og de tiltakene vi er enige om å gjennomføre i justispolitikken. Jeg takker for samarbeidet så langt og ser fram til videre samarbeid med justiskomiteen.

Presidenten [11:46:04]: Det vert replikkordskifte.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [11:46:20]: I regjeringens budsjett ligger det inne at Politidirektoratet, POD, skal innlemmes i politibudsjettet. Sånn var det vel også for en del år siden, hvis jeg ikke tar feil, og de tre siste årene har POD hatt sitt eget budsjett. Så vidt jeg kan se på utviklingen i det budsjettet, har den vært ganske stabil de siste tre årene. Det er vanskelig å finne regjeringens begrunnelser for å ta det grepet, så jeg ønsker å benytte anledningen til å spørre justisministeren: Hvilket problem er det man forsøker å løse ved å legge POD inn i politibudsjettet?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:47:04]: Dette er jo omtalt i statsbudsjettet. Jeg vil også gjerne kunne si noe om det her.

Det som er viktig for Arbeiderparti-regjeringen, er at politiet har en god styring, og at de er i stand til å gjøre sitt samfunnsoppdrag på en best mulig måte. Da lytter vi til politifaglige råd. Vi forholder oss også til de tilbakemeldingene vi får – ikke for å følge dem ukritisk, men fordi vi ser at det å ha tillit til at politiet er nærmest til å si hvordan vi skal løse samfunnsoppdraget, er viktig for oss. Vi har fått klare råd fra politiet som sådan om at en har et budsjettkapittel her, og det følger vi også opp. For å ha en fleksibilitet i budsjettene er det viktig å kunne se hvor det må ressurser og midler til i det kommende året.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [11:48:09]: Jeg føler ikke at jeg ble noe særlig klokere på hvilket problem man prøver å løse ved dette grepet. Det var vel cirka det samme som sto i statsbudsjettet.

For å gå til et annet tema: Underveis i debatten har det kommet en nyhet fra regjeringen om at de ønsker å doble straffenivået for bæring av våpen. Bæring av våpen og økningen der har hovedsakelig skjedd blant de yngste. Det er der man ser en urovekkende utvikling. Vi har det systemet vi har i Norge, med at de yngste, altså de under 18 år, får ungdomsstraff og ungdomsoppfølging, og de har flere ledd med strafferabatt fordi de er unge. Dersom regjeringen ønsker å slå ned på økende bruk av våpen på offentlig sted blant ungdom, og ønsker å doble straffene, må det jo være fordi man tror at økte straffer vil fungere. Det er bra, men hvilken effekt vil dette konkret ha for ungdom under 18 år, som uansett sannsynligvis vil ende med en ungdomsoppfølging?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:49:13]: Jeg tror det kan være god grunn til, både for representanten fra

Fremskrittspartiet og for meg fra Arbeiderpartiet, å ta inn over oss at vi er enige om målsettingen. Vi skal ha kriminaliteten ned. Den utviklingen hvor man nå ser det høyeste antallet anmeldelser for ulovlig våpenbesittelse på offentlig sted på ti år, må vi gjøre noe med.

Vi er enige om målsettingen, men vi er til en viss grad uenige om virkemidlene. Vi har et ulikt verdigrunnlag, og vi har ulik tro på hva det er som fungerer. Fremskrittspartiet mener at en skal senke den kriminelle lavalderen. Vi mener at vi skal bli enda bedre til å forebygge, og at vi skal gi en straff som virker.

Når det gjelder det konkrete spørsmålet: Det som kanskje er det aller viktigste her, er å bekjempe de kriminelle nettverkene, og at politiet har virkemidler for faktisk å kunne håndheve den utfordringen det er med bæring av våpen på offentlig sted.

Mahmoud Farahmand (H) [11:50:41]: I forrige uke kom rapporten fra Riksrevisjonen hvor det rettes sterk kritikk mot departementet for at man ikke i tilstrekkelig grad har bidratt til at PST har nødvendige virkemidler til å fylle rollen som innenlands etterretningstjeneste, gitt de senere års endringer i trusselsituasjonen. Statsråden og jeg deler trusselforståelsen, slik jeg opplever det, og vi har en felles forståelse av at trusselnivået mot Norge er mer betydelig enn det har vært på mange år. Hvilke konkrete tiltak ser statsråden for seg å fatte for å løse opp i den situasjonen vi står i?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:51:24]: Jeg er redd jeg ikke kan gi et fullt dekkende svar på et så stort spørsmål på ett minutt, også hvis jeg skal snevre det inn til å gjelde PST.

Det jeg mener er veldig viktig, er at vi tar dagens sikkerhetspolitiske situasjon inn over oss, dagens trusselbilde, f.eks. når vi ser på hvilke lovhjemler PST trenger. Straffeloven er fra 2005, og da reviderte Stortinget også den spesielle delen. Da så verdenssituasjonen annerledes ut, og da var det – kall det gjerne – de gode, gammel-dags spionene vi hadde en lovregulering for. Nå må vi ta inn over oss at det ikke nødvendigvis er den graderte informasjonen alene som kan utgjøre en trussel mot nasjonens sikkerhet, men det er summen av veldig mye i utgangspunktet lovlig informasjon. Der vil jeg komme med forslag til lovendringer.

Mahmoud Farahmand (H) [11:52:29]: Jeg takker for svaret, og jeg forstår hva statsråden sier. Vi har skjermet informasjon, og så har vi beskyttelsesverdig, men ugradert informasjon, og det er summen av informasjonen som utgjør en trussel. Det er heller ikke bare informasjon vi snakker om her, det er også en rekke andre ting som slår inn, bl.a. organisert kriminalitet.

I 2024 kom det en annen rapport. Da var det Emilie Enger Mehl fra Senterpartiet som var justisminister. I den nevnte rapporten ble det uttrykt frykt, mistillit, usikkerhet og fortvilelse blant de ansatte i PST. De mente at daværende justisminister ikke tok situasjonen på alvor. Erfarne medarbeidere i PST fortalte mediene at sikkerhetstjenestene i 2024 manglet både folk, penger og hjemler til de aller viktigste oppgavene, som er å beskytte Norge mot terror-, sabotasje- og spionasjetrusselen.

Hvilke grep fattet regjeringen da?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:53:22]: Jeg er, som representanten vet, gammel forsvarsadvokat, og som forsvarsadvokat fokuserer man aller mest på: Hva gjør vi nå? Den rapporten Riksrevisjonen har kommet med, hvor en bl.a. belager seg på samtaler med både ledelse og ansatte i PST, er alvorlig. Jeg stiller meg bak den rapporten, og jeg sier også at vi framover virkelig skal ta dette på største alvor. Vi må få på plass de lovhjemlene som trengs for at PST skal være i stand til å gjøre sitt samfunnsoppdrag på en best mulig måte.

Da jeg mottok rapporten fra Riksrevisjonen, sa jeg også at jeg selvfølgelig ønsker å stille opp for Stortinget og redegjøre for innholdet i rapporten på den måten og når Stortinget måtte ønske det. Jeg tror det ville være fint om vi kunne få litt mer enn ett minutt på å gjennomgå dette.

Mahmoud Farahmand (H) [11:54:26]: Jeg takker for svaret. Jeg visste ikke om jeg kom til å få en ny replikk, men det var godt at jeg fikk det.

Jeg forstår at statsråden ikke kan gå inn på detaljene, og at statsråden er opptatt av å løse problemet slik det er nå, men fra vår side oppleves det som at det er en sendrekthet i arbeidet. Litt av utfordringen er at vi opplever at man snakker mye om trusselvurderinger, og man snakker mye om situasjonen som er ute i verden, men når man ser på arbeidet som regjeringen gjør, f.eks. med den nasjonale sikkerhetsanalysen som kom for ett år siden, så nevnes politiet bare i en bisetning. I den planen Arbeiderpartiet la fram her om dagen, nevnes politiet også bare i en bisetning, og det er litt uklart hva man vil.

Kan vi i perioden som kommer – i de neste årene, eller så lenge Støre-regjeringen får styre – forvente at man faktisk gjør noe med den sikkerhetssituasjonen vi har i Norge, at man fatter reelle tiltak? Dette handler ikke bare om penger.

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:55:27]: Jeg er så glad for og enig i det siste representanten sa: Dette handler ikke bare om penger. Regjeringen har gjennom den forrige fireårsperioden og i budsjettforslaget for 2026 styrket budsjettene til politiet og PST. Det er en betydelig

styrking av budsjettene, også når man ser på de reelle tallene, når en trekker fra f.eks. lønns- og prisutvikling.

Vi har også kommet med forslag til lovhjemler. Det har nå kommet på plass lovbestemmelser som ble etterspurt i 2014 og 2018, og som denne regjeringen har levert på. Mye er gjort, men vi må også se framover: Hvordan kan vi sette PST bedre i stand til å løse sitt samfunnsoppdrag? Det handler om å kunne styre på resultater. De må kunne ha en god situasjonsforståelse av hva man står i, og de må ha et godt samarbeid med E-tjenesten og de andre tjenestene. Jeg er trygg på at PST skal klare det samfunnsoppdraget innenfor de budsjetttrammer og hjemler Stortinget vedtar.

Bent-Joacim Bentzen (Sp) [11:56:51]: Som statsråden hørte i mitt innlegg, er jeg særdeles opptatt av totalberedskapen og totalforsvaret i Norge. Det handler om Norges samlede motstandskraft og en helhet i beredskapstenkingen, på tvers av sektorer. Det erfarer vi fra Ukraina nå. Vi ser hvordan hele samfunnet må engasjere seg i den konflikten som er der.

Nå venter Stortinget på å få behandlet langtidsplanen for sivil beredskap. Senterpartiet er utålmodig og mener at vi ikke har tid til å holde på med utredning i årevis. Jeg har et helt konkret spørsmål til statsråden: Når kommer langtidsplanen for sivil beredskap til Stortinget?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:57:33]: Jeg er helt enig i at dette er viktig for oss som nasjon. Vi må styrke den nasjonale beredskapen, og vi må styrke totalforsvaret i Norge. De tre strategiske dokumentene regjeringen la fram i forrige periode – de to første sammen med Senterpartiet – langtidsplanen for Forsvaret, totalberedskapsmeldingen og den nasjonale sikkerhetsstrategien, setter en tydelig retning. At vi får på plass en rådsstruktur på kommunalt, regionalt og statlig nivå, tror jeg vil ha stor betydning nettopp for å klare den koordineringen representanten peker på.

Så til langtidsplanen: Jeg mener det står i budsjettet at det kommer allerede til neste år. Vi kommer til å starte med de viktigste områdene, de vi vet vil ha betydning, uansett om vi treffes av sammensatte trusler, villede handlinger, eller om det er f.eks. været som tar oss. Her er det viktig at vi sammen kan styrke totalberedskapen også framover.

Hans Edvard Askjer (KrF) [11:59:01]: De jødiske miljøene i Norge melder om økende antisemittisme og et behov for økt trygghet. Samtidig viser regjeringens eget budsjettopplegg for 2026 at tiltakene de legger fram, i stor grad kun viderefører eksisterende ordninger, med små justeringer, til tross for at de selv peker på et skjerpet trusselbildet og behov for et krafttak.

Hvordan kan statsråden forsvare at regjeringen, til tross for et skjerpet trusselnivå og uttalt politisk vilje, ikke legger fram mer omfattende, målrettet og forpliktende tiltak for å styrke sikkerheten, kapasiteten og beredskapen i de jødiske miljøene, utover de marginale justeringene vi ser i budsjettet deres?

Statsråd Astri Aas-Hansen [11:59:53]: Jeg deler representantens bekymring over de tilbakemeldingene vi får om økt antisemittisme ute i verden og i Norge. Dette er noe regjeringen tar på største alvor. Vi har nettopp sett det som av australsk politi beskrives som et terrorangrep. Det er rystende å se hvordan holdninger blir til handling. Vi forsikret oss med en gang om at politiet og PST har de ressursene som trengs, at de er rigget for det trusselnivået en ser i Norge, og jeg stoler på de tilbakemeldingene vi får om dette. De holder seg på det risikonivået som er nå, og de følger opp.

Det er også viktig at vi bekjemper disse holdningene, som f.eks. er knyttet til radikaliserings og voldelig ekstremisme. Da er det viktig at vi får på plass det senteret regjeringen har sagt skal komme ved Arkivet i Kristiansand, som nå ligger inne i budsjettet for 2026. Det tenker jeg er ett av mange viktige virkemidler.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [12:01:21]: Jeg ble så oppslukt av å høre på svaret fra statsråden at jeg glemte å be om en siste replikk, for jeg fikk dessverre ikke svar på det jeg lurte på, men jeg vil gå over til et annet tema.

Vi har fått en rapport fra Sivilombudet når det gjelder situasjonen ved ungdomsenheten ved Bjørgvin fengsel. Det var rystende å lese. Statsråden var også ute og kommenterte, allerede før hun hadde lest rapporten, at dette var uakseptabelt. Etter at det har kommet mer informasjon, viser det seg at mye av det verste her sannsynligvis kan tilskrives én enkelt person som slett ikke var et barn, og som aldri skulle vært der, og at de som jobber på disse enhetene, står i særdeles krevende utfordringer. Jeg lurte på om statsråden kanskje var litt raskt ute med å komme med kritikk, eller om hun i det minste kan forstå at det kan føles vanskelig for dem som jobber ute på disse enhetene, å få kritikk for en situasjon politikerne har satt dem i.

Statsråd Astri Aas-Hansen [12:02:24]: To forhold innledningsvis: Det ene er at jeg tror representanten Engen-Helgheim og jeg må gå på et familievernkontor, eller et eller annet som handler om hvordan man skal snakke sammen, for jeg klarer jo aldri å svare på en måte som gjør at Engen-Helgheim skjønner hva jeg sier.

For det andre: Det å tillegge andre hensikter og legge inn premisser som i beste fall er upresise eller unøyaktige – også i det store bildet, med det vi står i når det gjelder polarisering i verden – tenker jeg er viktig at vi be-

streber oss på ikke å gjøre. Hvis representanten hadde tatt med alt jeg sa i forbindelse med at Sivilombudet kom med den rapporten, hadde han lest at jeg la inn et premiss: «gitt denne beskrivelsen». Så sjekket jeg hvordan man vurderte situasjonen fra Bjørgvins side, noe jeg heldigvis kan gjøre fordi jeg nå er justisminister. Jeg fikk så den informasjonen som også Engen-Helgheim sitter på, ganske raskt. Det betyr ikke at vi ikke skal ta på alvor de utfordringene som er i ungdomsenhetene – selvfølgelig skal vi det. At de ansatte gjør en kjempejobb, er jeg enig med Engen-Helgheim i. Det gjør de virkelig.

Presidenten [12:03:36]: Replikordskiftet er avsluttet.

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

Farukh Qureshi (A) [12:04:02]: Trygghet handler om mer enn å låse dører. Trygghet skapes når vi gir muligheter, forebygger, reagerer raskt og hindrer tilbakefall. Kriminalomsorgen er en del av beredskapen vår. Den beskytter samfunnet når soningen gjør folk klare til å leve et lovlydig liv etter løslatelse.

Arbeiderpartiets prioritering er tydelig:

- trygghet for ansatte, med nok folk, riktig kompetanse og gode verktøy
- innhold i soningen: skole, arbeid, rusbehandling og målrettet rehabilitering
- oppfølging etter løslatelse med ett mål: lavere tilbakefall og færre nye ofre

Dette er helhetlig beredskap, fra forebygging og straff til rehabilitering og tilbakeføring. Derfor styrker vi kriminalomsorgen med mer penger, flere studieplasser og bedre utdanning for fengselsbetjenter. Vi gjør utdanningen til en bachelor for å løfte kompetansen og sikre robuste arbeidsvilkår.

Vi følger også opp lovendringer som skal redusere isolasjon og gi mer fellesskap, aktivitet og menneskelig kontakt i norske fengsler. Dette er helt avgjørende for både ansatte og samfunnet.

Fremskrittspartiet snakker ofte om hardere grep, men da partiet hadde ansvaret, kom ABE-kuttene år etter år. Konsekvensene var tydelige: udekkede vakter, ubesatte stillinger, mer press, kraftig økning i vold og trusler mot ansatte og mindre innhold i soningen. Det svekket både sikkerheten og rehabiliteringen, både innenfor og utenfor murene. Nå foreslår partiet i sitt alternative budsjett ABE-kutt på 1,5 pst. – tre ganger så mye som sist. Kriminalomsorgen er ikke unntatt, og det til tross for at en av partiets egne har sagt:

«ABE-kuttene har vært en medvirkende årsak til situasjonen man står i nå. Det har gått i feil retning i mange år.»

Arbeiderpartiet prioriterer trygghet gjennom det som virker: bemanning, kompetanse, innhold i soningen og samarbeid med kommuner, helse og Nav, fordi tilbakeføring lykkes når flere trekker i samme retning.

Fremskrittspartiet kan bruke store ord om trygghet. Arbeiderpartiet leverer et system som gir trygghet, straff som virker, mindre tilbakefall, færre ofre og sterkere beredskap. Det er forskjell på retorikk og resultater, og det er den forskjellen som avgjør om folk kan leve et trygt liv i hele landet.

Stian Storbukås (FrP) [12:06:56]: I løpet av den relativt korte tiden jeg har vært stortingsrepresentant, har jeg møtt og snakket med både politifolk og ansatte i kriminalomsorgen og domstolene. Jeg har sågar lyttet flittig til innspill som har kommet i justiskomiteens høring, bl.a. fra Politiets Fellesforbund. Det er veldig slående hvordan disse innspillene står i fullstendig kontrast til den presentasjonen regjeringen kommer med av sitt eget budsjettforslag for justissektoren.

Nylig stilte jeg spørsmål i spørretimen om bemanningsmål i politiet. En del av svaret jeg fikk der, var: «Det har for øvrig aldri vært flere ansatte i politiet enn det er nå.» Det var like imponerende som om Støre hadde stått her og fortalt oss at det aldri har vært flere ansatte i staten enn det er nå. En politibyråkrat er også en byråkrat.

Realiteten er at ansatte per 1 000 innbyggere har gått ned siden Fremskrittspartiet satt i regjering. Realiteten er at Politiets Fellesforbund klart og tydelig sier at dette budsjettet ikke gir bedre eller mer politiarbeid. Realiteten er at kriminalomsorgen, selv om de tilføres midler, stadig er underfinansiert. Realiteten er at i en situasjon med granatangrep, gjeng- og ungdomskriminalitet og en sterkt presset kriminalomsorg vedtar flertallet et fullstendig tannløst statsbudsjett når det gjelder tryggheten til folk flest.

Trygg styring? Denne høsten har vist alt annet, og da snakker jeg ikke bare om budsjettkaos, men også om – som en tidligere representant var inne på – totalslakten Riksrevisjonen gir av hvordan PST fungerer.

Uttrykket «trygg styring» bør faktisk bli stedet hvor flokler drar for å dø. Jeg sa i trontaledebatten at jeg hadde lave forventninger til regjeringen på justissektoren, men jeg synes likevel de har klart å underlevere. Jeg hadde håpet på tjukk og god julegrøt, men fikk tynn suppe.

Jeg må bemerke til foregående taler at jeg begynner å bli mektig lei av å høre stortingsrepresentanter gå opp på talerstolen og snakke om hva regjering a, b eller c gjorde på tidspunkt x, y eller z. Jeg synes faktisk statsråden sa det ganske bra. Hun gjorde et poeng ut av hva vi skal gjøre nå. Problemet er at regjeringen gjør nesten ingenting, og den er inne i sitt femte år. Resultatet er dess-

verre at jeg tror at Norge i 2026 vil bli et mindre trygt land.

Kristine Løfshus Solli (A) [12:10:03]: Vi har i løpet av de siste årene sett en utvikling der unge som bryter loven, blir stadig yngre, og lovbruddene blir mer alvorlige. Dette er et samfunnsproblem regjeringen prioriterer svært høyt. Vi skal gjøre alt vi kan for å forhindre at barn og unge faller utenfor. Derfor foreslås det i statsbudsjettet for 2026 å styrke arbeidet mot barne- og ungdomskriminalitet med 150 mill. kr. I motsetning til FrP, som utelukkende prioriterer reaksjon etter lovbrudd, satser Arbeiderpartiet mer helhetlig. For oss handler dette om både rask reaksjon og forebygging.

Arbeiderpartiet prioriterer tett individuell oppfølging av ungdom som står i fare for å havne i kriminelle miljøer, eller som nettopp har begått lovbrudd. Det betyr at hver enkelt ungdom får en dedikert voksenperson som følger dem opp daglig og bygger en tett relasjon. Vi prioriterer også en bredere innføring av hurtigspor der det er behov for det. Dette sørger for at kriminelle handlinger møtes med rask reaksjon slik at videre kriminalitet forebygges. Dette handler om tidlig innsats, forebygging og et fellesskap som stiller opp når det virkelig gjelder, så «ingen går i fella, men passer seg for den».

Arbeiderpartiet bygger på et grunnleggende prinsipp: Vi skal bekjempe kriminalitet, men vi skal også bekjempe årsakene til kriminalitet. Dette er handling, ikke overskrifter. Dette er politikk som virker. Forskning viser at individuell oppfølging reduserer gjentakende kriminalitet. Et daglig møte med en trygg voksen gir stabilitet og retning. Når alle aktører jobber sammen – politi, skole, barnevern og familie – får vi resultater som virker.

Dette handler om mer enn kroner og øre – det handler om framtiden til ungdommene våre. Det handler om at vi skal gjøre alt vi kan for å beskytte dem, og å gi dem muligheten til et trygt og godt liv.

Vårt budsjett peker ut en klar retning. Ved å prioritere både forebyggende tiltak og rask reaksjon bygger man et tryggere nærmiljø og en tryggere framtid for barn og unge.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [12:12:53]: Det kimer nå, men det er ikke til julefest. Det kimer i alarmklokker om et kritisk budsjett innen justis og beredskap, for den lille økningen som de siste årene har kommet fra den Ap-styrte regjeringen, er ikke i nærheten av hva som kreves med tanke på alle oppgaver Norge har fått de siste årene.

Mange har nå våknet. Nå lyser det i stille grender, og det tenkes tusen julelys av folk som ser hvor kritisk det står til. Med regjeringens forslag til budsjett blir ikke politiet i stand til å ivareta innbyggernes trygghet og sik-

kerhet, verken mot organisert grenseoverskridende kriminalitet eller mot den såkalte hverdagskriminaliteten.

Riksrevisjonen la i forrige uke fram resultatet av en undersøkelse som viser at PST ikke er godt nok rustet til å møte morgendagens og dagens trusselbilde. Ressursene samsvarer altså ikke med den realiteten Norge har kommet i, med et vesentlig forverret trusselbilde og radikalt økte oppgaver.

Andre som har reagert negativt på budsjettet fra regjeringen og støttepartiene, er politiet selv, som kommenterer at det som ligger inne av økning i budsjettet, knapt nok dekker pris- og lønnsvekst. Dette skjer samtidig som våre naboland bevilger mye mer til politi og trygghet.

I forrige uke gikk Oslos politimester, Ida Melbo Øystese, ut i media og advarte om økning i organisert kriminalitet, noe som påvirker politiets evne til å håndtere hverdagskriminalitet. Øystese understreket nødvendigheten av flere politifolk.

I går var justiskomiteen på et veldig interessant besøk i Oslo tingrett. De fortalte at de støtter opp om uttalelsene fra Oslos politimester om at det er på tide å våkne. Det skjer stadig mer alvorlige lovbrudd, og det er derfor også på tide å gjøre mer.

Det holder ikke med fagre ord og festtaler før valgkamp. Fremskrittspartiet lovet i valgkampen å ta tryggheten tilbake. I FrPs alternative budsjett gjør vi nettopp det ved å styrke grunnbemanningen i politiet med 1,4 mrd. kr – og dermed en økning på 1 000 nye politifolk i gatene. Fremskrittspartiet prioriterer tiltak mot ungdomskriminalitet, på 100 mill. kr, og til bekjempelse av gjengkriminalitet, med 150 mill. kr mer. I tillegg prioriterer FrP en viktig og nødvendig IT-satsing i domstolene, på 26 mill. kr.

Norge trenger ikke flere planer fra regjeringen, vi trenger handlekraft og trygghet for innbyggerne. Der som ikke Ap klarer det, så tenn lys og la FrPs løsninger slippe til før hele himmelen faller ned.

Mirell Høyér-Berntsen (SV) [12:16:17]: SV er veldig glad for at budsjettenigheten har ført til at vi styrker kriminalomsorgen.

I Norge liker vi å omtale oss selv som en human rettsstat, men ser vi på hvordan mange, særlig kvinner, barn og unge, behandles i norsk kriminalomsorg, er det grunn til alvorlig bekymring. Sivilombudet har dokumentert at mindreårige plasseres i fengsel sammen med voksne, ofte i høysikkerhetsfengsler og over lengre tid. Dette skjer i strid med både norsk lov og FNs barnekonvensjon, som slår fast at barn skal holdes atskilt fra voksne, og at fengsling kun skal brukes som siste utvei. Likevel sitter barn i norske fengsler i uker og måneder under slike forhold, uten at barnets beste er vurdert.

Bruken av varetekt og isolasjon overfor barn og unge er særlig alvorlig. Norge har fått gjentatt kritikk for dette, også internasjonalt. Tall viser at mer enn 50 barn under 18 år har blitt sittende i varetekt, og tallene stiger – mange av dem uten dom, skolegang og nødvendig helsehjelp. Dette er ikke rehabilitering, dette er systemsvikt.

Kvinner i fengsel rammes hardt av manglende tilrettelegging. Vi ser stor bruk av isolasjon, vi ser stor grad av selvskading og dessverre også selvmord i våre fengsler. Sivilombudet har pekt på det mange ganger, og vi har et stort ansvar for å forbedre dette.

Dette skjer ikke fordi de ansatte i kriminalomsorgen ikke gjør jobben sin. Tvert imot, de ansatte står i krevende situasjoner med for lav bemanning og for svake rammer, og når kapasiteten sprenges, rammes de mest sårbare hardest.

Derfor er det avgjørende for SV i denne perioden at vi på rød-grønn side fortsetter å styrke kriminalomsorgen. Bedre arbeidsforhold, høyere bemanning og mer fagkompetanse gir tryggere ansatte, mindre bruk av isolasjon og en langt bedre mulighet til alternative reaksjoner der det er riktig.

I kontrast prioriterer Fremskrittspartiet lengre varetekt og mer fengsel – uten å ta konsekvensene. Fremskrittspartiets politikk gjør et presset system enda hardere, og det bryter med grunnleggende rettigheter. Å låse folk inne er ingen varig løsning.

Et samfunn må måles på hvordan det behandler sine mest sårbare, og Norge må gjøre mer. Jeg håper Stortinget i kommende periode vil være med SV på å ta en helhetlig gjennomgang av soningsforholdene i norske fengsler.

June Trengereid Gruer (A) [12:19:31]: Denne høsten har vi hørt politidistriktene fortelle åpent og brutalt om hvordan kriminelle nettverk nå har fått fotfeste i alle politidistriktene våre. Vi har sett barn ned i 13-årsalderen bli lokket inn i kriminelle nettverk med løfter om penger, status, fellesskap og nærhet. I forrige uke hørte vi politimesteren i Oslo fortelle om hvor knallharde prioriteringer de er nødt til å gjøre hver eneste dag for å holde tritt med nettverkene.

Å beskytte innbyggerne våre mot kriminalitet er helt i kjernen av hva det betyr å gi trygghet i folks liv. Det krever et samfunn som både stiller opp og stiller krav. Derfor er det så viktig at vi gjennom dette budsjettforliket fortsetter å styrke politiet. Aldri før har det vært flere på jobb i politiet som sikrer vår trygghet.

Vi fortsetter å utvide hurtigspor for unge, slik at er man ung lovbrøyer i Vest, i Øst, i Oslo, i Agder og nå også i Sørøst og i Trøndelag politidistrikter, skal man få en rask reaksjon. Det skal ikke være slik at man skal lokkes

dypere inn i kriminaliteten bare fordi man venter på en dom. Vi fortsetter også å styrke økonomien til kriminalomsorgen, for må ungdom sone, skal de ikke sone med voksne. Vi skal ha et samfunn som stiller opp med nok ansatte i fengslene våre.

Når vi skal stille krav og også stille opp, er det avgjørende at politiet og barnevernet har verktøy som fungerer, og som henger med i tiden. Jeg vil framheve tre ting vi i Arbeiderpartiet mener må på plass: Vi må gjøre det ulovlig å rekruttere ungdom inn i kriminalitet. Vi må gjøre det mye lettere for politiet å fjerne klokker, jakker, biler og alle andre gjenstander som kan knyttes til kriminaliteten, for kriminalitet skal aldri lønne seg. Vi må gi politiet rom til å få etterforske lenger, også når gjerningspersonen er barn eller ungdom.

Nettopp slik er vi et samfunn som både stiller opp og stiller krav. Ungdommene våre fortjener et samfunn som ser dem både før og etter at gjengene har gjort det, og at de kan vite med sikkerhet at «verden var aldri helt forlatt / en stjerne skinner i natt».

Per-Willy Amundsen (FrP) [12:22:37]: Jeg har den svært blandede gleden av å lytte til debatten som pågår i dag, og jeg må si jeg blir litt skremt. Nå er ikke jeg lett-skremt, men når jeg hører på SV og Høyre-Berntsens tilnærming til kriminalitet, høres det ut som man har sviktet totalt i forståelsen av hva vår oppgave er. Hva er statens oppgave? Hva hviler statens legitimitet på?

Det er særlig to ting. Det handler om å verne innbyggerne mot indre og ytre fiender. Det er den aller, aller viktigste oppgaven til en stat. Det er ikke sårbare kriminelle, som jeg oppfatter at SV er mest opptatt av. Det handler om å ha et forsvar som fungerer, som kan verne oss mot fremmede makter, og det handler om et politi og et rettsvesen som fungerer, for å håndtere indre fiender. Det er det vi snakker om. Når vi snakker om alvorlig kriminalitet, er det snakk om mennesker som opptrer som fiender mot samfunnet – mot enkeltmennesker.

Når man nevner disse sårbare kriminelle til SV, vil jeg minne om at noen av de eksemplene man i realiteten går inn i, er en ganske grov type kriminalitet – personer som nesten har fylt 18 år, og som begår langvarig, brutal voldtekt mot enkeltpersoner og blir straffet med samfunnsstraff. Det finnes eksempler på det. Det viser hvor langt det har gått. Det viser at sosisjonene har fått for mye makt i det norske rettsvesenet.

Derfor er det åpenbart at det som er nødvendig, er Fremskrittspartiets politikk. Det er å styrke politiet og sørge for grunnbemanning – ikke byråkrati, men folk på gaten og patruljer ute som kan skape trygghet. Det handler om å ha et politi som er til stede, og et politi som skaper trygghet.

Jeg lytter til denne regjeringen. Jeg skal være forsiktig med hvor langt jeg skal gå, men det kom altså svært sterk kritikk av regjeringen i forrige uke med hensyn til PST. Det er en regjering som nå har styrt i snart fem år, og som ikke har sørget for at Norge har hatt tilstrekkelige ressurser til å kunne håndtere antiterror og kontraetterretning på en god måte. Det er ikke godt nok, og jeg mener det er grunn til å stille spørsmål ved om Stortinget er blitt forledet. Har man rett og slett ikke gitt den informasjonen Stortinget trenger for å sørge for at vi har et PST som er i stand til å ivareta sitt samfunnsoppdrag?

Denne regjeringen har nå i snart fem år vist at de svikter totalt når det gjelder justispolitikk.

Tom Staahle (FrP) [12:25:54]: Trygghet er en grunnleggende rettighet i samfunnet vårt. Når vi som stat ikke evner å beskytte innbyggerne våre, har vi feilet i vår viktigste oppgave. Vi opplever en bekymringsfull utvikling med økende gjengkriminalitet, grov ungdomskriminalitet og stadig mer profesjonell og organisert kriminalitet.

Som representant fra Akershus og som oppvokst i Oslo er det nærliggende for meg å relatere dette innlegget til situasjonen her. Faktum er at vanlige mennesker der ute føler seg utrygge i eget nabolag. Det øverste ansvaret for å rydde opp i denne situasjonen ligger på regjeringen. Dessverre er det ikke noe som tyder på at denne regjeringen har tenkt å bruke verktøyene som må til. Det er skremmende, og det er uakseptabelt.

Når vi lar gjengmiljøer få fotfeste i deler av hovedstadsområdet, og når unge rekrutteres til kriminelle nettverk, ofte som løpegutter for eldre bakmenn, og de bærer våpen, omsetter narkotika og begår grov vold, ofte uten konsekvenser, da må vi tørre å ta tak i årsakene til denne ukulturen og hvem de faktisk er. Granatkasting i gatene, vold, ran, leiesoldatoppdrag, utpressing – listen er ikke uttømmende, og det er grenser for hva et demokratisk samfunn kan akseptere.

Tallene viser en økning i politiets egen trusselvurdering for 2025. Man kan lese at volden har blitt mer planlagt, mer alvorlig og mer instrumentell. Svenske kriminelle nettverk har høy volds- og fryktkapital. Unge gjerningspersoner kan utføre vold uten lokal tilknytning, ofte uten å kjenne offeret, og voldslovbrudd blant barn og unge under 18 år har økt.

For å løse et problem må man først erkjenne at vi har et problem. Når alle tall underbygger at vi har dette problemet, må man bruke de virkemidlene som skal til for å løse utfordringen – ikke bare prate.

For Fremskrittspartiet er det åpenbart at politiet må styrkes betydelig, spesielt i Oslo og Akershus. Vi må ha mer operative politifolk ute i gatene. Det er der kriminaliteten skjer, og det er der kriminaliteten forebygges. Vi

må ha tilstedeværelse, og vi må gi politiet virkemidlene til å gripe inn i kriminelle aktiviteter – hardt og kontant. Det må gis myndighet og mandat, slik at vi kan etterleve en nullvisjon.

For Fremskrittspartiet er det åpenbart at vi må slå hardere ned på gjengkriminalitet og organisert kriminalitet. Det må bety strengere straffer for grove og gjentatte lovbrudd. Det må brukes visitasjonsområder i utsatte områder og gis bedre muligheter for varetektfengsling av farlige personer. Kriminelle skal ikke beskyttes av systemet; det er ofrene som skal ha den beskyttelsen.

Det er på tide å handle og iverksette. Det er på tide å slutte å prate. Det er på tide å handle, og det er på tide å rydde opp i gatene.

Stian Storbukås (FrP) [12:29:02]: Det var vel omtrent tre dager før statsbudsjettet ble vedtatt i denne sal, at Putin åpenlyst truet Europa med krig, og i forrige uke var NATO-sjef Mark Rutte ute og sa at vi må forberede oss på krig.

Man skulle derfor tro at budsjettflertallet vedtok et budsjett som tok krig og beredskap på alvor, men nei. Riktignok følger man opp langtidsplanen for Forsvaret i henhold til Stortingets vedtak, men alle i dette rommet vet at den allerede er utdatert, gitt NATOs vedtak om 5 pst. av BNP til forsvar. Det å følge opp langtidsplanen er ikke noe å skryte av.

Ser man videre på den sivile beredskapen, flopper forslaget til statsbudsjett fullstendig. Her ligger det ikke en krone til styrking av Sivilforsvaret, som etter planen skal økes fra 8 000 til 12 000. Arbeidet med tilfluktsrom er knapt nevnt i budsjettforslaget, og kun i uforpliktende vendinger. Det er ikke mange ukene siden vi kunne se tilstanden til tilfluktsrommet på St. Hanshaugen på TV 2, med sopp, råte og mugg, og dette er nok bare toppen av isfjellet.

Det var også grunnen til at denne representanten stilte spørsmål til justisministeren om hva regjeringen vil gjøre for snarest å utbedre eksisterende tilfluktsrom. Det mest konkrete i det skriftlige svaret var at «[v]il i 2026 starte kartlegging av eksisterende infrastruktur som kan benyttes som tilfluktssteder» – starte kartlegging til neste år, virkelig. Det er mange ledende historikere og analytikere som mener at vi nå står i en sikkerhetspolitisk situasjon tilsvarende 1938–1939, fem på tolv eller ett på tolv, om man vil.

Med det vedtatte statsbudsjettet er det virkelig grunnlag for å stille spørsmål ved den kollektive visdommen i denne sal. Historien gjentar seg, heter det. Jeg konstaterer at når det gjelder forsvar og beredskap, lever budsjettflertallet stadig i 1930-tallets dårskap.

Farukh Qureshi (A) [12:31:56]: Trygghet er ikke noe vi kan ta for gitt. Den må bygges hver eneste dag, ikke gjennom illusjoner eller falske motsetninger, men gjennom det som faktisk virker. Både ord og handling er viktig.

Fremskrittspartiet snakker med store ord om politiet – i opposisjon. Selv om det etterlatte inntrykket ofte er at partiet aldri har vært med å styre, så har de faktisk det. Hva var status sist da de styrte? La oss se tilbake, og jeg tillater meg å sitere bl.a. hva tillitsvalgte i politiet sa:

- 2015: det mangler milliarder i norsk polit
- 2016: trygghet og nærvær forsvinner
- 2018: en provokasjon – om budsjettet
- 2019: vi må henlegge saker der gjerningsmannen er kjent, for få politibetjenter og avstanden til publikum øker

Dette er en del av historien om Fremskrittspartiets vakt. På vår vakt har vi økt politiets budsjetter med 31 pst., bevilget over 3 mrd. kr til en historisk satsing mot barne-, ungdoms- og gjengkriminalitet og utvidet opptaket ved Politihøgskolen med over 100 plasser. Det må bemerkes at Fremskrittspartiet kuttet fra over 700 plasser til 400 plasser på sin vakt.

Vi skal gjøre det enklere å inndra statussymboler fra kriminelle og gjøre det straffbart å rekruttere barn. Jeg må også her bemerke at dette ble utredet under en av Fremskrittspartiets justisministre, men det ble faktisk lagt i skuffen. Vi gjør noe med det.

Vi har fått på plass én-til-én-oppfølging av ungdommer og forsterket forebyggingen med både hurtigspor for unge lovbrøyttere og raskere reaksjon. Vi styrker politiets budsjetter med nærmere 300 mill. kr for neste år. Dette er historien om vår vakt, og historieskrivningen fortsetter. Det samme gjør vårt arbeid for trygghet.

Det er lett å snakke i opposisjon uten å forholde seg til at budsjettene faktisk må gå i balanse. Fremskrittspartiets alternative budsjett har faktisk en «mismatch», altså ikke inndekning. Det er ikke ansvarlig politikk.

Ansvar handler om å prioritere trygghet. Det gjør vi. Vi leverer handling. Trygghet er ikke et slagord, det er et ansvar, og det ansvaret tar vi gjennom å satse på forebygging og kriminalitetsbekjempelse. Begge deler må skje samtidig

Julie E. Stuestøl (MDG) [12:34:56]: Vi har sitert mange i dag, og jeg vil si som både Ole Brumm og Anne Grete Preus: «Det snør.» Det snør visst ikke i Oslo i dag, og kanskje blir det ikke hvit jul i år for alle som ønsker det, for det har blitt mindre julesnø for mine barn og alle andre barn enn det var for meg.

Men det blir mer vær, og det er et politisk ansvar å dimensjonere beredskapen for de dagene når jorden inntas av «en himmelsk hær» som tvinger «hele byen i

kne». I dette budsjettforliket styrkes også beredskapen for krisene som klimaendringene vil gi flere og mer av, på grunn av mer nedbør, temperaturskifter, flommer og skred som stenger veier og ødelegger infrastruktur.

Sivilforsvaret får i dette budsjettforliket et løft på 35 mill. kr, som betyr flere tjenestepålegg som kan stille opp for innbyggerne våre og samfunnet i alle typer kriser. Norge har enorme verdier i sivilsamfunnet og frivilligheten. De er limet i fellesskapet, de er helt avgjørende for velferdsstaten, og de er også avgjørende for samfunnets robusthet i møte med kriser. Et sterkt totalforsvar handler ikke bare om våpen og om soldater, det handler også om sivilsamfunn.

Jeg er stolt av at MDG og budsjettpartnerne våre i dette budsjettforliket styrker frivillighetens rolle innen beredskap. Vi øker tilskuddet til frivillige organisasjoner i redningstjenestene med 12,5 mill. kr, og vi etablerer tilskudd til mat- og omsorgsorganisasjoner på 4 mill. kr. MDG skulle gjerne også styrket mer, for å sikre trygge oppholdssteder i kriser, i samarbeid med lag og foreninger og kommuner, men for å avslutte der jeg startet: Ja takk til begge deler – en beredskap som sikrer oss både mot hybride trusler og mot klimatrusselen, for beredskap handler i stort om å forstå hva som faktisk truer samfunnet, og så gjøre noe med det.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [12:37:28]: «Sterkt kritikkverdige» – det er konklusjonen i Riksrevisjonens rapport om ressursbruk og effektivitet i PST. PST er ikke godt nok rustet til å møte dagens trusselbilde. Ressurserne samsvarer ikke med et vesentlig forverret trusselbilde og radikalt økte oppgaver, og regjeringen har sviktet i å tilføre ressurser og virkemidler til PST.

VG hadde nylig en artikkel om at politimesteren i landets hovedstad slår alarm og advarer innbyggere om at man risikerer at politiet ikke kommer hvis man blir utsatt for «hverdagskriminalitet». Årsaken er omfanget av kriminelle nettverk. Det er alarmerende, og det er vårt ansvar i denne salen å ta situasjonen på alvor og handle deretter.

Det er komplett ubegripelig at regjeringen og samarbeidspartiene ikke bruker alle virkemidler for å bekjempe trusselen kriminaliteten representerer. Det som var et dårlig budsjettforslag, ble ikke stort bedre etter forhandlinger med fire andre partier på venstresiden. Behovene er skrikende, men budsjettenigheten endte med omtrent 70 mill. kr mer, smurt tynt utover i politiet. Ikke engang hurtigspor for unge kriminelle i alle landets politidistrikter har de rød-grønne greid å komme opp med. Derimot har man prioritert 14 fysiske passkontorer framfor mer fleksible og billigere passbusser. Ikke et vondt ord om passkontorer, men når granater

sprenges i Oslos gater, er det et eksempel på en underlig prioritering.

Heller ikke Arbeiderpartiets brosjyre, plan for Norge, vil gjøre kriminelle nevneverdig bekymret. Kuler fra banditter kan ikke møtes med kulepunkter i en brosjyre.

Det framstår som om flertallet drømmer om en trygg jul slik mange drømmer om en hvit jul. Det holder ikke. Vi skal ha trygghet i hverdagen, beskytte folks rettigheter og sikre at de som bryter loven, får sin rettsmessige straff.

Høyre er tydelig og tar situasjonen på alvor. Derfor er en av hovedsatsingene i vårt alternative budsjett å prioritere 500 flere politifolk. Vi øker også opptaket til Politihøgskolen med flere plasser. Det er viktig for å kunne utdanne og ansette flere framover. Dette gjør vi fordi noe av det aller viktigste nå er mer synlig og operativt politi i gatene for å forebygge, avdekke og bekjempe kriminalitet.

Mahmoud Farahmand (H) [12:40:57]: Det er litt spesielt å sitte i salen og høre på innleggene fra representantene som tilhører regjeringspartiet. Man skulle nesten tro at representantene var i opposisjon når de siterer fra trusselvurderinger og forteller hvor viktig satsingen på politiet er, når man vet at det i realiteten ikke satses på politiet i tilstrekkelig grad. Det var en annen representant som siterte Politiets Fellesforbund. Politiets Fellesforbund sier følgende om årets budsjett – la oss fokusere på det: en stor skuffelse – det er ingen satsing på politiet.

Jeg tror ikke det er mangel på vilje eller ønske om å satse på politiet, men jeg tror faktisk ikke man forstår og klarer å ta inn over seg alvoret i samfunnet vårt. Vi kan altså ikke forvente at vi får lavere kriminalitet dersom ikke politiet styrkes. Jeg er enig med flere av justisministerens innlegg: Vi må tenke helhetlig, vi må tenke på straffesakskjeden. Det er jeg helt enig i, men da må den også styrkes. Det hjelper ikke å arrestere folk på gaten hvis de står i kø både i domstolene og for å sone.

Det har vært veldig mye snakk her om hvordan økonomiske forskjeller bidrar til kriminalitet. Flere har vært inne på det. Høyre styrker i sitt budsjett kommunene med 4 mrd. kr. Det gir kommunene kapasitet og mulighet til å gi folk et bedre liv. Det styrker også beredskapsarbeidet i kommunene. I tillegg setter vi av penger til et sommerjobbprosjekt for ungdommer. Det vil bidra til å redusere rekrutteringen til kriminelle miljøer. Vi setter av 225 mill. kr til barnevernet i Oslo, der problemene rundt unge kriminelle er aller størst. Det vil også være forebyggende.

Enkelte har vært inne på antallet studenter på Politihøgskolen for noen år siden. For å si det sånn: I 2016 var det 720 studenter på Politihøgskolen, i 2018 var det

550, og senere ble antallet tatt ned. Det var en grunn til at det ble tatt ned: To per tusen ble innfridd – altså målet om to polititjenestemenn per tusen innbyggere. Da var det ikke noen vits i å utdanne politistudenter til arbeidsledighet. Det er bra at regjeringen har økt antallet studieplasser, men i dag er det faktisk færre enn det var i 2018, la oss være klar over det. De menneskene vi utdanner, skal ha en jobb å gå til, det er helt avgjørende.

Helt avslutningsvis vil jeg takke alle som jobber på justisfeltet: politifolkene våre, fengselsbetjentene våre, tollerne våre – de jobber i finansfeltet, riktignok – alle som er på vakt nå og i romjulen, for at vi skal være tryggeste. Takk for deres innsats.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [12:43:55]: Jeg forsto justisministeren dit hen i replikkordskiftet at hun mente vi kanskje trengte en form for parterapi fordi vi ikke forstår hverandre. Nå har ikke jeg noen ambisjoner om et langvarig forhold til justisministeren, men det kunne i hvert fall blitt en artig episode i NRKs Parterapi.

Det har vært en interessant debatt å følge. Det er tydelige skillelinjer mellom de forskjellige partiene, og det skal det være. Når Arbeiderpartiet gjentatte ganger er oppe og kritiserer FrPs innsats i regjering, glemmer man noe vesentlig: Hva som skjedde for ti år siden, er ikke så interessant for det som skjer ute i gatene nå, men det er riktig at FrP har styrt, og i den perioden økte vi antallet politifolk med 2 552 årsverk. I denne perioden hvor Arbeiderpartiet har styrt, har antallet politiårsverk gått ned med 150. Det er en vesensforskjell mellom hva man ønsker å satse på. Vi nådde våre mål, regjeringen har ingen mål om å øke politibemanningen. Når man fra Arbeiderpartiets side snakker om at det er forskjell på retorikk og politikk som gir trygghet, må vi minne om at det ikke har blitt tryggere. Kriminaliteten har økt, trusselsituasjonen har økt, alt har blitt verre. Man kan ikke skylde direkte på regjeringen for det, men man kan skylde på regjeringen for at man ikke stiller opp med nødvendige midler selv om alle alarmklokker ringer.

Straff og straffenivå for ungdom har vært viktig i denne debatten. Det er ingen som mener at straff er løsningen på alt, men det er en viktig del av det. Jeg synes det er litt skremmende når vi får utsagn som går på å slippe fangene fri, og de kriminelle omtales som «de mest sårbare». La oss slå fast at det er ofrene for de kriminelle handlingene som er de sårbare, ikke de kriminelle. Nå må vi slutte å fokusere så mye på å beskytte de kriminelle mot straff, og begynne å satse på å beskytte samfunnet mot kriminalitet.

Jeg registrerte at MDG var bekymret for at det ikke snør ute, men det snør i Oslo – dessverre i form av kokain og andre rusmidler, som har økt kraftig de siste årene. Dette er en av inntektskildene til de kriminelle nettverk-

ene, og flertallet i denne salen har lagt til rette for en økt bruk av dette, ufarliggjort det og vært med på å gå i retning av mer legalisering. Dette er ikke måten å løse problemene vi står overfor på. Nå er det på tide at vi begynner å stramme inn på alle områder, sånn at vi kan få kontroll.

Henrik Gottfries Kierulf (H) [12:47:13]: En av Høyres klare prioriteringer er flere politifolk ute i gatene for å forebygge, avdekke og bekjempe kriminalitet, men en betydelig satsing på politi for å forfølge kriminelle handlinger er ikke nok alene. For Høyre er derfor helhet og sammenheng i straffesakskjeden veldig viktig. Tusenvis av saker ligger hos politi og påtalemyndighet og venter på behandling. At saker ikke følges opp og får en avgjørelse, rammer folks rettsfølelse. Det er en stor belastning for dem som er utsatt for kriminalitet, og også for dem som har begått kriminelle handlinger. Derfor må kapasiteten hos politi og påtalemyndigheten styrkes med flere påtalejurister, slik at saker faktisk blir behandlet.

Justiskomiteen besøkte i går Oslo tingrett og fikk høre om det gode arbeidet som gjøres, men samtidig at man er under ganske hardt press med tanke på både tid og ressurser. Domstolene, selve fundamentet i vår rettsstat, må styrkes gjennom både digitalisering og dommerfullmektigordningen.

Kriminalomsorgen, som ivaretar ulike preventive hensyn, er helt sentral. Samtidig skal straffereaksjoner ha en rehabiliterende effekt. Derfor trengs det flere ansatte i norske fengsler, og derfor prioriterer Høyre også flere ansatte i kriminalomsorgen. Det er gjennom å satse på alle ledd i straffesakskjeden vi får den samlede kraften til å bekjempe det nye alvorlige kriminalitetsbildet vi står overfor.

Til slutt: Takk til alle dere som går på jobb hver dag for at vi alle kan føle oss trygge gjennom høytiden.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [12:49:36]: Budsjettet innen justis- og beredskapsfeltet bærer preg av for lite ressurser som kommer for sent. FrPs budsjett medfører 1 000 flere politifolk enn Arbeiderpartiets budsjett. I debatten påstås det at dette skyldes at FrP tok ned inntaket til Politihøgskolen da FrP satt i regjering. Nå er jeg ganske ny på Stortinget og har åpenbart fått utdelt en annen kalkulator. Grunnutdanningen for politifolk er tre år. FrP gikk ut av regjering i januar 2020. Det er snart seks år siden. Arbeiderpartiet har derimot sittet i regjering i over fire år. Likevel skylder altså Arbeiderpartiet på andre når egen politikk ikke fungerer.

Med en høyskole er ikke studentene pålagt å bli ansatt innen politiet. Politiet er en av flere arbeidsgivere utdannede politihøgskolestudenter kan velge. Det krever at det finnes en ledig jobb. For å få flere politifolk til

å forebygge og bekjempe hverdagskriminalitet må det være en vilje til å bemanne opp når det er behov. Min kalkulator viser at FrP gir 37 mill. kr mer til Politihøgskolen. Derfor er det forunderlig at det i enkelte innlegg fra denne talerstolen kommer kritikk mot FrP. Grunnen til det får være usagt. FrP mener iallfall at vi må satse på trygghet og sikkerhet.

I likhet med Høyres representant før meg vil jeg takke for jobben som gjøres for å trygge innbyggerne i Norge, og ønske en riktig god jul til dem som arbeider for trygghet og sikkerhet i jula.

Even H. Eriksen (A) [12:52:03]: La meg få takke representantene i salen og særlig medlemmene i justiskomiteen for en god og respektfull debatt. Jeg regner med at presidenten har skjønt at vi har det konstitusjonelle ansvaret for rammeområde 13 – og julesanger. (Munterhet i salen.)

La meg starte med det vi er enige om i denne salen: Justissektoren skal styrkes. I sum har samtlige partier lagt inn mer penger til politiet, kriminalomsorgen, domstolene og totalberedskap sammenlignet med statsbudsjettet for inneværende år. Det er viktig at Stortinget har samme situasjonsforståelse hvis vi skal klare å ta tak i de utfordringene vi står overfor.

Barne- og ungdomskriminaliteten har økt siden 2015. Kripos anslår at rundt 70 kriminelle nettverk har etablert seg i våre politidistrikter og kynisk utnytter barn og unge til å bedrive kriminalitet på vegne av seg selv.

La meg på vegne av Arbeiderpartiet være krystallklar: Den utviklingen og den situasjonen vi står i, er fullstendig uakseptabel. Derfor tar regjeringen grep. For femte år på rad styrker vi politibudsjettene. Det økte økonomiske handlingsrommet for neste år blir på rundt en halv milliard kroner, og det uten ABE-kutt. Vi gir ikke med en hånd og tar med den andre, vi gir med begge hender, for ressurser er én ting, verktøy er også viktig. Der er jeg stolt av at vi har en regjering og en statsråd som er handlekraftig.

La meg nevne noen tiltak:

- hurtigspor i domstoler – raske og innholdsrike reaksjoner er viktig, og fra og med neste år prater vi om Oslo, Agder, Øst, Vest, Sørøst og Trøndelag politidistrikter
- dobling av strafferammen ved bæring av våpen på offentlig sted – våpen hører ikke hjemme i våre gater
- økt informasjonsdeling mellom våre etater, ansatte som jobber med barn og unge – å prate mer i lag er forebygging i praksis

- økt tidsramme for varetektsfengsling og innbringelse av mindreårige er noe politiet har ønsket seg, og som vi er positive til å jobbe fram
- selvstendig inndragning

Det siste er et virkemiddel politiet har ønsket seg over lang tid, og som politikere fra ulike partier har pratet mye om. Pratet – vi handler. Lovproposisjonen er fremmet, og Arbeiderpartiet skal jobbe fram den saken.

Til slutt noen veldig korte kommentarer til representantene Engen-Helgheim og Amundsen. Engen-Helgheim først: Det jobber flere i politietaten i dag enn da Fremskrittspartiet hadde justisministeren. Statistikk er tilgjengelige på politiet.no og oppdateres hver måned.

Så Amundsen: Jeg må minne om at han faktisk selv har vært justisminister, og i hans tid som statsråd lå det på hans bord ønsker fra PST om hjemler, som ikke var fulgt opp. Enkeltrepresentanter må gjerne gjøre som julenissen, som er en «hissigpropp» og «gjør et hopp». Arbeiderpartiet har tenkt å gjøre som Preus, sørge for at «bylarmen forsvinner».

Jeg ønsker å takke for en god debatt og ønsker alle en god jul.

Erlend Larsen (H) [12:55:22]: Dette blir en passende overgang mellom justissektoren og samferdselssektoren, da innlegget for så vidt har tematikk fra begge.

Det ble i dag kjent at Justis- og beredskapsdepartementet oppretter et nasjonalt kompetansesenter mot ulovlig droneflyging i politiet. Det er bra og nødvendig i den sikkerhetspolitiske situasjonen vi befinner oss i.

Droner har utgjort en stor trussel og har gjort et stort inngrep i vår trygghet siden den storstilte russiske invasjonen i Ukraina i februar 2022. Da ble det registrert droneaktivitet ved en rekke av våre skjermingsverdige objekter, i tillegg til at det ble gjort observasjoner ved våre olje- og gassinstallasjoner. Siden har det vært en rekke droneobservasjoner rundt flere av våre flyplasser. Mange av observasjonene har ikke blitt verifisert fordi vi ennå ikke har noe nasjonalt dronedeteksjonssenter i Norge. At Avinor har valgt en løsning med sensorer som kun registrerer droner produsert fra den kinesiske fabrikanten DJI, er også med på å skape usikkerhet rundt observasjonene.

Et kompetansesenter i politiet er vel og bra. Et nasjonalt dronedeteksjonssenter som samler sensordata fra etater som Avinor, politiet, NSM, Forsvaret og sivile bedrifter, er særdeles viktig.

Den usikkerheten vi har sett rundt uautorisert droneflyging, viser at vi mangler et helhetlig situasjonsbilde. Når myndighetene ikke kan konkludere med om det har blitt gjennomført uautorisert droneflyging, viser det alvorlige mangler i måten landet vårt er organisert på. Et nasjonalt dronedeteksjonssenter kan avhjelpe dette i

betydelig grad. Et nasjonalt dronedeteksjonssenter må gis mulighet til å fjernstyre og nøytralisere droner.

Det er kostbart å etablere et nasjonalt dronedeteksjonssenter, men det er også svært kostbart når fly må holdes på bakken eller må sendes til alternativ flyplass på grunn av usikkerheten. Dette handler også om befolkningens behov for å føle trygghet og statens evne til å ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser.

Jeg viser til representantforslaget noen av oss i Høyre står bak. Det bør få en samlet oppslutning, for tiden er absolutt overmoden for å få et nasjonalt dronedeteksjonssenter.

Presidenten [12:57:30]: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 1.

Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil sakene nr. 2 og 3 verta behandla under eitt.

Sak nr. 2 [12:58:15]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))

Sak nr. 3 [12:58:30]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark (Innst. 57 S (2025–2026), jf. Prop. 153 S (2024–2025))

Presidenten [12:58:47]: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – verta gjeve anledning til inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå hovudtalarane til partia og inntil åtte replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa. Dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [12:59:30] (komiteens leder): Jeg vil starte med å takke komiteen for samarbeidet. Det er tydelig at vi er uenige på mange områder på samferdselsfeltet, og sånn vil det vel ofte være når et statsbudsjett legges fram. Nå vil nok partiene redegjøre for sine synspunkter. Jeg vil derfor bruke tiden min på å løfte fram FrPs prioriteringer.

Folk flest er mer opptatt av å komme seg på jobb enn å bli med i regjeringens omstillingseksperiment. Vi i FrP er klare og tydelige: Vi ønsker å bruke mer penger

på å bygge mer vei og på mindre venting for folk. Vi vil ha tog som faktisk går, ikke bare utredes. Vi vil ha kollektivtilbud der folk bor, ikke bare der byråkrater bor. Vi vil ha flyplasser som fungerer, og ikke legges ned med avgifter.

Vi er krystallklare: Gjeninnføring av taxfreeordningen er helt avgjørende. Det er ikke for å sikre bagasjerom fulle av Toblerone eller tobakk, men fordi det faktisk kan gi Avinor 300–500 mill. kr mer i året. For en liten flyplass som Torp vil en tilbakeføring fort kunne bety 20 mill. kr ekstra i året. Det er forskjellen på optimisme og pessimisme. Det beste av alt er at det ikke koster staten en eneste krone, men det forutsetter én ting: politisk vilje i denne sal. Der skorter det åpenbart hos de fleste, unntatt hos FrP.

Vi foreslår også penger til planlegging av Vestfoldbanen Stokke–Torp–Sandefjord. Det er ikke fordi det høres grønt ut, men fordi det faktisk er nyttig og betyr et være eller ikke være for videre framdrift i prosjektet. Hva gjør SV, MDG og Rødt? De går inn i et budsjettforlik med regjeringen uten en eneste ekstra krone til dette viktige jernbaneprosjektet. De prater om jernbane som om det er en religiøs åpenbaring, men klarer altså ikke å finne en femøring til sporet i sitt forlik. Hva skjer? Jo, nå vokser vedlikeholdsetterslepet med 2 mrd. kr bare neste år.

At Senterpartiet ikke er så opptatt av jernbane, er helt greit, og – litt humoristisk sagt – det er ikke så mange tog i fjøset heller, men jeg vet at mange som står som sild i tønne, nok kan kjenne på følelsen kuer eller sauer fort kan kjenne på i et fjøs. At SV og MDG hopper over hvordan folk har det i hverdagen sin på både Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen, bør folk legge merke til.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet sier de prioriterer folk, men de prioriterer ofte avgifter, forsinkelser, prosjekter som aldri starter – som Ringeriksbanen, som igjen er i ferd med å havne på kirkegården for prosjekter det aldri ble noe av. Senest i 1992 ble det en enighet mellom SV og Arbeiderpartiet om at man skulle bygge Ringeriksbanen. Nå er vi i 2025, og det er ingen vilje hos regjeringen til å gjøre noe med Ringeriksbanen.

SV, MDG og Rødt sier de vil ha tog i hele landet, men de leverer faktisk et budsjett der togsinnene ruster i fred. Dette er som å melde seg frivillig til å pusse opp huset og så kjøpe blomster istedenfor verktøy.

Her er forskjellen på FrP og de andre partiene: Vi har både vilje og vilje til å bruke penger. FrP foreslår konkrete tiltak med penger bak, ikke bare visjoner, debattinnlegg og utredninger. Vi foreslår 1,5 mrd. kr til Nye veier og større riksveiprosjekter, 1 mrd. kr ekstra til fylkesveiene og 1,1 mrd. kr til å vedlikeholde riksveiene våre. Vi foreslår 500 mill. kr mer til skred- og rassikring, 250 mill. kr til beredskapsportefølje og 50 mill. kr til

døgnåpne rasteplasser. Vi foreslår 700 mill. kr ekstra til jernbanevedlikehold og -fornyning, som er spesielt viktig bl.a. på Sørlandsbanen, 250 mill. kr til ny jernbaneplanlegging og 1 mrd. kr til et program for bytransport, uten å bruke masse penger på å gjøre det mest mulig vanskelig for bilistene. Vi foreslår som sagt også å gjeninnføre taxfreekvoten, som gir Avinor 300–500 mill. kr ekstra i året og betyr 20 mill. kr ekstra til Torp flyplass. Vi foreslår 1,7 mrd. kr for å redusere bompengene neste år, og vi ber om at regjeringen legger fram en sak om å nedbetale bompengene etter samme modell som Gardermobanen. Det gikk veldig bra. Dette er ikke floskler, det er ikke hverdagsluksus, dette er hverdagslivet for folk flest.

FrP bygger og vedlikeholder veier, styrker jernbanen, holder hjulene i gang og skal sørge for at folk kommer seg fram uten å bli flådd av bompengiveivrige politikere.

For bare noen dager siden la statsministeren fram en ny plan for Norge. Som i trontalen, hvor samferdsel ikke var nevnt med et eneste ord, var det knapt nevnt med et ord i den nye planen fra regjeringen. Transport var nevnt én gang. Det var en fin forside, men det hjelper ikke med en fin forside når innholdet er totalt borte på noe som kanskje er det aller viktigste. Det handler faktisk om at folk skal komme seg fra A til B på en effektiv, god og trafikksikker måte. Jeg håper at flertallet besinner seg og stemmer for FrPs forslag, som er et veldig godt forslag.

Jeg tar opp forslagene til Fremskrittspartiet.

Lise Selnes hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten [13:04:30]: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Geir Inge Lien (Sp) [13:04:45]: Senterpartiet meiner at ferje er ein del av vegen, og det er Framstegspartiet einig i, så vidt eg veit. Billettar på ferje er ei avgift for dei reisande som rammar alle likt. Ferjebillettar er dermed ei usosial avgift for befolkninga langs kysten og er i praksis ei bomavgift for evig tid for dei reisande. I Framstegspartiets alternative statsbudsjett byggjer dei på budsjettet til regjeringa, der gratisferje som kjent vart fjerna. Stortingsgruppa til Arbeidarpartiet tok ansvar og la gratis ferje tilbake i sitt budsjett. Det har ikkje Framstegspartiet gjort. Det betyr at ordninga med gratisferje ville forsvunne dersom Framstegspartiet sat i regjering. Kvifor er FrP mot gratisferje når dei elles er så for å fjerne bompengar og andre avgifter for bilistane?

Bård Hoksrud (FrP) [13:05:42]: Det var for det første sånn at regjeringen var ute og lovet at dette skulle komme på plass før valget. Det som er synd, er at Sen-

terpartiet aksepterte det og syntes det var greit nok. Fremskrittspartiet var tydelig og forventet at det skulle komme på plass. Vi forutsatte at regjeringen skulle levere dette med gratis ferje, og mener det skulle ligge der og var en forutsetning. Derfor har vi heller ikke lagt det inn i vårt alternative statsbudsjett. Det er fordi dette var noe regjeringen – rett etter valget, etter at det ble masse brudulje – sa skulle komme på plass. Dermed har vi forutsatt at det var på plass.

Geir Inge Lien (Sp) [13:06:17]: På landsmøtet til Framstegspartiet vart gratisferje teke opp. Der vart det fleirtal for at Framstegspartiet ikkje skulle gå for å gjere ferja gratis. I innlegget no seier representanten Hoksrud at om det hadde lege inne i det opprinnelege forslaget til Arbeidarpartiet, hadde dei kome til å gå for det. Meiner Framstegspartiet dei er til å stole på i den samanhengen, når vi ser at dei éin gong er for gratisferje, men i neste runde har eit landsstyrevedtak om at dei er imot? Kva skal ein forvente av FrP i denne saka?

Bård Hoksrud (FrP) [13:06:53]: Det er veldig bra at representanten fra Senterpartiet er opptatt av dette. Fremskrittspartiet er opptatt av samferdsel. Vi foreslår en kraftig styrking av samferdsel. Representanten fra Senterpartiet sier at dette er bompenger. Senterpartiet sørger med dette budsjettforslaget for at det blir stilt til rådighet over 17 mrd. kr i bompenger. Fremskrittspartiet foreslår å kutte 1,7 mrd. kr. I tillegg ber vi regjeringen komme tilbake på samme måte som man gjorde med Gardermobanen – en fantastisk måte å slette gjelden på. Det kunne man også gjort her, for på de fleste bomprosjektene er pengene allerede brukt opp, og det betyr at man heller ikke skaper inflasjon i økonomien. Jeg registrerer at Senterpartiet er glad for at folk skal betale mer i bompenger, gjennom det forliket de har inngått.

Geir Inge Lien (Sp) [13:07:40]: Det var interessant, for det eg er kjent med, er at bompengane aldri har auka så mykje som i den tida FrP sat i regjering – ei heller under noka anna regjering. Eg ønskjer då ei forklaring frå FrP på kvifor dei i regjering innførte så mykje bompengar, men i opposisjon tek til motmæle?

Bård Hoksrud (FrP) [13:08:02]: Det blir enda morsommere med Senterpartiet! Forskjellen er at da Fremskrittspartiet satt i regjering, bygde man veier og sørget for at bompengandelen gikk kraftig ned. Jeg har ikke sett at Senterpartiet har vært rundt og sørget for penger til å fjerne bompenger. Det første vi gjorde da vi kom i regjering, var f.eks. å reise til Telemark for å fjerne bompengene Senterpartiet lokalt hadde kjempet for å få på E134 mellom Seljord og Vinje. Fremskrittspartiet i re-

gjeriing sørget faktisk for at bompengene ble borte. Det var fantastisk deilig å få lov til å reise til Alta og fjerne bomstasjonen som var satt opp av den rød-grønne regjeringen med Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, og si: Her blir det ikke bompenger – fjern og ta ned igjen den bomstasjonen dere har satt opp.

Det betyr at det er en forskjell, og at det står i motsetning til det Senterpartiet gjør, som ofte sier de er imot, men egentlig er veldig for og stemmer for alle prosjektene. De sørger for at det i 2026 kommer inn og blir stilt til rådighet over 17 mrd. kr i bompenger. Fremskrittspartiet er det eneste partiet i denne salen som kjemper imot bompenger. Vi sørget for at bompengandelen gikk ned, til glede for bilistene.

Remi Sølvsberg (R) [13:09:17]: Fremskrittspartiet har de siste årene prøvd å profilere seg som et nei til EU-parti, men i jernbanepolitikken heier partiet på EU, når de vil gripe inn i norsk folkestyre og tvinge private aktører til jernbanen. Så vil de ha tak i statlige kontrakter. Jernbanereformen og oppsplittingen av jernbanen i Norge må jo gå inn i historien som Norges mest mislykkede samferdselsreform, og nå kan det se ut som FrP ønsker å la Brussel ta kontroll og undergrave avgjørelser tatt av det norske demokratiet. Hvorfor allierer FrP seg med EU i kampen for privatisering av jernbanen?

Bård Hoksrud (FrP) [13:09:58]: Fremskrittspartiet er opptatt av å sørge for å ta hensyn til kundene og dem som skal bruke dette tilbudet. Det er ikke sånn representanten og mange på den rød-grønne siden prøver å framstille det som, at dette var fantastisk flott og fint før vi fikk konkurranse. Det var ikke det. På Sørlandsbanen var det masse kø, kork, kaos og trøbbel lenge, før det ble endringer i organiseringen på jernbanen. Det vi nå faktisk ser, er at SJ leverer et kjempegodt tilbud. Jeg tror representanten glemmer at Gjøvikbanen var et glimrende eksempel. Man fikk 40 pst. flere togavganger for de samme pengene. Det var til glede for dem som bruker tilbudet.

Det er ikke sånn at vi heier på EU, men det vi heier på og ønsker, er å ha litt konkurranse. Det er fordi vi ønsker å få ned utgiftene til staten, sånn at man kan gi et enda bedre tilbud til togpassasjerene. Det er Fremskrittspartiets utgangspunkt. Vi synes det er helt greit at også ESA sier at det regjeringen holder på med når det gjelder direktetildeling, er et håpløst prosjekt. Det synes jeg er bra, men det er jo ikke fordi vi er opptatt av EU. Det er fordi vi – i motsetning til Rødt – er opptatt av at norske togpassasjerer skal få et best mulig tilbud.

Oda Indgaard (MDG) [13:11:15]: Representanten Hoksrud er rørende opptatt av jernbanen. Det ble likevel satt i gang en rekke motorveiprosjekter da FrP satt i

regjering, som svekket jernbanens konkurransefortrinn. Mens Sørlandsbanen somler av gårde i hastigheten til en elsparkesykkel, får bilister og tungtransport på vei stadig høyere hastighet. Hva mener FrP bør være framtiden til gods- og persontrafikken på Sørlandsbanen og andre strekninger som nå havner i skyggen av nye motorveier?

Bård Hoksrud (FrP) [13:11:46]: Fremskrittspartiet er ikke opptatt av det ene eller det andre – vi er opptatt av at vi skal lage et moderne, framtidsrettet infrastrukturensystem. Det betyr at vi må ha jernbane, og vi må definitivt også ha veier. Det handler om regionforstørrelse, og det handler om gode muligheter for transport på den måten som er best for den enkelte.

Det er morsomt å høre at MDG nå er opptatt av jernbane, når de sørger for en nedgang for jernbanen neste år på 2 mrd. kr, altså mer forfall på jernbanen. Hvor var MDG-representanten i Vestfold da, som har pratet varmt om å gjøre noe med Vestfoldbanen og sørge for at prosjektet Stokke–Torp Sandefjord faktisk skulle komme på plass? MDG kastet den personen direkte under bussen eller jernbanen – billedlig, ikke bokstavelig. Billedlig var det det MDG gjorde, og det er trist for alle som trodde at MDG skulle sørge for at det ble mer penger til jernbane – alle dem som hver eneste dag sitter på Sørlandsbanen og er frustrert. Hvor er pengene fra MDG? De har ikke en eneste krone i det forliket de inngikk med regjeringen.

Presidenten [13:12:51]: Replikordskiftet er over.

Kamzy Gunaratnam (A) [13:13:06]: Samferdselspolitikk handler om å binde landet sammen og få folk fram og hjem igjen, og da må vi ta vare på det vi har. Det er dette som er regjeringens og Arbeiderpartiets linje, og det er helt nødvendig i en tid da både økonomien vår og transportsystemene våre er under press.

Transport handler ikke bare om vei, bane og buss. Det handler også om friheten til å bevege seg i hverdagen, samtidig som vi tar klimaendringene på alvor og sørger for at mobilitet ikke blir et spørsmål om lommebok eller bakgrunn. Det handler om hvordan vi prioriterer når folk og fylker opplever strammere økonomi.

Kollektivtrafikken står i en krevende situasjon. Kostnadene har økt kraftig på strøm, drivstoff, materiell og arbeidskraft, samtidig som billettinntektene ikke dekker utgiftene. Passasjertallene er på vei opp igjen, men regnestykket går ikke i hop. Vi vet alle hva som skjer hvis prisene presses opp: Folk velger bilen. Det gir mer kø, mer utslipp og større forskjeller. Det er det motsatte av det vi ønsker.

Derfor må vi klare flere ting samtidig. Vi må gjøre det attraktivt å reise kollektivt – og sørge for at fylkes-

kommunene faktisk har økonomi til å opprettholde og utvikle tilbudet. Det har vi, de rød-grønne, gjort i dette budsjett samarbeidet.

Når Arbeiderpartiet sier at vi skal ta vare på det vi har, mener vi det helt konkret. Derfor prioriterer vi drift, vedlikehold og fornying, på både vei og bane. I dette budsjettet setter vi av 11,4 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksveiene. Det betyr tryggere veier, bedre framkommelighet og et mer robust veinett i møte med ekstremvær. På jernbanen prioriterer vi over 15 mrd. kr til drift, vedlikehold og fornying. Det er her vi får mest effekt for pengene nå: færre feil, bedre punktlighet og et togtilbud folk faktisk kan stole på i hverdagen.

Dette er også beredskapspolitikk. Et transportsystem som ikke vedlikeholdes, er sårbart, enten det handler om flom og ras eller om militær mobilitet og totalforsvar. I mange år ble vedlikehold skjøvet til side til fordel for stadig nye prosjekter. Arbeiderpartiet har snudd den kursen. Vi tar igjen etterslepet steg for steg og bygger et transportsystem som varer.

Fylkene forventes samtidig å levere mye: lavere priser, flere avganger, universell utforming, utslippsfrie kjøretøy – og ruter som ikke alltid er lønnsomme, men helt nødvendige for folks hverdag. Det er her statens ansvar blir avgjørende. Derfor prioriterer vi byvekstavtalene – vår viktigste politikk for mindre biltrafikk og bedre mobilitet i byene. I denne NTP-perioden øker vi rammen til 88 mrd. kr, og vi står fast ved at staten kan ta inntil 70 pst. av kostnadene i store kollektivprosjekter. Samtidig glemmer vi ikke de mellomstore byene. Vi viderefører tilskuddsordninger til bl.a. Bodø, Ålesund, Hauge-sund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen. Mobilitet og tilgjengelighet er ikke bare et storbyanliggende. Det er viktig for alle.

Jeg er valgt inn fra Oslo. Andre her er valgt inn fra byer, bygder og distrikter over hele landet. Likevel: Når vi møtes i samferdselskomiteen – som vi jo skal hete fra neste år – og i denne sal, er vi ikke bare representanter fra hvert vårt sted. Da er vi en del av en helhet. Det er nettopp det samferdselspolitikk handler om: å se hele landet i sammenheng og evne å prioritere, også når det er krevende – for hvis alt er viktig, er ingenting viktig. Mennesker lever ikke sitt liv i enkeltsaker, de lever sitt liv i helheten, og derfor må helheten igjen være det viktigste i politikken.

Jeg har bare vært samferdselspolitiker i to måneder, men allerede ser jeg hvor avgjørende det er at vi finner løsninger som fungerer for både by og land, og at vi gjør det sammen. Jeg ser fram til et langt og godt samarbeid i komiteen og i denne salen, der vi kan finne sammen i flere saker, nettopp fordi vi tar helheten på alvor.

Samferdselspolitikk handler om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge der vi må. Det er slik vi

trygger hverdagen, beredskapen og hele landet – og får et transportsystem som holder, også i krevende tider.

Presidenten [13:18:04]: Det blir replikkordskifte.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:18:17]: Arbeiderpartiet snakker varmt om nordområdene, beredskap og verdiskaping. I praksis lar regjeringen både Nordlandsbanen og Ofotbanen forfalle – to helt avgjørende jernbanestrekninger for næringsliv, eksport og forsvar. Befolkningen i nord blir nedprioritert med manglende kapasitet, dårlig vedlikehold og fravær av nødvendige investeringer. Hvordan kan Arbeiderpartiet forsvare at Nord-Norge igjen taper konkurransen om samferdselsmidlene, samtidig som både næringsliv, forsvar og lokalsamfunn etterlyser en offensiv satsing på Nordlandsbanen og Ofotbanen? Når vil regjeringen faktisk levere konkrete tiltak som styrker jernbanen i nord?

Kamzy Gunaratnam (A) [13:18:54]: Tusen takk for spørsmålet. Jeg kom jo først til Hammerfest da jeg kom til Norge, så Nord-Norge står veldig, veldig sterkt i mitt hjerte. Først til Nordlandsbanen: Der vet jeg det foregår KVVU-er, som jeg vet regjeringen kommer tilbake til. Jeg kan love representanten at dette er noe regjeringen allerede legger inn en innsats for, og som vi sammen skal følge opp i samferdselskomiteen. Når det gjelder Ofotbanen, ligger den i NTP, og hvordan vi skal gå videre med den, får vi følge opp i komiteen budsjettår for budsjettår.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:19:30]: Utgangspunktet for spørsmålet er faktisk at jeg er blitt kontaktet av fylkeskommuner og regionrådene i området rundt Ofotbanen og Nordlandsbanen, og selvfølgelig også av representantens egne politikere i de områdene. Realiteten er altså at f.eks. Nordlandsbanen i revidert statsbudsjett fikk en styrking på 66,8 mill. kr, men i forslaget som nå ligger på bordet fra regjeringen og deres samarbeidspartnere, er rammen redusert med 100 mill. kr. Det er altså en jernbane som i dag står i knestående og mangler fullstendig både retning og vilje.

Hvordan ser representanten for seg at det skal være mulig å ta tak i dette? Er det slik at man bare lar Bane NOR kjøre løpet selv, uten at man fra Stortingets side prøver å styre midlene på den måten at man faktisk ser reell verdiskaping også på Nordlandsbanen?

Kamzy Gunaratnam (A) [13:20:29]: Nei, vi skal ikke vente på andre. Bane NOR prioriterer selv drift og vedlikehold, og dette er kjempeviktig også for Nord-Norge. Vi venter på KVVU, og vi venter på å behandle NTP og følge opp Ofotbanen, som også står i NTP. Dette er verken nedprioritert eller sett bort fra, det har høy

prioritering også hos regjeringen, og jeg er sikker på at vi kan følge opp sammen.

Anne Kristine Linnestad (H) [13:21:14]: Hver eneste dag sitter tusenvis av foreldre med en klump i magen når de sender barna sine på den rasfarlige skoleveien. De håper at skolebussen ikke skal bli tatt av ras, og at veien ikke skal stenges på grunn av ras midt i skoledagen, slik at barna ikke kommer trygt hjem. Smale, svingete og farlige veier er ikke unntaket, men hovedregelen. Rundt om i landet oppleves dette svært mange steder. Likevel velger Arbeiderpartiet nok et år å nedprioritere samferdsel og infrastruktur.

Hva vil representanten Gunaratnam si til alle de foreldrene som nok et år må sende barna sine ut på svært ras- og ulykkesutsatte veier? Nok en gang føler de at de store behovene for rassikring og vedlikehold rundt omkring i hele landet ikke blir tatt på alvor.

Kamzy Gunaratnam (A) [13:22:03]: Når debatten er ferdig, kan vi sette oss ned og lese gjennom budsjettet sammen. Rassikring er en integrert del av våre satsinger, men også vårt budsjett. Jeg mener drift og vedlikehold er minst like viktig for å sørge for at barna våre kommer trygt fram. Rassikring satses på. Det er viktig for at barna våre kommer trygt fram, og jeg er sikker på at dette er noe vi sammen kan løfte videre i komitearbeidet.

Anne Kristine Linnestad (H) [13:22:30]: Jeg takker for svaret. Representanten mener at rassikring blir tatt på alvor, men vi i Høyre legger i vårt alternative budsjett inn 500 mill. kr ekstra til fylkesveiene, og de aller, aller fleste veiene som virkelig er utsatt, er nettopp fylkesveier. De 500 millionene er allikevel bare en liten dråpe i havet når vi vet at vedlikeholdsetterslepet er på 100 mrd. kr, så der kommer vi ganske kort ut.

En helt annen ting: Representanten og jeg har tidligere snakket om det jeg kaller Oslo-navet, og som Arbeiderpartiet liker å kalle rikstunnelen, fordi man skal tekkes Senterpartiet. I det budsjettet som foreligger nå, er det ingen spor etter satsing på Oslo-navet, og det kan jeg forstå. Det er ikke en del av budsjettet på noen av våre sider. Hva tenker representanten om tidspunktet for en bevilgning til oppstart av planlegging, prosjektering og ikke minst igangsetting av dette?

Kamzy Gunaratnam (A) [13:23:34]: Først vil jeg kommentere det forrige spørsmålet, som gikk på rassikring. Arna–Stanghelle er også et kjempeviktig rassikringsprosjekt. Overføringene til fylkene er kjempeviktig for drift og vedlikehold. Alt dette bidrar til å trygge veiene til bl.a. barna vi snakker om her i dag.

Så til rikstunnelen: Jeg er kjempeglad for at representanten snakker om den. Det kan være at en enstemmig samferdselskomité kan prioritere den i neste NTP, men det er nå engang slik at det var Arbeiderpartiets NTP som for første gang prioriterte rikstunnelen, Oslo-tunnelen – hva enn representanten ønsker å kalle den. Jeg ville vært litt forsiktig med å angripe Arbeiderpartiet, all den tid Høyre og de borgerlige aldri har prioritert den i sin NTP.

Presidenten [13:24:16]: Replikordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [13:24:39]: Høyre vil bygge Norge sammen og samtidig videreføre arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer at vi får mer samferdsel ut av hver krone vi investerer. Veiene våre er livsnerven i folks hverdag og avgjørende for næringslivets konkurransevne. Gode transportløsninger er en forutsetning for at folk skal kunne leve, bo og jobbe i hele landet.

Under regjeringen Solberg ble det åpnet mer enn 800 km ny vei, og mange vedtak ble gjort. Reisetidene ble kraftig redusert. For eksempel ble reisetiden mellom Ålesund og Oslo redusert med to timer. På strekningene E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er reisetiden redusert med halvannen time. Det er viktig å komme seg både raskt og trygt fram.

Jeg vil vise til Høyres alternativ til NTP for 2025–2036, der vi gjorde en del endringer og omprioriteringer i regjeringens forslag. Det følger vi opp i vårt alternative budsjett, der vi bl.a. går inn for å sikre framdrift i det som kalles Ringeriksporteføljen og dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord. Vi ønsker å bevilge en halv milliard mer til fylkesvei enn det regjeringen gjør. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet. Næringsveier og veier som binder regioner sammen, skal prioriteres. Dette er en betydelig styrking av fylkesvei.

Det er raske teknologiske endringer i samfunnet. Derfor er porteføljestyling og kontinuerlig optimalisering – fine ord – viktige grep, og det er bra at dette blir videreført av regjeringen i NTP. Transportvirksomhetene får et større handlingsrom til hele tiden å forbedre og videreutvikle prosjektene, til å velge de beste løsningene, og til å foreslå en annen rekkefølge i gjennomføringen dersom nye forutsetninger gjør det gunstig. På denne måten vil vi få mest mulig igjen for fellesskapets ressurser.

Regjeringen Solberg gjennomførte tidenes satsing på utbygging og modernisering av jernbanen, med passasjeren i sentrum. Jernbanereformen, sammen med prioriteringen av utbygging og vedlikehold, utgjør den største satsingen på norsk jernbane på over 50 år. Vi har fått et bedre togtilbud. Det er stadig diskusjon om jern-

banereformen, men vi må huske på at forsinkelsene, de store signalproblemene osv., er det monopolisten Bane NOR som har ansvaret for. SJ Norge, Go-Ahead og Vy på Bergensbanen leverer gode tilbud til passasjerene og har fornøyde ansatte. Det har kommet over 200 nye av-ganger hver uke. Konkurransen virker, og vi har tenkt til å fortsette med det, med ønske om å ha en jernbanesektor som er konkurranseutsatt, men der vi har en statlig aktør som står for infrastrukturen, og de må faktisk levere bedre.

Luftfarten er en sentral del av det norske transport-systemet. Vi vil at innbyggere og næringsliv over hele landet skal ha et godt og tjenlig flytilbud. Kortbanenet-tet, ordningen med FOT-ruter og offentlige kjøp er vik-tige virkemidler. Avinor-modellen er under press. Regje-ringen har kuttet i taxfreeordningen og bidratt til at det er vanskeligere for Avinor å finansiere virksomheten sin. Når Avinor har varslet økning i avgiftene, mener vi at vi må se på både taxfreeordningen og det å gi Avinor mu-ligheten til effektivt å drive virksomheten sin. De har fått begrensninger i hvordan de kan effektivisere driften – de skal gjøre alt «in-house» – og det mener vi er feil.

Så har vi storbyene. Det er viktig at vi nå får fart på storbypakkene. Mot slutten har jeg lyst til å ta opp en an-nen sak i dag, nemlig Bypakke Grenland fase 2. Vi støtter proposisjonen, men har noen merknader. Vi mener det er viktig å starte prosessen, sammen med MDG, som kan lede til forhandlinger om byvekstavtalen med Grenland når et stortingsvedtak om Bypakke Grenland fase 2 fore-ligger. I den sammenheng fremmer vi også et forslag, som jeg herved tar opp, om å få forgang i dette arbeidet.

Det er snart jul. Først er det adventstid, og det er ven-tetid. Det er tiden da alle går rundt og er spente på hvilke pakker som skal åpnes til jul. Dagens regjering har ingen nye pakker. Det er lite nytt som er pakket inn, det er få nye prosjekter, men det er mye «regifting», ombruk av gavepapir og flikking på gamle gaver. Sånn er det også i år. Nostalgiske Høyre ønsker seg tilbake til årene før 2021, da var det nye gaver hvert år. Det er disse gavene statsråden nå reiser rundt og klipper snorer på, senest på E16 under Sollihøgda i går.

Presidenten [13:29:48]: Representanten Trond Hel-leland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Anniken Refseth (A) [13:30:07]: Vi merker oss at Høyre kutter og taper likviditet fra Bane NOR og Jern-banedirektoratet for samlet over 1 mrd. kr i sitt budsjett-alternativ. Det er bemerkelsesverdig i en situasjon hvor den såkalte jernbanereformen sammen med mange års vedlikeholdsetterslep har ført til kaos, forsinkelser og an-svarspulverisering på jernbanen.

I Høyres budsjettalternativ står det bl.a. at de forventer en innsparing innenfor jernbane ved å konkurranseutsette. Hvordan ser representanten for seg at man i 2026 skal få til en innsparing på hele 200 mill. kr ved å konkurranseutsette drift og vedlikehold?

Trond Helleland (H) [13:30:51]: Vi er opptatt av at Bane NOR skal ha gode rammebetingelser, og de har hatt såpass gode rammebetingelser at de har en stor driftskreditt. De har mye penger på bok. Jeg så i Senterpartiets alternative budsjett at de hadde kuttet betydelig mye mer enn det vi legger opp til i vårt budsjett. Det er muligheter her for å effektivisere driften i Bane NOR. Det har vært et salig kaos i Bane NOR de siste årene, med stadige direktørskifter og lite kontinuitet. Jeg tror at Bane NOR nå må konsentrere seg om å gjennomføre det de har satt i gang, og bidra til å heve punktligheten. Jeg mener at de har full mulighet til det innenfor det ganske romslige budsjettet de har for neste år.

Anniken Refseth (A) [13:31:35]: Jeg skjønner at representanten er opptatt av Høyres ideologi om konkurranse og anbud, og at det er svaret på det meste, men kan representanten vise til at prinsippet om konkurranseutsetting har ført til innsparinger og bedre effektivitet i jernbanesektoren siden denne jernbanereformen ble iverksatt?

Trond Helleland (H) [13:32:01]: Ja, det kan jeg. Jeg kan vise til konkurranseutsettingen av de ulike banestrekningene, der det var milliardbesparelser. Det førte til og med til at da Vy vant banestrekningen Bergensbanen, som drives under et eget selskap, betaler de nå for å kjøre Bergensbanen. Før var det mange millioner i offentlige tilskudd. Nå betaler Vy for å kjøre Bergensbanen. SJ og Go-Ahead har også levert konkurranedyktige anbud, og det gjorde også Flytoget, helt til LO og statsråden grep inn og sa at Vy skulle få alt sammen på Østlandet. Vi hadde spart milliarder. Dette handler ikke om ideologi, det handler om én ting, nemlig at våre skattepenger skal brukes på en effektiv måte, som gjør at vi får mer jernbane for pengene – og kanskje også får frigjort noen midler til å bygge noen veier rundt om i landet. Det er tanken med vår samferdselspolitikk. Konkurranse lønner seg. Konkurranse er alltid bra.

Remi Sølvsberg (R) [13:33:11]: I Høyres alternative budsjett gjøres det, så vidt jeg ser, ingenting med krisen i kollektivtrafikken. Fylkene får ikke en krone i frie midler, og det er heller ingen andre midler som sikrer et godt busstilbud over hele landet. Høyre styrer noen av de største byene i Norge. De gjorde et godt valg, men det virker ikke som de har fått med seg at det er en krise

i kollektivtrafikken. Da blir spørsmålet: Lever Høyre fint med rutekutt, nedleggelse av bussruter og dyrere bussbilletter?

Trond Helleland (H) [13:33:50]: Nei, på ingen måte. Da må jeg arrestere representanten. Høyre har i år foreslått mer i overføring til kommunene, mer frie midler enn det regjeringen og budsjettpartnerne gjorde. Det er ikke så vanlig, men det er fordi det er krise i Kommune-Norge. Selvsagt er det slik at når kommunene får 3–4 mrd. kr ekstra å rutte med, går noe av de midlene også til kollektivtrafikken. Dette er en kjempeutfordring. Vi ønsker at folk skal bruke kollektivtrafikken, vi ønsker å ha et godt busstilbud over hele landet, og da må fylkene og kommunene settes i stand til det. Det har ikke denne regjeringen klart å bidra til. Nå ble det noe bedre i det budsjettforliket som ble inngått, men det er altså ikke over samferdselsbudsjettet vi bevilger disse midlene, og det er heller ikke Oslo og Bergen som har det. Det er fylkeskommunene, og de hadde fått muligheter nå gjennom vårt alternative budsjett – og litt gjennom regjeringens budsjettforlik – til å bedre kollektivtilbudet.

Remi Sølvsberg (R) [13:34:53]: Ja, jeg er klar over at Høyres alternative budsjett gir noe mer til kommunene, men slik jeg leser det, gir det ikke noe mer til fylkeskommunene, og det er jo fylkeskommunene som har ansvaret for disse anbudene og disse rutene. Høyre måles på sitt alternative budsjett, og da vil kanskje jeg også måles på mitt partis alternative budsjett, som gir 2,3 mrd. kr til en krisepakke til kollektivtrafikken. Det vi ser nå, er at folk mister rutetilbudene sine, og at det blir for dyrt å kjøre buss, og når man mister dette tilbudet, er man over på bil som en permanent løsning. Tar Høyre dette på alvor?

Trond Helleland (H) [13:35:41]: Det er litt vanskelig å forholde seg til et alternativt budsjett som ikke blir en realitet. Vårt blir heller ikke en realitet, men vi er ikke budsjettpartner. Jeg forholdt meg til det budsjettforliket representanten Sølvsberg og hans parti har inngått. Jeg registrerte at Rødt var det partiet som logret mest med halen for Arbeiderpartiet, og som var villig til å inngå en deal nesten med en gang, mens andre partier, som f.eks. Senterpartiet, sto på og sloss. Det er greit – Rødt har fått gjennomslag i sitt første år med full stortingsgruppe, og det gratulerer jeg med. Jeg er sikker på at vi kommer til å få mange gode debatter om både kollektivtrafikken og finansieringen av den i årene som kommer.

Oda Indgaard (MDG) [13:36:37]: Jeg må først kommentere Hellelands klage over gjenbruk. Jeg er selv veldig glad i gjenbruk, men det kan jo tenkes at det er

vanskelig å finne midler til nye gaver når noen har svidd av alle pengene på forhånd.

I Høyres alternative statsbudsjett kuttet øremerkede tilskudd til TT-ordningen med 363 mill. kr. I realiteten betyr det at veldig mange med nedsatt funksjonsevne vil oppleve kutt i ordningen og dermed ikke få mulighet til å besøke familie og venner eller ta del i fritidsaktiviteter. Med Høyres grep forsvinner disse midlene i et stort hull med frie midler til fylkeskommunene, og vi vet at det med dagens løsning allerede skjer forskjellsbehandling mellom kommuner og fylker i vurderingen av hvem som trenger hjelp.

Når Høyre først foreslår endringer i denne ordningen, hvorfor foreslår de ikke heller å flytte TT-ordningen til Nav, som allerede utfører andre vurderinger knyttet til hjelpebehov for samme gruppe, noe som kanskje ville gjort at mennesker i denne gruppen faktisk ble mindre ensomme og isolerte?

Trond Helleland (H) [13:37:38]: Det var et veldig godt og betimelig spørsmål, og det gir meg mulighet til å forklare sammenhengen i Høyres alternative budsjett. Det vi har gjort i år – og det er egentlig første gang vi har gjort det systematisk – er at vi har gått igjennom alle øremerkede tilskudd staten utstyret kommuner og fylker med. Så har vi tatt de tilskuddene vi mener vil bli ivaretatt gjennom at de går inn i de frie midlene, og lagt dem inn i en pott, som gjør at kommunene og fylkene får større frihet til å disponere egne midler.

Jeg kjenner mange av fylkesordførerne og mange av fylkespolitikkerne i de kommunene Høyre styrer, og jeg har ingen tro på at de vil begynne å kutte i TT-ordningen. TT-ordningen er veldig viktig. Den er viktig for mobilitet for dem som har bevegelsesutfordringer, og for blinde og andre. Derfor er det rett og slett en tillitsreform vi legger opp til nå. Vi har tillit til at våre lokale folkevalgte kan ta kloke beslutninger på vegne av sine innbyggere. Det burde alle som er opptatt av nærhet, også ha.

Presidenten [13:38:42]: Replikordskiftet er omme.

Geir Inge Lien (Sp) [13:39:01]: Vi er midt i ei tid då samferdselspolitikk handlar om korleis vi skal byggje landet vårt for framtida. Noreg er eit langstrakt land med store avstandar, krevjande topografi og eit næringsliv som er heilt avhengig av at varer og tenester kjem fram, uansett om det er til kysten, fjellbygdene eller storbyane, frå Svalbard i nord til Lindesnes i sør

Samtidig står vi overfor det grønne skiftet, der transportsektoren må ta sin del av klimakutta, men på ein måte som ikkje svekkjer konkurransekrafta til norsk næringsliv, beredskap og suverenitet. Dette er ikkje små utfordringar, men det er heilt avgjerande for at både be-

redskap, verdiskaping og kvardagen til folk flest skal vere bra.

Senterpartiet meiner at samferdselspolitikk må ta utgangspunkt i heile Noreg, ikkje berre i dei største byane. Vi må ha ei tydeleg geografisk fordeling av ressursar, slik at vi byggjer landet og ikkje sentraliserer det. I vårt alternative statsbudsjett har vi gjort knallharde prioriteringar, men i stort har vi prioritert fylkesveggar og gratisferjer, og Senterpartiet vil starte opp E39 Volda–Furene, E39 Storhaugen–Førde og E6 Langnesberga. Sjølv om vi ikkje fekk gjennomslag for alt, viser vi gjennom budsjettavtalen at vi tek ansvar for framtidens løysingar, til beste for folk og næringsliv i heile landet. Vi gjev og tek, men vi står fast på at veg, hamner, ferjer, fly og jernbane må fungere til beste for folk.

Senterpartiet heiar på fylka. Fylkeskommunen leverer heilt grunnleggjande tenester til folk, og no vert det mogleg å oppretthalde og vidareutvikle desse tenestene. Styrking av den fylkeskommunale økonomien gjev rom for å ruste opp fylkesveggar, behalde gratisferjer og gje eit betre kollektivtilbod.

Samferdsel er beredskap. Når krisene rammar, om det er ekstremvær, ras eller andre hendingar, må vi ha eit transportsystem som fungerer i heile landet. Finnmark, Lofoten og Stad har same behov for tryggleik som Austlandet, og Senterpartiet fekk i regjering difor bl.a. gjennomslag for å halvere prisene på FOT-rutene.

Vi motset oss å konkurranseutsetje og rasere posttenesta, slik regjeringa legg opp til i høyring om ny postlov. Det er eit stort paradoks at samtidig som vi har ei historisk satsing på forsvar og motstandskraft i sivilbefolkninga, skal vi byggje ned det mest omfattande og fysiske distribusjonsnettverket vi har i Noreg.

Vi ser allereie konsekvensane av klimaendringane. Senterpartiet meiner at vi skal ta dette på høgste alvor, men at det ikkje må gå på kostnad av behovet til vanlege folk for å kome seg rundt, og konkurransekrafta til det norske næringslivet.

Senterpartiet står for ein samferdselspolitikk som gjev folk fridom til å bu der dei vil, som sikrar næringslivet konkurransekraft, og som gjer at vi kan møte framtidens utfordringar med styrke.

Vi treng ein gjennomgang av korleis vi organiserer samferdselssektoren. Senterpartiet vil begynne på toppen. Vi skal ha ned talet på direktørar og byråkratar, og vi skal justere dei samfunnsøkonomiske modellane som styrer prioriteringane, slik at næringsstrafikk får betre vilkår. Vi vil gjere strukturane enklare, slik at det er klart kven som har ansvar. Vi må leggje ned Jernbanedirektoratet for å rydde opp i togkaoset etter den førre regjeringa, og vi vil ha inn meir politisk styring, slik at vi i denne salen kan stå til ansvar, ikkje berre skyve eit styre framfor oss.

Sjølv om Senterpartiet står bak budsjettavtalen for 2026, vil vi bruke dei neste fire åra til å søkje gjennomslag for vår politikk. Vår rolle er å sikre vekst og bulyst i heile landet. Vi må fokusere på sikkerheit og beredskap for både folk og næringsliv. Dette handlar om beredskap og tryggleik, og om moglegheiter. Det handlar om å bygge heile Noreg, ikkje berre delar av det.

Presidenten [13:43:35]: Det blir replikkordskifte.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:43:51]: Eg skal starte med å skryte litt av representanten Lien og Senterpartiet, som klarte å blokkere dei vanvitige forslaga frå MDG, SV og Arbeidarpartiet om å auke drivstoffprisane. Det var veldig bra og godt jobba. Likevel: Frå 2021 og utover hadde Senterpartiet finansministeren, og frå 2021 til 2023 auka drivstoffprisane med 40 pst.

Då er spørsmålet mitt til Lien: Når har Senterpartiet tenkt å reparere den vanvitige prisauken på drivstoff som vart gjort i den perioden, som ramma vanlege folk, næringsliv, landbruk, transport, bygg og anlegg brutalt, spesielt i distrikta? Når har Senterpartiet tenkt å reverse-re den vanvitige auken i drivstoffprisar?

Geir Inge Lien (Sp) [13:44:44]: Takk for spørsmålet.

Eg må starte med å seie at vi i Senterpartiet er veldig opptekne av å ha ein skattepolitikk og ikkje minst ein avgiftspolitik som gjer at næringsliv og vanlege folk kan ha ein trygg og god kvardag, med føreseielege bensinprisar og dieselpreisar og ikkje minst energiprisar – og alt anna.

Så til dette. Vi har i budsjetta våre, då vi hadde finansministeren, senka vegbruksavgifta tilsvarande det CO₂-avgifta auka. Vi har altså ikkje auka prisane på drivstoff, det er det faktisk marknaden som rår over. I den situasjonen verda har stått i, med både krig og uro, har prisane gått opp – men det er ikkje på grunn av avgifter, for dei har vi sørgd for å halde nede gjennom å senka vegbruksavgifta tilsvarande som avgifta på CO₂ har gått opp.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:45:35]: Eg vil litt over på ferje.

Ein burde kanskje stilt spørsmål til meg om ferje, men no kan eg stille spørsmålet andre vegen. Litt fakta: I programmet til FrP står det følgjande:

- at bruken av ferjar på riksvegar og fylkesvegar skal vere kostnadsfri
- at ein skal ha felles standardar for konkurranseutsetjing av ferjestrekningar

Vi ønskjer det – og vi trengte ikkje å slå inn opne dører då vi såg at gratis ferje kom på plass i budsjettet – men i valkampen kunne vi sjå at representanten Geir

Inge Lien og tidlegare finansminister Vedum var ute i media og lova gratis ferje på alle ferjestrekningar.

Då er spørsmålet mitt: Kvifor kritisere andre for det ein ikkje kan gjere i eit budsjettforlik, når Senterpartiet er det partiet som har forhandla om eit budsjettforlik og kan gjere noko med det? Kvifor leverte ikkje Senterpartiet sin lovnad i valkampen om gratis ferje på alle ferjestrekningar?

Geir Inge Lien (Sp) [13:46:36]: Gratis ferje er viktig for oss i Senterpartiet. Vi har fått utruleg mange gratis ferjesamband, noko som ikkje FrP har gjort. Eg er fullstendig klar over at det står i programmet til FrP at dei går for gratis ferje, men på landsmøtet vedtok dei at det ikkje skulle vere gratis ferje, og i budsjettet som ligg føre no, har dei heller ikkje bygd på gratis ferje, det er ute. Då må ein berre stille spørsmålet: Kva er det som er realiteten med FrP? Kva vil dei?

Når det gjeld lovnaden vår i valkampen: Ja, vi ønskjer at alle ferjer skal vere gratis over heile landet. Det er ein kamp vi framleis ønskjer å ta og å jobbe for. Så er det noko med storleiken på parti, og korleis ein kjem i hamn med dette. Vi greidde i alle fall gjennom budsjettet i år å behalde gratis ferje. Vi har òg pressa Arbeidarpartiet knallhardt på det. Det følte eg at vi lykkast med, og vi vil fortsetje jobben med at ferjesamband skal vere gratis for bilistar.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:47:32]: Eg kan gå over til ei litt snillare side.

Eg veit at Lien er oppteken av å byggje veg, men eg ser at MDG og SV ikkje ønskjer å byggje store, skikkelege vegar. I vårt eige fylke, Møre og Romsdal, som Lien og eg kjem frå, har vi dødsveg nr. 2, E39 Blindheim–Breivika, som må byggjast med fire felt. Vi veit at MDG og SV ikkje i det heile ønskjer fire felt.

Spørsmålet mitt er rett og slett: Vil representanten Lien og Senterpartiet vere ein liten garantist for å blokkere for dei våte draumane til MDG og SV om å skrote all vegbygging her i landet? Kan Lien garantere at han skal kjempe for f.eks. E39 Blindheim–Breivika, og at vi faktisk får bygd viktige vegar?

Geir Inge Lien (Sp) [13:48:26]: For oss i Senterpartiet er det utruleg viktig å byggje landet i hop, og enkelte plassar i landet vil faktisk vegnettet fungere som vår jernbane, i og med at det ikkje er nokon jernbane eller andre alternativ til transport – så då er vegen det viktigaste.

I regjering var Senterpartiet med og endra på vegnormane, dvs. at både Nye vegar og Statens vegvesen har større fridom til sjølve å kunne velje korleis det skal vere. Det vil òg ta opp i seg om det er behov for ein firefelts veg.

Senterpartiet meiner at der det er behov for ein firefelts veg, slik som for Blindheim–Breivika, vil det vere fornuftig om Statens vegvesen kjem med det, for vi ser at trafikkbelastninga er så stor at behovet er der no.

Trond Helleland (H) [13:49:30]: Representanten Lien hadde en invitt på slutten av innlegget sitt om å skape flertall for løsninger Senterpartiet er for. Senterpartiet, og særlig representanten Lien, er jo godt kjent med hest og hestehandel. Da er spørsmålet om det går an å snakke med Senterpartiet også om andre ting enn akkurat det Senterpartiet er for, og faktisk prøve å finne løsninger som er til beste for innbyggerne i dette landet.

Senterpartiet ønsker å binde landet sammen. Senterpartiet er opptatt av veg og kyst – og det er mange ting vi kan snakke sammen om. Nå er nok ikke jeg helt av den oppfatning at det er noe som er gratis, for gratis ferjer koster ganske mye. Det samme gjelder jernbanen: Jo dyrere løsninger man har, jo mindre blir det til veg. Kunne Senterpartiet tenke litt nytt når det gjaldt jernbane og konkurranseutsetting?

Geir Inge Lien (Sp) [13:50:28]: Takk for spørsmålet.

Representanten Helleland sa at eg i innlegget mitt opna for samarbeid. Ja, Senterpartiet er eit pragmatisk parti. Vi har ein budsjettavtale med regjeringa og deira støtteparti, og det forhold vi oss til, men i mange saker kan vi søkje samarbeid f.eks. med Høgre, viss det gagnar vår politikk. Vi er opptekne av å få til ting og bruke vår posisjon her i Stortinget til å skape eit bra Noreg.

Det å sjå på løysingar for tog og anna får vi kome tilbake til når vi eventuelt skal diskutere forslag eller det som blir lagt fram. For oss i Senterpartiet har det no vore viktig å få stabilitet, ta att det etterslepet som har vore på bane, sjå på den organiseringa som har vore gjort, og få stabilisert og retta opp i dei skeivskapane vi meiner har vore innanfor Bane NOR.

Trond Helleland (H) [13:51:28]: Ja, vi er skjønt enige om at det er mye å ta fatt i der. Det er jo sånn at hvis en bruker to kroner på ett område, og en har tre kroner til rådighet, blir fordelingen annerledes hvis en klarer å effektivisere og gjøre ting på en smartere måte. Jeg skjønner at representanten Lien og Senterpartiet nå har akseptert at f.eks. Nye veier bidrar til å gjøre ting på en mer effektiv og bedre måte. Jeg håper representanten Lien er åpen for å diskutere også andre områder innenfor samferdsel der vi kan se på modeller som kan effektivisere driften, og dermed sørge for at f.eks. flypassasjerene får et bedre tilbud enn de har i dag. FOT-rutene er jo blitt rimeligere, men samtidig dyrere og mindre tilgjengelige for mange fordi de er fylt opp av andre. Det

er den type tankegang vi må diskutere. Er representanten åpen for å kunne løfte blikket litt?

Geir Inge Lien (Sp) [13:52:25]: Vi prøver å ha eit vidt syn og søkje moglegheiter der det er mogleg å få til ting. Vi i Senterpartiet har sjølvsagt ein politikk der vi er veldig opptekne av at vi skal skape god mobilitet over heile landet. Representanten Helleland nemnde her FOT-ruter. Det er eit utruleg viktig område, og vi ser no på dei nye anboda som skal kome der, og på å forsterke og forbetre rutetilbodet der vi ser at det i dag ikkje er optimalt.

For oss i Senterpartiet er det viktig heller å kome i førarsetet på å forsterke den typen tilbod når det er stor etterspurnad, og det viser det seg at det har vorte på fleire av desse flyplassane, fordi prisane er halverte. Då brukar òg folk og næringsliv det meir. Då er det viktig for oss å styrkje tilbodet i staden for å svekkje det, og vi ser gjerne fram til ein god dialog med Høgre og andre her i Stortinget for å nå resultat.

Presidenten [13:53:21]: Replikkordskiftet er over.

Remi Sølberg (R) [13:53:46]: Over hele landet er kollektivtransporten i ferd med å knele. I fylke etter fylke varsles det om rutekutt, dyre billetter og færre avganger. Busslinjer legges ned, og togtilbudet svekkes. Mennesker som er avhengige av kollektivtransporten for å komme seg til jobb, skole, helsetjenester eller andre steder, mister tilbud mange tenkte var en selvfølge.

Det er ikke bare en midlertidig utfordring; det er en kollektivkrise. Hvis vi lar dette fortsette, risikerer vi å sette kollektivtransporten i Norge mange år tilbake i tid. Det vil ramme sosial rettferdighet, klima og tilliten til at det offentlige faktisk stiller opp når folk trenger det.

Derfor har Rødt vært krystallklare i budsjettforhandlingene: Kollektivtransporten må reddes, og den må reddes nå. Rødt foreslo en stor kollektivkrisepakke til fylkene – ikke som en gave, men som en ytterst nødvendig investering for å sikre rutetilbud, holde billettprisene nede og sørge for at den grønne omstillingen ikke bare blir fine ord i festtaler.

Vi har langt på vei fått gjennomslag. Heldigvis sikrer nå et rød-grønt budsjettforlik det viktigste og viser en retning for framtiden. Fylkene får 1 mrd. kr mer, nettopp begrunnet i kollektivkrisen. Det er et viktig, helt nødvendig skritt i riktig retning. I tillegg blir billettene billigere. Månedskort som er 100 kr billigere, betyr mye for vanlige folk, studenter, pendlere og lavtlønte. Det er flere enn Rødt som har jobbet godt for dette. Det er et gjennomslag også MDG har jobbet hardt for, og som Rødt støtter helhjertet. Kollektivtransport skal være et reelt alternativ, ikke et luksusgode.

Vi må også snakke om den norske jernbanen. Høyresidens oppsplitting av jernbanen har ført til kaos. Ansvaret er pulverisert, byråkratiet har vokst, og stadig flere opplever tog som er upålitelige og uforutsigbare. Når noe går galt, er det alltid noen andre som har ansvaret, og passasjerene står igjen på perrongen. De private jernbaneselskapene har ikke gitt et bedre tilbud til oss. De har gitt flere konsulenter, mer kontraktstyring og større muligheter for en tilkaringsindustri der noen få ønsker å skumme fløten av det som burde vært en felles tjeneste og et felles gode. Rødt ønsker å rydde opp i dette, med mer penger til vedlikehold og fornying av jernbanen og mindre sløsing på konkurranseutsetting som ikke fungerer.

Nå må det være vanlige veiers tur. Rødt vil legge ned Nye veier AS. Selskapet er bygget rundt en idé: flere og større motorveier raskere. Resultatet er firefelts motorveier med 110-sone, som ødelegger natur, tar matjord, øker klimagassutslippene og direkte utkonkurrerer jernbanen. Det er feil prioritering i en tid der vi trenger tryggere veier, bedre vedlikehold og mer ras- og skredsikring.

Derfor ønsker Rødt å øke bevilgningene til fylkesveiene, opprette en egen pott for ras- og skredsikring av riksveier og prioritere vedlikehold framfor prestisjeprosjekter.

I vårt alternative budsjett foreslår vi å spare 5 mrd. kr på å legge ned Nye veier og ytterligere innsparing ved å nedskalere overdimensjonerte veiprosjekter. De pengene vil vi bruke på det folk faktisk trenger: trygg transport, forutsigbare tilbud og et samfunn som henger sammen i hele landet.

Det handler til sjunde og sist om hvilke valg vi tar, om vi prioriterer fellesskap framfor profitt, og om vi bygger for fremtiden eller låser oss fast i gårsdagens løsninger. Rødt velger kollektivtransporten. Rødt velger jernbanen. Rødt velger trygge veier og rettferdig fordeling. Kampen for en samferdselspolitikk for folk flest fortsetter.

Presidenten [13:57:53]: Det blir replikkordskifte.

May Helen Hetland Ervik (FrP) [13:58:10]: Rødt har tatt til orde for å kutte kraftig i motorveiprosjekter og avvikle Nye veier. Representanten var jo veldig tydelig i talen han nettopp holdt.

Mitt spørsmål er: Kan representanten Sølvsberg redegjøre for hvilke prosjekter som da ikke vil bli gjennomført som planlagt, og hva det betyr for framkommeligheten og trafiksikkerheten for tungtransport, pendlere og folk flest, som er avhengige av bil?

Remi Sølvsberg (R) [13:58:45]: Ja, vi ønsker å redusere byggingen av store veiprosjekter, særlig rundt de sto-

re byene, for de har et stort, godt veinett fra før. Pengene vil vi omfordele, gjerne til jernbane, ferdssåarer, riksveier og fylkesnettverk.

Det er ikke sånn at disse pengene bare skal tas bort. Vi ønsker å flytte dem et sted. Jeg skal ikke her – med ett minutt taletid – gå inn på en liste av prosjekter vi ønsker å nedprioritere, men det er klart at ønsker vi moderne mobilitet for fremtiden, tror vi det er lurt nettopp å flytte disse pengene, for Nye veier har ikke ensrettet vist at det sparer oss for mye penger. Se på prosjektet mellom Værnes og Ranheim. Det kostet mye, mye mer. Her ønsker vi å flytte penger på en forsvarlig måte.

May Helen Hetland Ervik (FrP) [13:59:41]: Debatten om veisatsing handler om mer enn kroner og øre. Det handler også om i hvilken retning vi vil ta Norge.

På den ene siden står Fremskrittspartiet veldig klart på en linje der vi er veldig for mer vei, bedre framkommelighet, mindre kø og lavere bilkostnader. På den andre siden står Rødt, som ønsker færre og mindre motorveier og å avvikle Nye veier. Dette er to helt ulike visjoner for hvordan vi tenker å bygge landet.

Da blir spørsmålet mitt: Hvilken vei mener representanten fra Rødt gir best mobilitet og trygghet for folk flest – mer vei og lavere bilkostnader eller færre veier og høyere skatter?

Remi Sølvsberg (R) [14:00:30]: Vi har mye vei i Norge. La det være helt klart. For mange er bilen et helt nødvendig framkomstmiddel. Rødt er ikke imot bilen; vi er imot dårlig politikk. Mange er avhengige av bil, som jeg sa, særlig i distriktene. Derfor må vi ha tryggere veier, bedre vedlikehold og rettferdige avgifter. Vi ønsker å ta klimakuttene på en måte som ikke rammer folk med lav inntekt eller vanlig inntekt. I framtidens mobilitet kan vi ikke satse på bare større veier og mer vei, for det vil føre til mer bilbruk. Det er ikke en vei vi ønsker å gå.

Trond Helleland (H) [14:01:33]: I det nettopp avsluttede replikkordskiftet ville ikke representanten fra Rødt gå inn på noen konkrete prosjekter, men i merknadene har han nevnt et par han gjerne vil skrote. Representanten er jo fra Moss, og jeg har skjønt at representanten også er opptatt av rv. 19 som et viktig prosjekt. Da er spørsmålet mitt: Er bilistene i Moss mer verdt enn bilistene i Drammen? De må hver dag slite seg gjennom E18 inn til Oslo, der kollektivfeltet er stengt for elbiler, der det er veiarbeid, der det er titusenvis av innbyggere fra Vestfold, Telemark, Buskerud, Asker og Bærum som skal inn på jobb – for det er E18 Vestkorridoren representanten sier at han er imot. Hvordan skal vi komme oss inn til byen når togene er

fulle, kapasiteten er sprengt og veien nærmest er stengt?

Remi Sølvberg (R) [14:02:33]: Takk for spørsmålet. Jeg vil alltid takke for spørsmål når jeg får muligheten til å snakke om rv. 19, for det er jeg, som representanten vet, veldig opptatt av.

Det er store forskjeller på disse prosjektene, og jeg sier ikke at alle store prosjekters tid er over, men vi må tenke på hvilken samfunnsnytte de har – ikke bare med tanke på antall biler som står på veien, men hva det gjør for omkringliggende samfunn, for byutvikling osv. Riksvei 19 er en enorm barriere gjennom Norges tiende største by.

Det er selvfølgelig ikke slik at bilistene og trafikantene i Drammen er mindre verdt, men i Drammens-området har man også helt andre muligheter inn mot Oslo og til å få flere av disse over til andre måter å forflytte seg på.

Trond Helleland (H) [14:03:31]: Det kan jo diskuteres. Det er folk som besvimer på toget, så det er relativt fullt, men jeg håper jo på økt kapasitet etter hvert.

Spørsmålet er egentlig: Er det så stor forskjell på disse prosjektene? Riksvei 19 gjennom Moss er ment å gjøre Moss til en bedre by å bo i. Hvis en tenker på den strekningen som bygges nå – nå er den første lille tunnelen åpnet i Vestkorridoren – er det jo lokk. Det bor titusenvis langs veien, og det er hundre tusen som skal inn på jobb hver dag. E18 deler boområder i to, og det er i det hele tatt en ganske tragisk situasjon, med en foreldet motorvei, og nå er forslaget å modernisere den og gjøre den mer miljøvennlig, med egne bussfelt osv.

Hvorfor har representanten lagt så vekt på å snakke ned E18 Vestkorridoren, når han samtidig er så opptatt av å forbedre bomiljøet for sine innbyggere i Moss?

Remi Sølvberg (R) [14:04:34]: For det første mener jeg at disse prosjektene er helt forskjellige. Så ønsker vi å ta dette ut av porteføljen til Nye veier. Vi ønsker å legge ned Nye veier.

Statens vegvesen skal selvfølgelig fortsette å jobbe med området rundt Drammen – la det være helt klart – men igjen og igjen ser vi at vi er nødt til å tenke nytt når det gjelder bil, for hvis bussen står i den samme køen som bilene, ønsker man ikke å flytte fra bil til buss. Vi må gjøre om disse traseene rundt Drammen, sånn at bussen kommer fram på en god måte. Denne utfordringen er en helt annen enn den vi har for rv. 19 i Moss.

Bård Hoksrud (FrP) [14:05:43]: Det er bare å slå fast at hvis Rødt får det slik de vil, blir det ikke noe i Drammen, det blir ikke noe i Telemark, det blir ikke noe i Rogaland, det blir ikke noe i Trøndelag, for når man kutter 5 mrd. kr til et selskap som har 6,9 mrd. kr, og som bru-

ker en halv milliard kroner på drift og vedlikehold, er det ikke penger igjen til å bygge vei.

Representanten sier at det er fordi de ønsker å flytte midlene over på jernbane. Da må representanten svare meg på: Hvor mange kroner ekstra har Rødt fått gjennomslag for i dette budsjettet på jernbane? Det er vel sånn at når man skal flytte noe over på noe, må det være penger der for at man faktisk skal kunne kjøre på dette, og bruke det. På jernbanen står folk som sild i tønne på Vestfoldbanen, og representanten vet selv hvordan det er på Østfoldbanen. Så kan man se på Sørlandsbanen, hvor man ikke kommer fram fordi det er for dårlig infrastruktur.

Hvor er Rødt sine penger? Hvor mange ekstra kroner er det fra Rødt til jernbanen i Norge i 2026 – i det man har inngått forlik på? Representanten kan ikke prate om Rødt, han må prate om hva partiet har fått til.

Remi Sølvberg (R) [14:06:41]: La meg si det sånn, litt forsiktig: Det er litt for lite penger. Jeg skulle ønske at det var enda mer penger over til bane. Så er nå dette bare første gang vi møtes i dette rød-grønne fellesskapet, og vi skal jobbe mer.

Igjen: Når jeg sier at vi ønsker å legge ned Nye veier, er det jo ikke slik at alle disse pengene skal flyttes over til tog. Vi har jo noe som heter Statens vegvesen. Vi skal selvfølgelig fortsette å jobbe med framkommelighet for bil, men vi må – igjen – få folk, mobilitet, over til bane og til andre måter å forflytte seg på, som f.eks. buss.

Presidenten [14:07:34]: Replikskordskiftet er over.

Oda Indgaard (MDG) [14:07:50]: Det siste tiåret har vi sett en utvikling hvor store deler av samferdselsbudsjettet har gått til kostbare og ofte unødvendige gigantinvesteringer i motorveier. Den trenden er vi nå i ferd med å snu. Med et stort løft for kollektivtransporten og økt fokus på drift og vedlikehold viser Miljøpartiet De Grønne og de andre rød-grønne partiene at vi lytter til folk, fagmiljøer og miljøorganisasjoner. Vi skal ta vare på det vi har, og vi skal sette natur, beredskap og klima i førersetet for norsk samferdsel.

Jeg kunne sagt mye om klima, natur, gange, sykkel og kollektiv, som vi i MDG jobber for hver dag, men i dag vil jeg heller rette søkelyset på noe så grunnleggende som en kunnskapsbasert samferdselspolitikk.

Det handler om å bruke pengene der vi får mest igjen for dem, for folk flest. Det handler om å se hvordan transportbehov kan løses mest mulig effektivt innenfor rammene av både nasjonale klimamål, nullvekstmål i trafikk i de store byene og lokale behov for å skape levende samfunn som er trivelige å være i.

Vi er nå i den absurde situasjonen at Nye veier og Statens vegvesen fortsetter å planlegge og bygge motor-

veier som ikke svarer til disse målene og behovene – motorveier som er så overdimensjonert at folk sitter igjen med skyhøye bompengeregninger for en vei som kunne vært bygget både billigere og mer miljøvennlig. Disse halvferdige prosjektene binder opp enorme midler hos både stat og enkeltpersoner i tiår framover.

Ta Ryfast: Her har enkelte beboere mistet et godt kollektivtilbud i form av båt direkte inn til Stavanger sentrum. Isteden må de kjøre lenger for å krysse fjorden på en bru med enorme bompengenkostnader. Stavanger sliter samtidig med å nå nullvekstmålet.

Ta Trøndelag, hvor veistubbene ligger strødd, og når – en gang i framtiden – veiprojektet er ferdig, får vi bompengebelastning på flerfoldige hundre kroner for å kjøre mellom f.eks. Innherred og Trondheim. Matjord og natur er gått tapt. Samtidig går jernbaneanleggene sakte som sirup – en jernbane næringslivet skriker etter å benytte, men som nå blir utkonkurrert av veiene. Det er ikke dette vi trenger i framtidens energismarte transportsystem.

Ta Mandal–Kristiansand, hvor både næringsliv og befolkning foretrekker å kjøre den gamle veien for å unngå den enorme bompengebelastningen.

Vi har fått spanske tilstander på samferdselsfeltet etter FrP og Høyres ukritiske pengegalopp, bare at i Spania kunne de skylde på EUs samferdselsmidler for enorme motorveier som ingen lokale hadde råd til å kjøre på. Hvem skal vi skylde på her?

MDG vil ta tilbake fakta og fornuft i samferdselsdebatten. Store endringer er ikke gjort i en håndvending i et budsjettforlik, men Arbeiderpartiet skal ha ros for å sette fokus på å vedlikeholde det vi har. Så vil jeg oppfordre til et bredt samarbeid for å forbedre denne visjonen. Vi må komme oss vekk fra hver politiker sin veistubb og over på en NTP som løser vedlikeholdskrisen på både jernbane og vei og prioriterer prosjekter innenfor de midlene som er tenkt bevilget, og som bare investerer i kapasitetsøkende tiltak der det er behov på tvers av transportmidler, ikke i silo.

Jeg vil altså ha en samferdselspolitikk hvor vi tar vare på det vi har, og slutter å kaste bort penger på prestisjeprosjekter som tømmer lommeboka til folk og næringsliv. La meg ta et eksempel jeg vet at mange grå partier i denne salen ivrer for. E39 Hordfast planlegges som firefelts motorvei, inkludert 5 km bru, gjennom skjærgård og kystregnskog på Tysnes, Stord og Os. Brua erstatter to ferger som i dag frakter omtrent 3 500 kjøretøy i døgnet. Prislappen for det statsforvalteren i Vestland har omtalt som «det største naturinngrepet (...) i moderne tid», er på svimlende 53 mrd. kr, foreløpig.

Jeg vet ikke om alle her forstår hvor mye, eller rettere sagt hvor lite, 3 500 kjøretøy per døgn er. I Tyskland bygges det først firefelts motorvei om veien har 25 000 kjø-

retøy i døgnet, men her i Norge har vi visst penger til å ha det litt flottere. Selv om staten tar den største kostnaden, innebærer denne utbyggingen en enorm økonomisk byrde for dem som er helt avhengige av bilen og av å reise på denne strekningen. Når veien er bygget, forsvinner alternativene, og alle de som bor i disse kommunene, blir tvunget til å bære kostnaden av både ødelagt nærtur og bompengene.

Jeg visste at MDG ville måtte ta kampen for natur og klima på samferdselsfeltet, men jeg trodde vel ikke at vi skulle være det partiet som måtte rydde opp i offentlig pengesløseri, skyhøye bompengeregninger og luftslott. Likevel er vi altså her. Jeg er klar for ryddesjau, jeg har «vaske golvet» og «børi ved» – og hørt litt på justisdebatten. Nå inviterer jeg med meg gode komitékollegaer på tvers av partiene i dette arbeidet for en framtidsrettet samferdsel.

Presidenten [14:12:40]: Det blir replikkordskifte.

Mats Henriksen (FrP) [14:13:00]: Jeg starter med et sitat: «Jernbanen står i en krise, og den vil bare tilta i årene fremover om vi ikke bygger ut infrastrukturen.»

Hvis representanten synes dette er et godt sitat, er det fordi det er hennes egen uttalelse i Aftenpostens sak om at regjeringen i neste års budsjett gir nesten to milliarder mindre til jernbanen enn da de tok over for fem år siden. I budsjettenigheten har ikke Miljøpartiet De Grønne klart å få inn mer penger til jernbane, mens Fremskrittspartiet har funnet rom til 700 mill. kr mer til jernbaneinvestering og vedlikehold enn forslaget Miljøpartiet er med på.

Er representanten, sett i lys av egen uttalelse, fornøyd med jernbanebudsjettet, og hva tenker hun om at FrP gir mer til jernbane enn Miljøpartiet?

Oda Indgaard (MDG) [14:13:47]: Det er jo sånn at et budsjett som er utformet av fem partier, ikke vil være et budsjett som viser primærpolitikken til et parti. Som representanten påpeker: FrPs budsjett har masse penger. Det er veldig enkelt å ha masse penger når man ikke trenger å ta hensyn til flere partier som skal bli enige.

Som jeg sa i mitt innlegg: Jeg og MDG ønsker å fokusere på en helhetlig prioritering av hvordan vi klarer å få effektiv transport framover. Det er det jeg håper at vi kan jobbe sammen om, med de andre rød-grønne partiene – og gjerne flere – på Stortinget, for å få til nettopp mer bevilgninger til jernbane. Jeg synes det er litt interessant at FrP nå har blitt så rørende opptatt av jernbane, all den tid alt det som ble gjort da FrP styrte, er det vi drar med oss av kjempstore kostnader til store motorveier, og på jernbanen står det like dårlig til.

Mats Henriksen (FrP) [14:14:46]: Jeg vil begynne med å påpeke at da Fremskrittspartiet styrte, ble vi enige med både Høyre, Venstre og KrF om gode budsjetter, som bygde landet videre. Som jeg nevnte, var det mer til jernbane da regjeringen tok over, enn det er nå.

Over til noe annet: I budsjettenigheten har Miljøpartiet De Grønne fått gjennomslag for å redusere posten om tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Fremskrittspartiet har foreslått å øke tilskuddet med 1,6 mrd. kr, fordi vi mener at folk som bor i deler av landet uten et reelt kollektivtransporttilbud, ikke skal straffes for å være avhengig av bilen. Så registrerer jeg at Miljøpartiet De Grønne har fått inn mer penger til kollektivtransport, en økning i frie midler til fylkeskommunene, som i stor grad kun kompenseres for prisvekst og økte kostnader.

Hvorfor vil Miljøpartiet De Grønne gi en økonomisk ulempe til bilister på steder der bilen er det eneste reelle alternativet for å komme seg fra A til B?

Oda Indgaard (MDG) [14:15:46]: Når FrP har fått gjennom bygging av kjempesvære, overdimensjonerte motorveier, har FrP – i regjering tidligere og også i Stortinget – godtatt en bompengebelastning som er på det nivået en ser mange steder, og som er et helt horribelt bompengenivå. Det at FrP springer tilbake til Stortinget ved enhver anledning for å be om mer offentlige penger til å kutte bompengene, når man plutselig oppdager hva man faktisk vedtok noen år tilbake, synes jeg virker både useriøst og på grensen til at man ikke helt følger med på det man vedtar.

Jeg vil stille spørsmål tilbake: Hvor går egentlig FrPs grense for hvor mye penger skattebetalerne skal bruke på å subsidiere ulønnsomme motorveier?

Mats Henriksen (FrP) [14:16:35]: Fremskrittspartiet viser en veldig tydelig retning i sitt alternative budsjett, og vi legger til 1,6 mrd. kr i det tilskuddet som jeg nevnte.

Over til et nytt tema: Representanten Indgaard representerer i likhet med undertegnede Nord-Trøndelag valgkrets, i et fylke der man skriker etter samferdselskroner. I budsjettenigheten, som MDG er en del av, har man ikke klart å prioritere mer penger til jernbane. Det har FrP klart. Man har ikke klart å prioritere mer penger til riksveier og fylkesveier. Det har FrP klart. Miljøpartiet De Grønne har klart å finne penger til kollektivtransport som går til fylkeskommunene som en økning i frie midler, men for Trøndelags del, der Miljøpartiet De Grønne er med og styrer, vil disse pengene kun gå til å kompensere for prisveksten innenfor kollektivtransport inn mot anbudene i 2029, og ikke til en bedring av tilbudet.

Hva mener representanten er den største seieren for Nord-Trøndelag i budsjettenigheten Miljøpartiet De Grønne er en del av?

Oda Indgaard (MDG) [14:17:34]: Det er helt riktig at det er store behov på samferdselsområdet i Nord-Trøndelag. Det er Nye veier som eier de strekningene, og Nye veier har vi ingen politisk kontroll over, så selv med 10 mrd. kr inn i budsjettet kan ikke representanten Henriksen garantere at det kommer Nord-Trøndelag til gode overhodet. Jeg vil bare gjenta: Det er veldig enkelt å bli enige om et budsjettforslag man ikke har flertall for, og det er de summene representanten her foreslår.

Vi har kommet til enighet med regjeringen om at det skal være en søkbar pott med midler for å få ned prisene på månedskort. Det vil også komme Nord-Trøndelag til gode, hvis fylkeskommunen ønsker det, fordi det kan gå til å senke prisene litt. Det er absolutt ikke nok, men det er en start på å få lave priser, f.eks. for dem som bruker Trønderbanen til å pendle.

Presidenten [14:18:35]: Replikordskiftet er slutt.

Jørgen H. Kristiansen (KrF) [14:18:57]: Norge er et langstrakt land, som kobles sammen av veier, toglinjer og fly. Det er viktig for hverdagslogistikken for oss alle, men også helt avgjørende for at næringslivet kan være til stede rundt om i by og bygd og få levert tjenester inn og ut.

Det å komme seg fram dit man skal, er viktig. Da må vi være trygge på at veien ikke tas av ras, og vi må også være trygge på at togene går. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene vokser for hvert år. Nå beregnes det til 100 mrd. kr. Som et lite steg på veien for å bedre dette har vi foreslått å øke potten til fylkesveiene med 500 mill. kr.

Den store usikkerheten i mange fylkeskommuner nå er om de har mulighet til å gi innbyggerne et godt kollektivtilbud i året som ligger foran oss. Vi er helt avhengig av gode kollektivtilbud, når det gjelder både buss, tog og ferger. Det er også avgjørende at tilbudet ikke blir for dyrt å bruke for innbyggerne våre. Det virker det å være kollektiv enighet om, og det er jeg glad for.

I de store by- og arbeidsregionene er toget en helt avgjørende del av infrastrukturen, men jernbanen i Norge er ikke det den engang var. Vi har hørt på NRK, spesielt NRK Sørlandet, at 40 pst. av avgangene på Sørlandsbanen i høst er innstilt. Da kan man jo begynne å lure. Passasjerene uttrykker også stor frustrasjon og sier de vil velge andre transportmuligheter. For oss som mener at toget er viktig, er dette triste tall.

Vi mener at arbeidet med fornying av jernbanen er særlig viktig å få prioritert, ikke minst Sørlandsbanen, og også at det bygges ut dobbeltspor på Jærbanen. Det foreslo KrF i vårt alternative budsjett 90 mill. kr ekstra til i 2026.

Det viktigste tiltaket vi har sikret midler til de siste årene for å sikre at det bygges nok vei, er etableringen av

Nye veier. De aller fleste steder i Norge er det veinettet som er avgjørende for transporten, og da må vi sikre nok trygge og nye veier.

Helt avslutningsvis vil jeg bare bemerke at når det gjelder forslagene med hensyn til Bypakke Grenland, vil KrF støtte forslaget fra Høyre og MDG, forslag nr. 3. Vi vil selvfølgelig også støtte tilrådingen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:21:54]: Samferdsel handler om at folk i hele landet skal kunne komme seg effektivt og trygt fram på en miljøvennlig måte. Nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken, ligger fast. Det er en rettesnor for alt vi gjør i transportsektoren. Vi jobber målrettet med å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Det er mange aktører i tillegg til myndighetene som legger ned en enorm innsats for å redde liv på norske veier. Selv om utviklingen over tid stort sett har vært god, er ikke det tall vi kan lene oss på. Vi må gjøre en innsats hver dag for å hindre at folk mister livet på veiene våre.

Vedlikehold og utbedring av infrastruktur har blitt nedprioritert over for lang tid. Vi trenger et framtidsrettet transportsystem som handler om å ta bedre vare på det vi har, samtidig som vi utbedrer der vi kan, og utnytter kapasiteten bedre. Kort fortalt må vi prioritere å satse mer på drift, vedlikehold, utbedring og fornying.

Regjeringen foreslår å bevilge 11,4 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksveinettet. Godt vedlikehold er helt avgjørende for å sikre at veiene våre er trygge å bruke, og for at vi skal ha et godt og velfungerende veinett i årene framover.

Regjeringen foreslår å bevilge 15,4 mrd. kr til drift, vedlikehold, fornyelse og mindre investeringer på jernbanen. Det er en økning på 1 mrd. kr, målt fra saldert budsjett 2025.

Som representantene er kjent med, har det vært flere hendelser med ras og flom som har skadet infrastrukturen vår de siste årene, og vi vet at klimaendringer og ekstremvær er noe vi må forholde oss til framover. Derfor er det helt nødvendig å prioritere vedlikehold og fornying, sånn at veier og jernbane kan holdes åpne også når presset er stort. Det handler rett og slett om samfunnsikkerhet og beredskap.

Samtidig får vi rom til å gjøre andre ting. Vi får rom til også å starte opp prosjekter, viktige prosjekter som Hamar stasjon og E39 Figgjo–Ålgård, prosjekter som vil bidra til å skape bedre sammenheng og en tryggere reisehverdag for befolkning og næringsliv.

Den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen gjør at trussel- og risikobildet må forstås på en annen måte enn før. Transportinfrastruktur skal også ivareta militær mobilitet, og transportberedskap er en viktig del av den na-

sjonale beredskapen og totalforsvaret vårt. Det er viktig for å opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner i fred, krise og krig. I 2025 ble det opprettet et øremerket tilskudd til fylkeskommunene for å ruste opp 14 bruer som er viktige for militær mobilitet. For 2026 dobler vi denne bevilgningen, til 102 mill. kr.

I de store byområdene er hovedmålet nullvekst for personbiltransporten. Vi satser på kollektivtransport, vi satser på tiltak for syklistene og for de gående. Det er viktig med en bred innsats for at vi skal få attraktive og klimavennlige byer med god framkommelighet. Det gjør vi særlig gjennom byvekstavtalene, som er forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. I 2026 setter vi av 6,9 mrd. kr til byområdene. Pengene følger da opp de forventede behovene for bevilgninger til de store byene og til de store kollektivprosjektene.

Regjeringen ønsker å få til mer på kollektivtransport og modernisere de landsomfattende sosiale rabattene for kollektivtransport. Målet er å gjøre dem mer målrettede og sørge for at de i større grad fremmer sosial inkludering og mobilitet. I budsjettforliket er vi også enige om å få satt ned prisene på månedskort i 2026.

Tog handler ikke bare om infrastrukturen de skal kjøre på, det handler også om togsett. Vi har allerede bestilt 72 nye tog. I tillegg foreslås det i statsbudsjettet for 2026 å kjøpe 13 nye regiontog. Det vil gi mer kapasitet og bedre komfort fra 2028, og det vil bidra til å gjøre togtilbudet ytterligere mer attraktivt.

I sum er dette et samferdselsbudsjett som bidrar til å binde Norge sammen, ruste oss for utfordringer og skape trygghet.

Presidenten [14:26:46]: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [14:27:03]: Jeg registrerer at samferdselsministeren ikke nevner Avinor med ett eneste ord. Er det kanskje fordi man tror at flyplassene overlever på dugnad og moral? FrP er tydelig på at vi er nødt til å gjøre noe for å hindre den enorme økningen av flyplassavgiften Avinor har foreslått, med 50 pst. de neste to årene. Fly er for veldig mange i Norge det samme som bussen og jernbanen er for mange her på Østlandet. Ved bare å gjeninnføre den ordningen som var, kan man få 300–500 mill. kr mer inn til Avinor. Det vil bety 20 mill. kr for Torp lufthavn, uten at det koster staten en eneste krone.

Hvorfor velger regjeringen heller å se på muligheten for å øke flyplassavgiften i stedet for å gjeninnføre dette, som ville ha sørget for et godt bidrag til Avinor, slik at man kan opprettholde flyplasser og sikre at folk kan fly trygt i Norge og komme seg effektivt og raskt rundt?

Morten Stordalen hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:28:05]: Etter pandemien har det vært krevende for luftfarten å komme tilbake på det nivået den var på. Derfor er det også en utfordring for Avinor og lønnsomheten. Vi har brukt mye penger fra samfunnet for å opprettholde driften hos Avinor under pandemien, og vi har nå også sørget for å sette Avinor i stand til å håndtere utgiftene de har framover. Det innebærer at man må øke avgiftene luftfartselskapene betaler for å bruke flyplassene, altså at man må betale det det koster. Samtidig har denne regjeringen gjort mer. Vi har redusert deler av flypassasjeravgiften Fremskrittspartiet innførte på sin vakt. I tillegg har vi nå tatt bort CO₂-avgift på den innenlandske luftfarten. Slik kommer luftfarten i sum ikke bedre ut, men den får en mindre belastning enn prisøkningen for det å bruke lufthavnene skulle tilsi.

Bård Hoksrud (FrP) [14:29:00]: Jeg vil minne statsråden om at flyseteavgiften faktisk ble fjernet under pandemien, nettopp med bakgrunn i den situasjonen, og så ble den innført igjen etter det.

Statsråden er veldig opptatt av å snakke om jernbane. Det høres bra ut, men å si at man satser på jernbanen når realiteten tilsier 2 mrd. kr mer forfall neste år, er ikke veldig ambisiøst – det er i hvert fall ikke en regjering som er framoverlent og tar tak i utfordringene. Senest i dag var jeg i Midt-Telemark, og det var ikke mulig å satse på å ta toget tilbake til Oslo, for det er vanskelig å si om toget går eller ikke. Det handler ikke bare om at det er Go-Ahead som driver det, men det handler om infrastrukturen man kjører på, og muligheten til å komme fram.

Jeg skal vel kanskje ikke si flaut, men er det ikke litt spesielt for en statsråd å oppleve at forfallet øker med 2 mrd. kr, samtidig som man sier at denne regjeringen satser? Det er ingen satsing når forfallet øker, eller er det det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:30:03]: Denne regjeringen har tatt fatt på en stor snuoperasjon med å flytte penger i retning drift, vedlikehold og fornying på både vei og bane. I NTP er vi veldig tydelig på at vi vrir ressursbruken i den retningen. Det har vi fulgt opp i statsbudsjettet for 2025 ved å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying av jernbane, med 3,2 mrd. kr. I statsbudsjettet vi behandler nå, er dette økt med ytterligere 1 mrd. kr. Til disse tre formålene bruker vi nå over 15 mrd. kr i året. Under den foregående regjeringens tid lå man på om lag 7 mrd. kr i året. Vi har altså doblet innsatsen for å fikse norsk jernbane. Det er jeg ganske stolt av, og jeg mener at vi er på rett vei.

I NTP beskriver vi at vedlikeholdsetterslepet vil øke den første seksårsperioden, men gå ned i andre seksårsperiode. I forbindelse med NTP sier vi at hvis vi klarer å følge opp det vi har lagt til grunn der – og det skal vi – re-

duserer man forsinkelser og innstillinger på norsk jernbane med 30 pst. Det er ganske betydningsfullt, det er en stor ambisjon vi har startet på, og som jeg er stolt av.

Bård Hoksrud (FrP) [14:31:02]: Statsråden synes det er greit at forfallet skal begynne å stoppe opp om seks år. Jeg tror ikke at de som er passasjerer på toget i dag, synes det er ambisiøst, og at de er fornøyd med en sånn motivasjon – at man kan tenke seg dette seks år fram i tid. Det er derfor Fremskrittspartiet har lagt inn mer penger, og det er kapasitet på jernbanen til å gjøre det.

Reelt sett har verdien av pengene våre hatt en nedgang på 21 pst sammenlignet med da Fremskrittspartiet satt i regjering. Det er realiteten, for kostnadsveksten har vært enormt stor. Dette er ikke veldig ambisiøst – at antall kroner går opp er ikke så rart, det gjør det alltid. Jeg vil likevel utfordre når det gjelder Nye veier, som nå har fått én milliard kroner mindre reelt sett. Det betyr færre muligheter til å bygge et veinett som skal være framtidrettet og moderne, og som skal sørge for at folk skal kunne flytte seg rundt på en effektiv måte i Norge.

Hvordan kan statsråden synes at det er greit med tanke på alle dem som er avhengig av gode og trygge veier? Nye motorveier er de tryggeste veiene.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:32:03]: La meg begynne med det representanten først tok opp.

Hvis det var sånn at det var det eneste vi gjorde på jernbane, ville jeg vært enig med representanten i at det ville være en utfordring, men som jeg sa i mitt hovedinnlegg, vil vi – med dette budsjettet – kjøpe 85 nye togsett. Det kommer til å bety ganske mye i hverdagen til de togreisende i Norge. Det er selvfølgelig sånn at man kan diskutere et teknisk vedlikeholdsetterslep, men poenget er oppetid. Hvis man bruker de ressursene vi nå legger inn i jernbanen, målrettet på de strekningene som betyr mest for driftsstabilitet og for å øke punktligheten, vil vi få gode resultater. Jeg er ganske optimistisk på at vi skal få det til, men da må vi følge opp med bevilgninger i de kommende årene.

Til Nye veier: Det finansieres eksakt likt som under den forrige regjeringens vakt. Vi har fulgt det opp videre med en helt ordinær KPI-justering av budsjetttrammene for Nye veier, som vi har gjort for andre virksomheter og etater innenfor sektoren. Det betyr at det har vært en prisvekst som har vært høy, og det betyr at man må jobbe enda mer for å få mer ut av hver krone.

Trond Helleland (H) [14:33:15]: Statsråden er opptatt av at han følger planen. Nå skal vi jo få en plan for Norge, så da blir det vel enda bedre.

I Stortinget er det tatt et NTP-vedtak. Noe av det var ikke de tidligere regjeringspartiene med på, men

også det regjeringspartiene var med på den gangen, er krevende med tanke på å få gjennomført alt. Det sies at vi følger planen. Vi har bevilgninger som følger de rammene som skal følges, men spørsmålet er: Gir disse rammene rom for å starte opp de nye prosjektene Stortinget har vedtatt – om det i det hele tatt er et ønske om å starte opp noen nye prosjekter? Det har vært en voldsom kostnadsøkning, noe representanten Hoksrud også er opp-tatt av, og det gjør at jeg ser for meg at når vi nærmer oss slutten på første planperiode, er det mye som ikke er igangsatt.

Er statsråden enig i det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:34:17]: Til de årlige budsjettene: Vi må vurdere det totale handlingsrommet i økonomien når vi skal starte opp prosjekter, og hvordan vi skal prioritere mellom de ulike sektorområdene. Den statusen må vi gjøre opp når vi har kommet gjennom den første seksårsperioden, og vi går nå inn i rulleringen av Nasjonal transportplan om ikke så altfor lang tid.

Man forsøker hele tiden å framstille det slik at man ikke starter prosjekter på vår vakt. Det er selvfølgelig ikke tilfellet. Jeg kan liste opp prosjekter for om lag 100 mrd. kr og nevne Sørfoldtunnelene, Hålogalandsvegen, E134 Oslofjord-forbindelsen, Røldal–Seljestad, to lufthavner i Nordland og Arna–Stanghelle til 41 mrd. kr. Det er prosjekter som startes opp på vår vakt. Det er prosjekter som skal gjennomføres på vår vakt, og det ligger flere prosjekter i porteføljen.

Trond Helleland (H) [14:35:08]: Jeg kan jo begynne med Oslofjordtunnelen. Jeg har ikke sett noen spader i jorda der ennå. Vi har fattet vedtak og bevilget, det er riktig, men det skjer lite.

Så et spørsmål knyttet til forslag XXI, som statsråden sikkert har oversikt over:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 av nytt signalsystem på jernbanen, ERTMS-prosjektet, forlenges ut 2026.»

I hvor mange år framover vil vi få en bønn om forlengelse av denne fullmakten – hvis statsråden skjønner spørsmålet? Dette har blitt utsatt og utsatt. Vi vet at ERTMS, som omtrent er den største investeringen i Fastlands-Norge, nå er i gang på Gjøvikbanen.

Hvorfor skjer det ikke noe i resten av landet, slik at vi kan få slutt på de forbaskede signalfeilene og de andre problemene vi har?

Presidenten [14:36:03]: Presidenten vil bemerke at «forbaskede» ikke er et parlamentarisk ord.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:36:08]: Uten å gjenta representantens ordbruk: Jeg er for så vidt enig i beskri-

velsen. Vi skulle gjerne sett at vi hadde hatt mye større framdrift på ERTMS. Det er et veldig viktig prosjekt. Uten å gå inn i detaljene her handler det om å lage et digitalisert system som vil gjøre det betydelig bedre for jernbanen. Vi vil få færre signalfeil – kanskje blir det ikke-eksisterende, hvis vi får dette til på en god måte.

Det man kan si om ERTMS, er at Norge, i likhet med resten av Europa, nok har vært for optimistisk med tanke på innføringen av dette systemet. Det er en fattig trost, men våre nordiske kollegaer og andre er i samme båt her – eller på samme bane her, for å bruke et mer riktig begrep. Framdriften er langsommere, det er mer krevende, og Bane NOR bruker nå tid på å replanlegge prosjektet for å sørge for å få en mer holdbar framdriftsplan. Det er ikke godt å gi noe mer prinsipiell informasjon enn det vi har gitt i proposisjonen.

Geir Inge Lien (Sp) [14:37:16]: Den 13. juni i år vedtok Stortinget endringer i yrkestransportlova, for å rydde opp i drosjekaoset etter førre regjering. I ny § 9 andre ledd heiter det bl.a.:

«Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i kontrollutrustinga. Kontrollutrustinga skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk kopling eller på anna sikkert vis når det går fram av forskrift».

Endringa skulle sikre kvit økonomi i næringa gjennom krav til automatisk registrering av turar og all betaling. Dette er i tråd med Hurdalsplattforma og i tråd med Arbeidarpartiets eige program. Denne delen av lova er ikkje sett i verk, trass i Stortingets vedtak og trass i at regjeringa sjølv la fram forslaget. Kvifor følgjer ikkje regjeringa opp Stortingets vedtak?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:38:16]: Jeg er veldig stolt av at vi sammen med Senterpartiet har fått til mye på drosjepolitikk. Vi har gjort mange endringer. Det bidrar til at vi får mer bærekraft i næringen og ikke minst personsikkerhet for passasjerene gjennom mange ulike grep, som bl.a. sentraltilknytning og de vedtakene vi har gjort gjennom ny lovgivning. Det vil ofte ta litt tid før man iverksetter effekten av ny lovgivning. Vi kommer ikke til å bruke lengre tid på å iverksette det som har blitt vedtatt her, enn det som strengt tatt er nødvendig, men noen ganger trenger man litt tid til arbeidet for å gjøre det ferdig.

Remi Sølberg (R) [14:39:09]: Jeg er glad for at vi har et rød-grønt budsjettforlik. Det må jeg si først.

Avinor har gitt Fast Travel oppdraget med taxiløsning på Sola og Flesland, og det åpner for priskrig. Avtalene gjøres med én og én sjåfør, og presset på sjåførene er stort. Laveste pris gir synlighet, og kontraktinngåelse gir tilgjengelighet. Jeg er veldig glad for at det er blitt

gjort et godt arbeid med å knytte sjåførene til drosjesentralene. Der har statsråden gjort et veldig bra arbeid, og det har gitt en ryddigere bransje. Spørsmålet blir: Vil statsråden bruke sin makt til å påvirke Avinor og be dem forholde seg til sentralene og ikke én og én sjåfør, slik det er i dag?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:40:01]: Jeg er kjent med den diskusjonen som nå foregår i bl.a. Stavanger. Dette er en ordning man har hatt på Gardermoen over lang tid. Den finnes vel også på Værnes, og det er nå Flesland og Sola som skal ha denne typen ordning.

Det er først og fremst en ordning for å sørge for at vi får god prisopplysning til kundene. Vi er jo opptatt av at kundene skal få gode muligheter til å bruke drosje og få riktig pris på reisene sine. Jeg tror mange her i salen kjenner til ulike eksempler – selv om de selvfølgelig ikke er hverdagslige – på folk som har fått ekstremt høye taxiregninger på korte avstander. Det er av hensyn til kundene at Avinor ønsker å bidra på denne måten. Det har fungert ganske godt på Gardermoen, så jeg har litt vanskelig for å forstå hvorfor det ikke kan fungere også på de andre lufthavnene.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [14:41:02]: Vi opplever jo – og det er selvfølgelig statsråden klar over – at Nordlandsbanen er nede i knestående, både på grunn av manglende togsett og på grunn av infrastruktur som ikke er til stede. Det får selvfølgelig de skiftende regjeringer gjennom årtiene ta et ansvar for – det skal ikke bare dagens regjering gjøre.

Det som gjorde at jeg tok ordet, er mer et spørsmål om hva dagens regjering bidrar med for å gjøre det statsråden var inne på, med hensyn til Forsvarets behov og samfunnets sikkerhet. Da tenker jeg meg over på Ofofbanen og krysningssporet Søsterbekk, som er gryteklart, men mangler finansiering. Når ser statsråden for seg at regjeringen vil legge penger på bordet, slik at dette krysningssporet kan bygges?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:41:52]: Vi er opptatt av at Nordlandsbanen skal fungere best mulig, og vi er veldig klar over de utfordringene som har vært. Vi har sørget for å skaffe nye lokomotiver, og nå jobber man selvfølgelig med å reetablere linjen. Vi har også hatt en ekstraordinær innsats med vedlikehold i det året vi snart legger bak oss.

Når det gjelder Ofofbanen, er det veldig viktig at vi klarer å levere på ambisjonen om tre krysningsspor. Det handler selvfølgelig primært om behovet for kapasitet til den transporten som går der, men det handler også om militære behov. Så vidt jeg er kjent med, er planleggingen nå snart fullendt på disse krysningssporene, og

det vil være aktuelt i kommende statsbudsjetter å prioritere oppstart av de prosjektene.

Presidenten [14:42:33]: Med det er replikkordskiftet omme.

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:42:50]: Vi bor spredt i Norge, med næringsliv og bedrifter langs hele kysten. 91 pst. av alt gods til og fra utlandet går med skip, og sjøtransporten står for 41 pst. av godstransporten innenriks. Skip, båter og ferjer er viktige for kystsamfunnene og helt avgjørende for folks hverdagsliv, for konkurransevnen og for vekst og utvikling.

Sjøtransporten er en effektiv og sikker transportform, som passer godt til vår næringsstruktur og vårt bosettingsmønster. Et bredt og geografisk spredt havnetilbud gir nærhet mellom bedrifter og havner. Regjeringen vil derfor fortsatt prioritere investeringer på kystområdet for å sikre næringslivet et effektivt transporttilbud. Det vil også bidra til at vi kan nå målet om et miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

Maritim næring skal kutte klimagassutslipp. Norge er en ledende aktør i omstillingen av fartøyer og utbygging av landstrøm. Tilskuddsordningen for utvikling av miljøvennlige og effektive havner bidrar til å optimalisere transporten og redusere utslipp.

Utbedringer i havner og farleder vil styrke framkommeligheten til sjøs og bidra til et bedre, mer tilgjengelig og grønt sjøtransporttilbud. Samtidig vil vi ha enda mer fart i utviklingen av kystsamfunnene og stimulere til vekst, bosetting og verdiskaping. For å lykkes med dette er det helt avgjørende at fiskerihavnene oppgraderes.

I 2026 skal vi starte arbeid i fiskerihavner i Finnmark, Troms og Vestland. Regjeringen varslet i budsjettet for 2025 at Kystverket skal gjennomføre anbudskonkurranse for prosjektet Bygging av ytre molo i Vardø havn i løpet av 2025. Prosjektet ligger også inne i budsjettet for 2026. Kystverket har informert om at begrensninger i mudre- og dumpetillatelsen fra Statsforvalteren medfører behov for å gjøre endringer i prosjektplanen, og man rekker derfor ikke utlysning av prosjektet i 2025. Kystverket er i dialog med Statsforvalteren for å avklare rammevilkår knyttet til dispensasjon fra mudre- og dumpetillatelsen og ønsker å kunne gjennomføre arbeider større deler av året.

Vi setter også av midler til flere farledsprosjekter som vil gi bedre framkommelighet og sikkerhet i farleden. I alt setter vi av om lag 500 mill. kr til store prosjekter i fiskerihavner og utbedringer i farvannet.

I tillegg viderefører vi tilskuddsordningen til fiskerihavner, på samme høye nivå som vi vedtok ved gjeninnføring i forrige periode. Dette er et effektivt virkemiddel som treffer kommunenes behov godt.

Denne regjeringen er opptatt av å trygge landet, fellesskapet og folks økonomi. Vi skal gjøre dette innenfor rammene av et budsjett for trygg økonomisk styring. Det er også bakgrunnen for at vi har foreslått å stanse prosjektet Stad skipstunnel. Vi mener at en kostnad som har vokst til 9 400 mill. kr ikke kan forsvare nytten av prosjektet. Når det er sagt, vil regjeringen følge opp stortingsvedtaket fra trontaledebatten. Jeg har bedt Kystverket om å fullføre forhandlingene med tilbyderne og undersøke mulighetene for å finne ytterligere kostnadsreducerende tiltak. Vi vil komme tilbake til Stortinget så snart som mulig, men tidligst i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2026.

Regjeringen har som kjent besluttet å heve så mye som mulig av kvikksølvet fra U-864. Det har i høst kommet fram at det er ulike risikovurderinger om de tiltakene som har vært vurdert. Kystverket skal nå ferdigstille sine undersøkelser og vurderinger, så vil regjeringen komme tilbake til Stortinget om den videre håndteringen.

Velfungerende sjøtransport er viktig for at samfunnet skal fungere i ulike krisesituasjoner. Erfaringene viser at sjøtransporten er en robust og fleksibel transportform, selv under pandemi og kriser. Samtidig treffer den nåværende sikkerhetspolitiske situasjonen også maritim sektor. Tidligere i år lanserte regjeringen tidenes første nasjonale sikkerhetsstrategi. Med verdens nest lengste kystlinje er det åpenbart at skipsfart, havner og annen infrastruktur spiller en nøkkelrolle når norsk sikkerhet skal ivaretas og forsterkes.

Med dette budsjettet vil vi få rustet opp fiskerihavner og farleder langs kysten og oppgradert våre maritime tjenester. Det er tiltak som bidrar til å sikre bosetting og aktivitet langs kysten, og som samtidig er viktige for å ivareta våre forsvars- og beredskapsbehov.

Presidenten [14:48:05]: Det blir replikkordskifte.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [14:48:20]: For en som har levd av havet hele sitt yrkesaktive liv, som fisker, skipper, fraktebåtreder og statslos, er dette et av statsrådens ansvarsområder som interesserer meg mest. Jeg skal også være så ærlig og si at opp igjennom årene jeg har vært politisk aktiv, har jeg mange ganger irritert meg over at sjøfarten, sjørelatert transport, havner og farleder får så liten oppmerksomhet og en så liten del av statsbudsjettets rammer. Nå tror jeg vi er nede på rundt 2,65 pst. Det er ikke i nærheten av å nå de målene som er nødvendig når sjøtransporten skal være en del av den samfunnsikkerheten vi vet er nødvendig, og når vi vet at sjøtransporten kommer til å fungere best av alle samferdselsårer når det står om det.

Hva tenker statsråden rundt disse bevilgningene, og har hun noen plan for å få økt bevilgningene til sjørelatert transport, havner og farleder?

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:49:24]: Først vil jeg veldig gjerne takke representanten for både engasjementet og et godt spørsmål. Det er ingen tvil om at havner i bredt er viktig for nasjonen Norge, både med tanke på næringslivet og konkurransevne og med tanke på sikkerhet i en eventuell krise eller krig. Derfor er jeg veldig glad for at denne regjeringen allerede i forrige periode, i samarbeid med Senterpartiet, la inn en betydelig styrking av fiskerihavnetilskudd. Blant annet doblet vi det fra 2021. De siste fire årene er det gjort mer enn på veldig lenge når det gjelder fiskerihavner. For neste fireårsperiode er det satt av 2,2 mrd. kr til nye statlige fiskerihavnetiltak. Det er også satt av 0,5 mrd. kr til kommunale fiskerihavnetiltak. Jeg har også lyst å presisere at det har vært krevende å ta igjen det etterslepet som har blitt stående på havnesiden etter regionreformen Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen gjennomførte.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [14:50:25]: Jeg takker statsråden for svaret. I dag er altså tiltak for effektive og miljøvennlige havner det eneste som skal få opp aktiviteten rundt sjørelatert transport. Da Fremskrittspartiet var i regjering, hadde vi et prosjekt – som per nå er borte – som undertegnede mener at det kanskje er nødvendig at man ser på hvis man ønsker å få vridd mer gods over til sjø. Man må finne de insitamentene som gjør at vareeier – transportørene – velger dette. Dette håper jeg at statsråden er villig til å se på i framtiden.

Hvis man skal få sjøtransporten til å fungere, kan man heller ikke bare satse på fiskerihavner, for å samle godset rundt omkring – på alle øyer og holmer – er ikke formålstjenlig når man skal ut på kontinentet. Da må man samle det på større plasser. Da trenger vi noen grep som gjør at større havner langs kysten i vårt eget fylke, Nordland, er i stand til å ta imot såpass mye gods at det er mulig for en containerbåt som går fra f.eks. Murransk til Rotterdam, å gå inn til Nordland og hente dette godset. Da må vi ta andre grep enn bare å satse på fiskerihavner.

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:51:37]: Jeg er helt enig med representanten i at det er viktig å styrke de havnene vi har rundt omkring i landet. Hvis jeg ikke husker helt feil, er det vel rundt 3 000 havner, som enten er statlig, kommunalt eller privat eid. Det er ulike behov, både når det gjelder investeringer, og når det gjelder hvordan staten skal være en medfinansierer. Heldigvis ser vi mange prosjekter hvor kommunene i LID, Local improvement district, får til flere slike typer prosjekter. Eksempelvis kommer jeg selv fra en kommune, Hammerfest, som nettopp fikk til et veldig godt samarbeid både med de ulike statlige etatene og kom-

mune, som handlet om å få på plass den finansieringen som var nødvendig for å utvikle den havnen.

Anne Kristine Linnestad (H) [14:52:31]: Det er en ny statsråd for min del, og jeg gleder meg til samarbeidet og håper at det skal bli godt de neste fire årene.

Jeg vil følge opp foregående taler når det gjelder det han sa om beredskap. Det er ingen tvil om at havner og sjøtransport kommer til å bli en enormt viktig del av beredskapsarbeidet for Norge. Da har jeg lyst til å la statsråden få lov til å skryte litt av de tiltakene hun mener er aller viktigst for å få oppgradert de havnene og dypvannskaiene som trengs for å være godt sikret i en krigs- eller krisesituasjon.

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:53:15]: Først vil jeg takke representanten for veldig hyggelige ord innledningsvis og for engasjementet for havner og spørsmål om nasjonal sikkerhet.

I likhet med representanten er jeg veldig tydelig på at det i en eventuell krise eller krig er viktig at vi er godt forberedt. Det vil være stor sannsynlighet for at vi, med Europas nest lengste kyst, må være beredt til å få en rolle som både mottaksland og transittland for styrker og forsyninger. Da vil havnene være av betydning, som sagt, og vi er da nødt til å kartlegge hvilke militære behov det er for transportinfrastruktur. Det arbeidet er godt i gang i form av et samarbeid mellom transportvirksomhetene og Forsvaret. Dette inkluderer selvsagt havnene, for å se på hvordan man kan få det som kommer langs sjøveien, over på vei og bane. Dette er et prioritert arbeid vi er godt i gang med.

Anne Kristine Linnestad (H) [14:54:11]: Jeg må bare ærlig innrømme at kyst ikke er det min gamle kommune, Ski, hadde aller mest av. Vi var så heldige at vi fikk slått oss sammen med Oppegård og da bli Nordre Follo, og da fikk vi en snutt av saltvann også i min kommune.

Jeg må spørre, rett og slett fordi jeg ikke vet: Hvilke direktetiltak mener statsråden er aller viktigst når det gjelder sikkerhet til sjøs? Hva er viktigst å få gjennomført de neste fire årene?

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:54:46]: Det er flere forhold vi må være beredt på. Det ene er å kartlegge de havnene som er av særskilt betydning i en eventuell krise eller krig. Man er også i gang med en verdikartlegging av havner og infrastruktur for å se om det er noe det bør tas særlig hensyn til, og som må beskyttes hvis det verste skulle skje.

Jeg mener også at det nå må gjøres et godt arbeid for å ha beredskap og planer for hvordan vi jobber når det gjelder skyggeflåten. Også når det gjelder dette, handler

det om sikkerhet, om å redusere risiko for miljøet og ikke minst om å redusere Russlands inntekter fra nettopp skyggeflåten. Her samarbeider Norge med flere andre land, og vi har tatt flere ulike initiativer for å få gjennomført flere tiltak overfor skyggeflåten. Vi ser at det har effekt, for det samlede presset mot skyggeflåten øker Russlands kostnader og bidrar til å presse prisen på russisk olje, oljeprodukter og LNG. Det er som sagt flere tiltak vi må jobbe med, det er vanskelig å nevne én enkelt sak.

Presidenten [14:55:49]: Replikordskiftet er omme.

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

Jone Blikra (A) [14:56:09] (ordfører for sak nr. 3): I denne debatten om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026 under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet skal vi også behandle Innst. 57 S. Innstillingen omhandler Prop. 153 S for 2024–2025, Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark. Komiteens tilråding fremmes av komiteens flertall, bestående av Høyre, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, og er i tråd med proposisjonens forslag.

Som tittelen tilsier, er dette en oppfølging av Bypakke Grenland fase 1, som har gode erfaringer – med en rekke tiltak i Grenland som har løst trafikale utfordringer, sørget for bedre mobilitet og tilrettelegging for gange og sykkelløsninger. Ikke minst har kollektivtilbudet vært en suksess. Kommunene som er med – dvs. Grenlands-kommunene minus hjemkommunen til komitélederen, Bamble kommune – har nå en av landets billigste billetter på buss.

Anne Kristine Linnestad (H) [14:57:35]: Det er samferdsel som binder Norge sammen, enten det er ferja som knytter en liten øy i havgapet sammen med fastlandet, flytilbudet på kortbanenettet, den svingete lokalveien, jernbanen eller hovedveiene våre. Hver eneste dag fraktes folk og varer rundt om i landet. Det er samferdsel som binder oss sammen med verden. Verdiskaping, bosetting og konkurransekraft er helt avhengig av fungerende kommunikasjon og transportårer.

Høyre mener at Norge ikke er ferdig utbygd. Hver eneste dag opplever folk forsinkelser på jernbanen. Folk står i kø. Mange frykter for sin rasfarlige vei. Andre bruker evigheter på å vente på ferja. Høyre har i vårt alternative statsbudsjett en stor satsing på samferdsel. Vi følger opp NTP, og vi ønsker å starte opp flere prosjekter. Derfor bevilger vi 500 mill. kr mer til fylkesveier enn flertallet i denne salen gjør. Samtidig vil vi redusere byråkret og planleggingstiden.

Alt dette står i stor kontrast til regjeringens politikk. De fem siste statsbudsjettene har klart nedprioritert

samferdsel. Planlegging har stoppet opp, prosjekter er skrotet, og nesten ingen nye prosjekter har fått oppstart. Heldigvis har statsråden kunnet bruke mye tid på å reise rundt for å åpne veier Høyre i regjering startet byggingen av.

Arbeiderpartiet har sagt at det viktigste i folks liv skal være det viktigste i politikken. Når samferdsel er så kraftig nedprioritert, kan man jo spørre seg om Arbeiderpartiet mener at utrygge veier, kø og kaos skal fortsette å være en del av folks hverdag. Samtidig har de hatt som mantra at vi skal ta vare på det vi har, og bare bygge nytt når vi må.

Regjeringens egne tall viser at pengestrømmen til jernbanen har gått én vei siden den gang de tok over, nemlig nedover. Neste år gir regjeringen nesten 2 mrd. kr mindre til jernbanen enn de gjorde i sitt første statsbudsjett i 2022, fra 32,6 til 30,8 mrd. kr. Tar man med prisstigningen, er nedgangen enda større. På vei er etterslepet enormt og nedprioriteringen like stor.

Mandag la regjeringen fram sin plan for Norge, men planen er nesten kjemisk fri for samferdsel. Når det heller ikke vises igjen i budsjettet, blir det veldig tydelig. Høyre er klar for å knytte landet tettere sammen, men da trenger Norge en ny regjering.

Mats Henriksen (FrP) [15:00:28]: Norge er et langstrakt og annerledes land. Vi bor i byer og «mellom bakkar og berg ut med havet». Vi bor sentralt og usentralt. Hvis vi skal kunne bo og bruke hele landet, er god samferdselspolitikk avgjørende. At folk kommer seg trygt fra A til B, har vært en viktig sak for Fremskrittspartiet. Dessverre har regjeringen, i samarbeid med resten av de rød-grønne partiene, levert et budsjett som nedprioriterer samferdsel.

NAFs trafikantbarometer for 2025 viser at bilen er det desidert mest foretrukne framkomstmiddelet blant folk flest. I store deler av landet er bilen det eneste alternativet for å komme seg fra A til B. Det går ikke tog i Lierne. Vi har ikke T-bane i Nærøysund. Det er ikke bussavganger hvert tiende minutt i Flatanger. Bor man utenfor de største byene, er bilen det eneste reelle alternativet. Da må vi føre en politikk som gjør det enklere for dem som er avhengig av bilen, ikke en politikk som straffer bilistene.

I de to foregående trontalene er ikke samferdsel nevnt med ett ord. Regjeringens plan for Norge, som ble lagt fram denne uken, og som for øvrig er en plan som ikke er i nærheten av å ha flertall, vitner også om at samferdsel er blitt et nedprioritert område for regjeringen. Det bærer også statsbudsjettet preg av. Vedlikeholdsetterslepet på riksveier, fylkesveier og jernbane øker. Vi som er fra Distrikts-Norge, vet bedre enn veldig mange andre at ingenting har det like travelt som en død laks.

God samferdselspolitikk må også ses i sammenheng med å legge til rette for viktige eksportnæringer. Det er paradoksalt at de stedene i landet med dårligst veier er de stedene som eksporterer mest ut av landet.

Fremskrittspartiet vil bygge landet videre. Vi prioriterer investeringer og vedlikehold av både veier og jernbane. Vi gjør en innsats for å bedre fylkesveiene. Fremskrittspartiet prioriterer en rekke tiltak som bedrer trafikksikkerheten. Fremskrittspartiet følger opp den historiske samferdselssatsingen vi startet på da vi satt i regjering. Dessverre har vi ikke flertallet bak oss. Flertallet fremmer et budsjett med få gode nyheter for samferdselsfeltet.

Samferdsel handler om frihet, trygghet og verdiskaping. Det handler om at folk skal komme seg trygt til og fra jobb, at varer skal fram, og at beredskapen fungerer når det trengs. Fremskrittspartiet vil føre en samferdselspolitikk som tar utgangspunkt i hele landet, og som bygger landet videre. Det handler om frihet, det handler om trygghet, og det handler om å bygge et land for framtidens generasjoner. Vi håper at veiene er gode nok, at folk kommer seg trygt hjem til jul, og at det blir jul i år igjen.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [15:03:33]: Statsbudsjettet for 2026 er nok et bevis på at denne regjeringen ikke tar samferdsel på alvor. Det snakkes varmt om verdiskaping, om næringsliv i hele landet og om trygghet i hverdagen, men når det virkelig gjelder, når investeringene skal på bordet, da svikter regjeringen. Veier, jernbane, ferger og kollektivtransport er selve ryggraden i Norge. Likevel ser vi et budsjett der viktige samferdselsprosjekter skyves ut i tid, der nye prosjekter uteblir, og der vedlikeholdsetterslepet får vokse videre inn i evigheten. Resultatet er køer, flaskehals og utrygge veier, spesielt i distriktene, men også rundt de store byene.

For Fremskrittspartiet er dette uforståelig. Norge er et langstrakt land, og folk er avhengig av vei og transport for å komme seg på jobb, levere ungene i barnehage, få varene fram til markedet eller ambulansen raskt fram når det haster. Likevel velger regjeringen å prioritere symbolpolitikk framfor konkrete investeringer som faktisk gir effekt. Regjeringen snakker om klima, men glemmer at bedre veier, mindre køer og mer effektiv transport også er god klimapolitikk. Stillestående trafikk og omveier er ikke grønne løsninger, men dårlig samferdselspolitikk.

Fremskrittspartiet vil noe annet. Vi vil bygge mer vei – raskere. Vi vil prioritere vedlikehold før forfallet blir enda dyrere. Vi vil sørge for at pengene brukes effektivt, slik at midlene faktisk gir mer vei og bedre transport, ikke mindre.

Statsbudsjettet for 2026 legger opp til en altfor svak oppfølging av Norges transportbehov. Regjeringens budsjett viser at jernbanen i realiteten får mindre kjøpekraft enn tidligere år, til tross for løfter om offensiv transportpolitikk. Det er ingenting som tilsier at Norge ikke skal ha et veisystem i verdensklasse, og som står seg i all slags vær og trafikk. Vi vil derfor prioritere økte investeringer til riks- og fylkesveier og redusere vedlikeholdsetterslepet.

Samferdselspolitikken må ta hensyn til at folk bor, jobber og reiser over hele landet. Det betyr at det må satses på trygge skoleveier, gode fergetilbud, vedlikehold av riks- og fylkesveier samt en kollektivpolitikk som fungerer for brukeren. I vårt alternative statsbudsjett for 2026 foreslår vi skattelettelser som gir folk mer av egne penger til å prioritere transport, enten det er bil, tog eller buss, samtidig som vi prioriterer investeringer som gir reell nytte i hele landet.

Samferdsel er ikke en utgift, det er en investering i verdiskaping, beredskap og frihet i hverdagen. Regjeringens budsjett for 2026 viser dessverre at de ikke forstår dette. Fremskrittspartiet gjør det, og vi vil prioritere der regjeringen svikter. For Fremskrittspartiet er samferdsel et spørsmål om frihet, trygghet og muligheten for alle til å gjøre de valg som passer best for dem og deres familie.

Tom Einar Karlsen (A) [15:06:43]: Norge befinner seg i den mest alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen siden andre verdenskrig. Det er en ny virkelighet, som vi må forholde oss til i all overskuelig framtid. Samtidig ser vi at naturkreftene utfordrer oss. Forebygging og opprydding etter flom, ras og skred krever store ressurser og tvinger oss til å ta nye hensyn i alt vi gjør. Kanskje særlig i samferdselspolitikken får dette stor betydning. Infrastrukturen må rett og slett rigges for å tåle villere og våtere vær, og vi må sikre at transportsystemene kan fungere i både krise og krig.

Vi har enda en stor jobb foran oss, men den budsjettenigheten vi behandler i dag, tar oss i riktig retning. Mye av det som var omtalt om sikkerhet og beredskap i budsjettet, kommer ikke til å ende med snorklipping, kake og korpsmusikk med det første, men det er like fullt tiltak som er viktige for å møte det som ligger foran oss. Vi som jobber med samferdselspolitikk, bør forberede både oss selv og resten av landet på at samfunnssikkerhet må prioriteres enda sterkere når neste rullering av Nasjonal transportplan kommer. I mellomtiden bør vi passe på å ikke bruke opp alt handlingsrommet før vi får ivaretatt totalberedskapen.

Arbeiderpartiets hovedstrategi om å ta vare på det vi har, utbedre og utnytte kapasiteten bedre der vi kan, og vente med å bygge nytt til vi må, er en god strategi i usikre tider. Når mer av pengene går til drift, vedlike-

hold og mindre prosjekter, får vi fjernet flaskehals og sårbare punkt langs både veier og bane, flyplasser og farleder over hele landet. Det betyr mye i hverdagen til både folk og næringsliv, og det kan fort vise seg avgjørende for samfunnssikkerheten om vi en dag skulle stå i en krise. Jeg kan legge til at det er bra for trafikksikkerheten også.

Ett eksempel fra budsjettet er at tilskuddspotten for å utbedre fylkeskommunale bruer med betydning for militær mobilitet dobles i år. Et annet eksempel er at både Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet arbeider med ulike initiativ for å sikre samfunnssikkerhet og beredskap. Statsrådene har vært inne på det i sine innlegg og replikkvekslinger, og regjeringen samarbeider også med naboland og nye NATO-partnere om bedre militær mobilitet.

Det er kanskje for mye å håpe på at vi skal greie å få enstemmighet om neste nasjonale transportplan, slik vi greide i forsvarspolitikken i forrige periode da langtidsplanen for Forsvaret ble vedtatt, men jeg håper at vi i denne salen i hvert fall greier å finne flertall for å styrke sikkerhet og beredskap i transportsektoren, for forsvar, totalberedskap og logistikk henger tett sammen, og framover gjelder det å trygge landet.

Oda Indgaard (MDG) [15:09:57]: Jeg vil tilbake til Bypakke Grenland. Den inneholder mange gode tiltak for syklende, gående og kollektivreisende. Det er veldig gledelig og et viktig bidrag for å nå nullvekstmålene i Grenlandsregionen.

Bypakken inneholder også framkommelighetstiltak for næringstransporten. I dag er det slik at næringstransport ikke omfattes av nullvekstmålet. Det betyr at næringstransport på vei tillates nærmest ubegrenset vekst. Samtidig har regjeringen fjernet godsoverføringsmålet. Dette henger ikke sammen. Vi risikerer en voldsom vekst i godstransport på vei, stikk i strid med klima- og miljømålene. MDG mener derfor at vi må få et nullvekstmål som inkluderer næringstransport på vei, og mål og tiltak for godsoverføring fra vei til sjø og bane.

Det er et stort behov for en sosialt rettferdig samferdselspolitikk. Flere må få mulighet til å reise miljøvennlig i hverdagen, uten å være avhengig av å kjøpe seg en bil. Billigere og hyppigere kollektivtransport er bærebjelken i denne satsingen, hvor vi i dette budsjettet har tatt store steg i riktig retning. Samferdsel handler også om hvordan vi skal bygge byene og tettstedene våre. Med såkalte timinuttersbyer vil MDG skape nabolag hvor arbeid, skoler, butikker og kulturtilbud finnes i gang- eller sykkelavstand fra boligen. Da blir det også enklere for dem med faktisk behov for å komme seg inn til byen med bil. Det gir en enklere hverdag og bedre byer

og tettsteder – så enkelt og likevel så vanskelig. Ved inngåelse av byvekstavtaler burde dette være en naturlig del av dialogen mellom stat og region og noe jeg håper regjeringen kan ta med seg i dialogen videre.

Nå har Grenland gjort jobben lokalt, og det er på tide at staten bidrar med sitt. Jeg oppfordrer regjeringen til å sette i gang prosessen med forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland. Dette er sterkt ønsket lokalt, og statens bidrag vil være sentralt for at Grenland skal nå miljømålene sine, og for at folk skal ha gode alternativer til bilen.

Jeg observerer at ikke alle støtter sine lokale ordførere i dette, men jeg er glad for at vi sammen med Høyre kan fremme dette forslaget.

May Helen Hetland Ervik (FrP) [15:12:17]: Trygge og gode veier binder Norge sammen. De binder mennesker, arbeidsplasser og regioner sammen, og de bygger landet vårt for fremtiden. For Fremskrittspartiet er veiene mer enn asfalt og betong. De er selve grunnlaget for frihet, trygghet og vekst. Bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel. Derfor må bilen fortsatt være en naturlig og integrert del av transportsystemet, også i byene.

Fremskrittspartiet vil fortsette utbyggingen av et moderne høyhastighetsveinett, som sikrer både trygge og effektive reiser for folk og næringsliv. Samtidig må vi ta vare på det vi allerede har. Vedlikeholdsetterslepet på veiene er i dag den største trafiksikkerhetsutfordringen i landet. Derfor foreslår Fremskrittspartiet å bruke over 1 mrd. kr ekstra til vedlikehold av riksveier og fylkesveier. Det handler om trygghet, om å tette hullene i veien, sikre mot ras og gjøre reisen tryggere for alle.

Denne uken har vi igjen sett hvor sårbare vi er for naturkrefter. Ras, flom og ødelagt infrastruktur rammer lokalsamfunnene hardt. I Sokndal i Rogaland står man midt i en alvorlig flomsituasjon i dag. Kommunen har erklært unntakstilstand, veier og boliger er oversvømt, og brannvesenet har måttet bruke båt for å hjelpe isolerte innbyggere. Det krever statlig støtte for igjen å føle trygghet. Det er en viktig investering i trygghet og beredskap.

Selskapet Nye veier har vist at det går an å bygge raske, billigere og bedre. Vi foreslår derfor å styrke selskapet ytterligere, med 1 mrd. kr ekstra til utbygging. I tillegg bevilger vi nye midler til Statens vegvesen og til raskring, for trygghet på veien må komme først.

Vi sier klart nei til bompenger og brukerbetaling på offentlige veier. Folk betaler allerede nok. Derfor setter FrP i sitt alternative budsjett av 270 mill. kr til å redusere bompengegjelden på strekningen Kristiansand–Mandal. Målet vårt er enkelt: lavere takster, lavere regning for bilistene og en merkbart forskjell i hverdagen. Transport-

politikken må også bygge hele landet, fra kyst til innland. Derfor er det helt avgjørende at store prosjekter, som E134 i Rogaland og ny E39 mellom Kristiansand og Ålgård, ikke stopper opp. Norge trenger bedre veier og ikke flere hindringer for folk som er avhengige av bilen i hverdagen.

Vi tror ikke på å skatte- og avgiftsbelegge folk inn i fremtiden. Vi tror på frihet, trygghet og framkommelighet og på at trygge veier og styrket infrastruktur binder Norge sammen.

Anniken Refseth (A) [15:15:39]: For Arbeiderpartiet handler sosial dumping om noe grunnleggende: Alle som jobber i Norge, skal ha en lønn å leve av og ordentlige lønns- og arbeidsvilkår. Ingen skal presses til å jukse, ingen skal utnyttes, og seriøse virksomheter skal ikke tape i konkurransen med useriøse aktører. Arbeidslivet i Norge skal være ryddig, rettferdig og regulert, og det skal være mulig å følge pengestrømmen fra kunde til lønnsinntaker, altså hele veien.

Slik er det dessverre ikke overalt i dag. Flere næringer er særlig utsatt for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet, spesielt transportbransjen, innenfor drosje, varebil og lastebil. Høyre og FrP har i flere omganger svekket regelverket i tro på at markedet skal regulere seg selv. Det har det ikke gjort. Resultatet er overetablering i drosjenæringen, der sjåfører tvinges til å underby hverandre for å overleve. Konsekvensene er lengre arbeidsdager, lavere inntekt og utrygge arbeidsforhold, samtidig som kundene møter et uoversiktlig og uforutsigbart tilbud.

Varebilbransjen har vokst kraftig i takt med netthandel og hjemlevering. Leveranser med varebiler under 3,5 tonn har lenge vært nærmest uregulert, uten krav til løyve eller seriøs drift. Det har gjort bransjen særlig utsatt for sosial dumping og kriminalitet. Derfor har Arbeiderpartiet tatt grep. Fra januar innføres løyveplikt i varebilbransjen, fra 2,5 tonn. Det er et viktig og nødvendig tiltak for å sikre anstendige arbeidsvilkår, like konkurransevilkår og bedre kontroll. Slike tiltak skal vi fortsette å styrke og videreutvikle.

Det seriøse arbeidslivet blir stadig utfordret av aktører som utnytter nye deler av arbeidslivet til ulovlige formål. Rapporter fra Økokrim, Arbeidstilsynet og andre myndigheter viser at de kriminelle aktørene i arbeidslivet blir mer og mer profesjonelle og infiltrerer det lovlige næringslivet vårt.

I sommer la regjeringen fram en ny handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Den viderefører innsatsen og inneholder nye tiltak for å styrke det organiserte arbeidslivet, særlig for utenlandske arbeidstakere og andre i sårbare posisjoner. Dette handler først og fremst om politisk vilje. Tiltakene i handlings-

planen skal gjennomføres innenfor gjeldende budsjett-rammer. I Norge skal det ikke være mulig å tjene penger på å utnytte andre. Arbeiderpartiet står på lag med arbeidsfolk, for et seriøst, trygt og rettferdig arbeidsliv.

Line Marlene Haugen (FrP) [15:18:39]: Denne uken la regjeringen fram sin helt nye plan for Norge. Der slås det fast at Norge nå står i den mest alvorlige sikkerhets-situasjonen siden andre verdenskrig, og at trygghet, beredskap og kritisk infrastruktur må prioriteres. Likevel er det det motsatte som skjer i praksis.

Et godt eksempel er Notodden flyplass. For den ligger det nå inne kutt som vil føre til at tårntjenesten antakeligvis vil legges ned allerede i 2026, og når den legges ned, kan en egentlig bare si at det er starten på avvikling av Notodden Lufthavn. Det er alvorlig, for Notodden Lufthavn har i dag en sentral rolle for både Forsvaret, politiet, luftambulansetjenesten og redningstjenesten. Den brukes aktivt til trening og utdanning og har en AFIS-tjeneste som er avgjørende for flysikkerhet og arbeid med søk og redning i hele regionen. Pilot Flight Academy, som utdanner over hundre piloter i året, er tydelig på at det ikke finnes reelle alternativer på Østlandet med samme kapasitet og tilgjengelighet som Notodden flyplass har. Svekkes den nå ytterligere, vil antakeligvis både utdanning og arbeidsplasser kunne bli flyttet til utlandet.

I planen for Norge skriver regjeringen at livskraftige lokalsamfunn og robust infrastruktur i hele landet er avgjørende for beredskapen, og da henger det jammen ikke sammen å kutte i tilskuddet til en flyplass som fyller nettopp disse funksjonene. Dette handler ikke om lokal stolthet, og det handler heller ikke om kommunal drift. Dette handler om nasjonal beredskap, flysikkerhet og evnen til å kunne håndtere kriser både i fredstid og også i langt mer alvorlige situasjoner.

Fremskrittspartiet er tydelig: Bevilgningene til Notodden flyplass må styrkes. Tårntjenesten må opprettholdes. Nå mener jeg at regjeringen må begynne å la handling følge ordene de legger fram. Alt annet er rett og slett uansvarlig.

Frank Edvard Sve (FrP) [15:21:15]: Ein representant frå Arbeidarpartiet sa her tidlegare at Arbeidarpartiet spelar på lag med arbeidsfolk. Det gjeld i alle fall ikkje arbeidsfolk på sjøen, for Arbeidarpartiet, med fiskeri- og havministeren, ønskjer å skrote Stad skipstunnel. Hav- og kystnasjonen Noreg – med det svimlande beløpet på 17 mrd. kr til kysten i Nasjonal transportplan, og så presterer vår eigen fiskeri- og havminister frå Hammerfest ikkje å gå i krigen for kysten og viktige ting for å sikre at ein kan bruke havet og kysten som vår motorveg, det som har vore ein motorveg for å bygge

landet i generasjon etter generasjon. No er ikkje dette viktig for Arbeidarpartiet.

Kva var grunngevinga for å skrote Stad skipstunnel? Det vart for dyrt. Ja, der er det rekna med moms, mens på andre prosjekt på andre vegar er det ikkje moms. Det er nesten ei dobling av prisen – som om det skulle vere så veldig spesielt. Kvar var fiskeri- og havministeren og samferdselsministeren når prisen på bygging av jernbane til Moss, samferdselsministeren sitt eige område, steig? Det skulle ha kosta 5,4 mrd. kr og har no kome opp i 28 mrd. kr, og det tikkar sikkert vidare oppover skalaen. Kvar var desse statsrådene i kampen for å stoppe dette prosjektet? Det kunne eg gjerne tenkt meg å høyre om frå fiskeri- og havministeren.

Eg synest dette er spesielt, veldig spesielt. Det er trist for kysten, og det er trist for dei som skal ferdast med frakt langs kysten vår. Det er ei stor næring som stiller seg bak Stad skipstunnel. Dei står i snitt mellom 41 og 47 timar og ventar for å kome seg forbi Stad når det blæs skikkeleg. Kva andre plassar i Noreg må ein stå og vente i to døgn på motorvegane eller vegane våre? Kvar skjer det? Ingen plass. Her er det berre snakk om å skrote kysten. Arbeidarpartiet har tydelegvis ikkje tenkt å drive valkamp i Møre og Romsdal eller Vestland, dei har tydelegvis berre gjeve opp heile greia. Det er pinleg, det er ille.

Eg er så glad for at Framstegspartiet, Høgre, KrF, Venstre og Senterpartiet kan stå bak at vi faktisk kan få gjort noko med dette kjempefarlege området, og eg forventar at dei partia stiller opp og ikkje har tenkt å abdisere i valkampen på Vestlandet og Sunnmøre og oppover langs kysten, som Arbeidarpartiet tydelegvis har gjort. Eg vil gjerne høyre om fiskeri- og havministeren har tenkt å kome med nokon tilbakemeldingar om kvifor ein skrota ei så viktig trafikkåre i Noreg.

Bård Hoksrud (FrP) [15:24:34]: Når det gjelder Bypakke Grenland, må man si det rett ut: Hvis fase 1 var en test av om bompenger og gangfelt kunne trylles om til mindre trafikk, strøk forsøket på praktisk talt alle målene. Hva var målsettingen? Jo, det var nullvekst, mindre biltrafikk, mer gange, mer sykkel og mer kollektiv. Realiteten er en helt annen: Trafikktellingen viser vekst og ikke reduksjon. På flere tellepunkter har trafikken faktisk økt med opptil 10 pst.

Når vi da står her og snakker om at fase 2 skal oppnå et nullvekstmål, begynner det nesten å ligne mer på en science fiction-film enn på samferdselspolitikk. Hvis resepten for å oppnå nullvekst bare er å skru bompengene enda strammere til, må vi i hvert fall være ærlige og innrømme at dette ikke handler om trafikkpolitikk, men om å gjøre bilhold så smertefullt at folk faktisk gir opp. Det er ikke politikk, det er terapi med tvang.

Når det gjelder finansieringen og det store spleisela- get, der noen spleiser og andre spiser popkorn: La oss se på hvem som faktisk skal betale. Totalkostnaden er på 3,1 mrd. kr. Kommunen og fylkeskommunen bidrar med rundt 450 mill. kr – det er total lokal finansiering. Staten bidrar med minimalt; det er ikke noe tydelig stat- lig løft for å få tatt tak i trafikkutfordringene i Grenland. Bilistene, derimot, skal selvfølgelig betale hovedregnin- gen. Over 2,2 mrd. kr bare i bompenger, pluss alle mer- kostnadene vi har hatt i praksis, gjør det vanskelig å være bilist i byen. Det er nesten så man må be bilistene om å møte opp her på Stortinget, på galleriet, for å gi dem en takk for at de er regjeringens melkeku. De fort- setter å produsere inntekter, uansett om de får mindre og mindre beite.

Det er en stor andel gang- og sykkeltiltak, og mange av dem er fine nok, men samtidig gjør de framkomme- ligheten for bil dårligere. Det er innsnevring, enveis- kjøring, rød asfalt for syklist og tiltak som i praksis ikke løser de grunnleggende transportutfordringene for folk som faktisk må bruke bilen i hverdagen for å få livet til å gå opp.

Det er lov til å være ærlig: Dette er en pakke der bilen ikke er ønsket som gjest, men den er ønsket som betaler. Er nullvekst en seriøs målsetting eller politisk standup? Når vi vet at den vedtatte fase 1 ga økt trafikk, forstår jeg nesten ikke hvordan flertallet her kan klare å snakke om nullvekst uten å trekke på smilebåndet.

Det vi vet fungerer for å skape god byutvikling og trygg trafikk, er gode veier, effektive transportavvi- klingsløsninger og ekte statlige løft, ikke å gjemme seg bak stadig høyere bompenger og stadig flere tiltak som gjør bilen tregere og vanskeligere og dyrere å bruke.

FrP mener at bilistene allerede har betalt mer enn nok. Nullvekstmålet i Grenland er lite annet enn en poli- tisk drøm som krasjer med virkeligheten. Staten må ta ansvar for store samferdselsløft, ikke sende regningen til bilistene. Vi kan ikke fortsette med en politikk der fasi- ten viser trafikkvekst, men svaret er at vi prøver igjen – vi prøver bare litt til. Bilistene har fått en økning, og når noen sa at kollektivtilbudet har vært en suksess, må suk- sessen være at trafikkveksten der faktisk har gått ned, og at det per oktober er 7,5 pst. færre som bruker kollektiv- trafikk i Grenland.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [15:27:53]: Nord-Nor- ge er mest sannsynlig den landsdelen som bidrar mest til verdiskaping per innbygger, gjennom fiskeri, hav- bruk, energi, mineraler og strategisk tilstedeværelse i nordområdene. Likevel behandles landsdelen gang på gang som et femte hjul på vogna i regjeringens samferd- selspolitikk. Regjeringen snakker varmt om nordområ- dene i festtalene, men når budsjettene legges fram, for-

svinner ambisjonene. Det er ord uten handling, og det er folk i Nord-Norge som betaler prisen. Sannsynligvis har Nord-Norge aldri fått en lavere andel av samferd- selsbudsjettet enn under dagens regjering.

Nordlandsbanen forfaller. Kapasiteten på Ofotba- nen er helt i taket. Riksveier og fylkesveier forfaller. Fer- jesambandet er upålitelig, og viktige utbedringer for- skyves år etter år.

Samferdsel handler ikke bare om asfalt og betong. Det handler om beredskap, bosetting og verdiskaping. Det handler om at folk skal komme seg trygt på arbeid, til skole og helsetjenester, og det handler om at nærings- livet skal få varene sine fram til markedet. Regjeringen velger i stedet heller å spre midlene tynt utover, samti- dig som store prosjekter i nord enten nedprioriteres el- ler skyves langt ut i tid. Det er et politisk valg, og det er et valg FrP er grunnleggende uenig i.

Når regjeringen samtidig snakker om økt militær tilstedeværelse og styrket beredskap i nord, burde det være selvsagt at infrastrukturen følger etter. Det gjør den ikke. Uten fungerende veier, havner og effektive trans- portårer står beredskapen på leirfotter.

Fremskrittspartiet mener at det er på høy tid å gjøre alvor av nordområdesatsingen. Nord-Norge trenger å realisere flere veiprojekter, en bedre jernbane, havne- utbedring, raskere utbygging, forutsigbare finansierin- ger – ikke flere utredninger og flere løfter, men konkrete investeringer. Skal Nord-Norge være en motor for verdi- skaping og trygghet i landet, må regjeringen begynne å behandle landsdelen deretter.

Fremskrittspartiet vil prioritere samferdsel i nord fordi det er nødvendig, rettferdig og avgjørende for Nor- ges trygghet. I vårt alternative budsjett øker vi rammene til skred- og rassikring, fylkesveier, riksveier og jernbane, fordi vi ønsker å ta tak i de utfordringene vi har i nord. Et av mange samferdselsprosjekter vårt budsjett har ram- mer for å ta tak i, er nytt krysningsspunkt på Søsterbekk på Ofotbanen, som er gryteklart. Det er klart til å starte opp umiddelbart dersom vårt budsjett blir vedtatt i den- ne salen.

Mats Henriksen (FrP) [15:30:41]: Samferdselsbud- sjettet fra det rød-grønne flertallet er dårlig nytt for Trøndelag. Spesielt for mitt valgdistrikt, Nord-Trønde- lag, er dette et grått budsjett.

I Nord-Trøndelag er bilen og veien viktig for folk, næringsliv og beredskap. Raset ved Nesvatnet viser hvor sårbar landsdelen er for brudd i viktig infrastruktur. Fremskrittspartiet vil understreke at E6 og jernbanen er nasjonale hovedårer og et statlig ansvar, og mener at sta- ten må bidra til at både vei og jernbane gjenopprettes innen rimelig tid.

Ny E6 mellom Stjørdal og Åsen åpner på denne tiden neste år, med fire felt og 110 km/t. Det er et prosjekt som reduserer reisetiden mellom Stjørdal og Åsen betraktelig. Dette er vi veldig glad for. Nå må vi bygge E6 videre nordover. Prosjektet Åsen–Mære er viktig for Nord-Trøndelag. Strekningen er preget av høy årsdøgntrafikk, mange uhell og ineffektiv trafikkavvikling. Dessverre ser vi at regjeringen nok en gang holder Nye veiers budsjett på stedet hvil, for mens driftskostnader og byggekostnader vokser, blir potten Nye veier kan bruke på bygging av ny vei, mindre. Det gjør at viktige prosjekter, som E6 Åsen–Mære, kan bli utsatt og voldsomt nedskalert.

Fremskrittspartiet styrker Nye veier i sitt alternative budsjett. Det gjør at Nye veier kan følge opp sin portefølje på en bedre måte og bidra til å bygge Norge for fremtiden.

Nordlandsbanen er en utsatt strekning. De siste årene har det vært flere langvarige brudd på banen. Det skaper usikkerhet blant folk og næringsliv. Mens regjeringen lar vedlikeholdsetterslepet på jernbane vokse også neste år, prioriterer Fremskrittspartiet å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det skaper forutsigbarhet for folk og næringsliv.

Samtidig lever vi i en urolig tid. Samferdselsfeltet utgjør en viktig del av sivil beredskap. Styrking av øst–vestaksen har blitt viktigere etter Sverige og Finlands inntreden i NATO. Jeg savner fokus på sivil beredskap i budsjettet fra det rød-grønne flertallet. Fremskrittspartiet har i sitt alternative budsjett prioritert 250 mill. kr til vår beredskapsportefølje. Mens regjeringen kanskje vil utbedre noen bruer langs E14 for å sikre militær mobilitet, prioriterer Fremskrittspartiet midler til oppstart av helhetlig utbygging av E14 Stjørdal–riksgrensen. Det bidrar til å styrke vår evne til å håndtere en endret sikkerhetspolitisk situasjon.

Politikk handler om prioriteringer. Nord-Trøndelag er nok en gang en budsjettaper under de rød-grønnes styre. Fremskrittspartiet prioriterer tiltak som kommer Nord-Trøndelag til gode, og som sørger for at vi bygger et Nord-Trøndelag for fremtiden.

Stig Even Lillestøl (FrP) [15:33:55]: Tryggleik for landet og beredskap blir av regjeringa trekte fram som sentrale prioriteringar i deira ferske plan for Noreg. Då stussar eg over at den same regjeringa så ivrig går inn for å skrote Stad skipstunnel, som ville ha tryggja den farlegaste og mest værharde strekninga langs norskekysten. Forsvarleg og føreseieleg skipsfart er nemleg ikkje berre ei viktig interesse for næringslivet, men òg viktig for forsvarskapasiteten vår.

Staten skal etter planen bruke over tusen milliardar kroner på infrastruktur det komande tiåret. Det skal også løyvast langt meir til forsvar framover. Likevel inn-

går visst ikkje dette viktige prosjektet for betre infrastruktur på Nordvestlandet i planane til regjeringa i det heile teke.

Når ein gjev opp prosjektet etter å ha brukt fleire hundre millionar på å kome i gang, og lokale bebuarar har måtta flytte, går det ut over tilliten til det offentlege og evna vår til gjennomføre det arbeidet som har blitt begynt, spesielt når arbeidet blir avslutta før forhandlingane om pris for prosjektet er fullførte. På toppen av det heile skapar regjeringa eit uriktig inntrykk av at skips-tunnelen skal bli dyrare enn han faktisk ligg an til, ved å rekne med momskostnader staten ville betalt tilbake til seg sjølv.

Ikkje berre går vi glipp av potensielt hundrevis av arbeidsplassar ved å skrote prosjektet; aktørar i heile regionen har allereie arbeidd i lang tid med planar for tunnelen og tilrettelegging av næringsareal. Nærare heile næringslivet både nord og sør for Stad seier dei vil få stor nytte av tunnelen, og påstanden om at ingen kjem til å bruke han, har blitt tilbakevist av Kystrederiene, som seier at 80 pst av deira medlemmer vil nytte seg av tunnelen.

Stad skipstunnel vil binde Vestlandet tettare saman, skape nye bu- og arbeidsregionar og styrkje beredskapen langs kysten. Han kan òg bidra til å redusere utslepp og gje miljøgevinstar, eksempelvis ved å gjere det mogleg eller enklare å nytte elektriske fartøy.

Skipstunnelen opnar for meir effektiv transport av folk og varer ved å redusere ventetider. Mindre fartøy tapar i dag verdiskaping ved å måtte liggje til kai, mens større fartøy må lenger ut på havet og ta omvegar. Det har ein verdi for lokalt næringsliv og renommee deira at ein får gjort noko med det. Det kan òg nemnast at tunnelen ville levert ei reiselivsoppleving som er unik i global samanheng, og som ville hatt stor verdi for reiselivsnæringa.

Arbeidarpartiet sine planar om å skrote Stad skips-tunnel er det siste eksempelet i ei rekkje av prosjekt på Vestlandet som ryk ut av dei vedtekne prioriteringslistene. Då regjeringa i fjor la fram ny NTP, var plutselig Vestlandet sine to høgast prioriterte vegprosjekt skrota. Hordfast blei nedprioritert, med for høg ressursbruk som forklaring. Kryssing av Romsdalsfjorden blei teke ut med same forklaring.

Det er viktig å påpeike at Vestlandet ikkje har nokon store jernbaneprosjekt, som utgjør rundt halvparten av løyvingane til samferdsel. Når pengane heller ikkje kjem til veg eller kyst, har vi på Vestlandet all grunn til å vere skuffa over parti som har tyngdepunkt på Austlandet.

Kristian August Eilertsen (FrP) [15:37:06]: Jeg vil ta opp en sak som er helt avgjørende for Nord-Troms: Sør-

kjosens lufthavn og FOT-rutetilbudet. Dette er ikke bare en flyplass og en flyrute; det er en livsnerve for lokal-samfunn, næringsliv, beredskap og helsetjenester. Situasjonen er alvorlig. Regulariteten på ruten Sørkjosen–Tromsø er nemlig nede på 86 pst. Det betyr at svært mange flyvninger ikke går som planlagt. Dette er sannsynligvis det dårligste resultatet i landet. Forklaringen er den samme hver eneste gang: teknisk svikt.

For pasienter som skal til sykehus, for næringslivet og for folk flest som skal til og fra jobb eller studier, er dette fullstendig uakseptabelt. Når tilbudet svikter, svekkes både tilliten til hele rutetilbudet og muligheten til å bo og arbeide i distriktene. Da er det mange som ender opp med ikke å bruke tilbudet, for man kan rett og slett ikke stole på at flyet går.

Fremskrittspartiet mener vi må handle nå. Først og fremst må rutefrekvensen opp. Tre daglige avganger mellom Sørkjosen og Tromsø på hverdager er et minimum. Vi må også sikre bedre korrespondanse med nasjonale og internasjonale ruter fra Tromsø, sånn at reisene blir effektive og forutsigbare. Når kveldsflyet fra Sørkjosen lander i Tromsø, har alle avganger videre i Norge – eller til utlandet, for den saks skyld – allerede gått. Passasjerene må da enten overnatte i Tromsø eller ikke bruke flyet i det hele og store. Rutetidene må bare justeres med halvannen time. Hvorfor det ikke lar seg gjøre, må nesten statsråd Nygård redegjøre for. Det har han en kjempemulighet til å gjøre, siden han er etter meg på tallerlisten.

Denne saken handler om to ting: tilbud og regularitet. Det er to parter som har et tydelig ansvar her. For det første har Samferdselsdepartementet et klart ansvar for flytilbudet og rutetidene, siden dette er en FOT-rute. For det andre har Widerøe, som er operatøren på flyruten Tromsø–Sørkjosen, et ansvar for regulariteten. Til sjuende og sist er det samferdselsministeren som har det overordnede politiske ansvaret for at denne saken blir løst.

Tilbudet har nå fått forvitte år for år, og nå må utviklingen snus. Det haster. Flytilbudet til og fra Sørkjosen lufthavn er viktig for hele Nord-Troms. Fremskrittspartiet vil stå på for et bedre flytilbud i nord – med høyere regularitet og mer forutsigbarhet. Det vil gjøre det mulig å bo og skape verdier i hele landet, også i Nord-Troms.

Tom Einar Karlsen (A) [15:39:55]: Jeg har noen kommentarer til kanskje særlig Fremskrittspartiets, men også Høyres omsorg for Ofofbanen. Begge partiene har satt av penger i sine alternative budsjetter, og som vi har sett eksempler på i replikkvekslingen og i debatten tidligere i dag, har det ikke manglet på kritikk om at regjeringen jobber for sakte med det som utvil-

somt er en viktig jernbanestrekning for både folk, næringsliv, forsvar og beredskap i Nord-Norge.

Det er verdt å minne om behandlingen av Nasjonal transportplan i fjor sommer. Da var nemlig de samme partiene med på å skape flertall i Stortinget for å flytte dobbeltspor på Vestfoldbanen til over 10 mrd. kr foran Ofofbanen i køen. Man hadde riktignok med noen fine ord om Ofofbanen også i pressemeldingen, men man brukte ikke de magiske ordene «i første seksårsperiode», og dermed havnet den bak Vestfoldbanen i køen i Nasjonal transportplan.

Nord-Norge ble altså ikke prioritert da Fremskrittspartiet og Høyre samlet opposisjonen om å tvinge regjeringen til å gå i gang med en stor jernbanepakke på Østlandet. Da hadde de all anledning til å sikre raskere framdrift også i nord, men i stedet ba de regjeringen prioritere andre prosjekter først.

Så kommer de i år – etter at flertallet for disse prosjektene i sør er trygt på plass – med forslag om penger til Ofofbanen i sine alternative statsbudsjetter. Erfarne politikere vet veldig godt at alternative statsbudsjetter ikke får flertall. Det er litt av en finte Fremskrittspartiet og Høyre prøver seg på her, og jeg må si jeg finner det vanskelig å gi uttrykk for alt jeg tenker om det, uten å ta i bruk den fulle bredden av min nordnorske språkav, men av hensyn til forretningsordenen, tror jeg at jeg skal nøye meg med å si at folk i Narvik og folk i Nord-Norge har god grunn til å være skuffet over måten Fremskrittspartiet og Høyre har behandlet Ofofbanen på.

Jeg minner om at det var Arbeiderpartiet og Senterpartiet som sørget for at tre nye krysningsspor og økt aksellast på Ofofbanen faktisk er inne i siste nasjonale transportplan, men etter disse manøvrene fra Fremskrittspartiet og Høyre frykter jeg at vi nå er lenger unna å komme videre med dette viktige prosjektet. Heldigvis fikk Arbeiderpartiet og Senterpartiet, med støtte fra Venstre, inn en flertallsmerknad i NTP-innstillingen om at også Ofofbanen bør prioriteres i første seksårsperiode, men den jobben blir jo ikke noe enklere når regjeringen først må finne over 50 mrd. kr til de prosjektene på Østlandet som Fremskrittspartiet og Høyre var med og sikret flertall for uten å ha inndekningen klar.

Jeg er glad for at man står her og sier at man skal følge det opp i sine alternative budsjetter, men det nytter jo ikke å følge opp alle påplussingene når man ikke har enighet om hvor man skal hente pengene.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [15:43:04]: Bypakke Grenland fase 2 inneholder prosjekter og tiltak som er viktige for den videre utviklingen av Grenland i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan. Jeg er glad for at komiteens flertall støtter regjeringens forslag om en ny

fase i bypakken, slik at man kan legge til rette for at det kan gjennomføres flere prosjekter og tiltak.

Dette har lokale myndigheter vært tydelige på at de ønsker. De ønsker seg en fase 2 av bypakken, og i tråd med lokale vedtak legges det opp til å videreføre dagens bompengeneinnkreving med økte grunntakster og innføring av betaling for lette nullutslippskjøretøy.

I motsetning til representanten Hoksrud synes jeg nullvekstmålet er en god idé. Det er litt underlig at ikke Fremskrittspartiets representanter synes det, for det var nemlig på Fremskrittspartiets vakt at nullvekstmålet faktisk ble satt i verk, gjennom Nasjonal transportplan fra 2018.

Så noen kommentarer til debatten: Det er selvfølgelig vanskelig å ta for seg alt, men det blir alltid framstilt som at en statsråd åpner forgjengerens prosjekter, og det er jo sant. Sånn er det jo, og sånn vil det bli for en eller annen statsråd i framtiden også. Det må i hvert fall ikke henge igjen et inntrykk av at det ikke startes opp prosjekter på vår vakt. Vi har startet en rekke viktige samferdselsprosjekter. Jeg nevnte noen av dem tidligere i dag – Sørfoldtunnelene, Oslofjordforbindelsen, E134 Røldal–Seljestad, Arna–Stanghelle, E45 Kløfta – og jeg kunne nevnt mange flere, i tillegg til Nye veier-prosjekter. Det skjer veldig mye. Det er veldig mange store pågående prosjekter, og det starter opp mange nye prosjekter.

Så noen korte kommentarer til Stad skipstunnel, for det er ikke sikkert fiskeri- og havministeren får dekket det. Det er et prosjekt som nær sagt har doblet seg i kostnader. Det er i hvert fall relevant i diskusjonen om Stad skipstunnel. I tillegg forsøker man å sette det i sammenheng med et prosjekt i Moss. Jeg vet ikke hvor relevant det er. Det prosjektet ble startet opp før denne regjeringen tiltrådte, og det var et prosjekt som fikk økte kostnader underveis. Her er vi jo i startfasen av et nytt prosjekt og får beskjed om at kostnadene nær sagt dobler seg. Da er det i hvert fall ansvarlig av politikere å gjøre vurderinger av om det er riktig bruk av samfunnets ressurser. I tillegg er det vel å legge til at siden prosjektets fødsel har teknologien innenfor skipsfart endret seg. Skipene våre håndterer en annen type utfordringer og vær og vind i dag enn den gangen prosjektet ble planlagt.

Så til kommentaren om luftfart og FOT-ruter: Denne regjeringen har mer enn doblet innsatsen til FOT-ruter. Det ble brukt 1 mrd. kr. til det da vi tiltrådte, og nå brukes det 2,5 mrd. kr. Det er selvfølgelig vårt oppdrag og ansvar å følge opp dem som leverer kontrakter, slik at vi får det tilbudet innbyggerne er forespeilet.

Anniken Refseth (A) [15:46:20]: Vi vet at Trøndelag er blitt delt i to, og det mer enn én gang. Vi vet at dette

skyldes mer nedbør enn før, men også et betydelig etterslep på vedlikehold.

Konsekvensene er alvorlige. Næringslivet taper store summer på saktekjøringer og omkjøringer. Mange stoler ikke lenger på at folk og gods kommer fram i tide med tog, og mange av dem som jobber langs og på våre veier, har tapt både inntekt og tid, og de har stått i kø i timevis. Vi må være ærlige: Dette har ikke kommet over natten; vi har forsømt oss over lang tid.

Derfor prioriterer Arbeiderpartiet nå vedlikehold. Prioritering betyr å si tydelig at vi først skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må. Det er helt i tråd med innspillene vi har fått fra transportnæringen, næringslivet, fagbevegelsen og lokalbefolkningen. Det er vedlikehold av infrastrukturen på vei og bane som trengs nå.

Prioritering betyr dessverre også at det ikke er rom for alt, men nettopp derfor er det viktig å få mer fart på vei og bane ved å prioritere på både kort og lang sikt.

Regjeringen legger opp til økte midler til vei, bane og bru. Bruene våre er gjennomgått, og det er også viktig for militær mobilitet. I budsjettet foreslås det økte midler, og summene der er 50,4 mrd. kr til vei og 30,8 mrd. kr til bane.

For å trekke fram noe som har skapt mye frustrasjon i Trøndelag, E6-utbyggingen, vil jeg peke på at det er flere konkrete tiltak i gang for å få fortgang i arbeidet. Det er avbøtende tiltak på strekningen Sveberg–Værnes. Strekingen Sveberg–Værnes er prioritert av Nye veier og blir lagt ut på anbud når reguleringsplanene for Hommelvik og Hellstranda er godkjent og selskapet har fått nødvendige tillatelser til utbygging. Nye veier lover en mye bedre dialog med kommunene for å sikre et godt samarbeid.

Alt dette er avgjørende for å få opp tempoet i veibyggingen, for trygg ferdsel, for næringslivet og for Trøndelag.

Jone Blikra (A) [15:49:05]: Luftfarten er avgjørende for å sikre befolkningen i hele landet tilgang til helsetjenester, utdanning og andre offentlige tjenester, effektive arbeidsreiser, private reiser, mulighet for utvikling av reiselivsnæringen og frakt av post og tidskrisiske varer. Det gjelder ikke minst i distriktene. Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen gjennomførte i 2024 en halvering av maksimaltakstene i de nye FOT-ruteavtalene. I tillegg ble kapasiteten styrket. Regjeringen videreførte de nye tiltakene i 2025, og i budsjettet for 2026 økes kjøp av flyruter til nærmere 2,5 mrd. kr. I budsjettet for 2026 understrekes det også at regjeringen vil videreføre og styrke Avinor-modellen og videreføre dagens lufthavnstruktur.

Regjeringen er også tydelig på å ta ansvar for dem som jobber i flybransjen. En gruppe er flyvende perso-

nell. Det er en gruppe ansatte som er veldig uensartet – alt fra piloter til kabinansatte med en grunnlønn som ligger under gjennomsnittet i Norge. Erfaringer fra andre steder i Europa viser praksiser for bruk av flyvende personell som vil ha preg av sosial dumping om det sprer seg til Norge. En slik utvikling i norsk luftfart er ikke akseptabel, verken for de ansatte eller for konkurransen mellom flyselskapene. Her er blant mange virkemidler en styrking av Luftfartstilsynet et viktig tiltak.

På veisiden er Arbeiderpartiet opptatt av et trygt og framkommelig veinett i hele landet. Det kan være utfordrende å komme gjennom lydmuren når spesielt ett parti, det største på borgerlig side, har kjøpt opp hele varrelageret av svart maling: Alt er gærent, ingenting fungerer, ingenting blir gjort. Faktum er at det aldri – jeg understreker aldri – har vært bevilget mer penger til samferdsel i kongeriket Norge. Faktum er at bare innen veiformål økes bevilgningene med 3,5 mrd. kr i 2026. Drift og vedlikehold, å ta vare på det vi har, er en prioritet for Arbeiderpartiet. Derfor styrkes det allerede høye nivået på drift og vedlikehold på riksveinettet til nesten 11,5 mrd. kr i 2026.

For 25 år siden, i år 2000, omkom det 341 personer i trafikken. Tallet på drepte i trafikken i 2024 er 87 personer. Av disse var 20 på motorsykkel. Vi har og skal ha et høyt ambisjonsnivå innen trafiksikkerhet. Vi ligger noe etter måltallene. Det betyr bare at innsatsen må intensiveres. Et tett og godt samarbeid mellom Statens vegvesen og sentrale aktører innen trafiksikkerhet, basert på fakta og kunnskap, er det som må til.

Lill Harriet Sandaune (FrP) [15:52:17]: I Trøndelag, som i resten av landet, er behovet for utbygging og vedlikehold av riks- og fylkesveier stort. I Melhus har Senterpartiet etterlyst at flere lokalpartier tar kontakt med sine stortingsrepresentanter på Trøndelagsbenken for å få fortgang i utbyggingen av E6 Ulsberg–Melhus og få redusert de urimelig høye bompengene på Hofstad. Melhus Arbeiderparti og Senterpartiet i Melhus har ønsket å gi stortingspolitikere innsikt i hvor viktig denne veien er. Det er vel og bra, men erfaringene viser nå at dialogmøter, spørsmål til samferdselsministeren og fine ord i valgkampen ikke er nok. Det som faktisk avgjør, er viljen til å prioritere penger i statsbudsjettet. Bygging og vedlikehold av veier er ikke en utgift, men en investering i framtiden, for innbyggerne, for næringslivet og for distriktene. Det er her forskjellene i politikken blir tydelig.

I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett har vi prioritert nærmere 1,4 mrd. kr ekstra til lavere bompengetakster. Samtidig har Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt, SV og MDG valgt å kutte 34,4 mill. kr i denne ordningen. I dag gjelder ordningen kun ferdige eller pågå-

ende prosjekter. Derfor har FrP også foreslått å utvide den til å gjelde alle riksveier med bompenger utenfor byområdene. Dessverre fikk forslaget kun Fremskrittspartiets stemmer.

I tillegg har FrP prioritert en milliard ekstra til Nye veier og 500 mill. kr til drift av ferdigbygde prosjekter i Nye veier i 2026, noe som kan utgjøre en stor forskjell for kommuner som Melhus. En samsatsing prioriteres ikke i samarbeidspartiens budsjettforslag, og man fortsetter å skyve viktige veiprojekter og satsingen på Nye veier foran seg.

I dag betaler innbyggerne i Melhus bompenger for en vei som ikke er ferdig, og de betaler dyrt for å kjøre innenfor sin egen kommune. Med dagens budsjettforslag fra de rød-grønne må de belage seg på at dette bare fortsetter.

Lokalt har Senterpartiet i avisinnlegg bedt partiene om å ta opp røret til sine stortingsrepresentanter. Vi i FrP har gjort det, og vi leverer. De rød-grønne samarbeidspartiene har lagt på røret. Mens FrP prioriterer veier og lavere bompenger, møter dessverre innbyggerne og lokalpolitikere i Melhus bare opptattsignal hos Arbeiderpartiet, Senterpartiet og resten av samarbeidspartiene deres.

Geir Inge Lien (Sp) [15:55:21]: Det er ikkje alltid like enkelt å få til ei budsjetteinighet, men Senterpartiet har valt å ta ansvar fordi vi veit at kompromiss er ein del av det å styre eit land. Vi har kjempa for våre prioriteringar, og vi har fått gjennomslag. Vi har sikra eit budsjett som gjev betre balanse mellom by og land, som har styrkt grunnleggjande tenester, og som gjev rom for vidare utvikling av heile landet. Budsjettavtalen er eit greitt kompromiss, i tråd med den norske tradisjonen med å finne løysingar i fellesskap.

Det er likevel område der vi står langt frå regjeringa. For Senterpartiet var det heilt avgjerande å få styrkt fylkeskommuneøkonomien i budsjettforliket. Senterpartiets gjennomslag gjev rom for meir vedlikehald, kollektivtilbod og ferje, og tenester folk er avhengige av kvar einaste dag. Vi har òg fått skrota den usosiale avgiftsauken på bensin og diesel. For oss handlar dette om rettferd. Det er mange i dette landet, inkludert i byane, som ikkje har råd til ny elbil eller andre alternativ til bilen. Når regjeringa føreslår avgifter som rammar dei hardast, seier vi nei. Det er ikkje berre ei politisk ueinighet, det er eit spørsmål om sosial rettferd.

Eg er skuffa over at regjeringa heller ikkje i år ser ut til å ville gjere noko med den økonomiske situasjonen til Avinor. Vi er heilt avhengige av å kunne fly i dette landet. Når Avinor slit, står både arbeidsplassar og beredskap i fare. Senterpartiet vil forsetje å presse på for at regjeringa skal ta ansvar.

Senterpartiet kan ikkje akseptere dei uanstendige forholda i drosjenæringa. Sjåførar som jobbar lange dagar utan ei anstendig løn og rettar, og passasjerar som til stadigheit opplever uakseptable hendingar i drosjen, er ikkje Noreg verdig. Her kunne statsråden gjort mykje meir, f.eks. å følgje opp Stortingets eige vedtak om automatisk registrering av turar i taksameter, slik at vi kan få ein kvit økonomi i næringa.

Senterpartiet har teke ansvar for heile landet, eit budsjett for neste år, men vi gjev oss ikkje her. Dei neste åra skal vi kjempe for vår politikk, og vi skal fortsetje å stå opp for folk i kvardagen. Eg inviterer resten av Stortinget til å verte med på dette arbeidet.

Eg ønskjer alle saman ei riktig god jul.

Erlend Svardal Bøe (H) [15:58:30]: I går la regjeringa fram sin plan for Norge. Der var samferdsel nesten ikke nevnt i det hele tatt, og det bekrefter jo at veiutbygging ikke har vært en prioritet for denne regjeringen. Det regjeringen skriver, er at vi skal ta vare på det vi har, og bygge nytt der vi må. Tydeligvis er det ikke mange plasser vi må bygge nytt. Ser en f.eks. på mitt hjemfylke, Troms, har veiutbyggingen nesten stoppet helt opp, og veldig mange av de prosjektene som gjennomføres i Troms nå, er prosjekter som ble vedtatt av den borgerlige regjeringen.

Noe av det jeg er opptatt av, er fylkesveiene. Der er vi nødt til å ta oss litt mer sammen, for fylkesveiene rundt om i landet vårt råtner på rot, og det er store hull, som gjør at det blir vanskelig for folk å ferdes trygt, og det er vanskelig for bedriftene å få fram varene sine. Derfor er jeg veldig glad for at Høyre har prioritert en halv milliard kroner mer enn regjeringen til å sørge for bedre vedlikehold av fylkesveiene.

Det er litt artig å høre representanten fra Senterpartiet stå og snakke om budsjettenighet og gjennomslag i budsjettenigheten. Noe Senterpartiet virkelig ikke har fått gjennomslag for de siste fire–fem årene, som den viktigste budsjettpartneren til regjeringen, er faktisk å prioritere fylkesveiene mer enn det som gjøres i dag.

Troms er også et fylke som er utelatt av store deler av Nasjonal transportplan, fordi vi ikke har like mange jernbaneprosjekter som i en del andre plasser i landet. Det betyr at Troms er helt avhengig av å ha veiprosjekter som knytter regionen vår tettere sammen. Et av de prosjektene Høyre fikk inn en viktig merknad om i Nasjonal transportplan i fjor, er prosjektet Østre Malangenkorridor. Det er et prosjekt som vil kutte reisetiden mellom Tromsø og Bardufoss med nesten en time. Det gjør at en knytter næringslivet i regionen tettere sammen, og at en knytter folk i regionen tettere sammen. Det å ta ned reisetiden med nesten en time gjør faktisk også mobiliteten til Forsvaret bedre.

I planen for Norge skriver regjeringen bl.a. at vi trenger «infrastruktur som legger bedre til rette for mottak og forflytning av allierte forsterkningsstyrker og militær mobilitet». Det er jeg helt enig i, men da må vi også ha en regjering som framover blir flinkere til å sette oppbyggingen av Forsvaret i sammenheng med samferdsel. Da skulle jeg ønske at vi hadde en regjering – med Arbeiderpartiet – som var mer offensiv med tanke på f.eks. å realisere Østre Malangenkorridor, som jo er et prosjekt som nettopp vil bidra til oppbygging av Forsvaret, men også til å knytte næringsliv og folk tettere sammen.

Vi trenger en regjering som bygger vei betydelig raskere og betydelig bedre enn det vi har sett de siste fire årene, og som jeg dessverre tror vi kommer til å se også de neste fire årene.

Presidenten [16:01:20]: Representanten Mats Henriksen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Mats Henriksen (FrP) [16:01:31]: I mars 2024 sto statsråd Nygård sammen med de daværende statsrådene Kjerkol og Gram ved E14 i Trøndelag, langs strekningen Stjørdal–Riksgrensen. De hadde hasteinnkalt til pressekonferanse for å varsle store nyheter – endelig skulle det bli oppgradering av E14. Sju måneder senere ble dette redusert til en ny gang- og sykkelvei – det er vel og bra – og i 2026 skal man kanskje utbedre noen bruer på strekningen.

E14 er en viktig strekning for beredskapen, særlig ved en endret sikkerhetspolitisk situasjon. Vi har ingen tid å miste når det gjelder å styrke forsvarsevnen. Derfor har vi i Fremskrittspartiets alternative budsjett prioritert midler til oppstart av helhetlig utbygging.

I og med at statsråden er i salen, håper jeg at han kan tegne seg for å svare på følgende: Hva har skjedd siden den søndagen i mars 2024 og til nå, og når kan lokalbefolkningen forvente helhetlig utbygging av E14?

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Anne Grethe Hauan (FrP) [16:02:55]: Beredskap blir ofte omtalt som noko abstrakt – planar, strategiar, dokument – men beredskap handlar i praksis om éin ting: om at varer, drivstoff, mat og medisinar kjem fram når dei skal. Her sit me i Vestfold på ei løysing regjerinnga vel ikkje å bruka. Godsterminalen på Kopstad kan bli eit strategisk knutepunkt for norsk beredskap, eit punkt som gjer transportsystemet meir robust, mindre sårbart og betre rusta for kriser. Terminalen kan flytta meir gods frå veg til bane, han kan avlasta Oslotunnelen og spreia risiko, og ein kan unngå å bli avhengig av nokre få flaskehalsar.

Det er akkurat slik ein byggjer beredskap i praksis. Likevel står Kopstad på vent – ikkje fordi ideen er dårleg, ikkje fordi behovet manglar, men fordi vegtilknyttinga ikkje er prioritert. Kostnaden er under 100 mill. kr – under 100 mill. kr for betre flyt i godstransporten, under 100 mill. kr for mindre sårbar infrastruktur, og under 100 mill. kr for styrkt nasjonal beredskap. Det er nesten vanskeleg å ta inn. Samtidig snakkar regjeringa om totalberedskap, forsyningstryggleik og motstandskraft i samfunnet, men når konkrete tiltak ligg på bordet, stoppar det heilt opp.

Beredskap kan ikkje berre vera ord, han må byggjast meter for meter. Når me kan flytta godstrafikk bort frå dei mest kritiske punkta, styrkjer me ikkje berre kvar dagen, me styrkjer landet. Difor meiner Framstegspartiet at det er feil prioritering å la Kopstad godsterminal stå ubrukt. Me treng ikkje fleire utgreiingar, me treng handling.

Kopstad er ikkje eit lokalt ønske, det er eit nasjonalt ansvar. Det handlar om næringsliv, det handlar om miljø, og det handlar om beredskap. Spørsmålet er ikkje om me har råd til å realisera Kopstad, spørsmålet er kva det kostar å la vera. Vestfold er klart, løysinga ligg der. No må staten ta ansvar.

Kristian August Eilertsen (FrP) [16:05:24]: I mitt forrige innlegg tok jeg opp FOT-rutetilbudet mellom Tromsø lufthavn og Sørkjosen lufthavn, og så registrerte jeg at statsråden berørte dette med FOT-ruter i sitt innlegg i stad, men han kom ikke til kjernen i problemet. Fremskrittspartiet har ikke i dette tilfellet kritisert regjeringen for å bruke for lite penger. Vi har heller ikke kritisert prisnivået, men vi har kritisert regulariteten på dette konkrete flytilbudet. Der har altså samferdselsministeren og Samferdselsdepartementet et ansvar for å sørge for at dette tilbudet kommer opp på det nivået det burde være. Når man har regularitet på 86 pst., er det blant de dårligste resultatene i landet. Jeg hadde forventet et tydeligere svar fra statsråden, istedenfor bare generell prat om hvor mye penger man bruker på FOT-ruteordningen som sådan.

Det jeg også vil prate litt om, er fylkesveiene. I mitt valgdistrikt, Troms, har vi et betydelig etterslep på vedlikeholdet. Vi har om lag 3 000 km fylkesvei, og vi har over 10 mrd. kr i etterslep på vedlikeholdet. De bevilningene som har blitt foreslått i denne salen, har ikke vært i nærheten av å kunne ta igjen dette enorme etterslepet. Uansett hvor mye fylkespolitikere kutter i andre oppgaver lokalt, vil det ikke være nok til å ta igjen dette etterslepet. Her håper jeg at man på sikt kan komme sammen og lage et nasjonalt etterslepprogram som kan ta igjen dette enorme vedlikeholdsetterslepet.

Hvorfor tar jeg opp dette? Jo, fordi mange av disse fylkesveiene i Troms er viktige veier også i nasjonal sammenheng. Det handler om å kunne være i stand til å ta imot allierte tropper i forbindelse med en krise- eller krigssituasjon. Disse veiene skal tåle vekten av stridsvogner og skal kunne ta imot ammunisjon og andre ting som er nødvendig i en krigsinnsats. Disse veiene vi kjører på i dag, er ikke i stand til å gjøre det. Her haster det å ta grep. Da nytter det ikke bare med 200 mill. kr her eller 200 mill. kr der – vi snakker om milliardbeløp for å kunne ruste opp disse veiene til å kunne tåle det trykket.

Vi har vært i den absurde situasjonen at staten faktisk har bedt om å få lov til å overta en del av disse viktige nasjonale beredskapsveiene som er i Troms fylke, men fylkeskommunen sa nei – utrolig nok. Det er ikke veldig ofte vi opplever at staten ber om å få lov til å ta over veier, og så velger altså fylket å si nei. Politisk valgte man å gjøre det i Troms.

Da står vi nå i en situasjon der fylkeskommunen leter med lys og lykte etter hva slags vei man skal prioritere først, og hva slags grep man skal gjøre, i stedet for at vi hadde fått et nasjonalt grep om disse viktige beredskapsveiene. Forsvaret er avhengig av i en krise- eller krigssituasjon. Der håper jeg at statsråden på nytt kan ta et initiativ overfor Troms fylke og sørge for at disse viktige veiene blir overført tilbake til et statlig ansvar, slik at det ikke vil ta altfor lang tid å få oppgradert disse veiene til det nivået det burde være – av hensyn til både landets sikkerhet og sikkerheten til innbyggerne i Troms i det daglige.

Trond Helleland (H) [16:08:40]: Det var den ellers sindige representanten Tom Einar Karlsen fra Troms som fikk meg til å be om ordet igjen. Det gir meg også en god anledning til å snakke litt mer om Høyres prioriteringer.

Han brukte altså innlegget sitt på å gå til angrep på Høyre og Fremskrittspartiet og egentlig på innbyggerne i Vestfold og Telemark, fordi vi har prioritert Stokke-Sandefjord i vår tilleggspakke til NTP. Så kommer han med en helt urimelig påstand om at Høyre og Fremskrittspartiet nå prioriterer Ofotbanen, mens vi ikke gjorde det i NTP-en. Jeg vil minne om at det ikke bare var Høyre og Fremskrittspartiet som sto bak den tilleggspakken til NTP som kom – det var Rødt, det var SV, det var Kristelig Folkeparti, og det var Venstre. Arbeiderpartiet ble sittende på gangen. Så er altså kritikken at vi følger opp med bevilgninger – når Arbeiderpartiet ikke har løftet en finger. Det er vel dagens mest overdimensjonerte innlegg i forhold til hva som faktisk er realitetene. Arbeiderpartiet snakker om beredskap, snakker om en plan for Norge, men de løfter ikke en finger for Ofotbanen, som kanskje er det viktigste beredskapstiltaket

vi har. Så skal Høyre og Fremskrittspartiet få kjeft fordi vi har satt av penger til det i vårt alternativ. Nei, det finner jeg meg ikke i.

Høyre har fulgt opp sin alternative NTP. Vi har satt av 200 mill. kr til å gå videre med kjøp av eiendommer og ferdigplanlegging av Ringeriksbanen, som egentlig er klar. I går var statsråden og åpnet E16 under Sollihøgda, som jo er veldig flott, men som ender i ingenting – den ender i dagens vei. Statsråden har ikke tenkt å løfte en finger, for han er mest opptatt av det som skjer i Østfold. Han har ikke tenkt å løfte en finger. Jeg unner Østfold alt godt. I motsetning til representanten Karlsen ønsker jeg ikke å sette landsdeler opp mot hverandre, men her er det altså et prosjekt som kan knytte øst og vest sammen, som har vært planlagt i 30 år, i 40 år, i 100 år, og som er gryteklart. Ja, det er dyrt. Problemet er bare at denne regjeringen ikke har tenkt å prioritere samferdsel. Bevilgningene går ned. De står stille, men i realiteten går de ned fordi anlegget har blitt dyrere. Hvis vi skal få et løft for samferdsel i dette landet, trenger vi faktisk å skynde oss fram til neste valg og få en ny regjering.

Frank Edvard Sve (FrP) [16:11:40]: Eg skal ikkje gjenta det førre talar, Helleland, sa om det som gjeld beredskap, om det ikkje å løfte ein finger. Eg støttar 100 pst. det som vart sagt der. Eg kan gå vidare og seie at det heller ikkje vert løfta ein finger for beredskapen på sjøen i det farlegaste området i Noreg, forbi Stad. Når eg høyrrer samferdselsministeren prøve seg som kystminister og begynne å snakke om at båtane har vorte nyare, så det er liksom ikkje så farleg, då skulle det ikkje forundre meg om nokre skipperar rundt om i Noreg hoppa i stolen. Eg skal vere forsiktig med supplement, for då vert eg sikkert klubba.

Ein må rett og slett forhalde seg til realitetar. Beredskap er viktig, men ein er ikkje interessert i å bruke midlar på beredskap. Då kjem eg inn på det neste, der eg har tenkt å gje MDG eit lite besøk. Når MDG snakkar om at andre parti ikkje kan ha realitetsoppfatning av eigen politikk, er det bra sikkert at MDG i alle fall ikkje har det.

Så til beredskap og buss og kollektivtrafikk: Alle norske byar av ein viss størrelse skal altså i ein krigs- eller krisesituasjon evakuerast med buss. No er det kinesiske bussar med nullutslepp, styrt av Kina. MDG styrte også i Oslo og klarte å prestere å bestille bussar med motoren bak på leddbussar. Det er vel ingen som har høyrt om at nokon har motoren bak på eit vogntog med hengar – det har i alle fall aldri eg høyrt om. Det fungerer kjempedårleg. Det fungerte akkurat like dårleg for desse leddbussane i Oslo, som sto i sju steinar heile vinteren. Dei tolte heller ikkje norsk vinterkulde. Ikkje nok med det: Det var ikkje råd få på kjettingar. Ein kan nesten seie gratulerer med verkelegheitsoppfatninga.

Dei bussane det no er krav om nullutslepp for i heile Noreg, har knekt fylkesøkonomien i heile Noreg, og det gjer at ein no manglar milliard på milliard. Eg kunne ha rita opp fylke etter fylke. Eg har sete i over 20 år i fylkespolitikken i Møre og Romsdal, og eg veit kva dette dreiar seg om. Dei har ikkje ein sjanse til å finansiere desse kinesiske bussane. Då kjem dei med ei krisepakke og satsar liksom på kollektivtrafikk. Nei, det er ikkje satsing – det er reparering av eigen totalt greinlause politikk. Det må eg få lov til å seie, at det å ha bussar som går, faktisk også er beredskap. Då vert eg ganske skremt av regjeringa, som ikkje skal ha beredskap korkje på Ofofbanen eller på kysten, og heller ikkje når det gjeld kollektivtrafikk. Det held ikkje mål, rett og slett.

Eg stiller meg bak det Trond Helleland sa. Eg treng ikkje bruke meir tid på det, men det er trist å ha ei regjering som faktisk ikkje ønskjer å prioritere beredskap.

Presidenten [16:14:30]: Representanten Dagfinn Henrik Olsen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [16:14:45]: Representanten Tom Einar Karlsen harselerte med at Fremskrittspartiet har satt av penger til krysningsspor på Ofofbanen. Det er nå engang slik at også Arbeiderpartiet lagde en Nasjonal transportplan, NTP, som er – eller iallfall burde være – utgangspunktet for de budsjettene de legger fram. Vi i Fremskrittspartiet lagde også en NTP, og da satte vi av 43 mrd. kr i en beredskapspakke, og vi følger nå opp det. Det krysningssporet det er snakk om, er en del av et dobbeltspor som faktisk ikke er ferdig utredet, og som tar tid.

Avslutningsvis tør jeg bare minne Tom Einar Karlsen på at alle budsjettforslag i denne salen er like realistiske, for det finnes ikke et flertall bak noen av dem – ei heller det regjeringen la fram før de startet forhandlingene. Alle er like realistiske, så den pompøse holdningen tror jeg vi skal legge i garderobeskapet.

Alf Erik Andersen (FrP) [16:15:49]: Nye veier som modell fungerer og har vært en suksess, men det er bekymringsfullt når Nye veier blir avspist med for lite av nødvendige midler. Representanten Helleland pekte på at prisstigning ikke kompenseres. Det er riktig, og det er jeg glad for at ble sagt. Når Nye veier da er blitt avspist med 1,1 mrd. kr årlig siden 2021, er det alvorlig. Det har bl.a. utsatt strekningen E39 Mandal–Lyngdal øst med to år. Heldigvis er dette arbeidet nå i gang med dyktige entreprenører, og det er ingenting som er bedre enn å se skogsmaskiner i full mundur og dynamitt som sprenger fjell i lufta. Da er det veiutbygging, og det er gøy å følge med på.

Det som er særdeles uheldig med denne avspisingen når det gjelder midler til Nye veier, er at utbyggingen blir stykkevis og delt. Nå står strekningen mellom Lyngdal og Kvinesdal ferdig, men den henger ikke sammen i øst. Det oppfattes i tillegg som en kostbar omvei.

Nye veier minner meg nå dessverre mer og mer om Statens vegvesen, nemlig stykkevis og delt. Det henger ikke sammen, og det er svært bekymringsfullt at dagens regjering ikke følger opp med nok midler til Nye veier. Derfor er jeg glad for at Fremskrittspartiet legger inn til sammen 1,5 mrd. kr til Nye veier i sitt alternative budsjett, men det hjelper lite når regjeringen må samarbeide med partier som vil stanse firefelts utbygging og aller helst legge ned Nye veier.

Strekningen E39 Agder og Rogaland haster. Derfor er jeg glad for at E39-nettverket, med ordførere og næringsforeninger på strekningen, jobber godt sammen for å bidra til løsninger og er i god dialog med alle aktører, inkludert samferdselsministeren, for å få framdrift. Det hjelper likevel lite hvis det ikke følger med midler. Nå ser vi at innbyggere og næringsliv velger de gamle, trafikkfarlige veiene der dødsulykkene kommer stadig vekk, både fordi det er dyrt, og fordi det ikke er sammenhengende.

Til det med at det er for dyrt: Hvordan tenker regjeringen at vi skal oppnå effektiv næringsdrift, oppnå miljøgevinst ved bruk av ny vei og oppnå et felles bo- og arbeidsmarked når innbyggere som pendler, betaler 50 000–60 000 kr per år for å spare tolv minutter? Eller hva med næringslivet, som betaler 400 kr per passering for å spare de samme tolv minuttene? Det skjer ikke: Dagens bompengefinansiering står for fall, og det må skje snarest.

Anette Carnarius Elseth (FrP) [16:19:01]: Regjeringen velger å gjøre det dyrere å reise for folk flest, samtidig som tilbud kuttes. Resultatet er dårligere mobilitet, mindre frihet og høyere regninger for folk flest.

Et tydelig eksempel finner vi på Romerike. FrP ønsker å satse på Kongsvingerbanen og gi passasjerene et bedre, mer forutsigbart og attraktivt togtilbud på en viktig pendlerstrekning for tusenvis av mennesker som hver dag reiser til og fra jobb og utdanning.

Regjeringen, i samarbeid med Bane NOR, velger å kutte hele 90 pst. av avgangene ved Svingen stasjon. Dette er et oppsiktsvekkende grep. Man sparer penger ved å la være å ta med passasjerer. Når togtilbudet forsvinner, tvinges folk over i bil. Mange av disse må kjøre via Lillestrøm for å komme seg til Oslo. Samtidig planlegges det bompenger rundt Lillestrøm, bl.a. begrunnet med nullvekstmålet. Dette er en dobbelt belastning. Først mister folk toget. Deretter må de betale mer for å bruke bilen de nå er avhengige av.

I forrige uke ble det satt opp en skjerm på Svingen stasjon som gir oversikt over togavganger. Man investerer altså i informasjon om avganger som ikke kommer til å gå. Det sier sitt om prioriteringene i samferdselspolitikken.

FrP er prinsipielt imot bompenger og andre former for direkte brukerbetaling på det offentlige veinettet. Infrastruktur er et statlig ansvar og skal finansieres av fellesskapet, over skatteseddelen – ikke gjennom ekstraregninger til dem som er avhengige av bil.

Bilistene betaler allerede mer enn nok i avgifter og skatter. Når regjeringen i tillegg kutter kollektivtilbudet og samtidig legger til rette for nye bomringer, blir dette både usosialt og urettferdig. Det rammer folk som ikke har reelle alternativer.

Vi er også mot at bompenger skal brukes til å finansiere kollektivtrafikk, og vi sier klart nei til veipricing, rushtidsavgifter og kjøprising – uansett hvilket navn man gir det. Dette er politikk som fordyrer hverdagen og begrenser folks frihet.

Byer og tettsteder som Lillestrøm trenger vekst, handel og arbeidsplasser, ikke nye barrierer, og pendlere langs Kongsvingerbanen trenger flere avganger, ikke færre. FrP vil satse på både vei og bane, men uten å sende regningen til folk flest gjennom bompenger. FrP står på bilistenes og pendlernes side.

Pål Morten Borgli (FrP) [16:22:18]: Jeg tegnet meg på talerlisten fordi jeg registrerte noe statsråden i dag var veldig opptatt av, og det var nullvekstmålet i byområder i Norge. Han var også veldig opptatt av at også Fremskrittspartiet hadde tatt del i administreringen av nullvekstmålet da vi var i regjering. Det er helt korrekt, men det er ingen unnskyldning for ikke å justere kursen når det går feil vei. Vi må faktisk endre på det som ikke fungerer, også når det gjelder nullvekstmål og andre begrep som er innført i Transport-Norge.

Vi må endre på det som ikke fungerer. Se bare til Nord-Jæren. Pengene ruller ganske så heftig i Norges mest verdiskapende region, mellom Sandnes og Stavanger. Der går alle de store pengene til det vi ikke trenger, og nær sagt ingenting til det vi virkelig trenger. De store pengene går til å bygge verdens dyreste sykkelstamvei, som det nesten ikke er syklet på. I det området bygger vi også Europas lengste, bredeste, dyreste og mest luksusutformede bussvei, i et av Europas minst befolkede byområder.

Det er helt forferdelig å se på. Bilistene står i kø, dag ut og dag inn, til og fra jobb. Det er travle folk. De er ikke opptatt av hvem som var i regjering og gjorde hva. De er opptatt av å se framover og løse det som ikke fungerer. Vi må våge å si at ok, kanskje fikk vi ikke hele folket over på sykkel når det regner vannrett 250 dager i året. Kan-

skje er det noen som har bil. Kanskje må vi registrere at det som nå skjer, er at folk faktisk holder seg hjemme fra jobb, for de rekker ikke å levere i barnehage, gå på jobb, hente unger i barnehage etterpå, for så å komme seg hjem. De rekker det ikke.

Vi må justere kursen på det som ikke fungerer. Jeg håper at Arbeiderpartiet klarer å riste av seg de fire nei-partiene de nå styrer på grunnlag av, for jeg er helt sikker på at både MDG, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og ikke minst Rødt kommer til å bremse all fornuftig tankegang når det gjelder veiutbygging i Norge i årene som kommer.

Vi trenger fornuftige folk i denne salen som vet å bygge landet, og som nå tør å satse på gode, viktige veier mellom de store byområdene.

Bjørn Larsen (FrP) [16:25:18]: For Fremskrittspartiet er flytilbudet i Nordland ikke distriktspolitisk pynt. Det er kritisk infrastruktur på lik linje med vei, bane, båt, strøm og digital dekning. I store deler av Nordland er Widerøe og FOT-rutene selve kollektivsystemet. Det er bussen vår. Når dette tilbudet svekkes, mister folk reell frihet i hverdagen: frihet til å jobbe, drive næring, komme seg til helsehjelp og rett og slett leve et normalt liv.

Regjeringen hevder at den vil effektivisere det regionale flytilbudet. I realiteten er det noe annet vi ser ute i Nordland. Flyene er ofte fulle. Avgangene blir raskt utsolgt. For mange er det ikke lenger mulig å reise spontant. Man må bestille uker, ofte måneder i forveien, for i det hele tatt å få plass. Dette gjelder ikke bare i høyse-song. Det gjelder helt vanlige hverdager, på avganger næringsliv, pendlere og pasientreiser er avhengig av. Når flyene er fulle, hjelper det lite at billettprisen er regulert. Makspris uten setekapasitet er ikke mobilitet. Det er en illusjon av et tilbud. Det er ikke et marked som her svikter. Det er et system som er politisk underdimensjonert.

Problemet forsterkes av svak politisk styring av anbudsprosessene. Når staten først skal bruke milliarder av skattebetalernes penger på FOT-ruter, må staten også sørge for at disse rutene fungerer som et sammenhengende system. I dag skjer ikke det. Ruteoppsett, frekvens og korrespondanser overlates i for stor grad til flyselskaperens interne optimalisering etter at kontraktene er tildelet. For næringsliv, pendlere, pasienter og beredskap er det avgjørende at ankomstene til hubbene i Bodø og Trondheim er tilpasset videre forbindelser. Når dette ikke skjer, eller når flyene er fulle, snakker vi ikke om en liten forsinkelse. Da kan vi snakke vi om et helt døgn som er tapt, ekstra hotellovernattinger, kansellerte møter og svekket beredskap. Dette rammer særlig kyst- og øykommunene. Her finnes det ingen tog, ingen motor-

vei og ingen reservealternativer. Flyet er ikke et valg. Det er en nødvendighet.

Samtidig er det nettopp her vi finner næringer som havbruk, sjømat, maritim sektor, olje og gass og reiseliv – næringer som skaper store eksportinntekter for Norge. Likevel planlegges flytilbudet fortsatt i stor grad etter historiske passasjertall og ikke etter faktisk aktivitet, kapasitetsbehov og verdiskaping.

Fremskrittspartiet mener derfor at regjeringen for det første må bruke anbudsprosessene aktivt. De må stille tydelige krav til kapasitet, ikke bare pris. For det andre må rammene for ruteoppsett og rutetider fastsettes før anbud, slik vi gjør i annen kollektivtransport – inkludert krav til tidspunkter for ankomster og avganger til og fra Bodø og Trondheim som er tilpasset behovet som er der. For det tredje må lufthavnstrukturen og maksprisordningen ligge fast, men suppleres med krav som sikrer at folk faktisk kommer seg med flyene.

Presidenten [16:28:26]: Representanten Tom Einar Karlsen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tom Einar Karlsen (A) [16:28:39]: Til representanten Helleland og Olsen: Jeg må si jeg synes det er noe underlig å bli beskyldt for å harselere, være pompøs og sette landsdeler opp mot hverandre når jeg påpeker at Høyre og Fremskrittspartiet i fjor sikret flertall for å prioritere en banestrekning i sør foran en banestrekning i nord. Det var jo det som faktisk skjedde. Hvis man var opptatt av ikke å sette landsdeler opp mot hverandre, burde man jo sørge for at begge de banestrekningene fikk prefikset «i første seksårsperiode», men det var det kun banestrekningen i sør som fikk. Derfor mener jeg at poenget mitt står seg godt.

Jeg er, i likhet med Helleland, godt klar over at det var flere partier som var med på de flertallsvedtakene jeg omtalte, men jeg har kun registrert denne kritikken mot regjeringen fra Høyre og Fremskrittspartiet. Derfor finner jeg det riktig å påpeke det Høyre og Fremskrittspartiet var med på, for jeg mener at når partier tar på seg å danne flertall i denne salen, bør man ta ansvaret for det man har vært med og gjort.

Presidenten [16:29:32]: Representanten Geir Inge Lien har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Geir Inge Lien (Sp) [16:29:45]: Eg er glad for at regjeringa og fiskeri- og havministeren følgjer opp Stortingets vedtak om Stad skipstunnel, slik at vi får ei framdrift. Eg synest det er trist at den same ministeren og Arbeidarpartiet ikkje ser kost-nytte-effekten i prosjektet. Dette er eit prosjekt som har stor betydning for miljøet.

Det er sterke straumar, og båtar brukar mykje energi på å kome seg rundt. Det handlar om sikkerheit på grunn av vær- og vindforhold. Det er utruleg viktig at vi med eit enkelt grep, som sjølvsagt er dyrt, kan få tryggleiken på plass. Det er i stor grad eit regionalbyggingsprosjekt. Det er ein ferdig salta og brøyta vinterveg som gjer at vi kan skape nye forbindelsar mellom både byar og landsbygder langs heile kysten, frå Bergen til Ålesund.

Presidenten [16:30:50]: Representanten Oda Indgaard har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Oda Indgaard (MDG) [16:31:03]: Det at representanten Sve har lang politisk erfaring også på fylkesnivå, betyr ikke at fakta endrer seg av den grunn, for det er tynt med realisme i representantens innlegg. Faktum er at det for busser er dokumentert at elektrifisering ikke påvirker kostnaden jevnt over. Hvis bussene brukes nok, er de i sum – i investering og drift – faktisk rimeligere enn konvensjonelle busser. Vi bor stadig tettere i Norge. Selv om vi også må huske at det bor folk utenfor byene, bor vi stadig tettere. Skulle alle som bor i by, måtte evakuere byen i bil, måtte dimensjonene på veiene være så store at de samme folkene ikke hadde hatt et sted å bo, for alt areal hadde måttet gå med til store veier.

I en ny verden trengs det nye løsninger. Det er fristende å tenke tilbake på at folk kanskje drømte om raske hester da Ford utviklet sin T-modell. I dag kan det hende det er mange som drømmer om stadig større veier, men det er ikke det som vil være løsningen på utfordringene våre.

Kamzy Gunaratnam (A) [16:32:18]: Og her trodde jeg at transportdebatten varte i maks to timer!

Det som er viktig for Arbeiderpartiet, og som burde være viktig for folk flest i denne sal, er å vri det tradisjonelle tankesettet fra investeringer i store gigantprosjekter i retning av å bruke mer av pengene til drift og vedlikehold av vei og bane. Det betyr at vi må lytte til ny kunnskap når vi får det. Når vi får kunnskap om at prisestimatet på Stad-tunnelen er doblet i løpet av en stortingsperiode, må vi lytte til det. Når vi får kunnskap om at vi har fått større, bedre og mer moderne skip langs Stad, må vi lytte til det. De skipene ivaretar sikkerheten på en bedre måte, og det lytter vi til. Vi må bli flinkere til å prioritere vedlikehold framfor nye prosjekter. Våtere og villere vær gjør at vi må løfte opp ras-, skred- og flomsikring og få sikringstiltak som gjør at vei og bane er bedre tilpasset nye klimaforhold. Dette prioriterer Arbeiderpartiet.

Jeg har skjønnet at Fremskrittspartiets representanter fra hvert fylke har vært her oppe og løftet opp hvert sitt

prosjekt som er viktig for dem. Det er akkurat dette som er problemet. Ordet «prioritere» finnes ikke i vokabularet til Fremskrittspartiets representanter. Det er sånne ting som gjør at det for prosjekter i NTP skapes flertall for å prioritere store tilleggsprosjekter uten en plan for økonomisk inndekning. Da blir NTP en bunke med ønskeprosjekter stablet oppå hverandre. NTP blir ikke lenger et statlig planverk, men en ønskeliste til jul.

Jeg tror ikke på julenissen. Jeg skal ikke «shame» hvis det er folk her i salen som tror på julenissen, men jeg tror det er et mye bedre alternativ heller å ta et mye større ansvar og faktisk prioritere.

Om noen få år skal NTP nok en gang rulleres. Hvis vi sier ja til noe, må vi si nei til noe annet. La oss få høre fra Fremskrittspartiets representanter hva man sier nei til. Det er å prioritere. Det er å gjøre jobben vi er blitt valgt til å gjøre.

Så vil jeg bare si en ting helt til slutt: To voksne menn – representanten Helleland og representanten Sve – står her og sier at Arbeiderpartiet ikke gjør noen ting for beredskap. Jeg vet at vi liker å karikere, bruke store ord og overdrive, og jeg er med på det, altså, men man må ha litt edruelig valg av ord når man snakker om viktige temaer. Vår regjering har både levert totalberedskapsmeldingen og sikrer internasjonalt samarbeid for å gjøre nettopp dette arbeidet, som vi gjør hele året.

God jul! Jeg har enda et innlegg, så hvis noen prøver å egge til enda mer debatt nå, får jeg komme tilbake!

Presidenten [16:35:05]: Presidenten kan forsiktig bemerke at det som skal sies, kanskje etter hvert snart er sagt, men vi har fortsatt noen igjen på talerlisten.

Linda Monsen Merkesdal (A) [16:35:20]: Då eg såg denne talarlista, minte det meg litt om FrPs landsmøte. Derfor måtte eg koma inn og ta ordet.

Det som blei framlagt no, handlar om kvardagsvegar, det handlar om beredskap, og det handlar om tryggleik for å koma heim til der ein bur. Statsråden har levert til gagns. Han har levert på rassikring, han har levert på eit av dei viktigaste prosjekta på Vestlandet – K5 og E16, med jernbane og trygg veg mellom Bergen og Voss. Det er første del av eit langt strekk som går austover, og som vil spare oss for både tid, ulukker og ferdsl.

Eg skal ikkje halda denne debatten gåande lenge, men eg vil berre minna om at det låg ein NTP i bordet då me tok over regjeringskontora. Som representanten før meg sa, var det eit makkverk av eit dokument, som statsråden var nøydd til å rydda opp i. I dag har me ein plan og ei framdrift me veit vil gje oss gode samferdselsprosjekt på sikt.

Remi Sølvsberg (R) [16:37:08]: Om ikke FrPs landsmøte har det i hvert fall vært mye FrP i monitor, og sånn må det kanskje være. Det har også vært en høysang til ære for personbilen. Bilen er løsningen, den er verktøyet, og den er friheten i hverdagen. Det er bensin, diesel, kule Tesla-er og andre kule elbiler. FrP forstår seg jo på folk og hverdag, småbarnsfamilien og håndverkeren, og FrP vil ha mindre pekefinger, mer valgfrihet og mer vei – mye mer vei – men framtidens frihet ruller ikke bare på fire hjul. Den går, den sykler, den deles, og den går på skinner. Moderne mobilitet handler om fellesskap, ren luft og byrom for mennesker – byer som puster.

Rødt er ikke imot bilen. Vi er imot dårlig politikk og gamle spor – politikk og samferdsels- og byplanlegging som kun dreier seg om bilen i sentrum, at bilen er selve navet, og at alt dreier seg om bilen.

Det tar tid å endre vaner. Det tar tid å få folk på bussen. Det å stanse bussen, det å legge ned et rutetilbud, det er gjort med et pennestrøk, men skal man endre vanene, skal man få småbarnsfamiliene over på bussen, krever det langvarighet og stabilitet i politikken.

Rødt vil prioritere vanlige veier og fylkesveier, og det skal vi fortsette å gjøre i de budsjettforlikene som følger. Mye har vært sagt om bane også, mange gode ord. Det tegner et godt bilde for framtiden, tenker jeg, at det er mulig å få til gode løsninger også for banen.

Jeg mener dette budsjettet gir en tydelig retning. Tusen takk for debatten.

Erlend Larsen (H) [16:39:47]: Det er trist at SV og MDG ikke forhandlet inn mer penger til planlegging av nytt dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord. For ett år siden tvang SV regjeringspartiene til å sette av 30 mill. kr i planleggingsmidler. I år ble det ikke lagt til noe. Det beskjedne beløpet fra i fjor skal altså holde for i år og neste år. Dette betyr ikke annet enn at de rød-grønne partiene setter utviklingen av jernbanen på et saktegående sidespor. Regjeringens overordnede målsetting er åpenbart å unngå at strekningen Stokke–Torp–Sandefjord blir bygd. I Nasjonal transportplan foreslo regjeringen å plassere strekningen i den såkalte fjerntogstudien, som skulle holdes lukket til 2036. Ut-halingstaktikken må ikke få vinne.

Vi vet at det å satse på jernbanen virker. I løpet av åtte år med Solberg-regjeringen økte budsjettet til jernbanen fra 14 til 32 mrd. kr. Satsingen ga resultater: Det var 20 pst. flere passasjerer i 2019 enn det var i 2013.

Det er omtrent like mange passasjerer på Vestfoldbanen som det er på Østfoldbanen og Dovrebanen til sammen. I perioden fra 2012 til 2019 tredoblet passasjertallet på Vestfoldbanen seg. Det er ingen tvil om at satsing på jernbane får folk til å velge tog framfor bil.

Dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord er definert som avgjørende for å få fire tog i timen. Nytt dobbeltspor er også viktig for å få mer gods over fra vei til bane. Vestfoldbanen har en stor beredskapsmessig betydning for havnene i Larvik og Grenland.

Vi i Høyre mener at gode veier og en moderne jernbane er med på å gjøre norske bedrifter konkurransedyktige i forhold til utlandet. En god infrastruktur korter ned avstanden mellom norske bedrifter og kundene deres i Europa.

Presidenten [16:41:28]: 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) [16:41:45]: Churchill sa eingong at det er ingenting som treng så mykje førebuing som ein improvisert tale. Eg treng ikkje mykje førebuing for å replisere representanten frå MDG som hevda at elbussar var like dyre som Euro 6-bussar. Faktum er at ein elbuss kostar i snitt ca. 4,2 mill. kr og ein dieselbuss ca. 2,6 mill. kr, ein leddbuss som går på diesel, har 127 plassar, og ein elbuss 115, dvs. at han får med seg færre passasjerar, og at det må gå fleire bussar for å frakte like mange. Då kan det hende ein må improvisere lite grann for å kunne hevde at desse to bussane er like billige både i innkjøp og i drift, for det er teoretisk umogleg.

Erlend Svardal Bøe (H) [16:42:55]: Jeg klarte ikke å dy meg etter at Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talsperson, Kamzy Gunaratnam, var oppe her og sa at det Arbeiderpartiet kom til å prioritere framover, var drift og vedlikehold og ikke nye, store prosjekter. Jeg kan være enig i at det er viktig å satse på drift og vedlikehold, og fylkesveiene er jo et veldig godt eksempel på det, men når Gunaratnam sier det hun sier, bekrefter hun egentlig det som er mistanken hos mange av oss, at Arbeiderpartiet har tatt ned ambisjonsnivået for å bygge ut samferdsel i Norge. Det er veldig mange prosjekter som lever farlig om det er det som er hovedutgangspunktet til Arbeiderpartiet. Vi må jo kunne satse på nye, store prosjekter som også knytter landet sammen.

Gunaratnam sa at hun hadde ett innlegg igjen, så jeg håper hun kommer opp og svarer på dette, for da lurer jeg på hva Arbeiderpartiet egentlig mener f.eks. om Østre Malangen-korridoren, som er et viktig prosjekt i Troms, som kommer til å ta ned reisetiden mellom Tromsø og Bardufoss med nesten en time. Det er et viktig prosjekt, og jeg har også pisket mitt eget parti på det. Det var grunnen til at Høyre løftet inn Østre Malangen-korridoren som en del av Nasjonal transportplan, og som også flere partier stilte seg bak.

Det er litt frustrerende å høre den retorikken som er, spesielt for oss som bor og lever i Nord-Norge. Da Høyre satt i regjering sammen med de andre borgerlige partiene, gikk investeringsandelen for Nord-Norge i Nasjonal transportplan opp – nesten over 20 pst. Med Arbeiderpartiet, og for så vidt Senterpartiet, i regjering de siste fem årene har investeringsandelen i Nasjonal transportplan gått ned. Det viser nettopp at man skyver vekk investeringene i nord til helt andre prosjekter. Da er det veldig interessant å vite hva Arbeiderpartiet egentlig mener om Østre Malangen-korridoren, når en sier at en i hovedsak skal satse på drift og vedlikehold og ikke på store, nye prosjekter som faktisk knytter landet tettere sammen. Jeg håper Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talsperson kommer opp og sier hva Arbeiderpartiet tenker om det prosjektet, og hvordan det står i stil med det som ble sagt i det siste innlegget her.

Bård Hoksrud (FrP) [16:45:19]: Normalt pleier jeg å provosere slik at det blir en heftig debatt etterpå. Jeg hadde tenkt å ta det litt ned, men jeg kan likevel ikke dy meg, for det er rimelig spesielt at Arbeiderpartiets representanter kaller den forrige NTP-en for et «makkverk». Da tror jeg man må gå tilbake og se på hva de selv gjorde i forbindelse med den nasjonale transportplanen. Når samferdselspolitisk talsperson i Arbeiderpartiet sier at vi løfter masse nye prosjekter inn, bør man jammen meg gå og se på sitt eget forslag i forbindelse med Nasjonal transportplan den gangen.

Jeg ville gjerne prate om E134 Saggrenda–Elgsjø. Den burde man gjort noe med. Dessverre er den skjøvet ut til siste del av planperioden. Det har jo vært kakespising fra rød-grønne politikere, men det hjelper ikke å spise kake – da blir man bare litt større – man må faktisk gjøre noe og sørge for at det skjer noe med veien.

Komiteens nestleder, fra Arbeiderpartiet, sier at denne regjeringen har beredskap høyt oppe i pannebrasken, men Notodden flyplass, som handler om beredskap, er det altså foreslått et kraftig kutt på, og på f.eks. E18 foreslår man ikke å sørge for at man får de bevilgningene man trenger. Rødt skulle gjerne fjernet 5 mrd. kr, som betyr at alt fra Bamble til Tvedestrand ligger veldig i faresonen, med et rødt, blinkende lys. Heldigvis har ikke de andre partiene, inkludert Arbeiderpartiet, vært med på det, men det blir altså 1 mrd. kr mindre, reelt sett, i penger til det prosjektet.

Det var noen som mente at dette føltes som et landsmøte i FrP. Ja, men da er det kanskje i motsetning til en regjering som legger fram to frontaler uten at ordet «samferdsel» er nevnt en eneste gang, og som la fram en plan for Norge bare for et par dager siden som nevner transport bare én gang. Det er en flott forside, men altså ingenting som handler om hva man vil på samferdsels-

området. Jeg er glad for å se at vi har mange FrP-representanter i denne salen som er opptatt av samferdsel, som vil bygge samferdsel, men man må slutte å kalle andres nasjonale transportplan for «makkverk». Det mener jeg, med respekt å melde, at man burde holdt seg for god til fra denne talerstolen.

Så har jeg tenkt å takke for en god debatt, en spennende debatt, som egentlig tok litt av på slutten. Det er kanskje ikke så rart, for det er ofte da disse debattene pleier å ta av. Jeg håper at statsrådene får en god julefeiring og kan kose seg litt. Komiteen og hele Stortinget skal også snart ha litt juleferie, og da synes jeg det er en hyggelig gest å si at jeg håper alle får en hyggelig julefeiring.

Det blir spennende hva komiténestlederen gjør nå, for jeg har jo mulighet til å tegne meg igjen. (Munterhet i salen.)

Presidenten: Da kan presidenten opplyse om at «makkverk» er et uttrykk som tidligere er påtalt som ikke god parlamentarisk språkbruk, så da kan vi avstå fra det heretter.

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

Kamzy Gunaratnam (A) [16:48:19]: Til representanten Erlend Svoldal Bø: Jeg vet at Østre Malangen er en del av KVU Nord-Norge, og det kommer vi tilbake til i NTP. Det tror jeg også de fleste partier gjør, og jeg er glad for at vi kan ta den diskusjonen da.

Jeg vil også bare minne om at investeringstakten i Nord-Norge var mindre ambisiøs under Høyre, så jeg synes at man skal «put your money where your mouth is» før man kommer med lovnader fra talerstolen. Jeg er selv fra Hammerfest. Vi kom til Hammerfest da vi kom til Norge. Nord-Norge har en spesiell plass i mitt hjerte, så denne diskusjonen kan vi fortsette.

Helt til slutt: Før jeg kom inn i samferdselspolitikken, var noe jeg hørte fra alle, på ulike nivåer, at vi lover altfor mange luftslott. Det står lange ønskelister på NTP – uten at vi klarer å levere på det. Jeg synes det burde være en ambisjon for hele Stortinget, for alle representanter, å prøve å være realistiske og prioritere. Det å ta vare på betyr ikke at vi ikke skal bygge nytt, men vi må prioritere.

Per-Willy Amundsen (FrP) [16:49:29]: Jeg registrerer at det er veldig mange representanter fra Nord-Norge i denne salen, faktisk flere enn det er innvalgt, men det borger kanskje for noe godt, for jeg opplever at flere drar frem beredskap i denne debatten, og det er særdeles viktig. Beredskap er avgjørende viktig for å kunne ivareta denne nasjonens frihet og selvstendighet, og da

må vi ha et forsvar som fungerer, som er avhengig av samferdselsløsninger som fungerer. Det er ikke godt nok i dag.

Jeg opplever at man bruker det begrepet litt som en floskel, på samme måte som da det var veldig in å redde verden med klimapolitikk. Da var alt klimatiltak, og alt var bra for klimaet. I dag virker det litt som at man kan klistre «beredskap» på nesten hva som helst, men jeg vil bare minne om at det er noen veistrekninger og noen jernbanestrekninger som er helt avgjørende for den norske beredskapen, og det som er felles for dem alle, er at svært mange av dem er – helt riktig – i Nord-Norge, og i særdeleshet i Troms.

Da er det, mener jeg, litt enkelt å bruke begrepet beredskap i alle sammenhenger – når man ikke gjør det denne regjeringen burde gjort, nemlig å prioritere Nord-Norge, prioritere fylkesveiene i Troms, som ikke kan bære stridsvogner, og prioritere å få på plass løsninger på jernbane mot Sverige og Finland, som åpenbart er nødvendig for å kunne knytte sammen NATO i nord. Når man ikke leverer på disse løsningene, kan man ikke stå på denne talerstolen og hevde at man satser på beredskap. Det står rett og slett ikke til troende.

Å hevde at denne regjeringen leverer mer på samferdsel enn det tidligere regjeringer har gjort, er jo helt umulig å kjenne seg igjen i. Jeg opplever at man er fremme her og skryter av prosjekter forrige regjering igangsatte, prosjekter som endog var planlagt på rekordtid ved bruk av statlig plan. Hålogalandsvegen er et sånt eksempel. Det var forrige regjering som igangsatte det, og en kan ikke ta kredden for det, selv om man har vært med på å finansiere i etterkant.

Det står altså ikke til troende når man snakker om viktigheten av beredskap når det gjelder samferdselspolitikk. Dersom man skal levere på beredskap, må man satse på Nord-Norge, og da trenger man kanskje enda flere nordlendinger i denne salen enn dem som faktisk er innvalgt. Vi får håpe at man i neste runde ser behovet for å bygge samferdsel i nord – for å ivareta vår beredskap, for å ivareta vår evne til å ta vare på vår frihet og selvstendighet.

Presidenten [16:52:20]: Presidenten kan minne om at også ordet «floskler» tidligere er påtalt som upassende parlamentarisk språkbruk.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 2 og 3. Det ringes da til votering.

Votering

Presidenten [17:00:07]: Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 17. desember 2025

Innstilling fra justiskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Justis- og beredskapsdepartementet mv. (rammeområde 5) (Innst. 6 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Rammeområde 5

(Justis)

I

På statsbudsjettet for 2026 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
61		Høyesterett		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under kap. 410 post 1.....	145 381 000	
400		Justis- og beredskapsdepartementet		
	1	Driftsutgifter.....	488 069 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres.....	14 504 000	
	23	Spesielle driftsutgifter, forskning, evaluering og kunnskapsinnhenting, kan overføres.....	14 927 000	
	71	Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	23 318 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	73 Tilskudd til Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	98 617 000	
410	Domstolene		
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 61 post 1</i>	3 650 053 000	
	21 Spesielle driftsutgifter.....	115 835 000	
	22 Vernesaker/sideutgifter, jordskiftedomstoler, <i>kan overføres</i>	2 502 000	
414	Forliksråd og andre domsutgifter		
	1 Driftsutgifter	384 219 000	
	21 Spesielle driftsutgifter.....	42 863 000	
430	Kriminalomsorgen		
	1 Driftsutgifter	6 529 021 000	
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 430 post 1</i>	130 500 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	61 684 000	
	60 Refusjoner til kommunene, forvaringsdømte mv., <i>kan overføres</i> ..	172 142 000	
	70 Tilskudd.....	44 768 000	
432	Kriminalomsorgens høgskole og utdanningssenter		
	1 Driftsutgifter	335 145 000	
433	Konfliktrådet		
	1 Driftsutgifter	218 315 000	
	60 Tilskudd til kommuner.....	34 820 000	
	70 Tilskudd.....	61 348 000	
440	Politiet		
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 443 post 1</i>	25 481 752 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – forskning og utvikling.....	19 250 000	
	22 Søk etter antatt omkomne, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	23 Sideutgifter i forbindelse med sivile gjøremål	30 167 000	
	25 Variable utgifter ved ankomst, mottak og retur i politiets utlendingsforvaltning	202 120 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	37 346 000	
	46 Investeringer i Schengen IT-systemer, <i>kan overføres</i>	179 939 000	
	48 Tildeling fra EUs grense- og visumfinansieringsordninger, <i>kan overføres</i>	282 110 000	
	70 Tilskudd.....	49 861 000	
	73 Internasjonale forpliktelser, mv., <i>kan overføres</i>	864 721 000	
442	Politi høgskolen		
	1 Driftsutgifter	746 529 000	
443	Påtalemyndigheten i politiet		
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under kap. 440 post 1</i>	1 740 400 000	
444	Politiets sikkerhetstjeneste (PST)		
	1 Driftsutgifter	1 882 354 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	82 296 000	
445	Den høyere påtalemyndighet		
	1 Driftsutgifter	406 623 000	
448	Grensekommisæreren		
	1 Driftsutgifter	7 617 000	
451	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap		
	1 Driftsutgifter	1 666 769 000	
	21 Spesielle driftsutgifter.....	28 458 000	
	22 Spesielle driftsutgifter – Nødnett, <i>kan overføres</i>	624 443 000	
	23 Variable utgifter EUs ordning for sivil beredskap.....	53 768 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	145 570 000	
	70 Overføringer til private	8 326 000	
452	Sentral krisehåndtering		
	1 Driftsutgifter	31 088 000	
453	Sivil klareringsmyndighet		
	1 Driftsutgifter	70 673 000	
454	Redningshelikoptertjenesten		
	1 Driftsutgifter	1 246 408 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	768 977 000	
455	Redningstjenesten		
	1 Driftsutgifter	289 962 000	
	21 Spesielle driftsutgifter	44 149 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	16 255 000	
	71 Tilskudd til frivillige organisasjoner i redningstjenesten	106 047 000	
	73 Tilskudd til Redningsselskapet	150 657 000	
457	Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1 Driftsutgifter	574 900 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 358 000	
460	Spesialenheten for politisaker		
	1 Driftsutgifter	79 060 000	
461	Advokatilsynet		
	1 Driftsutgifter	56 891 000	
466	Særskilte straffesaksutgifter m.m.		
	1 Driftsutgifter	30 000 000	
	70 Juridisk bistand	1 828 677 000	
467	Norsk Lovtidend		
	1 Driftsutgifter	14 284 000	
468	Kommisjonen for gjenopptakelse av straffesaker		
	1 Driftsutgifter	31 718 000	
470	Fri rettshjelp		
	70 Juridisk bistand	921 175 000	
	72 Tilskudd til spesielle rettshjelptiltak	95 988 000	
471	Statens erstatningsansvar og Stortingets rettferdsvederlagsordning		
	71 Erstatningsansvar m.m., <i>overslagsbevilgning</i>	141 489 000	
	72 Erstatning i anledning av straffeforfølgning, <i>overslagsbevilgning</i>	124 320 000	
	73 Stortingets rettferdsvederlagsordning	38 332 000	
473	Statens sivilrettsforvaltning		
	1 Driftsutgifter	168 174 000	
	21 Spesielle driftsutgifter	117 967 000	
	70 Erstatning til voldsofre, <i>overslagsbevilgning</i>	500 000 000	
475	Bobehandling		
	1 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	173 259 000	
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	9 596 000	
	Totale utgifter		54 755 854 000

Inntekter

3400	Justis- og beredskapsdepartementet		
	1 Diverse inntekter	6 819 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
3410	Domstolene		
	1 Rettsgebyrv	211 000 000	
	2 Saks- og gebyrinntekter jordskiftedomstolene.....	24 000 000	
	3 Diverse refusjoner	13 813 000	
	4 Vernesaker jordskiftedomstolene.....	2 502 000	
3430	Kriminalomsorgen		
	2 Arbeidsdriftens inntekter	130 500 000	
	3 Andre inntekter	28 155 000	
	4 Tilskudd.....	18 000 000	
3432	Kriminalomsorgens høyskole og utdanningscenter		
	3 Andre inntekter	829 000	
3433	Konfliktrådet		
	2 Refusjoner.....	6 000	
3440	Politiet		
	1 Gebyr – pass og ID-kort	832 662 000	
	2 Refusjoner mv.	281 401 000	
	3 Salgsinntekter	45 842 000	
	4 Gebyr – vaktelskap og etterkontroll av deaktiverte skytevåpen	3 828 000	
	5 Gebyr – våpenforvaltningen.....	136 702 000	
	6 Gebyr – utlendingssaker.....	367 389 000	
	7 Gebyr – sivile gjøremål.....	620 537 000	
	8 Refusjoner fra EUs grense- og visumfinansieringsordninger	237 175 000	
3442	Politihøgskolen		
	2 Diverse inntekter.....	24 934 000	
	3 Eksterne forskningsmidler	14 076 000	
3444	Politiets sikkerhetstjeneste (PST)		
	2 Refusjoner.....	17 372 000	
3451	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap		
	1 Gebyr	134 908 000	
	2 Refusjoner driftsutgifter Nødnett.....	40 186 000	
	3 Diverse inntekter.....	42 020 000	
	4 Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold Nødnett...	88 589 000	
	5 Abonnementsinntekter og refusjoner Nødnett	577 324 000	
	6 Refusjoner.....	18 696 000	
	7 Refusjoner fra EU i forbindelse med variable utgifter knyttet til EUs ordning for sivil beredskap	53 768 000	
3453	Sivil klareringsmyndighet		
	1 Diverse inntekter.....	800 000	
3454	Redningshelikoptertjenesten		
	1 Refusjoner.....	33 645 000	
3457	Nasjonal sikkerhetsmyndighet		
	1 Inntekter	49 205 000	
3461	Advokattilsynet		
	1 Bidrag fra advokater og forvalterordning	57 204 000	
3470	Fri rettshjelp		
	1 Tilkjente saksomkostninger m.m.	5 132 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
3473	2 Fri rettshjelp, ODA-godkjente utgifter	6 095 000	
	Statens sivilrettsforvaltning		
	1 Diverse inntekter	5 000	
	2 Vergemåls-/representantordning, ODA-godkjente utgifter	6 990 000	
Totale inntekter			4 132 109 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 61 post 1	kap. 3061 post 3
kap. 400 post 1	kap. 3400 post 1
kap. 410 post 1	kap. 3410 postene 2 og 3
kap. 410 post 22	kap. 3410 post 4
kap. 430 post 1	kap. 3430 postene 3 og 4
kap. 430 post 21	kap. 3430 post 2
kap. 432 post 1	kap. 3430 post 4 og kap. 3432 post 3
kap. 433 post 1	kap. 3433 post 2
kap. 440 post 1	kap. 3440 postene 2, 3 og 4
kap. 442 post 1	kap. 3442 postene 2 og 3
kap. 443 post 1	kap. 3440 post 2
kap. 444 post 1	kap. 3444 post 2
kap. 451 post 1	kap. 3451 postene 2, 3 og 6
kap. 451 post 22	kap. 3451 post 5
kap. 451 post 23	kap. 3451 post 7
kap. 451 post 45	kap. 3451 post 4
kap. 453 post 1	kap. 3453 post 1
kap. 454 post 1	kap. 3454 post 1
kap. 455 post 1	kap. 3455 post 1
kap. 457 post 1	kap. 3457 post 1
kap. 461 post 1	kap. 3461 post 1
kap. 473 post 1	kap. 3473 post 1

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

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

2. Overskride bevilgningen under kap. 451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 1 Driftsutgifter med inntil 75 pst. av inntektene ved salg av sivilforsvarsanlegg og fast eiendom. Inntekter skal inntektsføres under kap. 3451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 40 Salg av eiendom mv.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan overskride bevilgningen under kap. 451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 21 Spesielle driftsutgifter dersom det oppstår en situasjon med ekstraordinær skogbrannfare og/eller mange skogbranner og det i forbindelse med det er nødvendig med innsats for slukking og beredskap ut over det som må beregnes i et normalår. Bevilgningen på posten kan også overskrides ved ekstraordinære hendelser som har medført, eller kan medføre, tap av liv eller skade på helse, kritiske samfunnsfunksjoner eller kritisk infrastruktur, når de andre nasjonale helikopterressursene ikke er tilstrekkelige. Fullmakten gjelder

uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke. Overskridelser på posten kan ikke overstige 40 mill. kroner.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan bestille varer ut over bevilgningen som er gitt, men slik at den samlede rammen for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Benevnelse	Samlet ramme
440		Politiet	
	1	Driftsutgifter	250,0 mill. kroner
444		Politiets sikkerhetstjeneste (PST)	
	1	Driftsutgifter	50,0 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	50,0 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan gi tilsagn ut over bevilgningene som er gitt på kap. 400 Justis- og beredskapsdepartementet, post 73 Tilskudd til Norges forskningsråd, men slik at den samlede rammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 314,3 mill. kroner.

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 på kap. 430 Kriminalomsorgen, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan bestille og forplikte staten ut over budsjettåret for brukerstyrsprosjektet utvidelse av Innlandet fengsel, Ilseng avdeling innenfor en kostnadsramme på 301 mill. kroner (2026-kroner). Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 under kap. 440 Politiet, post 46 Investeringer i Schengen IT-systemer, kap. 440 Politiet, post 48 Tildeling fra EUs grense- og visumfinansieringsordninger og kap. 490 Utlendingsdirektoratet, post 46 Investeringer i Schengen IT-systemer, kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret i investeringsprosjekter for implementering av Schengen IT-systemene SIS, VIS, Eurodac og Interoperabilitet, som Norge har forpliktet seg til gjennom Schengen-avtalen og Dublin-avtalen. Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i

senere budsjettår. Samlede forpliktelser og utbetalinger kan ikke overskride kostnadsrammen på 2 680 mill. kroner (2025-kroner). Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 under kap. 440 Politiet, post 46 Investeringer i Schengen IT-systemer, kap. 440 Politiet, post 48 Tildeling fra EUs grense- og visumfinansieringsordninger og kap. 490 Utlendingsdirektoratet, post 46 Investeringer i Schengen IT-systemer kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret i investeringsprosjekter for implementering av Schengen IT-systemene EES og ETIAS, som Norge har forpliktet seg til gjennom Schengen-avtalen. Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår. Samlede forpliktelser og utbetalinger kan ikke overskride kostnadsrammen på 880 mill. kroner (2025-kroner). Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for å gjennomføre anskaffelse av nye redningshelikopter mv. under kap. 454 Redningshelikoptertjenesten, post 1 Driftsutgifter og post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Samlede forpliktelser og utbetalinger kan ikke overskride kostnadsrammen på 17 906 mill. kroner (2026-kroner). Justis- og

beredskapsdepartementet får fullmakt til å pris- og valutajustere kostnadsrammen i senere år.

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret i investeringer knyttet til modernisering av utlendingsforvaltningens IKT-systemer under kap. 490 Utlendingsdirektoratet, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold og kap. 440 Politiet, post 48 Tildeling fra EUs grense- og visumfinansieringsordninger, innenfor en kostnadsramme på 2 231 mill. kroner (2025-kroner). Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår. Samlede forpliktelser og utbetalinger skal til enhver tid holdes innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for å bygge en ny redningshelikopterbase ved ny lufthavn i Bodø under kap. 454 Redningshelikoptertjenesten, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Samlede forpliktelser og utbetalinger kan ikke overskride endret kostnadsramme på 803 mill. kroner (2026-kroner). Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 under kap. 410 Domstolene, post 1 Driftsutgifter kan pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for å anskaffe brukerutstyr til prosjektet med å rehabilitere Bergen tinghus, innenfor en kostnadsramme på 201,8 mill. kroner (2025-kroner). Samlede utbetalinger og forpliktelser skal til enhver tid holdes innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Justis- og beredskapsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

XIII

Fullmakt til postering mot mellomværende med statskassen

Stortinget samtykker i at Domstoladministrasjonen i 2026 kan postere sideutgifter som blir forskuttert i samsvar med rettsgebyrloven, mot mellomværende med statskassen.

XIV

Avhending av sivilforsvarsanlegg

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan overdra sivilforsvarsanlegg til en verdi av inntil 500 000 kroner vederlagsfritt eller til underpris når særlige grunner foreligger.

XV

Videreføring av bobehandling

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan bestemme at en under ordningen med utgifter til videre bobehandling kan pådra seg forpliktelser ut over bevilgningen som er gitt under kap. 475 Bobehandling, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 10 mill. kroner, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 33 mill. kroner.

XVI

Nettobudsjetteringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2026 kan:

1. trekke de direkte utgiftene politiet har til oppbevaring, tilsyn og salg av beslag, fra salgsinntekten før det overskytende beløpet blir inntektsført under kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse
2. trekke kostnader ved salg av faste eiendommer fra salgsinntektene før det overskytende beløpet blir inntektsført under kap. 3451 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, post 40 Salg av eiendom mv.
3. nettoføre inntektene fra kurs og konferanser som blir holdt i regi av Konkursrådet, og inntekter fra annen virksomhet som rådet driver, som utgiftsreduksjon under kap. 473 Statens sivilrettsforvaltning, post 1 Driftsutgifter
4. nettoføre tilbakebetalte inntekter under ordningen med utgifter til bobehandling som utgiftsreduksjon under kap. 475 Bobehandling, post 21 Spesielle driftsutgifter.

XVII

Stortingets rettferdsvederlagsordning

Stortingets utvalg for rettferdsvederlag får i 2026 fullmakt til å tilstå rettferdsvederlag av statskassen med inntil 250 000 kroner for hver enkelt søknad, men slik at grensen er 500 000 kroner for HIV-offer og 300 000 kroner for tidligere barn i barnehjem, offentlige fosterhjem og spesialskoler. Søknader der utvalget tilrår å innvilge erstatning som er høyere enn de nevnte beløpene, blir fremmet for Stortinget til avgjørelse. Det samme gjelder søknader som etter utvalgets vurdering reiser spørsmål av særlig prinsipiell art.

XVIII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 208, 7. desember 2020 oppheves.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

A.

Rammeområde 17**(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2026 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
916		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	1 217 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres	90 621 000	
	22	Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46	1 266 422 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	616 599 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	207 099 000	
	46	Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22	21 343 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	83 493 000	
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres	133 292 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	202 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	12 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	43 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	74 900 000	
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, kan overføres	28 400 000	
	71	Norges forskningsråd, kan overføres	65 100 000	

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

Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 52 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 17.00.38)

Votering i sak nr. 2, debattert 17. desember 2025

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2025–2026), jf. Prop. 1 S (2025–2026))

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i>	68 600 000	
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge.....	36 300 000	
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 498 800 000	
1313	Luftfartstilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	353 100 000	
	21 Spesielle driftsutgifter.....	10 000 000	
1314	Statens havarikommisjon		
	1 Driftsutgifter.....	106 400 000	
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	1 926 700 000	
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, <i>kan overføres</i>	40 000 000	
1320	Statens vegvesen		
	1 Driftsutgifter.....	5 192 500 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32</i>	11 409 000 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 585 600 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30</i>	8 648 000 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332 post 66</i>	9 067 000 000	
	32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, <i>kan overføres</i>	1 150 000 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.....	400 000 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	41 500 000	
	67 Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	102 000 000	
	68 Tilskudd for Tretten bru, <i>kan overføres</i>	14 000 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 904 500 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	870 400 000	
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS.....	6 998 200 000	
1323	Vegtilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	22 100 000	
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	363 600 000	
	62 Tilskudd til kollektivtransport.....	620 000 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.....	1 238 300 000	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	214 300 000	
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	22 900 000	
	78 Tettere samarbeid om data.....	38 900 000	
1332	Transport i byområder mv.		
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 940 000 000	
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320 post 30</i>	4 469 000 000	
1352	Jernbanedirektoratet		
	1 Driftsutgifter.....	422 400 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	130 700 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 709 800 000	
	71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 509 000 000	
	72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer.....	7 853 600 000	
	73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74 og kap. 1320 post 32</i>	8 741 500 000	
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	107 600 000	
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	139 700 000	
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.....	42 400 000	
1354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Driftsutgifter	118 200 000	
1358	Norske tog AS		
	70 Lån, <i>kan overføres</i>	808 400 000	
	71 Egenkapitaltilskudd	113 600 000	
1370	Posttjenester		
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	2 012 000 000	
	Totale utgifter		102 131 369 000

Inntekter

3916	Kystverket		
	2 Andre inntekter	10 844 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	900 000	
4313	Luftfartstilsynet		
	1 Gebyrinntekter.....	175 300 000	
4320	Statens vegvesen		
	1 Salgsinntekter m.m.	172 700 000	
	2 Diverse gebyrer.....	611 700 000	
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper	141 200 000	
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	805 000 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer	22 900 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter.....	6 300 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer	16 800 000	
4358	Norske tog AS		
	85 Gebyrer	9 900 000	
5641	Renter fra Norske tog AS		
	80 Renter	251 800 000	
	Totale inntekter		2 225 344 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- fiskeridepartementet i 2026 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 916 post 1	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 22	kap. 5574 post 77
kap. 916 post 45	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 46	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 salgssinntekter fra salg av fiskerihavner under kap. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:
- dekning av salgsmkostninger forbundet med salget.
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 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 forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 kan gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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 1 670 mill. kroner.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
916		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	101,7 mill. kroner
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	266,6 mill. kroner

VI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 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 2026 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

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan overskride bevilgningen på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån og post 90 Lån med inntil 1 900 mill. kroner ved endringer av låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning.

IX

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1301		Forskning og utvikling mv.	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
	71	Norges forskningsråd	194 mill. kroner
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål	321 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	300 mill. kroner
1332		Transport i byområder mv.	
	66	Tilskudd til byområder: Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	2 100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	530 mill. kroner

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1.

starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:

Kjøp av 13 nye regiontog	2 420 mill. kroner
--------------------------	--------------------

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet.

Kostnadsrammen er oppgitt i 2026-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere budsjettår.

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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			
				2027	2028	2029	2030
1352		Jernbanedirektoratet					
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	25 920 mill. kroner	7 070 mill. kroner	6 680 mill. kroner	6 280 mill. kroner	5 890 mill. kroner
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	28 850 mill. kroner	7 870 mill. kroner	7 430 mill. kroner	6 990 mill. kroner	6 560 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	7 180 mill. kroner	3 230 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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 grunnerverv	400 mill. kroner

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	22 820 mill. kroner	7 990 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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			
				2027	2028	2029	2030
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	24 780 mill. kroner	6 760 mill. kroner	6 380 mill. kroner	6 010 mill. kroner	5 630 mill. kroner

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	36 170 mill. kroner		4 200 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet			
	70	Kjøp av persontransport med tog	30 400 mill. kroner		6 620 mill. kroner

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	27 990 mill. kroner		7 000 mill. kroner

XIV

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XV

Salg av fast eiendom i prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan selge fast eiendom i forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta inntil en salgsverdi på 750 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XVI

Restverdisikring for eksisterende materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 for det togmateriellet som inngår i statens

kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 700 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XVII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 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 mot-postering mellomværendet med statskassen.

XVIII

Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettopføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprojekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320 post 1 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevings-systemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettopført på kap. 1320 post 30 Riksveiinvesteringer.

XIX

Fullmakt til å aktivere i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at følgende aktiveres i statens kapitalregnskap i 2026:

1. lån bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån
2. tilskudd til egenkapital bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 71 Egenkapitaltilskudd.

XX

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2026 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 900 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

XXI

ERTMS-prosjektet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 av nytt signalsystem på jernbanen, ERTMS-prosjektet, forlenges ut 2026.

XXII

Unntak fra kontantprinsippet ved bruttopføring av inntekter og utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fravike Bevilgningsreglementets § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) ved å bruttopføre billettinntekter i bruttokontrakter på inntektssiden i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften og utgiftsføre et tilsvarende beløp under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

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

Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 52 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 17.01.19)

Videre var innstilt:

B.

Stortinget ber regjeringen øke kontrollen og be-
kjempelsen av ulovlig kabotasjekjøring i Norge.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 54 mot 46 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 17.01.48)

Votering i sak nr. 3, debattert 17. desember 2025

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark (Innst. 57 S (2025–2026), jf. Prop. 153 S (2024–2025))

Presidenten: Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Høksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Trond Helleland på vegne av Høyre og Miljøpartiet De Grønne.

Det votes over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark sendes tilbake til regjeringen.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 69 mot 31 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 17.02.22)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 3, fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig starte en prosess som grunnlag for forhandlinger om byvekstavgift for Grenland.»

Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne ble med 71 mot 29 stemmer ikke vedtatt.
(Voteringsutskrift kl. 17.02.44)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprojekt som er omfattet av Bypakke Grenland fase 2 og som gir bedre fremkommelighet.»

V o t e r i n g:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 68 mot 32 stemmer ikke vedtatt.
(Voteringsutskrift kl. 17.03.01)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke

Grenland AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Villkårene for finansieringen går frem av Prop. 153 S (2024–2025).

3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS om delfinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor villkårene Prop. 153 S (2024–2025), fastsetter.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 71 mot 29 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 17.03.20)

Sak nr. 4 [17:03:26]

Referat

Presidenten [17:03:26]: Det foreligger ikke referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 17.04.

