

Møte torsdag den 6. desember 2007 kl. 10

President: S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n

D a g s o r d e n (nr. 28):

1. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Arbeids- og inkluderingsdepartementet (rammeområde 7) (Budsjett-innst. S. nr. 15 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008))
2. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2007 under Arbeids- og inkluderingsdepartementet (Innst. S. nr. 61 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 12 (2007-2008), unntatt kap. 650, 651, 683, 690, 691, 3651, 3690 og 3680)
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2007 under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. S. nr. 58 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 17 (2007-2008), kap. 1062, kap. 4062, II og sak 2)
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Martin Engeset og Kari Lise Holmberg om å ta vannveiene inn i Nasjonal transportplan (Innst. S. nr. 59 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:1 (2007-2008))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om å innføre minstegrense for reasfaltering (Innst. S. nr. 60 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:2 (2007-2008))
7. Referat

Presidenten: Representantane Laila Dāvøy og Hallgeir H. Langeland, som har vore permitterte, har igjen teke sete.

Val av setjepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det blir valt ein setjepresident for Stortingets møte i dag – og ser det som vedteke.

Presidenten vil foreslå Marit Nybakk. – Andre forslag ligg ikkje føre, og Marit Nybakk er samrøystes vald som setjepresident for dagens møte.

Representanten Ine Marie Eriksen Søreide vil framsetje eit representantforslag.

Ine Marie Eriksen Søreide (H) [10:01:52]: På vegne av representanten Gunnar Gundersen og meg selv har jeg gleden av å framsette forslag om offentliggjøring av resultatene fra nasjonale prøver på skolenivå.

Presidenten: Forslaget vil bli behandla på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Arbeids- og inkluderingsdepartementet (rammeområde 7) (Budsjett-innst. S. nr. 15 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske frå arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir avgrensa til 1 time og 30 minutt, og at taletida blir fordelt slik på gruppe:

Arbeidarpartiet 30 minutter, Framstegspartiet 20 minutt, Høyre 10 minutt, Sosialistisk Venstreparti 10 minutt, Kristeleg Folkeparti 5 minutt, Senterpartiet 5 minutt og Venstre 5 minutt.

Vidare vil presidenten foreslå at det blir gjeve anledning til replikkordskifte på inntil tre replikkar med svar etter innlegg frå partia sine hovudtalarar og inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innanfor den fordelte taletida.

Vidare blir det foreslått at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er å sjå på som vedteke.

Karin Andersen (SV) [10:03:47] (komiteens leder): Arbeidsløsheten i Norge er rekordlav nå, og den fortsetter å gå ned. Det er 12 000 færre uten jobb nå enn det var for et år siden. Det er veldig bra. Det som også er bra, er at dette gjelder hele landet, at nedgangen faktisk er størst blant dem som har vært arbeidsløse lenge, og den går mest ned blant dem med høyere utdanning. Men til og med blant yrkeshemmede som i mange år ikke har nytt godt av at arbeidsløsheten har gått ned, er det nå en markert nedgang på 7 pst. Det er bra, men ikke nok, for fremdeles er ledigheten blant de yrkeshemmede høy.

Det er derfor det er så avgjørende viktig at den rødgrønne regjeringen nå har en like sterk satsing på tiltak som kan bidra til at flere kan komme i jobb som i fjor, da arbeidsløsheten var noe høyere. Det er også på det området en ser den aller største forskjellen mellom den rødgrønne regjeringen og den forrige regjeringen vi hadde, for den forrige regjeringens politikk gikk ut på et mye lavere antall tiltak. Vi ser veldig tydelig i de alternative budsjettene som opposisjonen har lagt fram i dag, at det er der de store kuttene kommer. Så hvis de borgerlige, med Høyre og Fremskrittspartiet i spissen, hadde styrt nå, var det mange færre som hadde fått hjelp til å komme i jobb. Næringslivet hadde gått glipp av nødvendig og

god arbeidskraft, og det hadde vært et stort tap ikke minst for dem som er yrkeshemmede, og som trenger bedre hjelp.

Et av hovedredskapene for å kunne hjelpe folk tilbake i jobb er NAV-reformen. Det er mye som gjenstår for at NAV-reformen skal være fullført og fungere godt. Det ene er at en i en omorganiseringsprosess strever med å holde servicenivået godt oppe. Det andre er at det fremdeles gjenstår å gjøre en del av de regelendringene som Stortinget har gitt et positivt signal til Regjeringen om å få på plass, og som må være der for at en skal kunne individtilpasse tiltakene så godt som vi ønsker, og som vi vet er nødvendig. Det er da det blir ekstra ille når opposisjonen også kutter i NAV, som er det hjelpeapparatet som skal bistå folk som er arbeidsledige. De skal ikke bare bistå folk som er arbeidsledige, men også folk som trenger en trygd eller en ytelse å leve av. Det betyr – det er min påstand – at når en i en omorganiseringsprosess som NAV er oppe i nå, foreslår slike kutt i etaten som f.eks. Fremskrittspartiet har gjort, er det faktisk også en risiko for dem som skal ha trygden sin i tide. Det vil ikke være mulig for NAV å fungere – verken overfor dem som er arbeidsledige, eller overfor dem som trenger en trygd – med de kuttene som Fremskrittspartiet fremmer.

For at tiltakene skal virke slik at også de som har vanskeligheter med å kvalifisere seg for arbeidsmarkedet, skal få hjelp, er det viktig at tiltakene har en varighet og en kvalitet som gjør at en veier opp den mismatchen det er mellom folks muligheter og de kravene som er i arbeidslivet. Derfor er jeg veldig glad for at hele komiteen understreker dette, og at den understreker at det er viktig at NAV, når de får såpass god tilgang på tiltaksmidler som de nå gjør, sørger for å prioritere dem som har god nytte av kvalitet og varighet i tiltakene. Det er også viktig for dem som nå skal inn under den nye kvalifiseringsstønadene og få et kvalifiseringsprogram, at tiltak til denne gruppa også blir prioritert innenfor NAVs portefølje. Det er en forutsetning for at kvalifiseringsprogrammet skal kunne fungere.

Jeg og SV mener at kvalifiseringsprogrammet er et av de viktigste nye tiltakene Regjeringen har satt i gang. Der skal man altså få en ytelse som er litt høyere enn sosialhjelpa og, ikke minst, skal være en trygg inntekt over flere år – i hvert fall en mulighet til det – noe som gjør at en kan konsentrere seg om den vanskelige jobben det er å snu et liv som har gått i ball. Det kan ta tid, og man trenger denne tryggheten for å kunne få dette til på en bedre måte enn i dag.

Det er viktig for meg å si at undersøkelser som er gjort av Høgskolen i Oslo, knyttet til dem som har vært på tiltak under den gamle fattigdomsplanen, viser tydelig at det ikke bare er arbeidsmarkedstiltak som må til. Dette er mennesker med til dels store helseproblemer som trenger hjelp både til seg sjøl og til rehabilitering. Svært mange av dem har også problemer på boligmarkedet. Det betyr at innsatsen også på disse områdene må være på plass for at vi skal lykkes – ikke for at kvalifiseringsprogrammet i seg sjøl skal lykkes, men for at vi skal gi folk som trenger å få en jobb, en realistisk sjanse til det.

Arbeidslivet i dag skriker etter arbeidskraft. Det gjør det. Men fremdeles stiller det svært høye krav både til kompetanse og til at en i veldig mange yrker kan jobbe både seint og tidlig. Det krever at den hjelpen folk får som har vært ute av arbeidslivet lenge, og kanskje møtt større vanskeligheter i livet enn de fleste av oss andre har gjort, må være sammensatt, helhetlig og av en slik varighet at det de kan tilby, faktisk er etterspurt på arbeidsmarkedet. Det er krevende, og derfor er det et stykke igjen før vi er der. Som jeg nevnte helt i starten: Når det gjelder regelverksendringen innenfor NAV-systemet, er det en jobb å gjøre for oss der før vi er på plass med det.

Det vi nå fremmer forslag om, som kvalifiseringsprogrammet, som langtidsledighetsgarantien og en landsdekkende ordning med lønnstilskudd, er svært viktige tiltak som SV mener vil bidra godt, slik at de som kan og vil, skal kunne komme i arbeid. Det er uhyre viktig.

Når det gjelder satsingen mot fattigdom ellers, ligger den årlige bevilgningen nå på 3,6 milliarder kr. Det er 1,6 milliarder kr mer enn da denne regjeringen overtok. Det er mye penger. I tillegg var det vel 55 mill. kr som også ble bevilget til dette området da finanskomiteen behandlet sin innstilling – til tiltak innenfor rusomsorg og bolig. Det er veldig viktige tiltak.

Men det er fremdeles mye ugjort på dette området, og det virker kanskje enda vanskeligere for dem som er i en vanskelig situasjon, når resten av landet går så det suser. Jeg hørte noen tall på radioen i går. Julehandelen i år er estimert til at vi skal handle for ca 13 milliarder kr. Da tyder det vel på at det kanskje hadde vært mulig for oss å dele litt mer på de pengene, slik at de som ikke får noen særlig del i julehandelen, kunne tatt del i gleden.

I tillegg til de punktene som jeg nå har gått igjennom, vil jeg nevne de viktige tiltakene som Regjeringen har satt i verk når det gjelder sosial dumping. Det er viktig både for at norsk arbeidsliv ikke skal ta helsa fra folk, og for at norsk arbeidsliv også skal kunne ta imot folk som kommer fra andre land, på en måte som gjør at det regelverket som vi har i Norge, ikke smuldrer vekk. Vi vet at en av bærebjelkene for at samfunnet fungerer, er at man kan ha en jobb å leve av og leve med i Norge. Da er det viktig at Regjeringen nå har lagt fram et lovforslag som skal få på plass at slike regler også skal gjelde innenfor kommunesektoren, innenfor offentlig sektor, altså at reglene mot sosial dumping og kravene om norske lønns- og arbeidsvilkår også skal gjelde innenfor kommunal sektor. Det er viktig at hele arbeidslivet fungerer etter de reglene vi har. Det vet vi har betydd svært mye for at forskjellene i Norge ikke har økt, og for at folk ikke mister helsa når de er på jobben. Det er viktig at vi da ikke utvikler et arbeidsliv i Norge som tillater at vi utnytter folk som kommer fra andre land, på denne måten. Det vil også utkonkurrere norske bedrifter som ønsker å oppføre seg og følge norske lover og regler. De vil ikke ha en sjanse i en slik konkurranse dersom vi skulle ta lett på dette. Derfor er også Arbeids- og inkluderingsdepartementets og Petroleumstilsynets budsjetter økt.

Til slutt vil jeg bare si at Stortinget ser fram til at Regjeringen skal legge fram et lovforslag om antidiskriminerings- og tilgjengelighetslov for funksjonshemmede.

Det blir av de viktige sakene for å øke muligheten for at alle skal kunne delta på like vilkår.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [10:14:16]: I sommer presenterte SSB sin levekårsundersøkelse. I den levekårsundersøkelsen kom det tydelig fram at den gruppen som kanskje regnes som den aller fattigste, er aleneboende minstepensjonister. Ifølge den undersøkelsen har de i snitt 17 000 kr mindre å leve for enn bl.a. sosialhjelpsmottakere. Ser vi på hvordan situasjonen er i dag, har vi 65 000 minstepensjonister som ikke er i skatteposisjon. Med det statsbudsjettet som er lagt fram, vil de med et forbruk på 20 000 kWh i strøm få 400 kr i økt strømkostnad. De vil få 80 kr i økte egenandeler på helse og 85 kr i økt TV-lisens bl.a. Når det gjelder helsekostnader, vet vi at 64 pst. av de aleneboende har kroniske sykdommer. Når vil SV og Regjeringen gjøre konkrete tiltak for landets minstepensjonister som lever under fattigdomsgrensen? Hvilke tiltak vil Regjeringen fremme?

Karin Andersen (SV) [10:15:28]: Representanten peker på ei gruppe i samfunnet hvor vi vet det er noen som sliter økonomisk. Dette er folk som også kan slite med dårlig helse i tillegg. Det er folk som er helt avhengig av at f.eks. kommuneøkonomien er god, slik at vi kan ha en eldreomsorg som fungerer, og at vi kan ha et høyt nivå på velferden. Regjeringen er klar over at det kan være levekårsproblemer i denne gruppa, derfor gjorde man i forbindelse med trygdeoppgjøret i vår en avtale med pensjonistenes organisasjoner om at man skal gå gjennom levekår for minstepensjonistene, og spesielt de enslige. I tillegg til det har Regjeringen sagt at den skal gå gjennom hele bostøtteordninga, for den er vesentlig viktig for dem som lever av så lave inntekter og har trygd og ikke har mulighet til sjøl å skaffe seg inntekter ved siden av. Det mener vi er en svært viktig ordning, som kan bidra veldig godt til at enslige som lever av minstepensjon alene, kan få bedre levekår.

Martin Engeset (H) [10:16:50]: På tross av en meget gledelig utvikling i antall dagpengemottakere er det svært mange som ikke får glede av de gode tidene i arbeidslivet. I samme periode som arbeidsledigheten er mer enn halvert, er antallet yrkeshemmede 10 pst. høyere. Dette er oppsiktsvekkende, særlig fordi det aldri har vært bedre muligheter til å inkludere flere yrkeshemmede i arbeidslivet. Da er det særlig urovekkende å motta rapporter om at tiltaksplasser for yrkeshemmede legges ned i flere distrikter. Samtidig kan NAV fortelle at de har problemer med å bruke opp budsjettmidlene til ordinære arbeidssøkere. Til tross for dette viderefører altså flertallet, ved de rød-grønne, bevilgningene til både yrkeshemmede og ordinære arbeidssøkere som tidligere. Er det ikke snart på tide at Regjeringen og det rød-grønne flertallet kommer på banen for å gi de yrkeshemmede et skikkelig løft, slik Høyre gjør i sitt alternative statsbudsjett?

Karin Andersen (SV) [10:17:56]: Det er underlig å få denne replikken fra en representant og et parti som har kuttet i tiltaksplassene. Representanten Engeset er svært klar over at de endringene som nå gjøres i budsjettet på dette området, gjør at man nå har én tiltaksportefølje. Komiteen har enstemmig uttalt i innstillingen at man ønsker at man skal konsentrere seg om tiltak for dem som trenger mest hjelp. Det betyr at den beskjedne som Stortinget nå gir både til statsråden og til NAV, går ut på at nettopp de gruppene som Engeset poengterer, skal få bedre hjelp. Med Engeset og Høyres forslag til statsbudsjett ville det være færre tiltaksplasser nettopp til de gruppene som Engeset nå står og sier ikke skal få hjelp med dette budsjettet. Så dette synes jeg Martin Engeset og Høyre skal gå hjem og tenke på til neste år, at de ikke skal kutte i tiltaksplassene når det er behov for dem.

André N. Skjelstad (V) [10:19:04]: Representanten Andersen er sterkt opptatt av at det er mange som har det dårlig i samfunnet. På mange måter heier Venstre på SV i en del sammenhenger når det gjelder det engasjementet. En har til og med prøvd å leve på et beløp tilsvarende sosial stønad.

Vi ser at utviklingen når det gjelder sosialstønad, på mange måter ikke har vært tilfredsstillende. Mange har fortsatt dårlige vilkår å leve under. Jeg har merket meg at Regjeringen i Soria Moria-erklæringen slår fast at den skal avskaffe fattigdommen. I innledningen til kapitlene i proposisjonen står det at de har dette som mål. Plutselig har dette blitt bare en visjon. Hva har skjedd på de to årene Regjeringen har sittet? Å slå fast – er nå bare en visjon.

Karin Andersen (SV) [10:19:58]: Målet om å fjerne fattigdommen står fast. Det jobber vi for hver eneste dag. Ett av de områdene som Regjeringen nå har sagt at den skal gå inn i, er sosialhjelpa. Slik sosialhjelpa er nå, er det veiledende satser, og det er litt uklart ut fra hva slags beregningsgrunnlag den er gitt. Det er også mangelfullt i forhold til klageadgang og i forhold til statlig tilsyn. Alle disse viktige elementene har Regjeringen nå sagt at den skal se på. I tillegg til det har denne regjeringen en solid satsing som kan hjelpe dem som kan og vil, tilbake til arbeidslivet. Det er en politikk som SV støtter fullt opp om.

Så har jeg nevnt i mitt innlegg en del områder der det trengs en bedre satsing enn i dag for å nå målet om å fjerne fattigdom. Men denne regjeringen har gjort en langt sterkere innsats på det området enn tidligere regjeringer, så vi går i riktig retning.

Presidenten: Replikordskiftet er avslutta.

Lise Christoffersen (A) [10:21:13]: Kampen mot fattigdom var et av hovedtemaene i finansdebatten, og er det også i debatten om bevilgningene på vårt område.

Flertallet startet denne perioden med å øke innsatsen mot fattigdom med over en halv milliard kroner. I år økte vi med nye 700 mill. kr, til et nivå på 1,2 milliarder kr mer enn i forrige periode. Neste år foreslår Regjeringen ytterligere påplussinger opp til et nivå på 1,6 milliarder kr over

forrige regjering sine siste fattigdomsforslag. I Stortinget er ytterligere 55 mill. kr lagt inn fra flertallet, herunder 30 mill. kr til bedringer i bostøtten og boliger til personer som kommer ut fra fengsel. Handlingsplanene mot fattigdom og for inkludering videreføres og styrkes.

1,6 milliarder kr er mye penger. Det er så mye penger at vi nesten ikke kan forsvare å bruke dem, uten å se varige resultater av innsatsen. Om regjering og stortingsflertall kommer til å lykkes, vet vi foreløpig ikke, det skal vi innrømme, selv om opposisjonen gjør så godt den kan med å late som om de vet noe som ingen andre vet. Ord som «gedigen bløff», «reduerte mål», «svikter de funksjonshemmede» og «halvert satsing» er bare noe av det som har vært uttalt fra den kanten. Det er dristige utsagn – med tanke på de manglende resultatene i forrige periode. Under skatteletterregimet til den forrige regjeringen ble det flere fattige. Det vet vi. Så var da heller ikke skattelettelsene ment for dem. Om vi lykkes nå, vet vi foreløpig ikke, for det tar tid fra penger bevilges og tiltak iverksettes til effekten av tiltakene viser seg.

Men *noen* indikasjoner har vi. Det vi vet, er at 150 000 flere personer er i arbeid, at det spås en ytterligere nedgang i ledigheten – til godt under 2 pst. – at andelen eldre arbeidstakere viser en stigende tendens, at innvanderledigheten synker, at det er færre yrkeshemmede, og at bruket av sosialhjelp går ned. Det må jo også bety redusert fattigdom. Det må bety at noen tiltak har begynt å virke, f.eks. det faktum at der det forrige flertallet kuttet i tiltak, pluss vi på – i fjor og i forfjor – og opprettholder for andre år på rad et høyt tiltaksnivå, til tross for fallende ledighet. Fra neste år gjør vi også den endringen at vi fjerner skillet mellom ordinære tiltak og spesielle tiltak for yrkeshemmede, for å gi større fleksibilitet i bruken av tiltaksmidlene – én av en rekke endringer som skal gjøre hele velferdssystemet vårt mer brukervennlig. Det er også en illustrasjon på at fattigdomsbekjempelse ikke bare handler om å bruke mye penger, men også om å bruke pengene på riktig måte.

Men vi skal heller ikke underslå at det fortsatt finnes noe som ikke er fullt så bra, f.eks. at sysselsettingen blant funksjonshemmede ikke viser tegn til å øke, at selv om innvanderledigheten går ned, blir ikke forskjellen i forhold til resten av befolkningen mindre, at det fortsatt skjer aldersdiskriminering i yrkeslivet, og at det fortsatt er for mange som lever på sosialhjelp over lengre perioder. Men her kommer det jo nå tiltak på løpende bånd – lønnskudd, tilretteleggingsgaranti, tiltaksgaranti, forenklinger i stønadssystemet og tiltak for nye grupper, bl.a. gjennom kvalifiseringsprogrammet, som fullt utbygd kan omfatte 30 000 personer som ellers ville hatt få rettigheter. Antidiskrimineringsarbeidet har fått et løft med ny ansvarlig minister. Lovarbeidet mot diskriminering pågår for fullt.

Det føles litt merkelig å bli kritisert for manglende effekt av administrative endringer, tiltak og lovverk som enten er under forberedelse, nettopp er iverksatt eller er klare til iverksetting fra 1. januar. Vi er jo ikke ferdige med jobben. Foreløpig er det litt over to år siden vi overtok. For den som måtte være interessert, er det fullt mulig å lese «Soria Moria-erklæringen – to år etter» – som den he-

ter – der også status for tiltak i fattigdomspolitikken er blitt gjennomgått.

Barnefattigdom hører også med i bildet. Det er kanskje den mest urettferdige formen for fattigdom som finnes. For barna haster det. Dette handler om fattigdom som går i arv – om barn av enslige forsørgere, om barn i store familier og om barn med ikke-vestlig bakgrunn. Det handler om å bekjempe fattigdom hos foreldrene, men også om å bryte den sosiale arven – gjennom forebygging og rask inngripen i mange sektorer.

Fattigdom er en mangesidig utfordring. Årsakene er mange. Problemene er sammensatte. Det handler heller ikke bare om tiltak på Arbeids- og inkluderingsdepartementets og Barne- og likestillingsdepartementets budsjetter – det handler om å se sammenhengene på tvers av sektorer. Lettvinte løsninger finnes ikke. Jeg synes fattigdomsdebatten altfor ofte reduseres til en debatt om penger – hvem bevilger mest til hva. Altfor sjelden etterprøves resultatene av pengebruken på en systematisk måte. Her tar den sittende regjering nå grep. Nye målekriterier og styringsindikatorer er under utvikling for raskere å kunne se resultater og justere kursen, om nødvendig.

Vi har ikke fasiten – det innrømmer vi gjerne – men det har heller ikke opposisjonen. Det beviste den da den selv hadde flertall.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:26:33]: Tirsdag stod det et stort stykke i Aftenposten om funksjonshemmedes kår. Det stod bl.a.:

«Vi trenger jobb, ikke flere fagre løfter og honnørord. Det vi ser, er økende avstand mellom politiske ambisjoner og realitetene, sier generalsekretær Lars Ødegård i Norges Handikapforbund.»

Under «På stedet hvil» står det:

«I dag legges det frem en ny rapport som viser at gapet mellom funksjonshemmede og «vanlige» borgere er oppsiktsvekkende stort, med stadig lavere yrkesdeltagelse. 12 000 færre funksjonshemmede er i jobb nå sammenlignet med 2001.»

Og det står videre:

«Rapporten viser at så godt som hele den offentlige innsatsen de siste årene – med nye regler, nye penger og massive ambisjoner – har gitt minimal effekt.»

Fremskrittspartiet har sammen med Høyre lagt fram et forslag der vi trekker FFO, Norges Handikapforbund og andre organisasjoner inn i en opplysningskampanje overfor arbeidsgivere som gjelder kvalifisering. Hvorfor vil Arbeiderpartiet ikke være med på en slik løsning?

Lise Christoffersen (A) [10:27:40]: Kenneth Svendsen setter fingeren på et problem som jeg henviste til i mitt innlegg, at det foreløpig dessverre ikke er mulig å spore noen økt sysselsetting blant funksjonshemmede. Flertallet har iverksatt – og er i ferd med å iverksette – en del tiltak, for nettopp å bøte på det.

For det første er ikke svaret å kutte i arbeidsmarkeds-tiltak, men å øke bevilgningene til den typen tiltak, slik

flertallet foreslår. Ett mulig tiltak er lønnstilskuddet, som gjør funksjonshemmede til attraktiv arbeidskraft for arbeidsgivere. Et annet er tilretteleggingsgarantien, som det må informeres bedre om – og som det er iverksatt tiltak for å informere bedre om.

Selvfølgelig skal flertallet også samarbeide med organisasjonene. Vi har akkurat nå tatt opp det som kom fram i høringene i Stortinget, at vi sammen med organisasjonene er nødt til (presidenten klubber) å få ut informasjon til arbeidsgivere om funksjonshemmedes kvalifikasjoner, for å få flere i arbeid. Selvsagt skal vi (presidenten klubber) også samarbeide med dem.

Presidenten: Presidenten vil be om at taletida blir respektert.

Lise Christoffersen (A) [10:28:56]: Beklager.

Martin Engeset (H) [10:29:09]: I dagens situasjon, med en kritisk mangel på arbeidskraft i en rekke sektorer, både offentlig og privat, har vi en ventelønnsordning i staten. Den er etter mitt skjønn en anakronisme, som burde ha vært avvirket for lenge siden. I dag mottar mer enn 2 000 tidligere statsansatte denne ventelønnen. Ordningen er slik at en kan få 66 pst. av lønnen i inntil tolv år, dersom en har blitt overtallig i en statlig virksomhet. Ingen i verken privat eller kommunal sektor har en slik ordning, det er en statlig særordning som koster 400 mill. kr i året. Fra NAV har vi fått melding om at det har vist seg svært vanskelig å få disse over i arbeid, til tross for at det er mange tusen ledige jobber. I et oppslag i VG for noen dager siden uttalte representanten Christoffersen at «det er helt OK at statsansatte har særordninger, siden mange av dem er fremforhandlet». Synes virkelig representanten Lise Christoffersen at dette er en fornuftig ordning, når vi vet at den gjentatte ganger er blitt brukt av statlige arbeidsgivere til en brutal utstøting av eldre arbeidstakere?

Lise Christoffersen (A) [10:30:22]: Jeg står på det jeg uttalte til VG. Jeg ser ikke noe galt i at staten som arbeidsgiver har en romslig arbeidsgiverpolitikk overfor ansatte som blir overtallige i statlige virksomheter. Jeg har selv vært statsansatt og tillitsvalgt, og jeg vet at i mange lønnsoppgjør har statsansatte bl.a. renonsert på lønnskrav for å få en tilsvarende bedring i sosiale ytelser fra arbeidsgiver. Det er et helt normalt forhold i arbeidslivet at en inngår den typen avtaler også i forbindelse med lønnsoppgjør.

Når det er sagt, vil jeg si at flertallet har presisert at vi ikke ønsker at ordningen med ventelønn skal bli en sovepute for hjelpeapparatet. Det må ikke bli slik at en parkerer på ventelønn personer som ikke trenger tiltak fordi de allerede er godt ivaretatt. Vi har understreket gjennom våre merknader at det skal jobbes like effektivt overfor statsansatte på ventelønn for å få dem over i annen innlevert virksomhet.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [10:31:35]: Jeg tror Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti er enige om at

vi alltid må ha en levende ambisjon om å fjerne fattigdommen i landet, på tross av at det er en krevende oppgave, og på tross av at vi realistisk sett kanskje må regne med at det tar lengre tid enn beregnet – 2008, 2009 eller 2013 for den saks skyld. På det grunnlaget har Kristelig Folkeparti utfordret Regjeringen til å satse mer på målrettede fattigdomstiltak neste år. Vi sier ikke at vi ikke anerkjenner den jobben som er gjort, men vi vil altså gjøre mer. Det har kommet inn veldig mye penger, ikke minst de to siste årene, som burde gjøre det mulig å satse mer.

Mitt spørsmål til representanten Lise Christoffersen er: Tror hun at den målrettede satsingen i neste års budsjett er så god at fattigdomsmålsettingen i Soria Moria-erklæringen – det vil altså si i 2009 – er innen rekkevidde?

Lise Christoffersen (A) [10:32:38]: Som jeg sa i mitt innlegg, tar det gjerne litt tid fra tiltak blir iverksatt til resultatene viser seg. Det er vanskelig å spå om fremtiden, men vi har selvfølgelig ambisjoner, og vi har prioritert innenfor budsjetttrammene på den måten som vi mener er best.

Når Kristelig Folkeparti sier at de er villige til å satse mer på fattigdomsbekjempelse, er det bare en halv sannhet. Det vi i hvert fall ikke er enig i, er når Kristelig Folkeparti for å dekke inn forslagene til økte tiltak på noen områder salderer ved å kutte i arbeidsmarkedstiltak, kutte i AFP, kutte i dagpenger i fiskeindustri, kutte i permitteringsordning, lønnsgarantiordning, helse- og rehabiliteringstjenester for sykemeldte, og også ved skatteskjerpelser for personell i innenriksfart. Det er en type prioriteringer som vi ikke er enig med Kristelig Folkeparti i. Derfor står vi også på de forslagene vi har fremmet innenfor vår egen fattigdomspakke.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:33:59]: I Soria Moria-erklæringen slår Regjeringen fast at fattigdom skal avskaffes. Satsingen på dette området har imidlertid vært svært mangelfull. Dette kommer også klart til syne i forslaget til statsbudsjett for 2008. De fleste av organisasjonene som arbeider med fattigdomsbekjempelse og problemer rundt det, bl.a. Velferdsalliansen og Fattighuset, har gitt uttrykk for skuffelse over den politikken som føres, og som ikke har ført til noen vesentlig forbedring for de grupper som blir rammet. Etter min mening har Regjeringen ikke tatt i bruk de virkemidler som ville kunne løse problemene for mange fattige i Norge.

Mange av de problemene som har ført svake grupper ut i fattigdom i Norge, kunne vært løst med enkle midler. Det er flere viktige tiltak som kan settes i gang for å bekjempe fattigdom. Noen viktige enkeltfaktorer for å redusere antall fattige er en reduksjon av det høye skatte- og avgiftsnivået. Det må være lønnsomt å ta i bruk sin arbeidsevne, enten denne er begrenset eller fullt ut til stede. Fremskrittspartiet mener derfor at det må stilles krav om at de som har en restarbeidsevne, skal utnytte denne. Det må også finnes hjelpe- og støttetiltak som kan medvirke og legge til rette for en overgang fra en passiv tilværelse

som trygdemottager til en mer aktiv livssituasjon. Det er derfor viktig at NAV får de virkemidler som skal til for å gi effektiv bistand, rettledning og tiltak i en overgangsfase.

Undersøkelser som er gjort blant funksjonshemmede som er avhengige av trygdeytelser, viser at så mange som 40 000–50 000 ønsker en mulighet til å delta i arbeidslivet og skaffe seg sosiale kontakter. Selv om dette er et høyt tall, tror jeg det er langt flere som ønsker seg ut i arbeidslivet, men på grunn av at mange av dem som kunne tenke seg et arbeid, har møtt mye motstand, har de gitt opp. Det er synd, for både de og samfunnet ville nyte godt av deres arbeidskraft. Mange andre land, både i Europa og USA, har et stort fokus på funksjonshemmedes muligheter til å være aktive samfunnsborgere. Komiteens besøk viste oss at amerikanerne var kommet mye lenger enn oss når det gjelder universelle løsninger. I Norge har mulighetene til kvalifisering og aktivisering av denne gruppen vært dårlig utnyttet. Fremskrittspartiet mener at lønnstilskudd, tilrettelegging av arbeidsplassen, assistenter, transportmuligheter og andre tilpasninger må tas i bruk. Det er også viktig at de som ikke har mulighet til å vende tilbake til arbeidslivet, og som er avhengige av trygdeytelser til livsopphold, får rettigheter til ytelser som det er mulig å leve nøkternt av i Norge.

I tidligere nevnte undersøkelse fra Statistisk sentralbyrå som det er henvisning til i artikkelen på side 6 i Aftenposten den 4. desember, vises det også til at det er et stort potensial for å kvalifisere arbeidsgivere gjennom informasjon og kunnskap. Derfor fremmer Fremskrittspartiet forslag om en slik informasjonskampanje. Jeg tror det er av største viktighet at en slik informasjons- og kunnskapskampanje drives fram av dem som vet hvor skoen trykker, og de som vet det best, er FFO, Handikapforbundet og de øvrige særorganisasjonene.

Dersom flere får seg arbeid og de usosiale avgiftene reduseres, vil færre bli fattige og flere vil komme seg ut av fattigdommen. Hvis staten reduserer de byrder staten selv gjennom skatter og avgifter legger på dem som har minst, og som forsterker problemene utsatte enkeltpersoner og familier har, ville en oppnå mye. Derfor mener Fremskrittspartiet at staten som et første skritt burde starte med å senke de usosiale avgiftene.

Fremskrittspartiet var tidlig ute med ideen om etablering av en ny velferdsreform, noe som etter hvert skulle bli den nye arbeids- og velferdsreformen som ble vedtatt i Stortinget våren 2005. Ordningen, som nå er i innfasingperioden, vil øke mulighetene til arbeidslediges deltakelse i arbeidslivet. Etter Fremskrittspartiets mening vil NAV-reformen, dersom den fungerer etter hensikten, være et av de viktigste bidrag til å forhindre fattigdom og sosial nød. Det er viktig at reformen tar opp i seg hele linjen, også ansvaret for den økonomiske sosialhjelpen, som i dag finansieres av kommunene. Dersom den økonomiske sosialhjelpen blir til et statlig ansvar, vil man unngå kasteballproblematikken mellom forskjellige nivåer og øke muligheten for å se brukerne under ett, i en helhetlig situasjon. Derfor mener Fremskrittspartiet at alle langtidsbrukere av økonomisk sosialhjelp skal ha rett til opp-

følgning fra NAV og et kvalifiseringsprogram basert på individuelle planer som følges nøye. Et slikt opplegg skal brukeren være forpliktet til å følge og gjennomføre for å komme raskest mulig tilbake til en yrkesaktiv tilværelse, så sant dette er mulig. For dem som ikke kan føres tilbake til arbeidslivet, er det viktig at NAV raskt fatter beslutning om permanente ytelser innenfor trygdesystemet.

Mange klager på at vi mangler arbeidskraft og roper på større arbeidsinnvandring. For det første er det bra at arbeidsledigheten er lav. Det betyr at mange klarer seg selv og ikke er til byrde for skattebetalerne. Men for å skaffe flere arbeidstakere bør vi heller gå i oss selv og se på om ikke vi har laget ordninger som skremmer bort folk som burde vært en del av arbeidsstyrken. Jeg har vært inne på dem som har en eller annen form for funksjonshemming, men det er totalt 670 000 personer med alderstrygd som har gått av med AFP-ordningen. Det er 620 000 personer som er sykmeldt, arbeidsledige, uføretrygdet, under rehabilitering eller på attføring. Jeg mener selvfølgelig ikke at alle alderspensjonistene skal ut i arbeid, men ved å fjerne avkortingen for pensjonister som er 68 og 69 år, ville langt flere velge å arbeide. Ved å stille krav om at uføre skal inn til jevnlig vurdering, vil flere komme ut i arbeid. Det ligger et utall av muligheter som vil frigjøre arbeidskraft i Norge, og vi må se med åpne øyne på disse løsningene først.

Høyt sykefravær rammer både bedrifter, enkeltpersoner og samfunnet som helhet. Høyt sykefravær kan ha mange årsaker, bl.a. kan det være et tegn på dårlig ledelse eller uakseptabelt høyt press på arbeidsplassen. Hvis sykefraværet over lang tid er høyt, vil det sette arbeidsplasser i fare. Jeg er derfor bekymret over at den inngåtte IA-avtalen ikke på langt nær har gitt de forventede resultater i form av en kraftig nedgang i sykefraværet, noe som både staten og partene i arbeidslivet gjennom avtalen om inkluderende arbeidsliv har et særdeles stort ansvar for.

Heldigvis har mange pensjonister det godt økonomisk, men det er først og fremst de som gjennom et langt yrkesaktivt løp har opparbeidet seg tilleggspensjoner, og som gjerne også sitter med nedbetalte leiligheter eller eneboliger. Men dessverre er det altfor mange pensjonister, og da spesielt minstepensjonister, som sliter økonomisk. De fleste av dem som i dag har minstepensjon, er de mange hjemmeværende kvinner som har hatt ansvaret for familie, barn og hjem. Fremskrittspartiet ønsker å gi disse og de andre minstepensjonistene et løft, slik at deres hverdag ikke skal være en kamp for å betale regninger. Pensjonen for dem som har minstepensjon, skal være på et nivå som gir dem økonomisk mulighet til å oppleve det som mange andre tar som en selvfølge. Derfor foreslår Fremskrittspartiet at minstepensjonen økes til 2 G, eller ca. 133 000 kr, noe som vil bringe minstepensjonistene og de som har uføretrygd uten tilleggspensjon, over EUs fattigdomsgrense.

Fremskrittspartiet registrerer at grunnbeløpet, og dermed pensjonsytelsene, ved de aller fleste trygdeoppgjør siden 1967 har vært underregulert. Grunnbeløpet skal etter vår mening reguleres på linje med lønnsutviklingen for yrkesaktive, og vi har foreslått at store deler av etter-

slepet skal innhentes, slik at pensjonistene ikke sakter yt-terligere akterut i kjøpekraftutviklingen.

Det er positivt at gifte og samboende pensjonister nå er nærmere en likestilling med enslige pensjonister, etter at Fremskrittspartiet gjennom budsjettforliket høsten 2002 om budsjettet for 2003 fikk gjennomslag for en større likestilling. Dessverre er man ikke kommet lenger etter dette forliket. De som har opparbeidet seg en pensjonsrettighet gjennom et langt liv, skal ikke få redusert sin grunnpensjon, men motta sin opparbeidede og rettmessige pensjon uansett sivil status. Derfor fremmer Fremskrittspartiet forslag om at det startes en nedtrappingsplan for å avvikle avkorting for gifte eller samboende pensjonister.

Fremskrittspartiet har som mål at de som er sykmeldt, skal komme raskt tilbake til arbeidslivet. Kjøp av helsetjenester er etter Fremskrittspartiets mening en effektiv måte å gjøre dette på. Derfor vil vi øke bevilgningene til kjøp av helsetjenester og tilbakeføre ansvaret for ordningen til NAV. Det er etter vårt syn viktig at det er NAV som foretar bestillingen, og da der det er ledig kapasitet. Å overføre midlene til helseforetakene vil kunne føre til at midlene kun blir brukt innenfor egne budsjetter, og at det vil være vanskelig å være sikker på at de blir brukt til det de skal brukes til. Det skulle i utgangspunktet være unødvendig med dette kjøpet. Med et helsevesen slik Fremskrittspartiet ønsker det, ville køene blitt borte, slik de er i mange av de land vi liker å sammenligne oss med. Dagens lange ventetid for behandling er kostbar og helt unødvendig. Den lange ventetiden fører til store problemer for arbeidstakerne som står i behandlingsskøen, og den fører til mange problemer for bedriftene, både i form av dårligere produktivitet og i form av forlengede og kostnadskrevede sykmeldingsperioder.

Alle pårørende uansett økonomisk evne skal kunne få gjennomføre en nøktern, men verdig begravelse for sine nærmeste. Gravferdsstønadens beløp ligger langt under de faktiske kostnader for en begravelse, og derfor bør den behovsprøvde gravferdsstøtten økes og innrettes på en slik måte at det i tillegg innføres et bunnfradrag.

Jeg tar herved opp de forslag som Fremskrittspartiet fremmer alene eller sammen med andre, med unntak av forslagene nr. 9, 11, 15 og 16, som er i strid med budsjettvedtaket som ble gjort i forbindelse med finansdebatten.

Vi vil subsidiært støtte forslag nr. 19, fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Eva Kristin Hansen (A) [10:43:53]: I budsjettinnstillingen hevder Fremskrittspartiet at de har stor tro på at flere skal komme i arbeid, og at man derfor kan forvente at utbetalingen av dagpenger kan reduseres kraftig som en følge av det. I den samme innstillingen skriver de at dette kommer til å skje på grunn av den store satsingen på NAV-reformen, og at kvalifiseringsprogrammet vil kvalifisere flere til arbeidslivet.

Da har jeg et spørsmål til representanten Svendsen. Hvis Fremskrittspartiet har så stor tro på NAV-reformen og på kvalifiseringsprogrammet, hvorfor kutter da Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett 125 mill. kr til selve reformen? Hvorfor kutter de 431 mill. kr til Arbeids- og velferdsetaten, som skal gjennomføre den? Hvorfor kutter de i arbeidsmarkedstiltakene? Og hvorfor vil de ikke gi en krone til kvalifiseringsstøtten? Er det ikke litt selvmotsigende å ta ut gevinsten av virkemidler man selv kutter kraftig i?

Kenneth Svendsen (FrP) [10:44:52]: Jeg er glad for det spørsmålet. I fjor kuttet vi også kraftig i dagpengene. I revidert nasjonalbudsjett for 2007 måtte Regjeringen justere seg ned på det nivået som Fremskrittspartiet allerede så i desember. Når vi stiller krav til NAV om effektivisering, regner vi med at omorganiseringen som har vært gjennom NAV og velferdsreformen, skjer av to grunner: For det første for å skape en mer effektiv behandling, og for det andre for å få flere ut i arbeid.

Når det gjelder arbeidsmarkedstiltak, er det korrekt at vi kutter på ordinære arbeidsmarkedstiltak. Det er fordi vi regner med at flere kommer i arbeid. Når det gjelder spesielle arbeidsmarkedstiltak, som gjelder de svakeste i samfunnet, øker vi med 200 mill. kr, for å gi dem en bedre mulighet til å komme tilbake til arbeidslivet. Det gjør ikke Arbeiderpartiet, og det synes jeg er synd.

Karin Andersen (SV) [10:45:59]: Fremskrittspartiet har før i dag tatt til orde for en opplysningskampanje når det gjelder funksjonshemmede. Jeg tror det trengs en opplysningskampanje for folk om hva Fremskrittspartiets budsjett går ut på. Ikke bare skal de gjøre det slik at folk som har fått uføretrygd, ikke lenger skal kunne være trygge på inntekten sin, men skal kunne forpliktes til å jobbe, men den etaten som skal hjelpe folk til å komme i jobb, skal også oppleve store kutt, slik representanten Eva Kristin Hansen sa. I tillegg til det fjerner Fremskrittspartiet over 500 mill. kr, som kommunenes sosialtjeneste er nødt til å fylle opp. Da kan en lure på hva slags hjelp det skal bli til de fattige av dette, når Fremskrittspartiet bl.a. fjerner utdanningsstøtten til enslige forsørgere. Vi kan se av statistikken at det som gjør at enslige forsørgere faktisk får jobb, og at færre enn før nå går på sosialhjelp, er nettopp at denne gruppen har fått hjelp til utdanning og gjennom det kan få jobb.

Kenneth Svendsen (FrP) [10:47:05]: Det burde bekymre representanten Andersen at Norge med alle de særordningene vi har, med arbeidsmiljølov, sykemelding, ferie osv., osv., har forholdsvis dobbelt så mange uføre som man har i resten av OECD-landene og resten av Europa. Det bør være slik at de 300 000 som er uføre i dag, jevnlig bør få en vurdering, for arbeidslivet forandrer seg, man får nye yrker, og man får nye hjelpemidler. Tidligere var det industriarbeideren som ble sliten og måtte tidlig ut av arbeidslivet, i dag er det hjelpepleiere og sykepleiere som har kommet i den situasjonen. Det betyr at samfunnet forandrer seg hele tiden. Derfor må vi få en jevnlig vurdering

av dem som har uføretrygd, for å se om det er noen som kan gå tilbake til å jobbe full tid, deltid eller øke sin arbeidsinnsats. Vi må få ned antallet uføre til deres eget beste.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [10:48:13]: Jeg skal sitere fra Fremskrittspartiets generelle merknader, hvor de bl.a. sier:

«Noen viktige enkeltfaktorer for å redusere antall fattige, er etter disse medlemmers syn en reduksjon av det høye skatte- og avgiftsnivået. Det må være lønnsomt å ta i bruk sin arbeidsevne (...)»

Så har de også noen andre virkemidler, bl.a. å kreve at trygdene skal ut i arbeid.

Mitt spørsmål er: Mener virkelig Fremskrittspartiet – jeg er jo klar over at Fremskrittspartiet er et parti for å redusere skatter og avgifter – at det er dette som er medisinen for de funksjonshemmede som ikke har plass i arbeidslivet, og som representanten Svendsen snakket om tidligere i sitt innlegg, f.eks. den yrkesskadede verksarbeideren som går langtidssykemeldt og trenger rehabilitering og hjelp for å omskoleres? Er det skatte- og avgiftsnivået som er bøygen for at disse personene skal komme tilbake i arbeid?

Kenneth Svendsen (FrP) [10:49:15]: Jeg er så heldig at jeg er medlem av et parti som klarer å ha minst to tanker i hodet samtidig. Når det gjelder å hjelpe funksjonshemmede ut i arbeidslivet, har jeg før i dag vist til den kampanjen vi ønsker å sette i gang, fordi organisasjonene selv sier at selv med økt bruk av penger, selv med økt satsing, har man ikke fått flere funksjonshemmede i arbeid.

De aller fleste jeg kjenner, også de som er fattige, spiser mat. Når vi har betydelige avgifter på mat, og disse økes slik f.eks. Arbeiderpartiet og Senterpartiet var med på da de kom inn i regjeringskontorene, fører det til en ekstra byrde. Det er klart at avgifter rammer hardest dem som har minst. Det gjør ikke så mye om jeg får en liten avgiftsøkning på mat eller andre nødvendige ting, eller at Røkke får det, men det er de som er nederst på rangstigen, de som har minst, de som er minstepensjonister og under det, dette rammer aller hardest.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Martin Engeset (H) [10:50:46]: Norge opplever historisk gode tider. En meget fornuftig politikk i forrige stortingsperiode gir gode resultater, og har lagt grunnlaget for at vi nå har verdens heldigste regjering – en rød-grønn regjering som kom til dekket bord, og som i dag har 130 milliarder kr mer til disposisjon enn for to år siden. Dette gir dagens regjering et handlingsrom som ingen regjering før har hatt. Et slikt utgangspunkt burde vært utnyttet til virkelig å prioritere de viktigste oppgavene først.

Høyres mål er et samfunn med muligheter for alle. De aller fleste i Norge har det godt. Vi lever lenger enn tidligere, vi har mer ferie og fritid, og vi har velferdsordninger som gir trygghet når noe uforutsett inntreffer. Den beste velferden for de fleste av oss, er den frihet det gir å kunne være selvforsørgende ved eget arbeid. Muligheter for alle

må ikke bety at staten har ambisjoner om å være alt for alle, men at vi skal skape et samfunn hvor hver og en skal ha frihet, samtidig som samfunnet skal ha et godt sikkerhetsnett for dem som trenger det mest, for å hjelpe til med å gi folk en ny sjanse. Dette er Høyre ideologiske tilnærming i velferdspolitikken.

Til tross for rekordstore skatteinntekter makter ikke Regjeringen å prioritere de store oppgavene. På vårt felt vises dette tydeligst på to områder, nemlig behovet for mer arbeidskraft og kampen mot fattigdom.

Utfordringen i dag er ikke arbeidsledighet, men en skrikende mangel på arbeidskraft. Regjeringen sier selv at det i nær fremtid vil være behov for flere titusener nye arbeidstakere i eldreomsorgen. Hvor skal disse hentes fra? Når næringslivet allerede opplever mangel på arbeidskraft, vil konkurransen om arbeidskraften bli enda sterkere, men Regjeringen sier lite om hvordan vi skal få flere i jobb.

Det er tre hovedgrep som må til for å øke tilgangen på arbeidskraft. Det ene er arbeidsinnvandring. Jeg ser frem til den bebudede stortingsmelding om dette, men arbeidet går for tregt. Den kritiske situasjonen er her nå. Vi har hatt mangel på arbeidskraft i flere år, og problemet er økende. Hvorfor opprettholder flertallet de meningsløse overgangsreglene med de nye landene i EU? Hva skjer med tjenestedirektivet? Hva gjøres for å tiltrekke arbeidskraft fra land utenfor EU, fortrinnsvis høyt utdannet arbeidskraft? Høyre har fremmet flere forslag om hvordan vi kan øke arbeidsinnvandringen, og vi gjentar disse i budsjettinnstillingen. Selv om flertallet er bundet på hender og føtter i budsjettet, håper jeg virkelig at statsråden vil ta med seg våre forslag i sitt videre arbeid med stortingsmeldingen.

For det andre må tilgangen på arbeidskraft økes ved å modernisere og effektivisere offentlig sektor. Denne utviklingen har stoppet helt opp med den rød-grønne regjeringen. Gjennom omstillinger og fornyelse kan mye kompetent arbeidskraft frigjøres til viktigere formål, flyttes fra byråkrati til tjenesteproduksjon, om bare Regjeringen viser evne og vilje til å gjøre noe med det. Det har den altså ikke gjort, men jeg er glad for at det er bred enighet om dette på borgerlig side.

For det tredje: Vi må sørge for at mange av dem som i dag lever av kontantoverføringer fra det offentlige, får en sjanse til arbeid. Det er rundt 700 000 mennesker i arbeidsfør alder som ikke deltar i arbeidslivet. Mange av disse har ett stort, brennende ønske, nemlig å komme seg tilbake til arbeidslivet. Antall uføretrygdede er sterkt økende. Denne utviklingen representerer en ude-tonert mine under velferdssamfunnet. Det er nemlig slik at det er verdien av vårt eget arbeid som skaper velferd og utvikling, og som skal finansiere velferdssamfunnet. Derfor er det alvorlig

- at vi har dobbelt så høyt sykefravær som i EU
- at vi ligger på verdenstoppen når det gjelder andel av befolkningen på uføretrygd
- at det uansett konjunkturer ser ut til å være om lag 120 000 mennesker som lever helt eller delvis på sosialstønad

- at vi har lange ventelister for både medisinsk behandling og for å komme på riktige attførings- eller rehabiliteringstiltak
Hørte jeg: «Det er typisk norsk å være god»?
Listen er ikke uttømmende! Jeg mener dette definitivt ikke er noe å være stolt av. Derfor gremmes jeg også når jeg hører representanter for venstresiden snakke om hvor mye mer i stønad mennesker skal få, i stedet for å snakke om
- at sykefraværet må ned, og at syke skal få rask oppfølging og god behandling
- at de med spesielle behov skal prioriteres fremfor mennesker som bør forventes å kunne finne egnet arbeid på egen hånd
- å forebygge utstøting gjennom en sterk satsing på kvalitet i skolen, gi alle en skikkelig basiskompetanse, slik at ingen elever blir hengende etter og faller fra
- å gjøre det mer lønnsomt å gå fra trygd til arbeid, slik at enhver som kan og vil jobbe, også skal motiveres økonomisk, uten å miste tryggheten det gir å kunne ha en trygdeytelse å falle tilbake på

I Høyres alternative budsjett har vi fremmet flere forslag til hvordan vi kan redusere sykefraværet, hvordan vi skal gjøre det mer lønnsomt å jobbe, og hvordan vi skal få flere fra trygd til arbeid. Flertallet har vært passivt og har verken vurdert et eneste av opposisjonens forslag eller et eneste av de mange forslag og innspill som kom fra ulike organisasjoner og grupper under budsjettbehandlingen i komiteen. Det må være et tankekors for en sosialistisk regjering at det på tross av de gode tidene er så mange tusen mennesker som ikke får delta. Dersom vi fortsetter å akseptere eller stilltiende se på at ca. 700 000 mennesker står utenfor arbeidslivet, beveger vi oss i retning av et 3/4-samfunn.

Jeg kan ikke unnlate å minne om hva de rød-grønne partiene sa om fattigdom i forrige stortingsvalgkamp. Daværende opposisjonspolitiker og SV-leder, Kristin Halvorsen, sa at fattigdommen kunne avskaffes med et «pennestrøk», og at det bare var politisk vilje det var snakk om. Etter to år som finansminister har Kristin Halvorsen åpenbart oppdaget hvor ubehagelig det er å møte seg selv i svingdøra og få den midt i fleisen.

Kampen mot fattigdom er viktig, men det finnes ingen enkle hokuspokus-løsninger. Kun systematisk, målrettet innsats over tid gir resultater. Derfor la Bondevik II-regjeringen, som den første noen gang, frem en konkret handlingsplan mot fattigdom, som i løpet av fire år summerte seg opp til 4,9 milliarder kr i målrettede fattigdomstiltak – og det altså i en periode hvor skatteinntektene til det offentlige var mer enn 130 milliarder kr lavere enn i dag.

Høyre mener at et av de mest treffsikre fattigdomstiltak er å forbedre bostøtteordningen. Derfor har vi i vår fattigdomssatsing lagt inn 90 mill. kr til en styrking av bostøtten og til å videreføre tiltaket «På vei til egen bolig», som Regjeringen har valgt å avslutte. Vi legger videre inn 20 mill. kr til barne- og ungdomstiltak, som skal sørge for at barn får et fritidstilbud og ikke skal rekrutteres til miljøer preget av rus og kriminalitet. Økt satsing på rusfeltet og gradert barnehagepris for lavinntektsfamilier vil bidra

til at de svakeste får et tilbud, og at vanskeligstilte skal få en mulighet til å jobbe. Velferd handler ikke om alt til alle, men om å hjelpe dem som har falt utenfor. Høyres fattigdomssatsing gjør nettopp det.

Høyre har de siste ti årene vært opptatt av å bidra til en reform av pensjonssystemet, en reform som trygger fremtidens pensjoner og trygger velferdssamfunnet. Når utviklingen gjennom flere tiår har vært at vi starter senere i arbeidslivet, jobber kortere, går av tidligere med pensjon og lever lenger, ville ikke vårt nåværende pensjonssystem være økonomisk bærekraftig. Derfor var en pensjonsreform tvingende nødvendig. Selv om det var et meget bredt flertall bak pensjonsforliket og reformen, er det et meget skjørt politisk byggverk, i den forstand at det nå ikke er mulig å endre sentrale elementer, f.eks. knyttet til AFP, uten at det hele raser sammen.

Jeg ber statsråden merke seg dette, fordi pensjonsforliket sier at avtalefestet pensjon skal være en del av fremtidens pensjonssystem, men dagens ordning må endres og tilpasses hovedintensjonen i pensjonsreformen, nemlig at det skal lønne seg å jobbe.

Målet fremover er å få flere til å stå lenger i arbeid. Til det budsjettet som er vedtatt for 2008, har Høyre foreslått å fjerne all avkortning i pensjon også for 68- og 69-åringene. I tillegg foreslås flere tiltak som skal bidra til at seniorer vil tjene på å jobbe lenger fremfor å gå av med AFP. Dette ville bidratt til at flere i aldersgruppen 62–67 år ble værende i arbeid fremfor å gå av med tidligpensjon. Høyre har foreslått en egen skattelette på 6 000 kr pr. år for alle over 62 år. Sammen med en heving av bunnfradraget for alle lønsmottakere bidrar dette til å gjøre det mer lønnsomt å jobbe.

M a r i t N y b a k k hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Presidenten antar at representanten skal fremme forslag.

Martin Engeset (H) [11:00:59]: Jeg tar opp forslaget fra Høyre og forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti i innstillingen.

Presidenten: Representanten Martin Engeset har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Lise Christoffersen (A) [11:01:17]: Nettsidene til Høyre kan være underholdende lesning, bl.a. finner vi der en sammenligning av skattepolitikken før og nå. Høyre mener der å kunne dokumentere:

«Reduserte skatter gir mer vekst, optimisme og bidrar positivt til den enkeltes initiativ og skaperevne.»

«Og «lavere skatter bidrar til å styrke velferden,» sier en herværende Høyre-representant.

I det velferdsperspektivet er det også en annen skattepolitisk sammenligning som i hvert fall undertegnede mener er vel så interessant, nemlig det gapet vi ser mellom

Høyres forslag til skattelette for neste år på 3,4 milliarder kr, og Fremskrittspartiets forslag på 21,4 milliarder kr.

Finanspolitisk talsperson i Høyre, Jan Tore Sanner, har uttalt at det er helt uaktuelt for Høyre å støtte et slikt forslag.

Et spørsmål til Høyre i den forbindelse: Betyr det at ikke all skattelette styrker velferden? Og hvis svaret på det er ja, hvor går da, etter Høyres mening, grensen mellom lavere skatter som styrker velferden, og lavere skatter som gjør det motsatte? På hvilken side av den grensen mener Høyre at Fremskrittspartiet befinner seg? Litt interessant med tanke på et framtidig samarbeid.

Martin Engeset (H) [11:02:30]: Ja, det er lov å prøve seg.

Jeg er mest opptatt av å profilere Høyres politikk. De forslag vi fremmer, f.eks. i forbindelse med hvert eneste statsbudsjett, mener vi er innenfor en ansvarlig, fornuftig ramme. Med det som utgangspunkt jobber vi for å få størst mulig oppslutning om Høyres politikk. Så håper jeg at velgerne ser det samme, og bidrar til at Høyre får mest mulig gjennomslag og styrke etter en valgseier i 2009, som kan gjøre at mesteparten av Høyres politikk kan bli grunnstammen i et framtidig borgelig samarbeid.

Men det er riktig som representanten Lise Christoffersen peker på, at det er en god sammenheng mellom de skattelettelsene som ble gjennomført i forrige periode, som de rød-grønne har beholdt to tredjedeler av – da kan det ikke ha vært altfor galt, selv om de bruker mye tid på retorisk å fremstille det som den store katastrofen, 24 milliarder kr er altså beholdt av disse skattelettelsene – og grunnlaget for en eventyrlig vekst i offentlige inntekter i de to siste år. Dette har i grunnen vært en kjempesuksess, og jeg takker for at jeg fikk anledning til å repetere det.

Karin Andersen (SV) [11:03:49]: Det er litt vanskelig å unnlate å minne representanten Engeset om at arbeidsmarkedspolitikken til den regjeringen hans parti satt i, hadde som kjennetegn at man hadde et veldig lavt nivå på tiltakene, både for de ordinært arbeidssøkende og for de yrkeshemmede, med det resultat at svært mange som trengte tiltak, ikke fikk det, og at behovene og mangelen på arbeidskraft også i arbeidsmarkedet økte under den regjeringen.

Nå ser vi at Høyre viderefører denne politikken ved å kutte ikke bare i arbeidsmarkedstiltakene, men også i den etaten som i dag er i en stor omstilling, og som skal håndtere både det behovet for økt arbeidskraft som arbeidsmarkedet har, og den kvalifiseringen som den ledige arbeidskraften trenger for å kunne være til nytte for arbeidslivet.

Hvordan kan Høyre forklare at det er riktig å kutte i disse ressursene, når arbeidsmarkedet skriker etter mer arbeidskraft?

Martin Engeset (H) [11:05:01]: I motsetning til mange av mine politiske konkurrenter og motstandere på venstresiden, som jeg har inntrykk av mange ganger er mest opptatt av å få flest mulig på tiltak, er vi opptatt av å

få flest mulig i jobb. Den gruppen som vi er spesielt opptatt av å hjelpe, er de som har ulike yrkeshemninger og trenger ekstra bistand og hjelp. Derfor fremmer Høyre i sitt alternative forslag til statsbudsjett et forslag om å styrke antall plasser med hele 1 000 utover det som de rød-grønne foreslår. Der har vi veldig god samvittighet. I en situasjon hvor det er mange titusener ledige stillinger, ser ikke vi behovet for å opprettholde det samme nivået på ordinære arbeidsmarkedstiltak for neste år som i 2007. Det er mange av disse som uten for store problemer vil kunne skaffe seg jobb på egen hånd, uten å måtte gå mange måneder eller år på tiltak først.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:06:13]: Det som fikk meg til å ta ordet, var replikken fra Lise Christoffersen.

Det er slik at Martin Engeset og vi har sett de forhandlingene som har vært mellom Arbeiderpartiet og SV, der SV ønsket å melde Norge ut av NATO og ønsket å stå for en helt annen utenrikspolitikk enn det som har vært gjennomført gjennom mange, mange år. Den forrige regjeringen, med støtte fra Fremskrittspartiet, fikk økt skattelette til befolkningen, som har ført til større skatteinntekter, flere folk i arbeid, mindre utbetaling av dagpenger og mer lønnsomhet i bedriftene.

Mitt spørsmål er: Når man ser på de problemene Arbeiderpartiet og SV hadde i forhandlingene, tror ikke representanten fra Høyre det er mulig i forhandlinger med Fremskrittspartiet å komme til en enighet om lavere skatter, osv., osv.?

Martin Engeset (H) [11:07:10]: Det er klart at dette er et stort tema, og noen områder i politikken er mer krevende enn andre – det skal jeg ærlig innrømme. Men jeg synes det er gledelig å konstatere f.eks. i forbindelse med den budsjettinnstillingen vi nå behandler, fra arbeids- og sosialkomiteen, at det har vært mulig å søke sammen med Fremskrittspartiet på flere punkter, at Fremskrittspartiet har søkt sammen med oss, og også Kristelig Folkeparti og Venstre på en del punkter.

Så jeg synes at mye av den uenigheten som en i hvert fall i denne budsjettdebatten forsøker å skissere opp, er oppkonstruert. Jeg må også konstatere at det midtveis i forrige stortingsperiode i hvert fall var en betydelig større uenighet mellom Senterpartiet, SV og Arbeiderpartiet enn det er mellom flere av de borgerlige partiene på dette tidspunktet.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed over.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [11:08:19]: Kristelig Folkeparti fremmer et alternativt forslag til disponering av den rammen som er stilt til rådighet under rammeområde 7.

I finansinnstillingen hadde vi et alternativt budsjettforslag som gav rom for å fjerne avkorting av pensjon mot inntekt for alle mellom 67 og 70 år. Dersom regjeringspartiene hadde støttet det forslaget, ville de oppfylt statsministerens og Regjeringens løfte til landets alderspensjonister. Jeg registrerer at regjeringspartiene i denne innstil-

lingen heller ikke sier noe om å fjerne denne avkortingen i framtiden, så da får det bli opp til dem å forklare logisk hvorfor avkortning er ufornuftig mellom 67 og 68 år, men fornuftig mellom 68 og 69 år, og deretter ufornuftig igjen etter 70 år.

Innenfor den vedtatte rammen prioriterer Kristelig Folkeparti å styrke innsatsen overfor utsatte grupper i arbeidsmarkedet. Samlet bevilgning til arbeidsmarkedstiltak økes med 33 mill. kr utover Regjeringens forslag, og innenfor dette prioriterer vi sterkere tiltak rettet mot personer med mer omfattende bistandsbehov og behov for lengre attføringsløp. Statsråden har i andre sammenhenger beskyldt Kristelig Folkeparti for å ønske at arbeidsmarkedstiltak skal være dyrest mulig. Det er selvsagt ikke tilfellet. Arbeidsmarkedstiltak er ikke ment å holde folk borte fra arbeidsmarkedet, men å kvalifisere dem for det – på varig basis. Men vi frykter at et press om å kunne få flest mulig tiltaksplasser innenfor den gitte bevilgning kan føre til at personer som faktisk har behov for lengre attføringsløp for å lykkes i arbeidsmarkedet, ikke får den oppfølging eller kvalitet i tilbudet som de trenger.

Kristelig Folkeparti er sant å si litt overrasket over at ikke engang SV mukker over kuttet i attføringspenger – hvor retten til attføringspenger etter endt attføring blir redusert fra seks til tre måneder. Under høringen fikk vi sterke reaksjoner på dette. De fleste mente at denne gruppen som har det vanskeligste utgangspunkt for å få seg jobb innenfor den knappe tidsrammen, bare har sosialstønad som alternativ. FFO opplevde forslaget som en ren levekårsinnstramming som vil virke fattigdomsfremmende.

Ekstra merkelig blir det når de samme partiene forsvarer ventelønsordningen med nebb og klør. Da blir det tydelig hvilke grupper man er opptatt av å beskytte, og hvem det er mindre farlig med.

Siden Kristelig Folkeparti nå fremmer et disponeringsforslag innenfor rammen, får regjeringspartiene enda en mulighet til å vise i praksis at de vil gjennomføre full likestilling av selvstendig næringsdrivendes trygderettigheter i forbindelse med graviditet og fødsel med rettigheter vanlige arbeidstakere har uten at regningen betales av næringslivet selv. Vårt forslag vil føre til at flere kvinner våger å starte sin egen arbeidsplass. Det blir mer varierte arbeidsplasser. Det er god familiepolitikk, og det er god likestillingspolitikk.

Det er ikke vanlig i en budsjettinnstilling å lese at 140,4 mill. kr som er stilt til rådighet for helse og rehabiliteringstjenester, blir satt «på vent» nærmest som en reservepost direkte under departementet. Jeg er klar over at det er et skille mellom helserettet rehabilitering og arbeidsrettet rehabilitering, og at dette skillet gjenspeiler hvordan totalsummen på vel 760 mill. kr er fordelt mellom to statsråder. Men i praksis er grensen ikke knivskarp. Kristelig Folkeparti synes det er underlig at det skal være ledig kapasitet på flere rehabiliteringsinstitusjoner som er eid av private, ideelle organisasjoner, samtidig som det står personer i kø og venter på den samme typen tilbud. Disse institusjonene har altså både kapasitet, god kompetanse og god kvalitet på tjenestene. Vi oppfordrer derfor spesielt statsråden til å vurdere nærmere om noen

av de 140 mill. kr kan benyttes til å øke bruken av det behandlingstilbudet som disse institusjonene gir.

Med dette vil jeg ta opp Kristelig Folkepartis og Kristelig Folkeparti og Venstres forslag i innstillingen.

Presidenten: Representanten Åse Gunhild Woie Duesund har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Per Rune Henriksen (A) [11:13:36]: Kristelig Folkeparti ønsker å framstå som et parti for de svake grupper, og hevder de vil bruke mye mer enn Regjeringen på fattige i Norge.

Men når vi går Kristelig Folkeparti nærmere etter i sømmene, ser vi at finansieringen av Kristelig Folkepartis fattigdomssatsing er av en heller tvilsom sosial karakter. De arbeidsledige skal bidra med 54,4 mill. kr ved at det kuttes i arbeidsmarkedstiltak og strammes inn på permitteringsordninger. De som mister jobben etter konkurs, skal bidra med 46,7 mill. kr, ved at rettighetene i lønns garantiordningen reduseres. For helse- og rehabilitering kutter Kristelig Folkeparti 200 mill. kr. I skipsfarten er det de lavtlønte som skal bidra, med 317 mill. kr, ved at Kristelig Folkeparti endrer nettolønnsordningen til kun å omfatte offiserene på norske skip.

Synes ikke representanten Woie Duesund at det er umoralsk å la dem som på forhånd har lite, betale for Kristelig Folkepartis fattigdomssatsing?

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [11:14:36]: For det første er det jo feil det representanten Henriksen sier. I vårt alternative budsjett, og innenfor rammen i dag, øker vi arbeidsmarkedstiltakene med 33 mill. kr mer enn Regjeringens forslag.

Når det gjelder permittering, merker jeg meg at en har en annen tone når en er i opposisjon enn i posisjon. Når vi tidligere har fremmet kutt, har det blitt sett på som veldig usosialt. Nå kutter Regjeringen 4 uker i permitteringsreglene uten at de snakker om det i det hele tatt. Vi støtter det som Regjeringen gjør når det gjelder antall ventedager, at de skal gå ned fra fire til tre. Det samme gjør vi for fiskerne. De skal ikke ha ventedager i det hele tatt – fordi arbeidsgiver ikke gir penger i starten – slik at fiskerne kan få lønn tidligere. Når vi gjør det, er det jo nettopp for å rette opp de usosiale kuttene som Regjeringen har fremmet forslag om.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:15:56]: Alle opposisjonspartiene sier de ønsker å styrke fattigdomssatsingen. Jeg opplever nok at Kristelig Folkeparti er det eneste av opposisjonspartiene som reelt sett gjør det, så det skal Kristelig Folkeparti ha honnør for. Men som forrige replikant må nok også jeg si at jeg stiller spørsmål ved måten man gjør det på på enkelte områder. Man kommer i en situasjon hvor man tar fra de fattige for å gi til de fattige.

Så er det én problemstilling som vi har fra finansinnstillingen, hvor Kristelig Folkeparti fjerner 200 mill. kr fra ordningen «Raskere tilbake», som jo er en del av en framforhandlet avtale under IA-avtalen, og en ønsker alt-

så at staten skal bryte avtalen mellom partene i arbeidslivet og myndighetene.

Mener ikke Kristelig Folkeparti at IA-avtalen er så verdifull at det er svært uheldig å på den måten bryte inngåtte avtaler? Jeg synes å huske at opposisjonspartiene for ett år siden hadde en ganske aggressiv tone i det som da skjedde i budsjettarbeidet.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [11:17:05]: Jeg vil igjen minne om at vi ikke har kuttet på arbeidsmarkedstiltakene. Vi har totalt sett økt dem med over 30 mill. kr. Vi har rettet opp det usosiale kuttet på attføringspenger i ventetid med 30 mill. kr, som denne regjeringen kuttet på. Vi har gitt mer i bostøtte.

Når det gjelder «Raskere tilbake», har vi sagt at en del av de pengene skal brukes der det er ledig kapasitet ved institusjoner som bl.a. frivillige organisasjoner driver. Jeg synes det er merkelig at representanten fra Senterpartiet ønsker at folk heller skal stå i kø enn å få hjelp ved institusjoner som har ledig kapasitet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:18:22]: Det skjer nå et stort reformarbeid innenfor sosial- og arbeidsområdet. Pensjonsreformen og NAV er blant de største reformene som er gjennomført på mange tiår. I tillegg arbeider vi nå med en tredje stor reform, i form av en ny lov om diskriminering og tilgjengelighet for funksjonshemmede, som ikke minst de funksjonshemmede selv ser fram mot med stor entusiasme. Når Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre i en merknad sier at reformarbeidet i offentlig sektor har stoppet opp, opplever jeg det som en svært dårlig begrunnet argumentasjon for de budsjettkutt som disse partiene foreslår.

Regjeringen anklages for ikke å ville reformer, men samtidig bygger en ned det apparatet som skal til for å gjennomføre reformene. Vi må tåle opposisjon, men dette er opposisjonsretorikk jeg vil advare mot å lytte til.

Så kan det hevdes at en del av dette reformarbeidet er tiltak som opposisjonen stiller seg bak, og som også den forrige regjeringen arbeidet med. Ja, det er riktig det. Men evnen til å ville reformer er ikke nok, det skal også gjennomføringskraft til for å få resultater, og vi har en regjering og et stortingsflertall som har denne gjennomføringskraften. Det er mange glade for.

Et annet trekk ved vår debatt i dag som gir grunn til ettertanke, er i hvor stor grad det har skjedd et politisk fokusskifte i velferdsdebatten. Fattigdomsdebatten er det beste eksempelet. De rød-grønne partiene har utfordret seg selv gjennom Soria Moria-formuleringen om å avskaffe fattigdom. Det er en svært ambisiøs målsetting. Vi arbeider aktivt for å leve opp til ambisjonene, og leverer penger og nye tiltak gjennom hvert budsjett. Det må vi også fortsette med.

Dette året er det kvalifiseringsprogram med kvalifiseringsstøtte som er det store løftet. På disse områdene registrerer jeg at det i mindre grad er alternativ politikk som preger opposisjonens alternativer, enn det er markeringer gjennom litt mer på enkeltposter som betales med mindre

på andre poster. På ett område er jeg imidlertid svært forbauset over spesielt Fremskrittspartiets, Høyres og Venstres budsjettalternativer. Det er i forbindelse med de store kuttene i arbeidsmarkedstiltak som disse partiene foreslår. De snakker flere steder om betydningen av å hjelpe flere over i arbeid, men kutter der hvor virkemidlene settes inn. Nettopp i en tid da vi har stor etterspørsel etter arbeidskraft – nettopp i en slik tid – må det vises evne til å styrke de offentlige tiltakene som kvalifiserer for arbeidslivet, mener regjeringspartiene. Målgruppen for arbeidsmarkedstiltakene er de som trenger kvalifisering for å være attraktive i et selektivt arbeidsmarked. For ufaglærte, for funksjonshemmede, for personer som på grunn av sykdom må omskoleres, er det viktigere enn noen gang at vi har arbeidsmarkedstiltak som kan gi den assistansen som gir den enkelte mulighet til arbeid framfor ledighet eller trygd. Og det er faktisk slik at det er det som tidligere har vært rubrisert som ordinære arbeidsmarkedstiltak, som er den viktigste ressursen for nettopp disse gruppene i denne sammenheng.

Så pekes det på at NAV ikke bruker opp pengene sine i år. De overoppyller antall tiltaksplasser, men plassene er billigere enn budsjetttrammene åpner for. Spørsmålet både NAV og vi må stille oss, er om disse billige tiltakene har vært gode nok til å gi folk en varig plass i arbeidslivet. Jeg håper det, men vi vet at det bl.a. fra yrkeshemmede er reist kritikk mot at kvalifiseringsløpene kan bli for korte til å gi god nok kompetanse til varig arbeid. Det er verken den enkelte, arbeidsgiveren eller samfunnet tjent med.

Fremskrittspartiet sier i sine merknader at «det må stilles krav om at de som har en restarbeidsevne skal utnytte denne».

Høyre sier:

«Det må stilles individuelle krav til aktivitet. Velferdssystemet, skattesystemet og ansettelsesregelverket må omformes slik at aktivitet og deltakelse blir et hovedprinsipp.»

Med dette utgangspunkt kutter Fremskrittspartiet over 800 mill. kr i arbeids- og sosialbudsjettet. Høyre kutter nær 200 mill. kr.

Ingen er imot å stille krav til den enkelte. Kvalifiseringsprogrammet representerer nettopp en slik avtale om å yte for å nyte godt av hjelpeapparatet. Problemet med Fremskrittspartiet og Høyre er at de fjerner noe av forutsetningen for å kunne yte. Det gjør man når man går så kraftig til verks i de tiltakene som skal til for virkelig å kunne stille opp for å få folk inn i arbeidslivet.

Så er det også slik at for oss i Senterpartiet er det viktig at vi også har arbeidstiltak rettet mot yrkeshemmede, f.eks. de som lever av trygd, og psykisk utviklingshemmede. Vi legger stor vekt på at de varig tilrettelagte arbeidsplassene skal videreutvikles og opprettholdes. Men det blir ikke sånn at bare å satse penger på det er det som gir folk muligheter til å komme inn i arbeid.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Robert Eriksson (FrP) [11:23:56]: Senterpartiet og Fremskrittspartiet var på slutten av 1990-tallet ganske

enige når det gjaldt å få et løft for landets minstepensjonister. I forbindelse med trygdeoppgjøret sa også Sundsbø at man ønsket å komme tilbake i den ordinære budsjettbehandlingen for å komme med konkrete tiltak om hvorledes man kunne få bedre levestandard og bedre økonomiske vilkår for landets minstepensjonister.

Fredag den 29. juni sa hans partifelle og tidligere statsråd Ragnhild Queseth Haarstad til Dagsavisen:

«Jeg mener veien å gå er å heve minstepensjonene, men finansdepartementet mener vel at dette blir for kostbart, også stopper det opp.»

Hun sa videre:

«De lave satsene er klart kvinnekriminerende.»

Er representanten Sundsbø enig med sin partifelle og tidligere statsråd? Eller er det hun sa til Dagsavisen den 29. juni, ikke lenger representativt for hva Senterpartiet mener?

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:25:00]: Det er riktig at enkelte minstepensjonister er blant dem som kommer vanskeligst ut, spesielt enslige minstepensjonister, og blant dem er, som Ragnhild Queseth Haarstad viste til, de fleste kvinner. Jeg registrerer med litt forbauselse at Fremskrittspartiet i sitt engasjement ønsker å fjerne forskjellene mellom samboere, gifte og enslige minstepensjonister, og derfor ikke har særlig målrettet innsats i denne sammenheng.

Jeg er glad for at vi har fått på plass økt bostøtte gjennom det arbeidet som har skjedd med budsjettet her i Stortinget fra flertallspartiens side. Jeg tror nok også det er viktig å se fram mot det videre, og jeg er glad for at vi har en protokoll i trygdeoppgjøret som sier at departementet sammen med partene i trygdeoppgjøret skal gå igjennom tiltakene for å se på hva som er de mest målrettede tiltak for å få opp nivået for dem som har minst.

Martin Engeset (H) [11:26:14]: Jeg må få lov til å si at jeg nok synes det er noe spesielt at representanten Sundsbø i sitt hovedinnlegg her i denne budsjettdebatten stort sett utelukkende snakker om andre partiers politikk og går til angrep på den, fremfor å snakke om sin egen. Ut fra det kan jeg utlede at det sikkert er langt mer behagelig å snakke om andre partiers politikk enn egen politikk. Men det blir en litt spesiell form for politisk debatt når man på den ene side tegner et karikert bilde av en politisk motstanders politikk, og så går til angrep på den. Det blir meget skjevt og tendensiøst.

Men siden representanten Sundsbø var så veldig opp-tatt av dette med arbeidsmarkedstiltak, vil jeg henlede hans oppmerksomhet på side 16 i budsjettinnstillingen, hvor det fremgår under post 634 at Høyre faktisk foreslår 5 082 mill. kr til arbeidsmarkedstiltak. Det kan umulig ha gått representanten Sundsbø hus forbi. I det ligger det faktisk at vi styrker antall plasser for yrkeshemmede med hele 1 000 utover Regjeringens forslag.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:27:22]: Jeg snakket i mitt hovedinnlegg om betydningen av at vi i den situasjonen vi er i i dag, med et arbeidsmarked som etterspør arbeids-

kraft, setter inn målrettede ressurser, målrettede tiltak, for å hjelpe dem som er svakest stilt blant arbeidssøkerne. Det er her Høyre, Fremskrittspartiet og også Venstre svikter fundamentalt.

Jeg sa også i mitt innlegg at det å kutte så mye som man gjør i såkalt ordinære arbeidsmarkedstiltak, og flytte det over til tiltak for yrkeshemmede, er positivt for dem som er fullstendig utenfor arbeidslivet, for dem som er trygdede, for dem som er psykisk utviklingshemmede f.eks., men det betyr lite for alle dem som trenger skoling for å komme inn i det ordinære arbeidslivet. Jeg forstår ikke at man i en situasjon hvor man snakker så mye om at man skal yte for å nyte, at man skal få folk i arbeid, kutter så dramatisk i de virkemidlene som virkelig kan bidra til at vi får folk i arbeid. Det skal kvalifisering til.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [11:28:35]: Jeg har med interesse merket meg den tilslutning som Senterpartiet gir til forslaget om å redusere perioden en person har rett til attføringspenger etter endt attføring, fra seks til tre måneder. Det er et kutt som Kristelig Folkeparti som kjent går imot, siden vi mener at dette har en svært usosial slagside og neppe fører til at folk kommer raskere tilbake i jobb. På høringen var det også massiv motstand mot det forslaget, mot den reduksjonen. Man mente at det vil føre til at folk går inn i en passiv stønadperiode, istedenfor å fremme arbeidslinjen, som vi også støtter.

Tror representanten Sundsbø at nivået på attføringspenger i dag rett og slett er så høyt at det er et stort problem, og at folk vegrer seg for å søke jobb, og dermed mister ytelsen?

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:29:39]: Jeg tror at både Senterpartiet og Kristelig Folkeparti er enige om at det er viktig at man kommer raskest mulig i jobb etter endt attføringsløp. Så er spørsmålet hvor lang ventetid man skal ha betalt med attføringspenger for å kunne oppnå det. Det er ikke med lett hjerte vi har kuttet den fra seks til tre måneder, slik det er gjort. Vi registrerer med tilfredshet at departementet sier at dette mener man å kunne forsvare fordi man skal sette inn aktive tiltak for å bistå arbeidssøkere til å komme raskere i arbeid. Får man til det, er jo det det beste av alt. Hvis man ikke får det til, hvis det viser seg at det ikke går, vil vi være villig til å se på dette når vi kommer til neste budsjett. Men målsettingen er å få folk raskest mulig i arbeid, og bruke det apparatet vi har, til å oppnå det. Det er det Regjeringen sier man nå skal legge enda større vekt på.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

André N. Skjelstad (V) [11:31:09]: Venstre vil understreke at deltakelse i arbeidslivet er et av de viktigste tiltakene for at den enkelte borger på egen hånd kan sikre seg og sin familie mot fattigdom og sosial ekskludering.

Det har vel knapt vært en bedre situasjon i arbeidsmarkedet enn i dag, der arbeidsledigheten er på sitt laveste nivå på flere tiår. Dette viser at regjeringen Bondevik II la

grunnlaget for den positive utviklingen vi ser i dagens arbeidsmarked.

Det vil være viktig å ha en politikk som støtter nyskapere og gründere, samt legger til rette for forskning og utdanning. Men det vil også være av stor betydning å ha et skattesystem som ikke kveler den menneskelige skaperen – framtidens velferdssamfunn vil være avhengig av dette. Derfor bør en styrke satsingen overfor de yrkeshemmede som også vil kunne bidra med sitt arbeid – hvis de blir gitt en mulighet til å delta. Det er ikke alle som har de samme muligheter til å komme inn i det ordinære arbeidslivet og dermed ikke kan forsørge seg selv. Med en innføring av borgerlønn, en garantert minsteinntekt, vil mange av dem få en ny mulighet. En borgerlønn skal ikke føre til passivering eller hindre aktiv arbeidssøking for mottakeren. Tilknyttet borgerlønnen skal det være en personlig handlingsplan som bør være vidt definert. Den enkelte bruker skal selv være med på å sette et mål for sin aktivitet, som ikke må være ensbetydende med lønnsarbeid, men som kan romme flere typer aktiviteter som gir den enkelte mulighet til å hjelpe seg selv til en bedre og mer stabil tilværelse.

En økning i inntektene til sosialhjelpsmottakere vil gi en verdighet til en gruppe mennesker som i dag altfor ofte er passive klienter. Det er tid- og ressurskrevende å gå fra kontor til kontor og hele tiden redegjøre for sine behov. En økning i denne gruppens inntekter vil gi mange mulighet til å bruke tiden annerledes, og dette i seg selv vil få positive effekter som vanskelig lar seg måle i kroner og øre. Venstres løsning med borgerlønn vil bidra til å hindre at folk føler seg som klienter, motvirke passivitet, samt gjøre det enklere å vite hva man har krav på fra det offentlige. Det vil også skape mer verdighet og rettferdighet i sosialpolitikken fordi den åpner for mer individorienterte løsninger, som er Venstres visjon. Venstre mener at borgerlønn er mer treffsikkert enn kvalifiseringsprogrammet i NAV, fordi den ikke skiller ut et A- og B-lag blant sosialhjelpsmottakerne.

Venstre har i sitt alternative budsjett omprioritert 1 milliard kr mer til fattigdomstiltak, til bl.a. borgerlønn, bostøtte, tannhelse, omsorgslønn for foreldre med funksjonshemmede barn, bostedsløse rusmiddelmissbrukere, enslige forsørgere samt økt satsing på integrering.

Blant de som har det dårligst, er mennesker som ikke har bosted, og mange av disse blir definert som uten boevne. Det store flertallet i befolkningen vil være i stand til å skaffe seg bolig selv, men en del vanskeligstilte har problemer med å bo og å komme seg inn på boligmarkedet. Barnevernsbarn på vei ut av institusjon har problemer med å skaffe seg bolig, og det samme har rusmiddelmissbrukere. Særlig for dem som har hatt problemer i en tidlig fase av livet, vil det være avgjørende å ha en egen bolig under mest mulig stabile forhold. Mange rusmiddelmissbrukere har etter opphold på avrusningsinstitusjon eller soning problemer med å skaffe seg bolig i rusfrie miljøer. Uten fast adresse er det svært vanskelig å skaffe seg arbeid og komme seg videre i livet. For å bli rehabilitert og komme seg ut av ulike typer rusmisbruk er derfor egen bolig av stor betydning. Det er et stort behov for flere bo-

liger til vanskeligstilte både i byer og distrikter i dag, og mange står i kø for å få egen bolig. Kommunene har få utleieboliger, og det bygges i svært liten grad sosialboliger. Til tross for disse behovene har flere kommuner valgt å selge unna sosialboliger.

Blant mange som har en mer krevende hverdag enn de fleste, er nok familier med funksjonshemmede barn. En kan selvfølgelig ikke vedta at dagene skal bli enklere, men en kan bidra til et forenklet byråkrati, slik at disse foreldrene kan bruke mindre tid på å skaffe seg oversikt over hjelpeapparatets muligheter og stønader. Med en omsorgslønn for familier med funksjonshemmede barn ville dette vært en forenklingsreform som ville gjøre hverdagen lettere og gjøre at foreldrene kunne slippe noen av de vanskelighetene som dagens system legger opp til.

For å ha et godt og velfungerende velferdssamfunn er vi avhengige av en framtidsrettet næringspolitikk. Derfor vil det være viktig å sikre selvstendig næringsdrivende like rettigheter til svangerskaps- og fødselspenger som andre arbeidstakere. En rekke gründere og andre starter i det små med egen virksomhet. Det er derfor behov for at denne gruppen likestilles med hensyn til trygderettigheter for svangerskaps- og fødselspenger. En likestilling av disse rettigheter vil også legge bedre til rette for at flere kvinner vil våge å starte egen arbeidsplass for seg selv og andre.

En er fornøyd med at Regjeringen foreslår å gi selvstendig næringsdrivende rett til svangerskaps- og fødselspenger fra folketrygden med 100 pst. dekning med virkning fra 1. juli 2008. Jeg forstår ikke helt at en styrking av selvstendig næringsdrivendes trygderettigheter skal finansieres ved at det innføres økt trygdeavgift for den samme gruppen.

Ved en inkurie er ikke Venstre med på forslag nr. 9, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, som Venstre kommer til å støtte.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:36:05]: På samme sted på omtrent samme tid i fjor – i budsjettdebatten – gav Venstre honnør til Regjeringa for arbeidet med kvalifiseringsprogrammet som da var på tegnebrettet. Nå foreslår Venstre å kutte bevilgningene til kvalifiseringsprogrammet med 180 mill. kr og overføre dette til en ny prøveordning med såkalt borgerlønn for langtidsmottakere av sosialhjelp.

Når jeg hører det representanten Skjelstad sier i innlegget sitt nå, må jeg si at jeg ikke ser den helt store forskjellen på hva Venstre vil, og hva som nettopp er intensjonene med kvalifiseringsprogrammet.

Så spørsmålene mine til Skjelstad blir: Hva har skjedd med Venstre siden budsjettdebatten i fjor, hvor en var positiv til tankegangen som lå bak kvalifiseringsprogrammet? Og spørsmål 2: Hva er forskjellen på den prøveordningen Venstre nå vil innføre, og det vedtatte kvalifiseringsprogrammet, bortsett fra stønadsnivået på 2 G og 2,5 G?

André N. Skjelstad (V) [11:37:11]: Representanten Myrli peker på den store forskjellen på 2 G og 2,5 G. Jeg

kan gå inn på det som er den reelle forskjellen. Som jeg også sa i innlegget mitt, mener Venstre at et kvalifiseringsprogram har mye bra i seg, det er ikke noen tvil om det, men i større grad enn borgerlønn vil det rette seg mot de friskeste av sosialhjelpsmottakerne. Borgerlønn vil også gjelde for dem som har det dårligst, og på den måten vil borgerlønnen være langt bedre og ha bedre treffsikkerhet i forhold til å bekjempe fattigdom.

Karin Andersen (SV) [11:37:54]: Venstre fortsetter å gjenta den feilen som de ønsker å spre om kvalifiseringsprogrammet og stønaden, nemlig at det bare skal gjelde for de aller friskeste av dem som i dag mottar sosialhjelp. Det er ikke riktig. Kvalifiseringsprogrammet skal kunne gis til alle, og skal være et bredt sammensatt tilbud til folk som står veldig langt fra arbeidslivet.

Det er oppsiktsvekkende at Venstre er det partiet som faktisk kutter mest også i tiltaksplasser, som skal kunne hjelpe folk enten til kvalifiseringsprogram eller til borgerlønn, for de skal vel også ha litt hjelp til å kunne komme ut i arbeidslivet. Det må jeg si er veldig oppsiktsvekkende. Men det som kanskje er enda mer oppsiktsvekkende i Venstres budsjett, er at de også kutter i bilstønad til funksjonshemmede. Venstre er det eneste partiet som gjør det. De øker den tiden funksjonshemmede må vente før de kan bytte ut bilen sin. Tror Venstre at dette er noe godt bidrag til økonomien eller til muligheten til å være i jobb for dem som er funksjonshemmet?

André N. Skjelstad (V) [11:39:02]: Både representanten Andersen og jeg har fått med oss at biler i dag holder vesentlig lenger enn de gjorde tidligere. En levetid for en bil i dag er ca. 19 år, og da tror ikke vi at det vil by på store problemer om man må vente i ett år til, altså i 12 år, mot i dag 11 år, før man kan bytte ut bilen.

Når det gjelder kvalifiseringsprogrammet som representanten Karin Andersen spør om, mener jeg fortsatt, som jeg også mente i fjor, at det er mer målrettet mot arbeidslinjen enn det borgerlønnen er, og dermed heller ikke vil omfatte den dårligst stilte gruppen av sosialhjelpsmottakere, som da ikke vil få den samme muligheten til aktivitet eller en handlingsplan for sitt liv framover. Derfor mener jeg at borgerlønn er mye mer treffsikkert enn kvalifiseringsprogrammet. Det som er litt spesielt, er jo at tidligere var SV – hvis jeg ikke tar feil – svært for en form for samfunnslønn som på mange måter likner på borgerlønn, men det er tydeligvis et forlatt tema.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [11:40:10]: Som de andre opposisjonspartiene smykker også Venstre seg med sin store satsing på økt fattigdomsbekjempelse, men som vi da også har hørt, er det finansiert gjennom Regjeringens tiltak for å hjelpe de fattigste, altså kvalifiseringsstønad, tilskudd til biler, og arbeidsmarkedstiltak. Ser Venstre at dette mer er en omprioritering av fattigdomstiltak enn ny satsing?

Så til det øvrige. Tror ikke Venstre at det er viktig å bistå og hjelpe de svakeste som står i utkanten av arbeidsmarkedet, inn på arbeidsmarkedet igjen, når de kutter så

dramatisk på alle de tiltak som Regjeringen legger opp til på det området? Vi er alle enige om at de svakest stilte som ikke kan arbeide, også skal ha assistanse – trygd og sosialhjelp. Vi skal se på alt det. Men har ikke Venstre noen tro på at det nytter å hjelpe folk tilbake i arbeid?

André N. Skjelstad (V) [11:41:10]: Det må nå være en gedigen misforståelse når representanten Sundsbø ikke klarer å lese det som står. Det er korrekt at Venstre omprioriterer 180 mill. kr fra kvalifiseringsprogrammet til borgerlønn, men i tillegg til det legger vi altså på 120 mill. kr. Representanten Myrli klarte ikke helt å se forskjellen her. Jeg har prøvd å gi tydelig uttrykk for forskjellen, nemlig at ordningen med borgerlønn er en vesentlig mer treffsikker ordning for å hjelpe de absolutt fattigste.

I tillegg til det som representanten Sundsbø peker på, vil jeg bare si at vi er mer målrettet på tiltak. Vi bruker 28,5 mill. kr mer til funksjonshemmede for at de skal kunne komme tilbake til yrkeslivet, og det vil jeg kalle et veldig målrettet tiltak. I tillegg øker vi også tiltakene for bostedsløse og bostøtten mer enn det Regjeringen gjør. Som mange har sagt tidligere i debatten, er det et av de virkelig treffsikre tiltakene for å få de fattige ut av fattigdom og samtidig få dem inn i aktivitet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:42:32]: Naturlig nok har det i debatten vært mye fokusering på situasjonen i arbeidsmarkedet. Det er ingen tvil om at den situasjonen er preget av at den utfordrer oss. Den utfordrer oss i den forstand at veldig mange bedrifter melder om at det å rekruttere nødvendig arbeidskraft er den største utfordringen.

Samtidig er det også så viktig at vi er fokusert på og er klar over hvor utrolig mange muligheter den situasjonen vi nå har i arbeidsmarkedet, gir oss. Det virker jo, ut fra det enkelte har sagt i debatten så langt, som om ingenting har skjedd på arbeidsmarkedet siden regjeringsskiftet. Det er i beste fall en misforståelse. 150 000 flere har kommet i jobb på to år. Vi ser at langtidsledigheten til de grader går ned. Vi ser at ungdom kommer i jobb. Vi ser at seniorer kommer i jobb. Vi ser at stadig flere bedrifter nå har veldig aktive rekrutteringsprogram for seniorer, og at ledigheten blant seniorer går ned. Vi ser at innvandrerbefolkningen kommer i jobb. Vi ser at flere yrkeshemmede kommer i jobb. Kort sagt er utviklingen positiv for alle grupper som vi har ambisjoner om å øke sysselsettingen for. Vi er et land i verden hvor mange lever av uføretrygd, men vi er også blant de land i verden hvor en høyest andel av befolkningen er i jobb. Så det norske arbeidsmarkedet virker godt, og vi inkluderer stadig flere i det.

Men så erkjenner selvfølgelig Regjeringen at det fortsatt finnes ledige. Vi vil derfor videre, og vi satser derfor tungt i budsjettet for neste år, nettopp ved å fokusere på å få flere i jobb.

Det har vært mange som har vært opptatt av tiltaksnivået. Et samlet storting har i forbindelse med St.meld. nr. 9 for 2006-2007 sagt at vi skal bevege oss bort fra skillet

mellom ordinære tiltaksplasser og tiltaksplasser for yrkeshemmede. Vi skal skille mellom dem som har behov for bistand, og dem som ikke har behov for bistand i forhold til arbeidsmarkedet. Derfor legger Regjeringen nå så stor vekt på det samlede tiltaksnivået i budsjettet for 2008. Det samlede tiltaksnivået er altså på 40 000 plasser – like høyt som i år, til tross for at ledigheten har gått langt ned. Tiltaksintensiteten øker altså. Et godt eksempel på det er f.eks. kvalifiseringsprogrammet. Kvalifiseringsprogrammet gir på den ene siden retten til stønad, men først og fremst retten til aktivitet, deltakelse i tiltak, for å komme seg i en jobb som er individuelt tilpasset. For dem som deltar i kvalifiseringsprogram, er jo tiltaksplasser noe av det som er viktig. Det er avgjørende når vi nå i løpet av 2008 skal ha 5 500 mennesker over fra sosialhjelp til aktive tiltak, at vi også fokuserer på et høyt tiltaksnivå. De representanter som har det samlede tiltaksnivået som en viktig målestokk, gjør etter min mening rett.

Vi innfører også varig lønnstilskudd i hele landet. Vi ser allerede nå veldig positiv respons når det gjelder varig lønnstilskudd, ut fra det forsøket som har vært i fem fylker i år. Vi avvikler ventestønad, men innfører en tiltaks garanti for langtidsledige. Vi opphever inntektsprøvingen ved pensjon eller arbeidsinntekt for 67-åringer – for å nevne noen av mange eksempler på at det budsjettet som Regjeringen har lagt fram, og som Stortinget slutter seg til for 2008, er svært offensivt og aktivt for å få en enda større andel av befolkningen inn i arbeidslivet.

Det siste jeg skal nevne i innlegget mitt, er den tunge satsingen vi gjennomfører på innfasing av NAV-reformen og pensjonsreformen. Det er alltid morsomt og inspirerende å vedta reformer. Det er en tung jobb å finansiere innfasingen av dem. I budsjettet for neste år er det altså nesten 1,7 milliarder kr til gjennomføring av NAV-reformen og pensjonsreformen. Det er helt nødvendige penger, men jeg skjønner at det ikke er de pengene som har størst oppmerksomhet i salen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Martin Engeset (H) [11:47:55]: Det er grunn til å forvente at neste års lønnsoppgjør vil bli preget av AFP. Mens fagbevegelsen og nå sist SVs landsstyre har krevd at dagens ordning skal videreføres, har Stortinget og Regjeringen, inklusiv SV, besluttet at AFP-ordningen må endres og tilpasses pensjonsreformen.

For Høyre er det helt avgjørende at Regjeringen ikke viker én tomme i forhold til pensjonsforliket. Enhver bevegelse bort fra arbeidslinjen vil sette den brede enigheten om pensjon i fare. Det er viktig at landets pensjonssystem bestemmes i Stortinget og ikke overlates til partene i arbeidslivet. Det er viktig at Regjeringen oppfyller sin informasjonsforpliktelse overfor oss som er forlikspartnere, i forhold til det som skal gjøres konkret.

Kan statsråden forsikre meg og Høyre om at han og Regjeringen vil stå fast på at AFP-ordningen skal utformes nøytralt, slik at det blir fullt ut mulig å kombinere arbeid og pensjon?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:49:05]: Egentlig kunne jeg bare ha svart ja på disse spørsmålene. Men la meg utdype med å si at vi selvfølgelig er veldig klar over at det pensjonsforliket vi har inngått i forbindelse med St.meld. nr. 5 for 2006-2007 om pensjonsreformen, er utformet slik at stortingsvedtaket på noen punkter gjør unntak fra det Regjeringen foreslo i stortingsmeldingen. For øvrig gjelder stortingsmeldingen. Stortingsmeldingen er forholdsvis presis i beskrivelsen av utfordringen når det gjelder framtidens AFP, der spørsmålet om det som ofte kalles en nøytral ordning, dvs. at man fullt ut skal kunne kombinere arbeid og pensjon, også AFP, er en viktig del av den samlede pensjonsreformen. Vi er klar over at det er en del av forliket og vil selvfølgelig ha det som utgangspunkt for vårt arbeid med prosessen rundt AFP.

Kari Kjonaas Kjos (FrP) [11:50:18]: Jeg kommer til å bruke en del av innlegget mitt etterpå i dag på manglende informasjon, kjennskap til hjelpemidler og god organisering av dem, særlig innenfor tilrettelegging for utdanning og arbeid. Jeg oppfatter at også statsråden er opptatt av dette problemet. Spørsmålet er om han har mistet troen på å få til en bedring av situasjonen.

I 2006 ble det brukt 112,7 mill. kr under dette kapitlet. For 2008 foreslås det en bevilgning på 108 mill. kr. Er den nedgangen i bevilgningen et signal om at statsråden likevel ikke ønsker å prioritere dette området? Er det et signal om at han ikke har tro på at vi får til en bedring av informasjonen og systemet?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:51:08]: Jeg tror det er veldig viktig å se den bevilgningen i sammenheng med bevilgningen for tilretteleggingstilskudd, som har fått en kraftig økning. Den samlede bevilgning for å kunne f.eks. bidra med å tilrettelegge arbeidsplasser for folk som har behov for det, er betydelig økt.

Så skal jeg gi spørteren rett i at det ikke er noen tvil om at vi har utfordringer i forbindelse med organiseringen av hjelpemiddelområdet. Noen av utfordringene har en slik karakter at vi kan gjøre noe med dem nå. Det er NAV i gang med. Men for noen utfordringer trengs det en mer grundig omorganisering av hele hjelpemiddelområdet. Derfor vil jeg sette ned et offentlig utvalg som vil ha som oppgave å gjennomgå hele hjelpemiddelområdet, og komme med forslag til ny helhetlig organisering av hele dette området.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [11:52:18]: Statsråden og hans medarbeidere har levert et innholdsrikt budsjettforslag med mange interessante analyser. En av disse analysene – og konkrete forslag – som Kristelig Folkeparti støtter, vil jeg sitere:

«Samtidig foreslås ordningen med ventestønad utviklet for nye tilfeller og med virkning fra 1. januar 2008 for å øke aktiviteten med sikte på overgang til arbeid blant personer med lange ledighetsperioder. Avviklingen av ventestønad må blant annet ses i sammenheng med innføringen av langtidsledighetsgaranti,

(Woie Duesund)

tett oppfølging av denne gruppen, og det gode arbeidsmarkedet.»

Mitt enkle spørsmål er: Hva er det som gjør at et så fornuftig tiltak plutselig blir ufornuftig hvis vi tar bort ordet «stønad» og erstatter det med ordet «lønn» – altså gjør et identisk grep i forhold til ventelønnsordningen?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:53:20]: Ventelønssystemet er ikke en del av mitt konstitusjonelle ansvar, så jeg skal ikke gå inn på å besvare det i detalj. Men det er et faktum at ventelønssystemet er en del av en avtale mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Mitt utgangspunkt er at når det er inngått avtaler mellom partene i arbeidslivet, så må man ha respekt for de avtalene. Jeg er i hvert fall ikke der at den type avtaler mellom arbeidsgiverorganisasjoner og staten som arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjonene med et stortingsvedtak, eller et penestøk, for å bruke en formulering som er brukt i debatten, kan oppheves. Av respekt for partene i arbeidslivet må initiativ på ventelønssiden tas opp der.

André N. Skjelstad (V) [11:54:30]: Det kunne selvfølgelig være fristende å ta en runde i forhold til hva som ikke er på stell med når det gjelder NAV, men jeg velger å vente, for det må litt mer tid til før vi kan følge akkurat det.

Men jeg kunne tenke meg å stille statsråden følgende spørsmål: Etter at han har sittet to år i stolen og nå begynner å se progresjonen og framgangen i forskjellige ting – da med forståelse for at NAV vil ta noe lengre tid – hva synes statsråden han ikke har kommet så langt med som han hadde håpet da han satte seg ned i statsrådsstolen?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:55:22]: Det måtte kanskje ha vært å få Venstre til å forstå at borgerlønn er et feil spor, for det kan umulig være sånn at sosialhjelpsmottakere som kan jobbe, ikke skal delta i kvalifiseringsprogram, men gå på en borgerlønn. Det må jo være sånn at hvis man kan jobbe, har lyst til å jobbe, har arbeidsmuligheter, så må man over i aktive tiltak. Hvis man står så langt unna arbeidslivet at man ikke kan jobbe, skal man ikke ha borgerlønn, da skal man ha uføretrygd. Man kan ikke innføre en helt ny, varig inntektssikringsordning for sosialhjelpsmottakere som er utenfor trygdesystemet. Jeg er veldig lei meg for at jeg ikke er kommet lenger i å få forklart Venstre dette og sånn sett fått dem med på laget for kvalifiseringsprogrammet.

Robert Eriksson (FrP) [11:56:27]: Jeg registrerer av replikken til Kristelig Folkeparti at statsråden har stor respekt for inngåtte avtaler. Han viser da til den avtalen som gjelder for ventelønn. Jeg registrerer at den samme respekten ikke var til stede et år tilbake når det gjaldt inngåtte avtaler om sykelønn.

Men mitt spørsmål går på et annet tema. Det gjelder avkortingen for dem som jobber til de er over 67 år. Fremskrittspartiet har tatt opp dette forslaget flere ganger i Stortinget. Det har dessverre blitt nedstemt. Vi har hele ti-

den hevdet at det vil være fornuftig, og spesielt fornuftig nå når vi er i en situasjon der vi trenger flere folk i arbeid. Det virker som om Regjeringen nå har innsett at det er fornuftig, og dermed fjernet avkortingen for dem som er 67 år.

Mitt spørsmål til statsråden er: Kan han forklare meg hvorfor det fortsatt er ufornuftig å fjerne avkortingen for 68-åringer og 69-åringer? Og hvorfor må de vente til 2010?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [11:57:32]: Jeg skal i hvert fall med glede gjøre et forsøk, for jeg tror ikke noen fra regjeringsapparatet har sagt at det er ufornuftig å fjerne avkortingen for 68-åringer og 69-åringer. Og vi kommer jo til å fjerne avkortning for alle fra 1. januar 2010.

Men det er et budsjettspørsmål, der man innenfor en økonomisk ramme må prioritere tiltak som man tror har størst effekt i forhold til kostnaden. Regjeringen tror at vi får størst effekt i arbeidsmarkedet ved nå å fjerne avkortingen for 67-åringer. Vi tror det er lettere å få folk som står i jobb, til å fortsette i jobb den dagen de er 67, med dette tiltaket, og at vi får mindre effekt i forhold til å få folk som er blitt pensjonister, til å gå tilbake til jobb ved å fjerne inntektsprøvingen midt i pensjonistforløpet. Når vi, i motsetning til den situasjonen Fremskrittspartiet ofte står oppe i, måtte foreta prioriteringer, valgte vi å ikke prioritere å bruke de pengene som trengs for å fjerne avkortingen også for 68-åringer og 69-åringer.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Robert Eriksson (FrP) [11:58:46]: For to dager siden var det en interessant interpellasjonsdebatt i denne salen som gikk på å få flere funksjonshemmede ut i arbeid. Jeg registrerer at en ny rapport viser at man de siste seks årene med tiltak ikke har kommet nevneverdig lenger. Fortsatt er det sånn at det er 40 000–50 000 med funksjonshemming som ønsker seg ut i arbeidslivet.

Jeg registrerer også de svarene statsråden kom med, og som jeg synes var forholdsvis positive. Jeg gleder meg til å følge statsrådets arbeid på dette området, og jeg håper også at statsråden kommer med klare, konkrete tiltak for å få flere funksjonshemmede ut i jobb. Jeg blir litt urolig når jeg leser hva som står i rapporten fra Statistisk sentralbyrås arbeidskraftsundersøkelse fra 2001. I Aftenposten tirsdag 4. desember kunne jeg lese et sitat fra rapporten som ifølge Aftenposten vakte oppsikt:

«Mennesker med funksjonsnedsettelse blir ikke sett på som en del av befolkningen, men som en gruppe som ønsker sine krav gjennomført på bekostning av den øvrige befolkningen.»

Jeg tror det er viktig at vi begynner å se på funksjonshemmede som en ressurs, en ressurs for samfunnet og en ressurs som det øvrige samfunnet ønsker å ta i bruk. Jeg håper at statsråden følger opp de svarene han gav i interpellasjonsdebatten, og at han kommer raskt tilbake til Stortinget med konkrete tiltak for å få dette på plass.

Så har jeg lyst til å snakke litt om det som har med minstepensjon å gjøre. I forbindelse med trygdeoppjøret

i sommer ble det sagt at man skulle komme tilbake med tiltak ved den ordinære behandlingen av statsbudsjettet. Riktignok står det i proposisjonen at man sammen med organisasjonene ønsker å få utredet forholdene knyttet til pensjonistene videre før man kommer tilbake.

Dette forundrer meg litt. For i sommer kom SSB med sin levekårsundersøkelse. Hva viser den levekårsundersøkelsen? Jo, den viser at vi har over 73 000 aleneboende minstepensjonister, og at de aleneboende pensjonistene har mindre enn sosialhjelpmottakere. Også når en regner inn formuesinntekt og bostøtte, har de mindre enn sosialhjelpmottakere, og de har også mindre enn EUs definisjon av fattigdomsgrensen. I tillegg vet vi at 64 pst. av de aleneboende minstepensjonistene har kroniske sykdommer. Vi vet videre at det er nærmere 6 000 av dem som har problemer med å betale kommunale avgifter eller strømregningen. Og vi vet videre at det er rundt 20 000 av dem som ikke har råd til kjøtt eller fisk annenhver dag, og at 45 000 av dem ikke har råd til å dra på ferie. Det viser levekårsundersøkelsen til SSB, presentert nå i sommer. Det er den gruppen som har det aller, aller verst.

Da blir jeg litt forundret når Regjeringen ønsker å vente med å komme med tiltak, ønsker å utrede dette videre og ønsker at SSB skal se mer på disse forholdene. Hvilke forhold er det Regjeringen ønsker at SSB skal se på? Hva er det som er uklart i den levekårsundersøkelsen som ble presentert i sommer, som gjør at man ikke kan foreta en beslutning, og at man ikke har kunnet komme med det i forbindelse med statsbudsjettet? Jeg opplever dette som en utsettelse og en liten trenering av det som man lovet i forbindelse med trygdeoppgjøret.

Jeg skulle gjerne ha ønsket at tidligere arbeiderpartistatsråd Thorbjørn Berntsen fortsatt hadde vært med i politikken og hatt en hånd på rattet når det gjelder sosialpolitikken i Arbeiderpartiet. For fredag 29. juni sier Berntsen til Dagsavisen:

«Jeg begriper ikke hvordan mange av disse kvinnene får det til å gå rundt. Pensjonen er for lav, man trener ikke gå mange rundene i en matbutikk for å se det».

Burde ikke det også være et klart signal om at man faktisk kunne ha gjort noe nå for å få hevet minstepensjonen? Berntsen har helt rett. Derfor utfordrer jeg nok en gang regjeringspartiene til å være mer konkrete: Hva er det som skal utredes videre? Hvorfor kan man ikke komme med konkrete tiltak? Det disse minstepensjonistene får oppleve i forbindelse med statsbudsjettet i år, er nettopp økning i strømvavgiften, økning på medisiner og økning av TV-lisens. Altså: De som har det vanskeligst fra før, er de som får skatteskjerpelsene og avgiftsskjerpelsene med den sittende regjering.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Manuela Ramin-Osmundsen [12:04:31]: Regjeringen har ambisiøse mål for arbeidet for deltakelse og likestilling. Målet er et samfunn hvor alle kan delta aktivt – ut fra forskjellige forutsetninger, men på like vilkår.

Som følge av endringer i Regjeringens sammensetning har jeg, som barne- og likestillingsminister, overtatt ansvaret for Regjeringens antidiskrimineringsarbeid. Koordinering av politikken for personer med nedsatt funksjonsevne er også blitt en del av mitt ansvarsområde. I tillegg har jeg overtatt arbeidet med den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Og sist, men ikke minst har Barne- og likestillingsdepartementet overtatt forvaltningsansvaret for diskrimineringsloven, som dekker diskriminering på grunn av etnisitet, religion, alder osv. Regjeringen ønsker med denne samordningen å styrke arbeidet for likestilling og antidiskriminering.

Norge skal bli et bedre land å bo i – for enda flere. Norge skal være et inkluderende samfunn, ikke bare for flertallet, men også for mindretallene: personer med minoritetsbakgrunn, folk med annen tro, som har en annen livsform, eller som har nedsatt funksjonsevne.

For å nå målene om et inkluderende samfunn arbeider Regjeringen langs flere linjer. Jeg vil helt kort nevne litt om tiltakene vi har satt i gang, og som vi planlegger for å forebygge diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne og å øke tilgjengeligheten i samfunnet.

For det første trenger vi et rettslig vern. Regjeringen følger opp forslaget fra Syse-utvalget i NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet, og vi tar sikte på å oversende lovforslaget til Stortinget i løpet av våren. Parallelt arbeider Regjeringen med endringer i plan- og bygningsloven. Dette arbeidet er en oppfølging av Syse-utvalgets forslag. I tillegg har vi i år nedsatt et utvalg som skal utrede en samlet lov mot diskriminering. Utvalget skal ha sluttført sitt arbeid 1. juli 2009.

Regjeringen har igangsatt arbeidet med en ny handlingsplan for økt tilgjengelighet. Målet med den nye planen er å fjerne hindringer i samfunnet og forebygge at nye hindringer skapes, og arbeidet med handlingsplanen ses i tett sammenheng med forslaget til ny lov. Det tas sikte på å legge fram planen høsten 2008.

Regjeringen har også satt i gang arbeidet med revideringen av strategiplan for familier med barn med nedsatt funksjonsevne. Det er viktig at Regjeringen bidrar til å sette disse familiene i stand til å håndtere utfordringene. Flere tiltak på flere departementers områder vurderes.

Regjeringen vil også fortsette å styrke sitt arbeid mot rasisme og etnisk diskriminering i 2008. Barne- og likestillingsdepartementet har startet et arbeid med en ny handlingsplan mot rasisme og etnisk diskriminering.

Det er videre satt i gang en bred og systematisk kartlegging av situasjonen vedrørende diskriminering i statlig sektor. Materiellet er overlevert Likestillings- og diskrimineringsombudet. Ombudet vil legge fram sine vurderinger i løpet av februar neste år.

Tilskuddet til funksjonshemmedes organisasjoner, til paraplyorganisasjonene FFO, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, og SAFO, Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner, er basert på en tildelingsnøkkel som flertallet i Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til.

Jeg er glad for at en samlet komitee slutter seg til Regjeringens forslag om å legge om tilskuddet til ferie- og vel-

ferdstilbudet for personer med nedsatt funksjonsevne og gjennom det bedrer tilbudet til funksjonshemmede barn.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:09:12]: Først vil jeg si at det er hyggelig å få en ny minister å forholde seg til.

Så har jeg et spørsmål, som går på arbeidsinnvandring. Det er jo et større og større krav fra mange i samfunnet om å øke innvandringen av arbeidskraft til Norge. Men samtidig har vi det problemet at vi har ca. 620 000 som enten mottar arbeidsledighetsstrygd eller er sykmeldt, uføretrygdet, under rehabilitering eller på attføring. Samtidig har vi en for dårlig seniorpolitikk, for flere av seniorene som kanskje ønsker å være ute i arbeid, blir skjøvet ut. Vil det ikke være bedre å satse på tiltak for å få flere av dem som er i denne gruppen, ut i arbeid, framfor å stimulere til økt arbeidsinnvandring?

Statsråd Manuela Ramin-Osmundsen [12:10:04]: Spørsmålet om arbeidsinnvandring er det min kollega Bjarne Håkon Hanssen som har god greie på i sitt arbeid med en handlingsplan og en stortingsmelding i forhold til arbeidsinnvandring. Men Regjeringen satser på begge deler, dvs. på aktivt å bekjempe forskjellsbehandling og på å bekjempe alle de hindringene som gjør at en god del mennesker som representanten har omtalt, faktisk står på sidelinjen av arbeidslivet. Så jeg vil forsikre om at vi vil fortsette arbeidet mot forskjellsbehandling av alle slag og arbeide aktivt for likestilling, for jeg er helt overbevist om at det vil bidra til en bedre yrkesdeltakelse.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [12:11:02]: Aller først vil jeg gratulere og ønske statsråden lykke til med sin nye gjerning.

En av de prioriterte oppgavene til statsråden vil være å legge fram forslag om en ny antidiskrimineringslov. Det er hevdet at utredningen som ble lagt fram av Syse-utvalget, ikke oppfyller kravene i FN-konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter, som Norge undertegnet 30. mars i år. Vil statsråden sørge for at forholdet til denne konvensjonen blir godt belyst, og at eventuell tvil kommer funksjonshemmedes samfunnsrettigheter til gode i det lovforslaget som kommer til å bli lagt fram?

Statsråd Manuela Ramin-Osmundsen [12:11:49]: Jeg har stor oppmerksomhet rettet mot dette arbeidet for økt deltakelse av personer med funksjonshemming overalt i samfunnet. Regjeringen jobber i retning av en ratifisering av den konvensjonen som er nevnt. Det framstår som ganske åpenbart at på enkelte punkter vil den loven som forhåpentligvis blir framlagt til våren, ikke kunne tilfredsstillende alle de kravene som konvensjonen legger opp til. Men jeg vil forsikre om at vi jobber fortløpende for å sikre at alle punktene etter hvert blir fulgt opp.

André N. Skjelstad (V) [12:12:50]: Det er hyggelig med nye bekjentskaper, så at vi har fått to statsråder, er jo hyggelig i seg selv. Men forleden i Aften uttalte lederen

for Rådet for funksjonshemmede at hun var lite fornøyd med hva Regjeringen hadde fått til vedrørende universell utforming, og spesielt på tilgjengelighet. Er statsråden enig i at Regjeringen har gjort for lite i forhold til denne problematikken? For dette er jo et av de store problemområdene for funksjonshemmede når det gjelder faktisk å ha muligheten til å delta i arbeidslivet.

Statsråd Manuela Ramin-Osmundsen [12:13:29]: Jeg har et nært samarbeid med mange av de funksjonshemmedes organisasjoner, for å bidra til at vi får et godt grunnlag, et godt regelverk, som skal bidra til den universelle utformingen. Vi fortsetter å forsterke vårt arbeid, slik jeg tidligere har nevnt. Jeg vil ellers også legge vekt på at jeg er svært fornøyd med det brede engasjementet som opposisjonen legger opp til i forhold til å styrke rettighetene til denne gruppen og bidra til at den universelle utformingen blir en realitet. Det trenger vi.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Eva Kristin Hansen (A) [12:14:35]: Vi lever i et land der de aller fleste har det veldig bra. Vi har rekordlav arbeidsledighet, og økonomien går veldig godt. De aller fleste har en jobb å gå til. Vi har ordninger som tar vare på deg hvis du blir syk. Vi har gode permisjonsordninger hvis du får unger. Vi er på god vei til å nå full barnehagedekning. Med andre ord: De aller fleste lever trygge, gode liv.

Norge er et av verdens rikeste land. Vi kommer år etter år på topp når det gjelder FNs rangeringer av hvilke land som er de aller beste å bo i. Det skal vi være glade for, men vi skal ikke slå oss på brystet av den grunn. For det er folk i Norge som ikke har fått tatt del i velstandsøkningen. Det er fortsatt mange som opplever å ha dårlig råd, og som sliter med å få endene til å møtes.

Selv om vi har lav arbeidsledighet, er det fortsatt nesten 700 000 som står utenfor arbeidsstyrken, og som mottar en eller annen form for stønad. Vårt samfunn er bygd opp rundt det at man skal være i arbeid. Arbeid skaper trygghet. Arbeid sikrer inntekt og er det beste virkemidlet vi har mot fattigdom. Da er det avgjørende at de som kan, skal ha muligheten til å få en jobb. Jeg tror at i en tid der ledigheten er så lav, er det svært krevende å være blant dem som enten er arbeidsledige, eller som ikke er en del av arbeidsstyrken fordi de lever på en eller annen stønad. Jeg tror at nettopp i en slik tid kan avstanden til arbeidsmarkedet oppleves som særdeles stor. Derfor er jeg glad for at Regjeringen fortsatt har et stort trykk på å ha et høyt nivå på arbeidsmarkedstiltakene, at vi realiserer kvalifiseringsprogrammet, og at vi holder tempoet oppe når det gjelder å få gjennomført NAV-reformen.

Jeg er også glad for at det er bred enighet i Stortinget om å gjennomføre reformen, men jeg stusser over at enkelte ikke er villige til å finansiere den fullt ut, og ikke er villige til å finansiere de virkemidlene som faktisk trengs for å avskaffe fattigdom og for å få folk ut i arbeid.

Fremskrittspartiet skriver i budsjettinnstillingen, og nå må jeg gjenta det jeg tok opp i replikken til representanten

Svendsen, og som han bare delvis svarte på, at de har så store forventninger til NAV-reformen og til kvalifiseringsprogrammet at de regner med at mange flere vil bli sysselsatt. Jeg må si at jeg synes det er litt snodig at samme parti kutter kraftig til selve reformen, noe som ville ha ført til at den ville ha blitt skjøvet ut i tid. Ikke minst synes jeg det er snodig at de kutter til arbeids- og velferdsetaten som faktisk skal gjennomføre den. I sitt alternative budsjett kutter Fremskrittspartiet hele 431 mill. kr. De sier at de vil effektivisere, men kutter man i den størrelsesorden, må man si opp folk. Kanskje er det for Fremskrittspartiet å effektivisere, men smart er det i alle fall ikke.

Den summen Fremskrittspartiet kutter, tilsvarer hele 862 årsverk, og det er veldig alvorlig. Det er også alvorlig at de nuller ut hele kvalifiseringsstøtten. De skriver kr 0 i sitt budsjett. Kuttet til Fremskrittspartiet ville ha rammet hele 5 500 langtids sosialhjelpsmottakere som har behov for kvalifisering for å komme seg i arbeid.

Fremskrittspartiet er for å stille krav til sosialhjelpsmottakerne, slik at de kan finne seg en jobb, men de er mot å gi dem den hjelpen de trenger, og mot å gi dem en bedre inntektssikring. På toppen av det hele kutter Fremskrittspartiet kraftig i arbeidsmarkedstiltakene, selv om de prøver å vri seg unna det faktum. Minus 300 mill. kr står det svart på hvitt i budsjettinnstillingen. Jeg skjønner virkelig ikke logikken i å tro at man skal få flere i arbeid samtidig som man kutter i virkemidlene. Fremskrittspartiet leker en tallek som er veldig alvorlig.

Å bekjempe fattigdom og få flere i arbeid er ingen enkel operasjon. Det krever at alle på Stortinget bidrar til å få det til, både når det gjelder å få ryddet opp i regelverk som skaper problemer, og også til å være reell når det gjelder å sette av penger til det som trengs. Det er kjekt å flytte på tall, men for dem som kunne ha blitt rammet av denne tallflyttingen, er det ramme alvor. Det må man aldri glemme.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [12:19:12]: Ifølge St.prp. nr. 1 for 2007-2008 er andelen sysselsatte blant personer med nedsatt funksjonsevne på 45,3 pst. i andre kvartal av 2007. Det er samme nivå som i fjor. Til tross for et stort fokus og engasjement rundt dette tema er det liten framgang å spore i forhold til utviklingen.

Mange opplever å bli funksjonshemmet på grunn av de løsninger som velges for utforming av bygninger, utemiljø, produkter, tjenester og ikke minst transportløsninger. Komiteen har arbeidet mye med spørsmålene rundt tilgjengelighet og har også hatt fokus på dette i forbindelse med sine reiser. Det er ingen tvil: Vi har en fryktelig lang vei å gå. Mangel på tilgjengelighet og tilrettelegging må ta deler av skylden for at arbeidet med å få flere personer med funksjonsnedsettelse ut i arbeid ikke gir de resultater som vi ønsker oss.

Når vi vet at personer med funksjonsnedsettelse har en samlet gjennomsnittsinntekt på om lag 75 pst. av inntekten til befolkningen og samtidig ofte har store utgifter til medisiner og helse- og sosialtjenester, vil målet om å avskaffe fattigdom i stor grad omhandle denne gruppen mennesker. Da handler det om å ha en trygd det går an å leve av og lavere egenandeler.

Fremskrittspartiet har fremmet forslag om og bevilget penger i sitt alternative statsbudsjett både til unge uføre og til alle dem som lever på minstepensjon, enten som alderspensjonist eller som uføretrygdet. Videre har Fremskrittspartiet fremmet forslag om og bevilget penger til lavere egenandeler ved sykdom.

Skal barn med funksjonsnedsettelse ha de samme rettigheter og muligheter for et godt og verdig liv, samt mulighet til å arbeide i voksen alder, er det avgjørende at tiltak blir satt inn allerede i barndommen. Fremskrittspartiet har derfor også foreslått og bevilget penger til skoler som tar inn elever med særskilte behov, ekstratilskudd til skoler med blinde og svaksynte og tilskudd til elever med dysleksi. I tillegg har vi foreslått og bevilget midler til bedrifter som tar inn lærlinger med spesielle behov. Det handler om å gi denne gruppen all mulig drahjelp som er nødvendig for at flest mulig av dem kan være i arbeid i større eller mindre grad.

Både NAV og norske virksomheter mangler kunnskap om funksjonshemmede, rapporterer unge arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne. Dette framgår av en kunnskapsstatus om IA-avtalens delmål 2. Forskerne finner at det ikke er samsvar mellom ressursbruk og antall nyansettelser. Hjelpeapparatet er standardisert og lite fleksibelt. Arbeidssøkere blir gående i tiltakskjeden uten formål, og funksjonshemmede opplever at hjelpeapparatet retter oppmerksomheten mot funksjonsnedsettelse og hindringer i stedet for muligheter.

I arbeidskraftundersøkelsen om funksjonshemmede 2. kvartal 2007 oppgir 17 pst. av 271 000 ikke-sysselsatte funksjonshemmede at de ønsker å jobbe. Dette utgjør en arbeidsstokk på svimlende 46 000 personer.

Av dem som tilhører gruppen personer med funksjonsnedsettelse, og som var i arbeid, oppgav 24 pst. at de ikke hadde fått arbeidsplassen tilrettelagt, men at de faktisk hadde behov for det. 17 pst. oppgav at de hadde fått noe tilrettelegging, men hadde behov for ytterligere tilrettelegging. Dersom vi legger til andelen som ennå ikke er i arbeid, viser dette at behovet for tilrettelegging er enormt, og at dette arbeidet kanskje er det viktigste å prioritere først.

Ifølge en artikkel i Dagsavisen den 23. oktober har Danmark 10 pst. høyere yrkesdeltagelse blant personer med funksjonsnedsettelse enn Norge. Den danske regjering satte som mål å få 2 000 flere funksjonshemmede ut i arbeid i løpet av 2005. Det ble i stedet 25 000.

Den rød-grønne regjeringen i Norge satte seg et mål i 2006 om at 5 pst. av alle nyansatte i staten skulle ha nedsatt funksjonsevne. De oppnådde 1,2 pst. I stedet for å øke andelen, greide Regjeringen å halvere den. Dette viser at Regjeringen ikke gjør nok, eller gjør de riktige tingene, for å nå de mål de setter seg.

I budsjettdebatt etter budsjettdebatt i denne salen skryter de rød-grønne stortingsrepresentantene uhemmet av sin egen regjerings innsats. Litt ydmykhet i forhold til mangler bør man kanskje ha. Innenfor vårt fagfelt blir det sagt mye fint, men det er først når den enkelte opplever en forskjell, at det er grunn til å slå seg på brystet. Der er vi ikke.

Fattigdommen er ikke avskaffet, egenandelene går ikke ned, andelen personer med funksjonsnedsettelse i arbeid i stat og i arbeid generelt er ikke nådd, og informasjonen om hjelpemidler i arbeid og utdanning er ikke blitt bedre.

Per Rune Henriksen (A) [12:24:48]: I dag har vi 38 434 arbeidsledige ifølge NAVs internettside, og fokus i arbeidsmarkedspolitikken er først og fremst rettet mot hva vi kan gjøre for å mobilisere arbeidskraft. Jeg vil bruke litt tid på de arbeidslediges vilkår i denne debatten.

Det er fortsatt slik at den økonomiske naturen er dramatisk for dem som blir arbeidsledige. Arbeiderpartiet lovet i 2005 å reversere Bondevik-regjeringens kutt i dagpengeordningene. Når 2008-budsjettet er vedtatt, har vi redusert antall ventedager fra fem til tre, og vi sørget i 2006-budsjettet for at arbeidsledige tjener opp feriepenger.

Det er forstemmende at Høyre i sitt alternative budsjettforslag foreslår å øke antall ventedager til fem. Det er gledelig å se at Høyre står alene om dette. I kravet om økt mobilitet blant arbeidsledige har imidlertid Høyre og Fremskrittspartiet funnet hverandre. Høyresidens fokusering på tvangsmidler for å få ledige ut i arbeid, kombinert med disse partienes kutt i arbeidsmarkedstiltak på henholdsvis 160 mill. kr og 300 mill. kr, framstår som et sosialpolitisk gufs fra fortiden.

Arbeidsinnvandringen som vi nyter godt av i dette landet, har en skyggeside som Regjeringen har en stadig fokusering på. Sosial dumping blir møtt med systematiske tiltak, hvor vi styrker lovverket. Vi styrker tilsynsmyndighetenes evne og mulighet til å gripe inn, og vi styrker fagbevegelsens mulighet til å ta tak i negative forhold. Jeg merker meg at høyresidens partier viker tilbake for å støtte nødvendige tiltak som påseansvar for oppdragsgivere og innsynsrett for tillitsvalgte. Fremskrittspartiets kutt i tilsynsetatenes budsjetter sier også noe om hvor dypt deres vilje til å bekjempe sosial dumping egentlig ligger.

Mangel på arbeidskraft er et problem i dagens Norge og vil være det også i framtiden. Da må vi sørge for å skape et arbeidsliv som gjør det mulig å beholde flere i arbeid lenger enn det folk holder ut i dag.

Antall dødsulykker i arbeidslivet har blitt mer enn halvert siden 1990. Det er dermed god grunn til å anta at antall ulykker generelt har hatt en tilsvarende utvikling, og det er bra. Det alarmerende er at sykefraværet er høyt, og at antall uførepensjonister øker sterkt. Faren for ulykkeshendelser i arbeidslivet blir mindre, men belastningslidelse og stressrelaterte lidelser synes å øke. Forskere mener at så mye som halvparten av sykefraværet er arbeidsrelatert. Arbeidslivet blir dermed den viktigste arenaen for arbeidet med å redusere sykefraværet og antallet uføre. I dette arbeidet trenger vi våkne og oppegående tilsynsmyndigheter.

Det er gledelig at Arbeidstilsynet er godt i gang med sin omorganisering, og jeg imøteser evalueringen av virksomheten med stor interesse. I min kontakt med arbeidslivet – både med arbeidsgivere og arbeidstakere – møter jeg en bekymring for at Arbeidstilsynet bruker for mye tid

på å sjekke innholdet i internkontrollsystemer framfor å sjekke de virkelige forholdene slik de ser ut på den enkelte arbeidsplass. Det er viktig at tilsynsmyndighetene har den rette balansen mellom det å bidra til et organisert helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid og det å kunne rykke ut på meldinger om uakseptable forhold og sette tingene på plass.

Det foreligger nå rapport om bedriftshelsetjenesten med anbefalinger om å innføre godkjenningsordninger og å utvide bransjeforskriften, slik at flere arbeidstakere blir omfattet av bedriftshelsetjenesten. Bedriftshelsetjenesten har en nøkkelrolle i et systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid, og det er gledelig at det nå ser ut til at vi kan få gjennomslag for et gammelt krav på dette området.

Videre registrerer jeg også at departementet har fått utarbeidet en rapport om erfaringen med regionale verneombud i bygg- og anleggsbransjen, med sikte på å utvide ordningen til også å omfatte andre bransjer. Vi ser store behov i servicebransjene, hvor man har store helse-, miljø- og sikkerhetsutfordringer, men dessverre altfor lite systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid på arbeidsplassene. Innføring av regionale verneombud vil være et stort skritt framover i disse bransjene.

Arbeidslivet er i kontinuerlig forandring. Gamle utfordringer takles, nye oppstår. Vi må hele tiden holde våkent øye med hvordan vi sørger for at arbeidslivet blir den arena for livsutfoldelse og utvikling som vi ønsker at den skal være. Bare da vil vi få et bærekraftig arbeidsliv som sørger for å skape de verdiene som vår velstandsutvikling er avhengig av.

Sverre Myrli (A) [12:29:51]: Det går godt i kongeriket. Sysselsettingsgraden er rekordhøy. Arbeidsløsheten er rekordlav. Mange har de siste åra fått et mye bedre liv. Men la oss ikke bli så sjølførherligende at vi glemmer dem som ikke tar del i denne velstandsutviklinga. Desto verre er det for dem som står utenfor, når en ser at så mange har det godt. Og på en måte blir det vanskeligere og vanskeligere å få dem som er en del av «utenforskapet», til å bli en del av velstandsutviklinga. Derfor må det innføres målrettede ordninger, og det viktigste må være at de som har det vanskeligst, skal få det bedre. Derfor mener jeg at 1. november var en historisk dag, med innføringen av det såkalte kvalifiseringsprogrammet – en ordning som etter min oppfatning har fått altfor lite oppmerksomhet. Nå går vi altså inn med målrettede tiltak til noen av de aller svakeste i samfunnet, de som lever måneder, ja til og med år på sosialhjelp. Intensjonene med økonomisk sosialhjelp har aldri vært at folk skal leve over lang tid av den, derfor må vi nå gjøre noe. Kvalifiseringsprogrammet er et slikt virkemiddel.

Det er store tall i budsjettinnstillinga fra arbeids- og sosialkomiteen, og jeg tror vi skriver budsjett historie i dag. Jeg er temmelig sikker på at ett enkelt budsjettkapittel aldri før i statsbudsjettets historie har vært på over 100 milliarder kr. I 2008 er utgiftene til alderspensjon 101 milliarder kr. Det er en økning fra i år på 8 milliarder kr, fra 93 milliarder kr. Økningen til uførepensjon er fra 50 milliarder kr på årets budsjett til over 54 milliarder kr til neste

år. Vi har altså bare på alderspensjon og uførepensjon fra budsjettet i år til budsjettet neste år en økning på over 12 milliarder kr. Dette er enorme beløp og vil på sikt stille velferdsstaten ovenfor store utfordringer.

Jeg er derfor glad for at det er stort flertall i stortingsalen for å innføre et nytt pensjonssystem – ikke fordi vi skal kutte i utgiftene til verken alderspensjon eller uførepensjon, men fordi vi trenger et pensjonssystem som på sikt er mer bærekraftig enn det dagens system er.

I budsjettinnstillinga knytter opposisjonspartiene mye oppmerksomhet til avtalefestet pensjon, AFP. Det virker som om en nå ønsker AFP til livs. Jeg vil minne særlig de av opposisjonspartiene som er en del av de to pensjonsforlikene, Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti, om at det i begge pensjonforlikene, både i 2005 og i 2007, er slått fast at vi skal ha en avtalefestet pensjon også i det nye pensjonssystemet. Den skal tilpasses den nye folketrygden – ja. Men vi skal fortsatt ha en avtalefestet pensjon. Jeg håper ikke dette betyr at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti vil ha omkamp om pensjonsreformen.

La meg så til slutt knytte noen kommentarer til forslaget fra Regjeringa om at 67-åringer nå kan jobbe uten avkorting i pensjonen fra folketrygden. For første gang gjøres det noe med dette – vi får si – omstridte temaet, hvor det i dag er begrensninger. En kan jo tjene hvor mye en vil, men en får altså avkorting i pensjonen om en er mellom 67 og 70 år. Det gjøres det nå noe med for første gang. Vi tar ett av årskullene. Den forrige regjering gjorde ingenting. Men når jeg hører på debatten i dag, kan det jo virke som om det er nesten verre å ta ett årskull enn ikke å gjøre noen ting. For å billedgjøre det: La oss si at noen er på julebord, f.eks. representanten Martin Engeset. Etter middagen har han lyst til å gå i baren og bli påspandert tre drinker. Det blir han ikke, men han blir påspandert én drink. På julebordet i fjor ble han ikke påspandert en eneste drink. Det må jo være bedre å bli påspandert én drink enn ikke å få noen i det hele tatt, slik situasjonen var i fjor. Så jeg syns medlemmene fra de tidligere regjeringspartiene burde gå litt stillere i dørene i forhold til det forslaget som nå foreligger, om å stoppe avkortingen for 67-åringer.

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

André N. Skjelstad (V) [12:35:28]: Det var jo en nyttig påminning om hvordan hr. Myrli ser på avkortinger. Det var for så vidt interessant.

Behovet for arbeidskraft er økende i landet. Nesten halvparten av norske bedrifter sliter med å få tak i ansatte, og hver fjerde bedrift har store problemer med å rekruttere nok folk, viser NAVs bedriftsundersøkelse. Ifølge arbeids- og velferdsdirektør Tor Saglie har det aldri før manglet så mange personer i norsk arbeidsliv som nå. Mer en 132 000 personer ønskes rekruttert inn i bedriftene.

Det er særlig bygg- og anleggsbransjen og deler av industrien som skriker etter ansatte. Vi vet at dette behovet bare vil øke framover. Samtidig er det flere grupper av mennesker som står utenfor – noen som av åpenbare grunner er syke og ikke kan jobbe, mens andre vil og orker,

men kommer ikke inn. Vi har en vekst i antall uføretrygdede, spesielt blant unge, som er bekymringsfullt. Vi har et høyt sykefravær, og det er særlig mange som har muskel- eller skjelettsykdommer. Det finnes noen grupper som i større grad enn andre ikke kommer seg inn.

Det finnes mange unge gutter som i altfor ung alder havner på uførepensjon. I forrige generasjon fantes det muligheter for mer praktisk arbeid. I dag må alle gjennom teori, enten de vil eller ikke. Dette er for mange med på å ødelegge motivasjonen for å gå på skolen. Og for noen av disse er det en vei inn i en passiv tilværelse som stønadsmottaker.

Det er mennesker med ulike funksjonsnedsettelse som ikke kommer seg inn fordi en rekke forhold ved arbeidslivet hindrer dem. Det er ikke alle forhold ved arbeidslivet som lar seg lovregulere, men problemet med fysisk tilgjengelighet er et område hvor Venstre har stor tro på at lovverket kan gjøre en forskjell. Det hjelper ikke for en funksjonshemmet å ha skaffet seg et arbeid hvis det ikke er mulig for vedkommende å komme seg dit. Vi har et så høyspesialisert arbeidsliv at det i seg selv stenger mange ute. Vårt arbeidsliv er blitt så strømlinjeformet at det i liten grad tar inn over seg dem som ikke er strømlinjeformet.

Det står mange med innvandrerbakgrunn som fortsatt ikke blir innkalt til intervju fordi de har «feil» navn, og det er mange kvinner og menn med «feil» alder. Dette er en stor utfordring, som Regjeringen må legge mer vekt på. Venstre tror at arbeidsgivere nå blir tvunget til å ta inn folk enten de vil det eller ikke, fordi mangelen på arbeidskraft er såpass stor som den er.

Venstre er positive til at alle som skal få folk ut i arbeidslivet, fokuserer på hva mennesker kan, og ikke på hva de ikke kan.

Tidsubestemt lønnstilskudd tror vi er en god ordning både for å sikre dem som er i ferd med å falle ut av arbeidsmarkedet på grunn av sykdom eller av andre årsaker, og for å gi mer fleksible muligheter til dem som er ute av arbeidsmarkedet. Det er et positivt tiltak.

En rekke urovekkende undersøkelser har pekt på at arbeidsgivere og ledere i praksis i altfor liten grad ansetter folk med minoritetsbakgrunn eller funksjonsnedsettelse. Jeg tror ikke vi vil komme dette til livs bare gjennom lovgivning. Her må det holdningsendringer til hos den enkelte arbeidsgiver. Det finnes mange små bedrifter i Norge, og mange av dem er helt uvitende om de nye bestemmelsene – men det er de som ansetter folk. Derfor må vi ha kampanjer rettet mot arbeidsgivere som ikke har store administrative avdelinger og tid til å sette seg inn i alt som kommer fra Stortinget – hvis vi skal få flere ut i arbeid.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [12:38:42]: Det heter at angrep er det beste forsvar, når en selv går tom for gode argumenter. Regjeringspartiene har demonstrert den taktikken til fulle i dag ved å angripe opposisjonen hele tiden.

Jeg aksepterer denne taktikken, da det finnes usosiale kutt som regjeringspartiene må dekke over. Men jeg forlanger at man skal bruke rene våpen, i hvert fall at fakta

ikke blir forvrengt. I debatten har representanter fra regjeringspartiene flere ganger hevdet at Kristelig Folkeparti kutter i arbeidsmarkedstiltakene. Vi bevilger mer til målrettede arbeidsmarkedstiltak for å få flere yrkeshemmede inn i arbeid. Vi prioriterer altså dem som trenger mer omfattende og langvarige attføringsløp. Vår totalbevilgning er altså 33 mill. kr mer enn Regjeringens. Jeg vil oppfordre regjeringspartiene, og spesielt Lise Christoffersen, til å se på side 29 i innstillingen, øverst på siden – der dette tydelig framgår. Jeg vil også utfordre henne til å svare på hvor hun finner denne påståtte reduksjonen, og til å dokumentere påstander i replikkordskiftet med meg, om at Kristelig Folkeparti kutter i AFP-ordningen. Hvor har representanten det fra? Kristelig Folkeparti har gitt full støtte til forliket om pensjonsreformen og de føringer som der er gitt for hvordan en framtidig AFP-ordning må utformes for ikke å bryte med pensjonsreformens hovedprinsipper, at det skal lønne seg å arbeide. Representanten fra Arbeiderpartiet bør vel heller stille spørsmål til sine regjeringsskolleger fra SV, som egentlig er imot pensjonsreformen, og som for et par uker siden kom med en landsstyreuttalelse som reiser tvil om de egentlig vil ha en tidlig pensjonsordning som stimulerer til arbeid.

Debatt er viktig, og ofte avklarende, men en kan ikke kaste ut påstander som ikke er sanne. Dette vil jeg ha en forklaring på.

Karin Andersen (SV) [12:41:17]: Jeg har behov for å si litt om antidiskriminerings- og tilgjengelighetsloven som Regjeringen nå arbeider med.

Det er viktig at vi ikke tenker at den handler bare om arbeidslivet. Den handler altså om hele samfunnet og hvordan folk skal kunne leve hele liv, sjøl om de har funksjonsnedsettelse. Det er det viktig å ha med seg.

Jeg ble litt forundret over innlegget til representanten Kjønås Kjos, hvor hun påstod at noen hadde skrytt så voldsomt av hvordan dette samfunnet var tilrettelagt for funksjonshemmede. Jeg har aldri hørt at noen har sagt det. Tvert imot, det norske samfunnet er vel godt når det gjelder stønadsordninger og en del sosiale tiltak og hjelpemidler – der tror jeg vi ligger godt an i forhold til andre land vi kan sammenligne oss med – men når det gjelder tilgjengelighet, tror jeg nok dessverre at Norge henger svært langt etter. Derfor er det viktig å få dette på plass, og få sikre at alt vi investerer i framover, ikke er slik at det diskriminerer folk. Vi er nødt til å bruke den store kjøpekraften som det offentlige har, til å sikre at vi får likestilte og ikke-diskriminerende løsninger.

Jeg har også behov for å si at rapporten fra Nordlandsforskning, om arbeidsgiveres og NAVs holdninger til folk med funksjonsnedsettelse, at man faktisk ikke blir sett, at man faktisk ikke får relevant hjelp som gjør at man kommer i jobb, er meget viktig. Men da er det desto mer oppsiktsvekkende at de som påstår å være mer opptatt av dette enn Regjeringen, kutter så voldsomt både i antall mennesker som skal hjelpe folk tilbake til jobb, hjelpe dem i møtet med arbeidslivet, arbeidsgiverne og tilpassingskrav og i de tiltaksmidlene som skal til, for vi vet at dette trengs i forhold til både kvalifisering og arbeidstrening.

Så har jeg lyst til å rette søkelyset mot noen tiltak som vi vet noen arbeider med. Det ene er et initiativ som heter Pøbelprosjektet. Det er et prosjekt der man søker samarbeid med private arbeidsgivere, ungdom som faller ut av skole og arbeidsliv og som har sosiale vansker. Der tilbyr man altså en pakke med både opplæring og arbeidstrening, og de forsøkene som er gjort her, har fungert svært bra. Så jeg oppfordrer Regjeringen til å se på hvordan den skal kunne sørge for at disse gode prosjektene kommer i gang. I tillegg til det har jeg behov for å vise til det forsøket som nå også jobbes ut mellom IT Norge og arbeidsmarkedsbedriftene, knyttet til å bruke moderne mobilteknologi i attføring av særlig ungdom. Det har vist seg å være effektivt. Og jeg tror det er behov for å gå noen nye veier hvis vi skal lykkes med at alle skal kunne komme i jobb.

Robert Eriksson (FrP) [12:44:53]: Representanten Eva Kristin Hansen var to ganger i sitt innlegg inne på dette at Fremskrittspartiet foreslår effektivisering innenfor Arbeids- og velferdsetaten.

Ja, Fremskrittspartiet mener det er mulig med effektiviseringstiltak innenfor denne etaten. Jeg vil bare vise til det som stod i Dagens IT for en tid siden, om innfasingen av EDB-systemer. Hvis man i sin tid hadde ventet med det til man hadde fått vedtatt pensjonsreformen, ville man ha kunnet spare 50 mill. kr bare i IT-løsninger. Leser man Riksrevisjonens rapport, Dokument nr. 1 for 2007-2008, står det på side 38 om etatens regnskap for i fjor at det er avdekket «uavklarte differanser som utgjør ca. 200 mill. kroner». Det må jo bety at her er det et effektiviseringspotensial.

Så har jeg lyst til å si noe om kjøp av helsetjenester, som jeg håper at Regjeringen kan ta med seg videre, og som jeg håper at også statsråden vil jobbe mer målrettet for. Det er ingen tvil om at kjøp av gode helsetjenester vil kunne føre til at folk raskere kan komme tilbake i arbeid.

Jeg håper at man også kan bli mer åpen for å utnytte den rehabiliteringskapasiteten som eksisterer. Jeg vil i så henseende vise til LHL, som i flere notater til komiteen har påpekt at de har 100 ledige senger. Hvorfor utnytter man ikke de 100 sengene – gir noen mennesker rehabilitering – når vi vet at av dem som får rehabilitering i løpet av kort tid, vil 70–90 pst. komme i en arbeidssituasjon igjen, mens de som ikke får rehabilitering, vil havne på uføretrygd? Jeg håper at man vil føre en langt mer målrettet politikk på dette området.

Dette er egentlig et veldig godt eksempel på hvordan man kan satse for å begrense antall trygdede. Dette har også vært en av Regjeringens fanesaker: færre på trygd og flere i arbeid. Ved å ta slike grep vil man faktisk få flere tilbake til en arbeidssituasjon, mens veldig mange, ved at Regjeringen *ikke* satser offensivt nok på dette og utnytter den ledige kapasiteten, dessverre vil havne over på trygdeordninger, noe som jeg synes er direkte uheldig for de menneskene dette gjelder. Og det er også uheldig for samfunnet som sådant.

Lise Christoffersen (A) [12:47:52]: Jeg ble utfordret av representanten Woie Duesund til å redegjøre nærmere

for mitt svar i forbindelse med replikkvekslingen tidligere i debatten – hvor vi har våre informasjonen fra når det gjelder kutt i Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag. Det skal jeg gjerne gjøre.

Det som var hovedpoenget i den replikkvekslingen, var det som også representanten Dagfinn Sundsbø var inne på i et av sine innlegg her i dag, nemlig at Kristelig Folkeparti finansierer veldig mange av sine påplussinger ved å flytte penger internt på budsjettet – fra én post til en annen – og at det ofte er poster som er rettet inn mot bekjempelse av fattigdom. Det jeg gjorde, var ikke å gå inn på alle plussforslagene til Kristelig Folkeparti, men det jeg prøvde å vise, var hvordan Kristelig Folkeparti finansierer sine påplussinger.

Når Kristelig Folkeparti plusser på til spesielle arbeidsmarkedstiltak, reduserer de antallet ordinære arbeidsmarkedstiltak. Det er foreslått et mindre tilskudd til AFP enn det regjeringspartiene har foreslått. Det er innstramminger når det gjelder dagpenger, fiskeindustri, permittering og lønnsgarantiordning. Det flyttes også penger fra helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte og fra nettolønnsordningen. Denne listen er framkommet ved å gå igjennom alle postene i Kristelig Folkepartis budsjett.

Mitt hovedpoeng var å vise at vi hadde vår prioritering. Vi var for så vidt villige til å si at mange av forslagene til Kristelig Folkeparti er gode, men vi var altså ikke enig i måten Kristelig Folkeparti finansierer dem på.

Da håper jeg at dette er oppklart. Og skulle det noe sted på denne listen ha sneket seg inn en feil, skal vi selvfølgelig sørge for å rette det opp i et senere innlegg – og eventuelt beklage det. Det er i hvert fall denne listen vi har utarbeidet, med utgangspunkt i Kristelig Folkepartis egne tabeller.

Når jeg først står her oppe og har lite grann taletid igjen, har jeg lyst til å kommentere det som veldig mange har vært inne på, nemlig reduksjonen som gjelder attføringspenger i ventetiden på arbeid, fra seks måneder til tre måneder. Det er en ordning som har blitt endret i flere omganger. I forrige periode ble den endret fra ett år til seks måneder – det var vel kanskje en tanke bak det den gangen også. Når vi nå foreslår å redusere ordningen fra seks måneder til tre måneder, mener vi at det er forsvarlig, med bakgrunn i den statistikken vi har for hvordan det går med folk som er ferdig med et attføringsløp. 40 pst. er i en eller annen form for arbeid etter tre måneder, 40 pst. er på en eller annen form for ny trygdestønad, og resten er på en blanding av sosialhjelp og privat forsørging.

Det er vår oppriktige mening at dersom en ikke har fått jobb tre måneder etter et attføringsløp, skal en ikke fortsette å gå på en passiv stønad. Da skal en tilbake i aktive tiltak eller over på en annen trygdestønad.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1086)

S a k n r . 2

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2007 under Arbeids- og inkluderingsdepartementet (Innst. S. nr. 61 (2007-2008), jf.

St.prp. nr. 12 (2007-2008), unntatt kap. 650, 651, 683, 690, 691, 3651, 3690 og 3680)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 1098)

S a k n r . 3

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden fordeles slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter.

I tillegg foreslår presidenten at medlemmer av Regjeringen får en taletid på inntil 5 minutter hver.

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

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

– Det anses vedtatt.

Per Sandberg (FrP) [12:53:17] (komiteens leder): Jeg skal åpne årets budsjettdebatt der hvor jeg avsluttet i desember 2006. Noen av mine siste ord den gangen var en form for konklusjon. Da sa jeg:

«Min konklusjon er at når vi kommer i samme situasjon i 2007, vil veistandarden være like ille som i utgangen av 2006, men med noen forbedringer, der hvor lokalsamfunnene har blitt presset av Senterpartiet til å betale sjøl, eller har blitt pålagt en ekstra skatt.»

Det var avslutningen i fjor. Jeg skal ikke kåre meg selv til noen spåmann, for det var ikke så vanskelig å spå utfallet på det tidspunktet. Det er i hvert fall en realitet at infrastrukturen i desember i 2007 er akkurat like ille som den var ved utgangen av 2006, på tross av at den sittende regjering gjennom tre budsjetter selv har påstått å ha vært historisk når det gjelder å løfte samferdselsbudsjettene.

Dette er litt interessant, for vi har i hvert fall ikke blitt noe mindre rike i Norge. Nå skal vi snart behandle salderingssaken. Den viser at det korrigerede underskuddet for den norske stat er på under 3 milliarder kr. Det betyr at man faktisk har fått 45 milliarder kr mer, ettersom en ser det, som man kunne ha brukt. I en slik situasjon råtnet in-

frastrukturen vår, både når det gjelder vei, og når det gjelder jernbane. Jeg synes det er en trist konklusjon.

Men det er morsomt å konkludere med at selv Fremskrittspartiet, som ble så kritisert også for 2007-budsjettet, faktisk ville ha holdt seg langt innenfor handlingsregelen i 2007-budsjettet – langt innenfor! Til og med Fremskrittspartiet kunne ha brukt nærmere 40 milliarder kr mer i sitt alternative budsjett og fortsatt holdt seg innenfor handlingsregelen. Det er veldig interessant. Ved utgangen av 2007 passerer altså pensjonsfondet vårt 2 000 milliarder kr.

Fremskrittspartiet, som er det eneste realistiske kultur- og miljøpartiet på Stortinget, fremmer også for 2008 det eneste realistiske miljøløftet på veisektoren og på samferdselssektoren i sin helhet. Det gjør vi ved at vi øker budsjetttrammen med 1,9 milliarder kr – og ved å starte oppbyggingen av et infrastrukturfond med en avsetning på 60 milliarder kr, som på sikt skal gi 300 milliarder kr i avsetning. Det vil skape sikkerhet og forutsigbarhet.

Vi har ikke endret noe særlig på våre hovedgrep i samferdselsbudsjettet. Vi forholder oss til vårt primærforslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Det betyr at vi har 7,5 milliarder kr mer enn det regjeringen Bondevik II foreslo i Nasjonal transportplan, og som Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti foreslo i Nasjonal transportplan. Dette har vi gjort ved å plusse på 3 milliarder kr mer til veiinvesteringer i ordinær økning. Vi har pluss på 2 milliarder kr til utenlandsbudsjettet – vi vil importere både maskiner og mannskap for å bygge norsk infrastruktur – og vi har hentet ut 1,65 milliarder kr som første års avkastning på et infrastrukturfond på 60 milliarder kr. Fondet gir Fremskrittspartiet mulighet til å gi 600 mill. kr til jernbaneinfrastruktur i 2008.

Fremskrittspartiet kutter 850 mill. kr på investering og 650 mill. kr på drift og vedlikehold på jernbanen, men vi demper altså noen av disse kuttene ved å bruke vårt infrastrukturfond. Utover det er vi ærlige på at vi har mindre bevilgninger til jernbanen enn det flertallet, resten av partiene, har, og vi kutter 400 mill. kr på kjøp av persontransport også. Vi ser for oss at vi reduserer konsekvensene av det ved at vi forutsetter en betydelig effektivisering, bl.a. gjennom konkurranse, som vil gi 150 mill. kr. Vi kan også ta en hel masse på ulønnsomme strekninger.

Det største grepet til Fremskrittspartiet er å øke bevilgningene til veivedlikeholdet av riksveinettet med 900 mill. kr, for å komme på det nivået som Statens vegvesen selv sier trengs for å opprettholde standarden – altså dagens standard – uten at det skal forfalle noe mer. Det betyr at hvis vi skal videreføre og beholde den dårlige infrastrukturen vi har i dag, må det 900 mill. kr mer til. Det sier litt om hvordan infrastrukturen vår er.

Så til andre forhold i vårt alternative budsjett. Vi kutter selvfølgelig i departementets driftsutgifter med 10 pst. Det må gå an å hente noe på effektivisering. Vi kutter i tilskudd til internasjonale organisasjoner med 20 mill. kr, men vi ønsker å evaluere det senere. Vi kutter 6 mill. kr i utredninger til sikkerhet, miljø osv. Vi kutter 50 mill. kr i samferdselsforskning. Det gjør vi med god samvittighet, fordi vi henviser til vår generelle økning i forskningsbud-

sjetten, som kommer andre steder. Vi kutter også de 161 mill. kr i særskilt tilskudd til kollektivtransport, som vi ser at Regjeringen endret i retning av at man skal premiere dem som tar i bruk rushtidsavgift. Det vil ikke Fremskrittspartiet ha noe av, så vi lager en egen modell der vi heller bruker gulrot overfor de store byene våre. Vi sørger for en bevilgning som går i retning av at de store byene våre får et direkte tilskudd for å styrke kollektivtransporten, noe som er positivt ladet, istedenfor det som Regjeringen gjør: nærmest legger opp til en belønningsordning som går ut på at du ikke får noe av dette hvis du ikke straffer dine innbyggere gjennom avgift. Det er det man indirekte sier.

Fremskrittspartiet styrker Kystverket og trafikksektorene, særlig på utstyrssiden. Vi styrker innseilingen ved Fedje og Mongstad. Vi styrker det som går på oljevernuttstyr. Vi styrker midler til Trygg Trafikk, noe som vi kanskje trodde et samlet storting hadde interesse for, men som de dessverre ikke har. Og vi har, i motsetning til alle de andre partiene, latt Avinor beholde 50 pst. av overskuddet sitt istedenfor 25 pst. Vi vet alle hvilke utfordringer Avinor står overfor. Da er det også viktig at de får beholde noen av de midlene som de skaffer til veie gjennom den trafikken de opplever. Når vi vet at de samme pengene som Avinor drar inn, også skal brukes til nærmest å finansiere resten av flyplasstrukturen vår, synes vi det er redegjort å gjøre det på den måten.

Jeg registrerer at Regjeringen i 2008 øker etterslepet, ikke bare på vei, men også på jernbane. Det synes jeg er interessant, med tanke på det som Regjeringen gikk høyt på banen med når det gjelder 2007-budsjettet, som var historisk. Jeg vet også at dagens debatt kanskje vil dreie inn på miljø – det forundrer meg i hvert fall ikke. Da er det interessant å se at bilistene faktisk er de som bør ha veldig god samvittighet med hensyn til klima. De betaler i hvert fall. For hvis man regner om dagens bensinavgift til utslippskostnad pr. tonn CO₂ fra bilene, betaler altså norske bilister 1 800 kr pr. tonn. Til tross for det registrerer jeg at den sittende regjering ønsker å øke avgiftene for norske bilister – gjennom rushtidsavgift, bompenger og bensinavgift.

Jeg vil bare avslutte med å fremme de forslag som Fremskrittspartiet står bak i innstillingen.

S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [13:03:30]: Representanten Sandberg begynte med å skryte av at han ville holdt seg langt innenfor handlingsregelen også med sin eksplosive pengebruk, men da er det jo interessant å merke seg at den utpekte regjeringspartneren, Høyre, kritiserer Regjeringen sterkt for å bruke for mye penger.

Det jeg tenkte å spørre om, dreier seg om at Fremskrittspartiet igjen foreslår å slette all bompengegjeld i

Norge. Dette ville gitt et minus på 4,9 milliarder kr på Statens vegvesens budsjett. Fremskrittspartiet øker med 3,5 milliarder kr, altså ville vi hatt et netto tap på 1,9 milliarder kr. Jeg vil anta at representantens svar vil være at dette skal dekkes av utenlandsbudsjettet, og at representanten igjen antar at dette ikke vil påvirke økonomien. Er det da bare tilfeldigheter at vi har sett en eksplosiv prisøkning på f.eks. leiligheter i områder som Hammerfest, hvor det stort sett har vært utenlandske arbeidere?

Per Sandberg (FrP) [13:04:35]: Jeg må først få lov til å si at jeg tenkte at jeg skulle svare enten ja eller nei, men det var helt umulig, for jeg skjønnte ikke spørsmålet.

Hvis representanten Wickholms spørsmål går i retning av hvorvidt vårt budsjett vil gi økt press i økonomien med hensyn til økte renter og styrket kronekurs, vil jeg bare svare at Fremskrittspartiet har fått kvalitetssikret hele sitt statsbudsjett gjennom Statistisk sentralbyrå. Jeg registrerte at Regjeringen ikke var godt nok fornøyd med de svarene som kom derfra, så vi tok en ekstra runde med kvalitetssikring. Og de tallene som kom fra Statistisk sentralbyrå, viste at presset på norsk økonomi faktisk ville gå ned med Fremskrittspartiets alternative budsjett. Renten ville faktisk også gå ned. Så jeg tror ikke at Wickholm bør blande seg borti Fremskrittspartiets økonomiske politikk med utgangspunkt i Arbeiderpartiets sosialøkonomiske syn på den typen ting.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:05:48]: Framstegspartiet har lenge vore imot Kyoto-avtalen, imot å gjera noko med våre klimaforpliktingar. I løpet av dei siste åra har folk flest blitt *for* å gjera noko med klimagassutsleppa, og no er jo òg Framstegspartiet på glid og i ferd med å koma opp med forslag som nokre gonger gjer noko med klimagassutsleppa. Så der er det framskritt.

Men på visse område ønskjer ikkje partiet å vera på parti med folk flest, med omsyn til det som betyr noko for klimaet. Eitt av desse områda er den breie einigheita me no har på Stortinget om å satsa på lyntog. Representanten har jo sjølv kjørt Shinkansen i Japan, og var veldig fornøgd med det. Men korleis skal ein sørgja for å redusera klimagassutsleppa frå flytrafikk, frå aukande godstrafikk og frå aukande privatbilisme, dersom ein ikkje satsar på lyntog?

Per Sandberg (FrP) [13:06:48]: Jeg må si at jeg var særdeles fornøyd med det spørsmålet.

Når Regjeringen selv har slått i hjel lyntog som et miljøprosjekt, synes jeg også Hallgeir Langeland skal ta det inn over seg. Men det begynner vel å bli ganske så sedvanlig at SV enten står her og protesterer mot seg selv eller sitter på plenen utenfor bygningen og protesterer mot seg selv. Lyntog er ikke noe miljøprosjekt. Men Fremskrittspartiet har hatt løsninger, ikke bare i år, men gjennom tiår, for å skaffe til veie bedre infrastruktur, slik at utslippene reduseres. SINTEF har bekreftet det som Fremskrittspartiet har sagt gjennom tiår: Gode – eller bedre – stamveier vil gi betydelig reduserte utslipp. Hvis vi også lar jernbanen vår i dag bygges opp til god og normal standard – som

Fremskrittspartiet legger opp til gjennom å flytte noen passasjerer over på vei – men åpner for mye mer gods-transport på de lange strekningene og satser på persontrafikk på tog i de tette områdene slik Fremskrittspartiet foreslår, vil det gi betydelige miljøgevinster.

Jeg ønsker å avslutte med at Fremskrittspartiet faktisk har foreslått tiltak, i motsetning til den sittende regjering, som bare snakker.

Jan Sahl (KrF) [13:08:09]: Fremskrittspartiet har høy prioritering på samferdsel, og de skal også ha ros for at de viser til inndekning og har prioritert penger på området.

Det Kristelig Folkeparti vil peke på når det gjelder Fremskrittspartiet, er spesielt forholdet til kollektivtrafikken. Fremskrittspartiet var jo med sammen med de sittende regjeringspartiene da NTP ble lagt fram. Da gikk man inn for en betydelig høyere satsing på bane enn det de daværende regjeringspartiene var villige til. Nå sier representanten Sandberg i sitt innlegg i dag at Fremskrittspartiet kutter på bane i forhold til det som regjeringspartiene har lagt fram. Samtidig beklager han etterslepet på bane. Er det ikke slik i dette tilfellet, at Fremskrittspartiet her er medskyldig i at vi nå henger betydelig etter i forhold til det som var opplegget i NTP?

Per Sandberg (FrP) [13:09:13]: Heldigvis er det slik at Fremskrittspartiets alternative budsjett både i 2007 og 2008 ligger betydelig høyere enn det Kristelig Folkeparti la til grunn i Nasjonal transportplan. Hvis man skulle lagt den nasjonale transportplanen til Bondevik til grunn, hadde det faktisk vært enda mindre til jernbane enn det Fremskrittspartiet foreslår. Slik sett burde Jan Sahl ha vært fornøyd med at Fremskrittspartiet har presset gjennom et forlik, og i sine alternative budsjett altså øker mer enn det Kristelig Folkeparti gjorde på det tidspunktet.

Vi i Fremskrittspartiet er også ærlige på at vi ønsker et betydelig løft også i kollektivtrafikken, men vi har en annen type prioritering. Derfor har vi foreslått å bygge opp et infrastrukturfond, der vi får forutsigbar og sikker finansiering av all mulig infrastruktur, og vi har sagt at 20 pst. av avkastningen av dette fondet skal gå til jernbanen og kollektivtrafikken. Hvis Kristelig Folkeparti eller de andre borgerlige partiene hadde blitt med Fremskrittspartiet på å bygge opp et slikt fond, ville vi nok ganske raskt ha lyktes med å ha fått en framtidig, moderne og miljømessig både jernbane og veiinfrastruktur.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Eirin Faldet (A) [13:10:43]: En kan si og mene hva en vil, men denne regjeringen har faktisk økt bevilgningene til samferdsel. Opposisjonen har selv sagt mer penger til enkelte poster i dette budsjettet enn Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre hadde da de selv satt i regjering. Fremskrittspartiet var da også støtteparti for regjeringen Bondevik. Men nå har opposisjonen mye penger og mange gode ideer.

Arbeiderpartiet er selv sagt ikke fornøyd, selv om vi har bevilget 4,5 milliarder kr mer enn Bondevik la opp til

i 2005. Vi har store ambisjoner. Samferdsel er viktig for at mennesker skal komme nærmere hverandre, og for næringslivet som er avhengig av gode veier for å nå markedet de leverer varer til. Noen stikkord her er trafikkikkerhet, trygghet for skoleelever, miljøutfordringer og effektiv transport for næringslivet for at samfunnet skal fungere.

Denne regjeringen ønsker å ta hele landet i bruk, og det betyr at vi må ha transportmulighet for alle, uansett hvor folk bor. Derfor er det nødvendig med god infrastruktur i hele landet. Vi trenger fly for at næringslivet og folk ellers skal komme raskt og effektivt fram. Vi trenger tog som går når det skal, og framfor alt trenger vi i vårt langstrakte land gode og trafikkisikre veier og gode fergeforbindelser.

Toget kan ta mye av godstrafikken, og det er gledelig at godstrafikk på bane har hatt en økning den siste tiden. Det betyr at mange av trailerne kan erstattes med gods på sjø og ikke minst på bane. Det er bra for miljøet og positivt for trafikkikkerheten.

Allerede i fjor gav Samferdselsdepartementet Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide et strategisk grunnlag for hvordan en kan lage en enda bedre godstransportpolitikk, både på kort og lang sikt.

Regjeringen har allerede styrket godstransporten. Investeringsnivået er økt, planleggingsaktiviteten er økt, elavgiften på tog er fjernet og fritaket for kjørevegsavgiften er økt til 25 tonn. Og som om ikke det var nok, fra 2008 foreslår vi nå å ta bort fyringsoljeavgiften på togdiesel. Summen av mange gode tiltak er at jernbanen er blitt mer konkurransedyktig og tar en økende del av godset. Det er vi gjerne med og tar litt av æra for.

En godsstrategi handler i høyeste grad om kryssningsspor, men ikke bare det. I en samlet strategi for å øke kapasiteten er det viktig å se bl.a. utbygging av terminalkapasitet, strømforsyning og tilgjengelige lokomotiv og vogner i sammenheng med kapasiteten på sporet.

Mens det ærede fremskrittsparti i forrige periode var med på å vedta at det skulle brukes 1 milliard kr mer på jernbanen, har de i sine alternative budsjettpropplegg de siste tre årene foreslått kutt på om lag 2 milliarder kr i forhold til Regjeringens stadig mer offensive forslag.

Det er spesielt NSB som får unngjelde i Fremskrittspartiets budsjettforslag. Statlig kjøp foreslås redusert med i underkant av 500 mill. kr, nesten en halv milliard kroner. Store deler av dagens jernbanetrafikk måtte umiddelbart stoppes. Trolig ville strekninger som f.eks. Nordlandsbanen og Rørosbanen blitt lagt ned. Det bør jo folk merke seg. Men det hadde faktisk ikke vært nok det heller. Store rutekutt ville vært nødvendig på andre strekninger, også i den tunge trafikken inn til og ut av Oslo.

Store faste kostnader og vanskelig omsettelig materiell gjør at det i praksis ikke er mulig for NSB å få kuttet kostnader i en slik størrelsesorden på ett år. Fremskrittspartiets forslag er ikke realistisk i så måte. Staten som 100 pst. eier av NSB AS kan ikke opptre slik.

I forhold til Nasjonal transportplan må vi innse at vi trenger et nytt stort løft på samferdsel. Vi må få en mer offensiv samferdselspolitikk enn det dagens regjeringspartier og Fremskrittspartiet fikk flertall for i 2004. Vi må øke innsatsen på vegutbygging og vedlikehold av vegene. Vi

må satse mer på å bedre sikkerheten og ikke minst øke innsatsen for myke trafikanter. Barna våre er fremtiden, og de må være sikret trygge skoleveger. Vi vil i dag bevilge 590 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveger i tilknytning til eksisterende veier, en økning på 90 pst. Det statlige bidraget øker med 34 pst. Vi må øke innsatsen på jernbanen. Det gjelder utbygging av jernbane i dagens intercity-områder og økning av godskapasiteten.

Det var ikke mulig å skrive merknader om alle viktige veier. Derfor tillater jeg meg å bli en smule lokal. Vi er sindige folk i innlandet. Vi roper ikke høyt – det er det bare noen få av oss som gjør. Men vi ber om å bli tatt på alvor når Hedmark og Oppland har påpekt behovet for større overføringer til stamveier og øvrige riksveier.

Det er ille at Hedmark og Oppland må leve med så dramatiske ulykkestall. Våre to fylker står for over 10 pst. av trafikken på det øvrige riksvegnettet, men får bare 4 pst. av riksvegmidlene. De dramatiske ulykkestallene i Hedmark og Oppland tilsier at fordelingen av øvrige riksvegmidler må vurderes spesielt i fremtiden. Hedmark og Oppland har blitt enige om å prioritere rv. 2, rv. 4, E6 og rv. 16. I tillegg fikk Arbeiderpartiet ved behandlingen av Nasjonal transportplan i 2004 flertall for en tredobling av rammen til rv. 35, strekningen Jevnaker–Olimb. Trafikken er svært stor, og ulykkesrisikoen er stor, spesielt for de myke trafikantene. Jeg håper at arbeidet på strekningen kan komme i gang snart.

Når det gjelder rv. 2, er denne godt i gang – hurra! Men jeg forutsetter at departementet følger opp med statlige bevilgninger, som forutsatt i prosjektet, og at framdriften holdes uten for store forsinkelser.

E6 er en sterkt trafikkert veg, og jeg er glad for at samferdselsministeren har godkjent å starte utbyggingen av E6 i to delstrekninger, en utbygging som starter om noen dager. Jeg håper og tror Regjeringen nå sikrer kontinuerlig utbygging og sørger for at framdriften i prosjektet holdes.

Det nærmer seg jul, og da er det lov å ønske. Jeg ønsker at innlandet også må få sin del av gavene som skal deles ut. I Hedmark vil vi understreke behovet for å få en fornyet vurdering av breddeutvidelsesprosjektet på rv. 3. Her har Statens vegvesen vist dyktighet og kreativitet og får en bredere og sikrere rv. 3 for en billig penge, forhåpentligvis med midtdeler.

Stortingens flertallet ønsker å prioritere bygging av midtdeler på strekninger som er mest utsatt for møteulykker. Erfaringene med ulike typer midtdelere er svært positive og tyder på at 70–80 pst. av dødsulykkene kan unngås på enkelte strekninger. Vi fokuserer også på midtdelere i innstillingen.

Jeg mener ikke på noen måte at sjåføren kan fratas ansvaret for handlingene sine i trafikken. Menneskelig svikt inngår i årsaken til de fleste ulykker, men vi politikere og fagmyndighetene må på vår side gjøre alt vi kan for at følgene av menneskelige feil ikke blir så katastrofale.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:20:16]: Jeg har her et oppslag fra Telemarksavisa den 10. februar 2007, hvor det

står at regjeringsfraksjonen på Stortinget har lovet 30 mill. kr til E18 i Bamble i 2007 og ytterligere 50 mill. kr i 2008. Tidligere ordfører Anne Blaker fra Arbeiderpartiet uttaler at hun er glad for at de rød-grønne partiene på Stortinget har lyttet til signalene fra aksjonsgruppen og nå har funnet penger, slik at arbeidet kan settes i gang allerede i år og ikke i 2009.

Etter dette har det vært lagt fram et revidert budsjett og nå et statsbudsjett for 2008, men ingen penger er kommet til den aktuelle strekningen.

Er Arbeiderpartiet fornøyd med at lokale representanter og stortingsrepresentanter kommer med løfter som ikke er korrekte? Kan ikke dette bidra til at politikerforakten øker? Og hvordan vil Arbeiderpartiet nå sørge for at denne lovnaden blir fulgt opp i 2008?

Eirin Faldet (A) [13:21:04]: Jeg kan selvfølgelig ikke stå her og være høy og mørk som Fremskrittspartiet kan i denne budsjettdebatten, for Fremskrittspartiet har en økonomisk virkelighetsforståelse som ingen andre partier og de færreste økonomer kan følge. Dessuten har Fremskrittspartiet aldri sittet i regjering. De har selvfølgelig mer penger til veg.

Men hvor tar Fremskrittspartiet pengene fra? Jo, fra jernbanen! Det ønsker ikke vi. Vi ønsker ikke å ta penger fra fellesskapet. Vi ønsker ikke å ta penger fra jernbanen. Vi vil ha begge deler, men vi erkjenner at vi ikke har kommet langt nok. Men dette budsjettet er i tråd med det vi lovet. Selvsagt skulle vi lokalt ønske mye mer penger – det er fullt mulig – men sannheten er at vi i dette budsjettet har prioritert så langt som vi kom.

Trond Helleland (H) [13:22:18]: Jeg synes det var litt spesielt at Arbeiderpartiets hovedtalsmann så ensidig fokuserte på Hedmark og Oppland, men jeg skjønner jo for så vidt det. Men mer spesielt er det vel kanskje at det var en slags tone i innlegget som bar preg av at representanten Faldet nærmest satt i opposisjon, og stod på talerstolen og bad om å få oppfylt det som står på ønskelisten fram mot jul. Jeg trodde det var Arbeiderpartiet som styrte landet, og derfor er jeg litt overrasket over den vinklingen.

I Stavanger Aftenblad i dag er representanten Gullvåg ute og krever et statlig lånekontor for å få fart på vei- og togutbyggingen. Han sier at han har bred støtte i Arbeiderpartiets stortingsgruppe, og at saken skal behandles der etter jul. Gullvåg sier videre at jernbaneinvesteringene er viktigst, og han mener at regjeringspartiene «prioriterer vei foran bane og er milevis fra de transportpolitiske løftene i Soria-Moria».

Når vil Stortinget få tilgang til Arbeiderpartiet og Gullvågs tanker, og støtter representanten Faldet utsagnet om at Regjeringen er «milevis» unna Soria Moria?

Eirin Faldet (A) [13:23:25]: Målt i antall meter vil jeg nok tro vi er milevis unna det, men det går i riktig retning. Det går faktisk framover. Jeg synes jo det er litt skummelt at alle de gode ideene, alle de gode pengene, kommer nå. Jeg vet ikke om det er spesielt for Høyre at de trenger så lang tid på å tenke seg om, men det var da mer-

kelig at ingen av de gode ideene kom mens de selv hadde muligheten. Representanten Helleland vet hvordan det er å sitte i regjeringsposisjon. Vi har lovet mye. Stikk imot det en sa i Nasjonal transportplan, har vi altså løftet noe. Ingen trodde det. Den gang stemte de daværende regjeringspartier imot den smule løft som de nåværende regjeringspartiene lovet. Vi har greid det, og vi følger Nasjonal transportplan.

Jan Sahl (KrF) [13:24:47]: Sikkerhet i transportsektoren er noe som alle partier på Stortinget underskriver på at man vil sette alle krefter inn på å gjøre best mulig. Nå vet vi at vi i aldersgruppen 0–19 år har en svært stygg dødsfallsstatistikk i trafikken i Norge. Med det budsjettet som nå er lagt fram, regner en faktisk med, fra den sittende regjering, at vi i 2008 vil få et økt antall drepte i trafikken i Norge. Det er et slags trendbrudd i forhold til det som har vært tidligere. Samtidig kan vi lese av budsjettet at det er et betydelig etterslep på det viktigste middelet man kan bruke i så måte, nemlig midtdelelere.

Jeg vil spørre representanten Faldet om hun føler seg bekvem med at vi går mot et år som sannsynligvis vil vise en betydelig stigning i antall drepte i trafikken.

Eirin Faldet (A) [13:25:54]: Nei, det føler ikke regjeringspartiene seg bekvem med. Vi har da også gjort det vi kan for at vi skal øke framdriften på dette med midtdelelere. Når prosjekter ikke kan gjennomføres i det tempoet vi ønsker, og representanten Jan Sahl kjenner seg sikkert igjen når jeg sier at utgiftene på prosjektene øker med 30–40 pst., er det klart at da blir det mindre vei. Men vi legger altså inn en økning på videreutbygging av midtdelelere, og vi håper selvsagt at det skal føre til at vi får flere og sikrere kilometer og mil på veiene våre. Men jeg har lyst til å si at det ligger et veldig klart signal om at det er sjåføren bak rattet som også må skolerer, slik at vi får sjåfører som takler vanskelig føre, også på smale veier.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Trond Helleland (H) [13:27:28]: Etter halvgått løp i denne stortingsperioden er det kanskje tid for litt refleksjon. Er situasjonen på norske veier bedret? Har jernbanen kommet på sporet? Er det blitt fart på utbygging av kollektivtrafikken? Har alle fått bredbånd?

Istedenfor å svare selv, vil jeg sitere noen sambygdinger av meg, nemlig Hellbillies fra Ål. De har kommet med ny plate med mange tankevekkende sanger for oss her i transport- og kommunikasjonskomiteen. Den første sangen, «Hallo Telenor», handler om at tekstforfatter Arne Moslåttén i mange år hadde slitt med å få bredbånd. Etter at han skrev sangen gikk det ikke mange dagene før Telenor hadde installert bredbånd. Aksjeselskapet Telenor snudde seg raskt rundt og sørget for en løsning.

Den andre sangen som jeg vil sitere fra, har tittelen «Seks Tusen Håb». Her heter det:

«Frå fjellbygd til flatland ligg sylvgråe vegband med telahiv, hjulspor og hål. Kort år bi dei verre, det er sanning desverre. Me samla kollekt i ein ring, men

Stortinget dei gjera ingen ting. Pust inn hald deg fast for her går det kast i kast, frå Hol og ned te Ål, seks tusen hål. Dette her e riksveg 7, men det skulle no ingen tru.»

At Moslåtten og Hellbillies får like ekspeditt service fra Vegvesenet som fra Telenor, er det ingen grunn til å tro. Ikke bare rv. 7, men mange norske veier er i en elendig forfatning, ja, selv på stamveiene våre står det svært dårlig til. Ifølge Vegvesenet selv har bare 5 pst. av stamveiene fullgod standard, og 56 pst. har ikke brukbar standard. Det er derfor riktig å satse på vedlikehold, men det går for sakte og blir stort sett klattning.

Høyre har i sitt alternative budsjett foreslått å bevilge 475 000 000 kr mer enn det som følger av Regjeringens forslag. I tillegg har vi foreslått et veifond på 20 milliarder kr.

Regjeringen lovet velgerne å holde det som står i Nasjonal transportplan, men halvveis i stortingsperioden ligger Regjeringen nesten 2 milliarder kr bak. Når en kombinerer dette med at det ikke kompenseres for den internasjonale prisutviklingen på stål og betong, og at Regjeringen sier nei til mer konkurranseutsetting og alternativ organisering og finansiering, frykter Høyre at utkastet til ny NTP, som nå er utsatt til over jul, ikke vil bli det nødvendige løftet som trengs.

Vi vil understreke viktigheten av bedre veier. Store avstander og spredt bosetting gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige. I dag er det en vel så stor utfordring å sikre gode mobilitetsløsninger for å tiltrekke seg arbeidskraft, som å korte avstanden til markedene. Veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. Dessverre må vi konstatere at den positive trenden med nedgang i antall trafikkdrepte har snudd. De to siste årene har antall drepte steget. Dette er svært alvorlig og må møtes med konkrete tiltak. I gode tider må vi investere i fremtiden for å sikre morgendagens velferd. Høyre vil derfor øke bevilgningene til investeringer i infrastruktur, fordelt med 300 mill. kr til vei og 170 mill. kr til investeringer i jernbanen.

Den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Vi har foreslått et veifond på 20 milliarder kr for å møte de utfordringene vi har med det store etterslepet på vedlikehold av riksveiene. Vegvesenet har selv opplyst at det trengs ca. 800 mill. kr ekstra hvert år for å ta igjen etterslepet. Vårt veifond vil gi en avkastning på nær 1 milliard kr. Disse pengene skal komme på toppen av de ordinære bevilgningene til vei, og vil bidra til at vi får vekk etterslepet på kanskje 20 år og ikke må bruke 50–70 år for å komme å jour.

Vi har lagt vekt på å bedre vedlikeholdet samt å sørge for sikre og trygge veier i vårt alternative budsjett. Derfor har vi prioritert påplussing til rassikring med 75 mill. kr og ytterligere påplussing til midtdelelere med 50 mill. kr. Vi vet at midtdelelere redder liv. I komiteen har vi hatt hyppig kontakt med organisasjonen Nei til Frontkollisjoner, som

på en forbillig måte har fokusert på at rundt 100 av dødsulykkene i trafikken kommer etter frontkollisjoner. Midtdelelere kan være med på å redusere dette kraftig. 70–80 pst. av dødsulykkene kan unngås på strekninger hvor man har fått på plass midtdelelere.

Høyre foreslår en ny belønningsordning for tryggere skoleveier, og vi vil bevilge 100 mill. kr til en slik ordning. I dag er ansvaret for veiene, som alle vet, spredt på kommune, fylke og stat. Derfor vil vi ha en helhetlig og mer offensiv satsing på trygge skoleveier, og foreslår et spleiselag mellom stat, fylke og kommune for å få fortgang i arbeidet med å sikre skoleveiene. Vi vil få på plass en liten ekstra pott, en belønningsordning som den vi kjenner for kollektivsatsing i storbyene, slik at kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, blir premiert for det.

Regjeringspartiene skryter av hvor mye de bevilger til samferdsel. Dette gir dessverre liten effekt. Aldri har vel noen regjering vegret seg så mye for å gjennomføre reformer innenfor samferdsel som denne regjeringen. Evalueringen av OPS viser at byggetiden er halvert sammenlignet med andre veiprojekter. Prisen er om lag den samme som ved ordinære prosjekter, noe som skyldes den risikoen entreprenøren må ta, og at opplåning skjer til markedsrente i private låneinstitusjoner. En samlet opposisjon ber om at man går videre med OPS og ønsker OPS vurdert på en rekke veistrekninger, deriblant E18 Mosseveien, E6 i Akershus, Hedmark og Oppland, E39 Kyststamveien Stord–Bergen, rv. 7 Sokna–Ørgenvika, E16 Bjørum–Skaret, rv. 3 Østerdalen, E18 Oslo–Asker og Saltenpakke 2, for å nevne noen.

Regjeringspartienes svar er at nå skal evalueringen av OPS skje i revidert budsjett. Det er tydelig at det her er indre spenninger som gjør at OPS-vurderingen stadig blir utsatt. Hva med å gjøre som stortingsrepresentant Steinar Gullvåg foreslår i dagens Stavanger Aftenblad, nemlig å opprette et statlig lånekontor etter modell fra Sverige, hvor man kan låne til laveste rente? Dette kombinert med OPS-modellen ville gitt en helt annen framdrift i store veiprojekt. Men jeg er pessimist, ikke én reform har denne regjeringen presentert. Så var representanten Faldet opptatt av at vi hadde ideer i opposisjon. Men jeg vil vise til det vi gjorde i posisjon. I forrige periode innførte vi belønningsordning for kollektivtrafikk, vi konkurranseutsatte jernbanestrekninger, Gjøvikbanen, godstrafikken i NSB ble skapt om ved at vi fikk CargoNet, tre OPS-prosjekter ble satt i gang, Mesta ble skilt ut som eget selskap, Avinor ble AS med fullmakter til å styre egne investeringer – listen er lang. Nå er det reformtørke. Det første Regjeringen gjorde, var å reversere konkurranseutsetting av deler av Jernbaneverkets tjenester.

Rundt Oslofjorden har det rast et jernbaneopprør i Arbeiderpartiet og SV. Forventningene var store til at det skulle komme mer fra regjeringspartiene. Det kom 3 mill. kr til sovevogner på Sørlandsbanen og 10 mill. kr til planlegging hos Jernbaneverket. Jeg har stor forståelse for togopprøret Gullvåg, som i dagens Stavanger Aftenblad konstaterer at Regjeringen «er milevis fra de transportpolitiske løftene i Soria-Moria».

Høyre har valgt å gi jernbanen 170 mill. kr utover Regjeringens budsjettforslag. Vi synes det var overraskende at Regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2008 foreslo å sette en rekke jernbaneprosjekter på vent. At den hittil positive satsingen innenfor jernbanen nå stopper opp, er ikke i tråd med den omstillingen vi er nødt til å gjennomføre dersom vi skal få ned utslippene av klimagasser og andre forurensninger. Kapasiteten på jernbanen er i mange områder sprengt. Dette går ut over både gods- og persontrafikk. Vi må satse mer offensivt.

Høyre foreslår å bruke 60 mill. kr på Østfoldbanen. Vi foreslår 40 mill. kr til oppstart på Barkåker–Tønsberg på Vestfoldbanen – et prosjekt som de rød-grønne i fjor omtalte på følgende måte i budsjettinnstillingen:

«Flertallet er tilfreds med at det er satt av tilstrekkelig planleggingsmidler til grunnverv, planjusteringer og forberedelser slik at parsellen Barkåker–Tønsberg kan være utbyggingsklar ved årsskiftet 2007/2008.»

Er det rart det blir togopprør i Vestfold? I årets budsjett er ikke strekningen nevnt med ett ord. Løftebrudd blir et mildt ord i en slik sammenheng.

Høyre setter også av 20 mill. kr til Fløen – Bergen stasjon, og 50 mill. kr til et nytt kryssingsspor på Bergensbanen.

Vi er glad for at belønningsordningen for kollektivtrafikk blir utvidet til tre nye byer, men synes det er utrolig skuffende at man ikke samtidig utvider potten. Vi har derfor satt av 40 mill. kr ekstra slik at vi skal få fart på kollektivsatsingen. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser i innstillingen til en rekke tiltak som kan bidra til å bedre klimaet, samtidig som det vil øke kapasiteten innen kollektivtransporten. Dette er våre krav i klimaforhandlingene som pågår i disse dager. Et hovedkrav er fullføring av intercitytriangelet på jernbane innen 2020 og utvidelse av belønningsordningen. Vi er også glad for den brede viljen i komiteen til å satse på videre utredning når det gjelder høyhastighetsbane. Det er positivt at så mange nå ser på dette som et realistisk og godt alternativ.

2007 har vært et dårlig år for samferdsel, med Haneleiv-skandale, kansellerte tog, branner og personellmangel. Regjeringen mangler vilje og mot til å ta tak i utfordringene. Vi opplever en reformstopp. Alt skal være ved det gamle, selv om det viser seg at det ikke fungerer. 2008 bør bli et bedre år.

Jeg tar til slutt opp de forslagene hvor Høyre er medforlagsstiller.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [13:37:55]: Representanten Sandberg gav tidligere uttrykk for at han ikke forstod de økonomiske sammenhengene i undertegnedes spørsmål. Høyre pleier jo å ha god greie på økonomi, og i motsetning til Fremskrittspartiet, som vil bruke 15 milliarder kr mer av oljepengene enn Regjeringen, vil Høyre bruke 1,6 milliarder kr mindre. Høyre skjønner vel også godt at av-

setning til et veifond ikke gir større handlingsrom i økonomien.

Samtidig synes jeg det er greit å tenke på at da Høyre satt i regjering, og lagde budsjetter sammen med Fremskrittspartiet, la de opp til å bruke 2,2 milliarder kr mindre enn det dagens regjering gjør. Jeg synes det da er grunn til å spørre om Helleland i det hele tatt tror det er mulig å bli enig med Fremskrittspartiet om en økonomisk politikk, og hvordan skulle han ha greid å sette hullene til Hellbillies med 2,2 milliarder kr mindre?

Trond Helleland (H) [13:38:54]: Jeg tror en hadde kommet ganske langt med 2,2 milliarder kr på rv. 7, men resten av landet skulle jo også hatt noen kroner.

Jeg tror det skal være mulig å få til et samarbeid med flere partier om en alternativ kurs til den rød-grønne regjeringen. Det ser vi også i årets budsjettforslag. Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet står sammen om en rekke forslag som går på struktur, som går på OPS, som går på andre måter å gjøre ting på. Blant annet er ikke ordene privat og konkurranse fyord i våre vokabular.

Når det gjelder den økonomiske satsingen, vil jeg vise til at regjeringen Stoltenberg II har fått 130 milliarder kr mer til disposisjon gjennom økte skatteinntekter og økt tilgang av midler fra oljefondet. Da Stortinget i 2000 vedtok retningslinjene for oljefondet, som nå heter Statens pensjonsfond – Utland, ble det sagt at en tredjedel av avkastningen skulle gå til infrastruktur. Ja, hadde vi hatt en tredjedel til infrastruktur, hadde vi vært i mål med veldig mye av det vi ønsker å oppnå.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:40:11]: Sidan det var eit musikalsk innslag frå Høgre i starten, Hellbillies og «Seks Tusen Hål», måtte eg jo sørgja for at representanten vår frå Hallingdal henta teksten. Og teksten var god, han, med 6 000 hol. Så tenkte eg som så: Ja, dei kom vel ikkje på to år. Det er vel somme som då dei sat i regjering, kunne ha tetta nokre av hola, i alle fall eit par tusen – om ikkje nesten alle. For det som har skjedd med denne regjeringa, er jo at me har begynt å rydda opp i dei hola, og faktisk òg får skryt av representanten Helleland når det gjeld Ramsrudhellinga på rv. 7 ovanfor Hønefoss. Så me har faktisk begynt å gjera noko. Det er jo litt rart at når ein er ute av regjering, så har ein pengar til alt. Men det er tydelegvis sånn det verkar – eg har ikkje prøvd det før.

Mitt spørsmål er: Er det mogleg å vera for alt og ikkje prioritera nokon ting? Ein er altså for lyntog, for meir til jernbane, for meir til vegar, for meir til tunnelar og bruer og «you name it». Høgre er for alt. Kvar er prioriteringane til Høgre?

Trond Helleland (H) [13:41:22]: Prioriteringen er selvsagt innenfor de rammene vi har, og det er ganske beskjedne 475 mill. kr ekstra vi har i årets budsjett, pluss avkastning av et fond på 20 milliarder kr, som ville gi én milliard.

Det Hallgeir Langeland har rett i, er at hullene på rv. 7 ikke har oppstått i denne regjeringsperioden. Hvis Hall-

geir Langeland har teksten foran seg, kan han også lese neste linje, som jeg ikke siterte, nemlig: «Han er forsyne meg verre enn i mars 52!» (Munterhet i salen) Det er kanskje å overdrive litt, men det har i hvert fall vært mange regjeringer som har bidratt til at rv. 7 og andre veier har fått et for dårlig vedlikehold.

Egentlig kan vi se litt positivt på dette og si at nå er det fokus på vedlikehold. Samferdselsministeren skal ha ros for at det er der trykket nå settes inn. Det som da blir et tankekors, er at vi ikke kan få til alt. Ramsrudhellinga på rv.7, som representanten Langeland nevnte, er det eneste statlige veiprojektet i dette budsjettet som er fullfinansiert av staten som en nysatsing. Så det er 6 km vei på rv. 7 som er Regjeringens veisatsing i 2008.

Truls Wickholm (A) [13:42:36]: Det kunne da være interessant å få svar på om det var slik under Bondevik II-regjeringen, som var etter 2000, at det ble brukt en tredjedel av oljepengene til samferdsel. Men jeg synes uansett ikke, når representanten Helleland snakker om samarbeid med Fremskrittspartiet og at man er enig om strukturen, at man kan fri seg fra at pengene faktisk må komme fra et sted. Og det er vel gjerne der uenigheten ligger.

Jeg lurte også på om representanten Helleland kunne svare på om det å opprette et veifond gir større handlingsrom i økonomien, eller om det bare fører til at budsjettet må salderes på en annen måte.

Helt til slutt kan det også være verdt å merke seg en viss uenighet mellom Høyre og Fremskrittspartiet når det gjelder hvor mye private skal betale når de kjører gjennom bompengeringen. Så akkurat i det spørsmålet er vel ikke privat et hedersord, i hvert fall ikke i Fremskrittspartiets munn.

Trond Helleland (H) [13:43:36]: Jeg synes Fremskrittspartiet får svare for sin politikk, men vår politikk er veldig klar. Vi ønsker å styrke satsingen på infrastruktur, for vi ser på samferdselsinvesteringer som investeringer. Derfor kan jeg være den første til å innrømme at vi kunne gjort det bedre i Bondevik II. Vi kunne gjort det bedre i tidligere budsjett. Men jeg synes det må være litt trist for representanten Wickholm, som er en dynamisk og frisk ny representant, kun å stå i Stortinget og kun snakke om snøen som falt i fjor, og snakke om regjeringer som var før denne. Han burde heller stå fram sprudlende og skryte av egen regjeringens store resultater. Men det er kanskje ikke så mye å skryte av? Det blir kanskje borte i byråkrati, i økte kostnader, i manglende vilje til å tenke nytt? Så som en frisk, dynamisk representant burde representanten Wickholm heller satset litt på framtiden, ikke bare snakke om fortiden.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed over.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:44:48]: Eg tippa nok at representanten Wickholm kjem tilbake til dette i sitt innlegg seinare. Men det går jo an å utvisa vitalitet i framtidsretta tenking sjølv om ein har passert 50 år. Der

er ikkje akkurat høgresida best representert, sjølv om dei trivst veldig godt ute av regjering – med store sjekkhefte.

Transport bidreg sterkt til auka klimagassutslepp. Det fokuset er det avgjerande at me har når me diskuterer transport. Der meiner eg bl.a. at høgresida sviktar når dei ikkje prioriterer i sine budsjett, men berre seier ja takk til alt, noko som SV sjølv blei skulda for då me stod utanfor regjering, men som i det heile ikkje stemmer, for me sa i alle fall klart nei til mange forureinande vegprosjekt.

Det er veldig spanande tider no. Det er forhandlingar både på Bali og på Stortinget om klimapolitikken. Eg håper at det samarbeidet som no vonleg skjer mellom Høyre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og regjeringspartia på Stortinget, skal forbetra klimapolitikken vår nasjonalt, og eg håper sjølv sagt òg at våre folk på Bali bidreg til at me får ein god prosess vidare fram mot ein ny klimaavtale.

Det er òg spanande i desse tider når fredsprisutdelinga snart skal skje, at klima faktisk har vunne. Det gjer noko med klima når det faktisk har fått ein fredspris. Viss ein ser på dette globalt, er det klart at auka klimagassutslepp betyr mykje for fattige folk, det betyr mykje for korleis verda skal utvikla seg.

Eg har sjølv sete åtte år i energi- og miljøkomiteen og har vore fortvila over Venstre, Høyre og Kristeleg Folkeparti når dei har vore i posisjon, fordi dei ikkje har teke klima på alvor, fordi dei t.d. har bygd gasskraftverk på Snøhvit, som jo har blitt ein skandale, som slepp ut 1 million tonn, fordi dei ikkje har prioritert jernbanen, fordi dei ikkje har prioritert satsing på alternative drivstoff. Så opplever ein altså no, etter at dei i to år har vore ute av regjering, at det blir eit massivt fokus på klima frå opposisjonen, som dei sjølve då dei var i posisjon, ikkje klarte å halda fokus på.

Eg trur at noko av det som bidreg til politikarforakta – det veit eg – er at ein når ein sjølv er i posisjon, ikkje prioriterer det som ein seier er det viktigaste når ein kjem ut av posisjon. Men uansett er det min beskjed til veljarane: Sørg for å halda desse partia ute av posisjon slik at me som er i posisjon og har handlekraft, får gjort noko. For me i denne raud-grøne regjeringa har lyfta jernbanesatsinga, ikkje nok, men me lyftar ho, og me satsar meir på det som kan redusera klimagassutsleppa. Men me gjer ikkje nok. I min region satsar me massivt på f.eks. å byggja dobbeltspor, me har bygd Ganddal godsterminal, me legg til rette for å flytta gods og person over frå veg til bane – det som alle er einige om er viktig. Stortinget brukte no 5 mill. kr på kryssingsspor på Sørlandsbanen for å kunna flytta meir gods over frå veg til bane. Alt dette er viktig for å gjera noko med klimagassutsleppa.

Me har altså frå transport- og kommunikasjonskomiteen si side nesten samrøystes, minus Framstegspartiet, gått inn for at me skal gå vidare med lyntogsutgreingar, og me er òg i komiteen einige om – det også minus Framstegspartiet, trur eg – at me skal få ei skikkeleg satsing på bybaneløysingar i større byar. I det heile teke: Med SV i posisjon er det mange saker som kjem opp som vil vera med og bidra til at me reduserer klimagassutsleppa. Det er alle einige om at me skal gjera, men det kan denne regjeringa gjera skikkeleg når me er i posisjon.

Me har òg tidlegare vore inne på at dette ofte er eit spleiselag. Det er ikkje slik som Høgre – og spesielt Framstegspartiet – meiner, at staten skal ta rekninga, uansett så er det staten som står med sjekkheftet, sjølv kan dei redusera skattar osv. Det er viktig for meg å formidla at viss ein skal få til viktige klimaprojekt i fylke og kommunar, må ein leggja til rette for å bidra i spleiselag. Staten kan ikkje ta heile rekninga for alt. Ein må altså – og det har eg vore veldig tydeleg på i mitt eige valdistrikt – koma med spleiselagspakker som fører til klimaforbetringar, dersom staten skal gå aktivt inn. Mitt ønske er at det kjem eit Stockholms-forsøk i Noreg. Det ser ut til å sitja eit stykke inne, men det jobbar i alle fall eg for skal skje, bl.a. i min region.

Eg trur det er behov for eit kvileskjer – det er jo eit uskjelt ord, i alle fall i Kunnskapsdepartementet – eg trur det er behov for ein tenkjepause rundt investeringar i transport. Eg trur nemleg at det ein ser på prisvekstsida, at prisane no aukar med ca. 40 pst. og gjerne meir, gjer at me bør stoppa med å byggja ut ein del ting. Mitt råd er heilt klart: Det som me må stoppa med no, er det som aukar klimagassutsleppa. Det er jo i tråd med den overbygningen som Stortinget står for: Me skal redusera klimagassutsleppa, og då må me gjera investeringar når det gjeld transport. Så gjer det! Derfor meiner eg at kvileskjeret må innebera at ein no seier stopp for større vegprosjekt, bomvegprosjekt, for nettopp å få eit kvileskjer knytt opp mot prisutvikling, men òg knytt opp mot at det faktisk ser ut til at mange prosjekt aukar klimagassutsleppa. Då er det naturleg at ein begynner på det. Regjeringa har begynt. Ein har på ein måte teke ein pause når det gjeld Hardangerbrua og andre prosjekt, fordi ein ser korleis dette går. Så må ein, etter mi meining, når ein har stoppa opp vegprosjekt, sjå på kva ein kan prioritera i Sør- og Midt-Noreg når det gjeld jernbaneprojekt. Men ikkje å ha nokon større vegbyggingar i sør når det er sånn som det no er innanfor entreprenørmarknaden, trur SV er lurt.

Så er det slik at no må lyntoget på ein heilt annan måte takast alvorleg. Eg har jobba med det i 15 år, og eg har jo blitt sendt på psykiatrisk eit par gonger for 15 år sidan – og nokon meiner vel eg høyrer heime der no òg – på grunn av at ingen trudde det var mogleg å få realisert nokon høg-fartsbaneløysingar i Noreg. No er det faktisk sånn at det SV har stått for i 15 år, det Rogaland SV har stått for i 15 år, er det no Stortingets fleirtal som står for. Me skal ha ei skikkeleg utgreiing, ein skikkeleg basis for å kunna ta avgjerder knytte opp mot lyntog. Det er eg kjempefornøgd med.

Eg meiner då at dei som er *for* dette, må stilla seg nokre spørsmål: Er det slik at ein treng ny rullebane på Flesland? Er det slik at ein treng nye bruer og vegar i nærleiken av moglege høg-fartsbanetrasear? Er det slik at ein treng nye Rogfast, Hardangerbruer og Ryfast og ei mengd med vegtunnelar dersom ein skal byggja lyntog i Sør-Noreg og Midt-Noreg?

Svaret mitt er at her bør fleire enn SV tenkja seg om. Eg trur ikkje ein kan forventast at ein klarer å betala eit svært vegprosjekt, som Halleraker og Høgre gjerne vil ha på Vestlandet, om bilane forsvinn og folk tek toget. Det

burde jo vera ønskjeleg for Høgre faktisk å sørgja for at folk tek høg-fartstog i staden for at dei kjører bil og tek fly. Ole Brumm-tenkinga gjeld i Høgre og, trur eg, òg i ein del parti som har gått ut av regjering. Dei har slikt eit behov for å gje noko til alt, medan dei ikkje gav noko til nokon då dei sat i posisjon, at dei ikkje klarer å prioritera.

Så utfordringa mi spesielt til Høgre er: Skal dei velja noko eller skal dei seia ja til alt når me får lyntoget? Treng me alt det andre likevel? Det synest eg det er viktig at fleire enn SV diskuterer.

Det er klart at det me òg kan bidra med ved å velja den løysinga, er å redusera talet på trafikkulukker, redusera trafikkstøy, redusera astmaplager, redusera luftforureining – «you name it»! Veldig mykje kan avhjelpast med dette lyntoget. Me har vore i Japan og sett at dette verkar godt, så no må me snart begynna å grava når me har fått ei utgreiing.

Det er mange ting eg ikkje har vore inne på. Eg er veldig fornøgd med at me får denne satsinga som me får på jernbanen, at me klarer å få til litt meir på Stortinget når det gjeld bygging av midtdelarar for trafikk-sikkerheit, at me klarer å få gjort litt meir når det gjeld drivstoff. I det heile – mykje får me gjort, men me kjem til å få ein del utfordringar i det neste året m.a. når det gjeld prisutviklinga for ulike vegprosjekt, men òg prisutviklinga for t.d. riksvegferjer og liknande.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [13:55:21]: Jeg tolker representanten Langeland slik at han delvis talar på vegne av regjeringsfraksjonen og delvis på vegne av SV.

Jeg synes det var meget interessant det Langeland kom med om hvileskjær. Det har vi hørt fra SV tidligere. Jeg tar Langeland på alvor når han nå sier at SV, og kanskje også regjeringsfraksjonen, ønsker seg et hvileskjær når det gjelder store veiprosjekter.

Nå viser tall at ledigheten innenfor anleggsbransjen bare blir større og større. Neste år vil kanskje ledig kapasitet innenfor anleggsbransjen være 20–30 pst. Da er mitt enkle spørsmål til Langeland: Har han hatt en dialog med LO om alle disse i anleggsbransjen som ville måtte gå ut i ledighetskø fra høsten 2008, og alle de titusener som vil bli ledige under hvileskjæret når det gjelder vegbygging, når Langeland får gjennomslag?

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:56:26]: Eg må presisera at eg er SVs talsperson innanfor transport, og det er i den posisjonen eg står her, men eg legg ikkje skjul på at eg er fornøgd med veldig mykje av det Regjeringa gjer, som representanten Sandberg høyrde i innlegget mitt.

Det Framstegspartiet her prøver på, er å sjå vekk frå at det har vore ei prisutvikling innanfor entreprenørbransjen som nærmast har ført til ei dobling av prisane på ein del prosjekt, ein berre kimsar det vekk og seier at folk kan bli arbeidslause om vi stoppar noko som helst. Det går inn i rekkja av vanleg uansvarleg oppførsel frå Framstegspartiet når det gjeld økonomi, etter mi meining. Framstegspartiet burde òg vera interessert i at me faktisk gjer ting

(Langeland)

billig, at me gjer ting fornuftig. Det som er intensjonen med dette forslaget, er at me ikkje skal misbruka pengane våre. Me skal sørgja for å bruka dei rett, og helst prioritera å bruka dei innanfor jernbane. Det er utgangspunktet til SV når me foreslår eit kvileskjer.

Oyvind Halleraker (H) [13:57:34]: Som Langeland sa, satt han og jeg i forrige periode i energi- og miljøkomiteen. Et hoveddokument der var rikets miljøtilstand. Siste året vi behandlet dette sammen, var NO_x-utslipp og tiltak for å oppfylle Gøteborgprotokollen viktig. Representanten Langeland og SV fulgte her Bondevik-regjeringen. Men nå er SV og Langeland helt stille, ja nærmest usynlig i disse spørsmålene.

I går fikk vi brudd mellom maritim sektor og Regjeringen i NO_x-forhandlingene. Denne sektoren har de største NO_x-utslippene og ønsker å ta tak i dette. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har et forslag i dette budsjettet om å legge til grunn en klimavennlig teknologi på alle nye riksveiferjer. Dette har vi ansvaret for. Det kan være i form av gassmotorer eller katalysatorer. Hvorfor har SV endret sin politikk på dette området, siden de ikke støtter dette lenger?

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:58:38]: No er representanten Halleraker kjend med at SV og Regjeringa nettopp har fått fem nye gassferjer opp å gå, så dette er jo heilt feil. Men at det er trøbbel med NO_x, er utvilsamt. Det betyr ikkje at me hoppar på lettvinne forslag frå Høgre. Det betyr at me går tungt inn i dette og faktisk har hatt møte med maritime næringer for å sjå på kva me kan gjera. Men målsetjinga og det me skreiv om rikets miljøtilstand då eg sat saman med Halleraker i energi- og miljøkomiteen, ligg fast. Me skal gjennomføra og oppfylle Gøteborgprotokollen, som dette dreier seg om. Det er vårt utgangspunkt. Me er faktisk litt meir pragmatiske enn det Halleraker er van med, for korleis me skal få dette til. Betryggjande!

Jan Sahl (KrF) [13:59:44]: Representanten Langeland var sterkt opptatt av miljøtiltak innenfor transportsektoren. Det er også Kristelig Folkeparti. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har lagt inn et forhandlingstilbud til den sittende regjeringen, der vi ber om kraftige tiltak for kollektivtransporten. Vi venter spent på det svaret som eventuelt skal komme i dag.

Når vi ser på proposisjonen fra den sittende regjering, spesielt koblet opp mot belønningsordningen for kollektivtrafikken, synes jeg ikke at representanten Hallgeir Langeland har så veldig mye å skryte av når det gjelder satsingen på miljø. Man har utvidet ordningen betydelig, til flere byer, men ikke lagt inn mer penger. Et enkelt regnestykke vil da helt klart vise at flere skal få bruke ordningen, men de skal få mindre penger.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:00:50]: Ja, eg sa òg i mitt innlegg at eg håper det går bra med klimaforhandlingane på Stortinget. Dykkar parti har lagt fram 15 forslag innanfor transportsektoren. Eg synest alle 15 forslaga

er interessante, men òg mange av dei andre 61 er sjølvsagt interessante.

Men det dei er prega av, er Ole Brumm, for ein seier berre kva ein vil gje til folk, ein seier ikkje kva folk må gjera sjølve. Det håper eg ein vil koma fram til gjennomforhandlingane. Om ein skal ha ei belønningsordning, skal ein då pøsa på med nye motorvegar? Er det sånn at ein faktisk må leggja til rette med kollektivfelt og ha det i botnen for å få dei midlane? Sånne vilkår skal me leggja opp til. Ein kan ikkje berre seia: Her har du pengane, gjer kva du vil! Ein må faktisk sjølv gjera ein betydeleg innsats lokalt om ein skal få dei pengane som desse sju byområda no har moglegheit til å få.

Så må eg jo seia at med SV i regjering har me fått ei heilt anna satsing på klima og på jernbane enn det som Kristeleg Folkeparti, Venstre og Høgre klarte i regjering – endåtil stemte dei imot å auka dei løyvingane då dei sjølve var i posisjon.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Jan Sahl (KrF) [14:02:20]: Samferdselsminister Navarsete skal ha ros for å ha lagt fram et budsjett med en økonomisk ramme som forventet ifølge de løftene som ligger i Soria Moria-erklæringen. Men her er fortsatt et betydelig etterslep i forhold til Nasjonal transportplan, og jeg håper at ministeren og hennes stab ikke på nytt i løpet av dagen skylder på Bondevik II-regjeringen når dette etterslepet skal forklares.

Så til et utviklingstrekk ved samferdselsbudsjettet som er svært foruroligende. Denne regjeringen har skapt store forventninger til en nordområdesatsing, men dessverre er det kun utenriksministeren som leverer varene. De øvrige ministrene er fraværende, så også samferdselsministeren. Jeg er nå med på å behandle mitt ellefte samferdselsbudsjett, men jeg har aldri opplevd et så svakt nordområdebudsjett som dette. Det betyr at denne regjeringen flytter samferdselsmidler fra nord til sør i en tid da det er blitt lovet en nordområdesatsing. Dette skjer samtidig med at Regjeringen skryter av at de bruker mer penger på samferdsel enn noen gang før. Dette kan ikke kalles noe annet enn et løftebrudd.

Kristelig Folkepartis samferdselspolitikk hviler på fire hovedsøyler: Framkommelighet, tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort, og økende. På bakgrunn av de store miljøutfordringene vi står overfor, er det viktig å stimulere til ny og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren. Norge har et spesielt ansvar for å ta i bruk ny teknologi. Satsing på utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff må intensiveres, og jeg håper Regjeringen innfrir viktige krav fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre i de pågående klimaforhandlingene. Der legger vi opp til at transportsektoren skal bidra med utslippsreduksjoner på 4,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020, gjennom en kraftig utbygging av et konkurransedyktig kollektivtil-

bud, innfasing av lavutslippskjoretøy og økt bruk av miljøvennlig drivstoff.

Bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i byområdene vil bedre både framkommelighet og luftkvalitet. Regjeringen legger opp til en reell svekkelse av belønningsordningen. I 2008 skal flere byer inn i ordningen, og Kristelig Folkeparti øker bevilgningene til belønningsordningen med 60 mill. kr i vårt alternative budsjett.

Funksjonshemmede har rett til å delta i samfunnet på like fot med andre borgere. Altfor mange møter i dag hindringer i form av dårlig tilrettelegging, fysiske hindre og menneskeskapte barrierer. Transportsektoren har spesielt store utfordringer på dette området. Kristelig Folkeparti er opptatt av at kravet om universell utforming og tilrettelegging for alle skal telle mer enn økonomiske hensyn og markedskrav. Det kan ikke være sånn at markedet skal legge premissene for når og hvor fort vi skal nå målet om universell utforming.

De rød-grønne prøver å skape et bilde av at den forrige regjeringen nedprioriterte jernbanen, mens den nye regjeringen gjennomfører en kjempesatsing på jernbanen. Sannheten er at Stoltenberg II-regjeringen viderefører en økning i jernbanebevilgningene som Bondevik II-regjeringen startet opp. Det er vi glad for. Under Bondevik II-regjeringen ble det tatt grep som har bidratt til at godstrafikken, f.eks. på Bergensbanen, har økt med rundt 80 pst. i løpet av fire år. Dette er en utvikling som både miljø- og sikkerhetsmessig er helt i tråd med målsettingene i Nasjonal transportplan. Skal vi komme videre, må godstransporten få høyere prioritet på sporene, og vi må få på plass flere krysningsspor. Det vil også bedre regulariteten og øke kapasiteten for persontrafikken.

Kristelig Folkeparti vil også understreke betydningen av at vi nå får videre utredning av høyhastighetsbaner. Et viktig steg på veien mot høyhastighet på Bergensbanen, er å få framdrift i arbeidet med Ringerikstunnelen.

Konkurransutsetting av Gjøvikbanen har vært en stor suksess. De reisende har fått et mye bedre tilbud. Kristelig Folkeparti vil med utgangspunkt i disse gode erfaringene gjerne fortsette konkurranseutsetting av egnede banestrekninger. Vi foreslår derfor konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen.

Når det gjelder regional luftfart, er Kristelig Folkeparti opptatt av at Regjeringen følger opp det gode forsett fra anbudsrunden i Nord-Troms og Finnmark, og setter ned maksimalprisene med 20 pst., også når resten av det regionale nettet skal ut på anbud i 2008.

Sikkerhet i transportsektoren har høyeste prioritet i Kristelig Folkeparti – det virker styrende på våre prioriteringer. Tall for drepte i trafikken i aldersgruppen 0–19 år er blant de høyeste i Europa. Det er viktig å se på hva som er årsakene til dette, for å iverksette tiltak. Når Regjeringen forventer en økning i antall skadde og drepte i trafikken for 2008, er det helt uakseptabelt at Regjeringen ikke tar igjen etterslepet i forhold til handlingsprogrammet for planlegging og bygging av midtrekkverk. Midtdelere er et svært godt virkemiddel for å forebygge møteulykker. Kristelig Folkeparti har 30 mill. kr ekstra til midtdelere i vårt alternative budsjett.

Rasfaren på norske veger er til stor belastning for befolkningen i utsatte områder. Rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Det er nødvendig med raskere tempo i sikringen, og ikke minst ny kartlegging av rasutsatte områder. I Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag foreslår vi å øke bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger med 75 mill. kr i forhold til Regjeringens opplegg.

Nå er evalueringen av OPS – med et positivt resultat – gjennomført og er et tilbakelagt stadium. Vi venter i spenning på det første OPS-prosjektet fra samferdselsminister Navarsete. Det ligger en lang smørbrødlister, som Høyre har referert, fra opposisjonspartiene i innstillingen, så det skulle være enkelt å finne fram til egnede strekninger.

Promillekjøring er en av de viktigste risikofaktorene i vegtrafikken her i landet. Omtrent en tredjedel av alle drepte bilførere har promille i blodet. Jeg er derfor glad for at en samlet komite mener at alkohol kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede sjåførere fra kollektivtrafikken. Jeg viser til forslag nr. 23 i innstillingen, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, og regner med at samferdselsministeren vil følge opp saken.

Kristelig Folkeparti er videre opptatt av et godt fungerende tilbud på riksvegferjene. Situasjonen i dag er ikke tilfredsstillende, og riksvegferjene er av stor betydning for distriktene. Vi må bl.a. sikre en fornuftig åpningstid. Vi ber derfor Regjeringen kartlegge behovet og utrede muligheter for utvidet åpningstid på noen aktuelle riksvegferjestrekninger. Vi nevner spesielt Kvitsøy, Boknafjordsambandet og Forøy-Ågskaret rv. 17, Kystriksvegen, i Meløy kommune.

Etter at Lofotens fastlandsforbindelse er åpnet, vil regjeringspartiene etter påtrykk videreføre ferjesambandet Skutvik–Svolvær i 2008 med én daglig avgang som en prøveordning. Men behovet er betydelig større. Dersom prøveordningen skal fungere som prøve, må det minst være to daglige avganger i sommerhalvåret. Dette har en samlet opposisjon fremmet forslag om.

Som kystbeboer er jeg selvsagt glad for at en samlet komite verdsetter hurtigruta og dens betydning for gods- og persontransport. Men det holder ikke bare med fagre ord, skal vi sikre hurtigrutas framtid. Derfor er det nå svært viktig at vi får på plass en realistisk revidert avtale som sikrer at hurtigruta kan seile trygt ut avtaleperioden fram til 2012. Mens vi er inne på hurtigruta: Framleggelsen av årets samferdselsbudsjett ble det hittil mørkeste kapittel i det gamle, stolte hurtigruteskipet «Finnmarken»s historie. I verste fall kan det se ut som om regjeringen kaster kortene og trekker seg helt ut av prosjektet.

Hurtigrutemuseet er et viktig lokalt og nasjonalt kulturbygg. Det er et altfor stort løft for lokale myndigheter å finansiere Hurtigrutemuseet alene. Kristelig Folkeparti mener fortsatt at staten må være med på et spleiselag med lokale og regionale myndigheter. Regjeringen Bondevik II bevilget 5 mill. kr i 2005 til strakstiltak mens man forberedte en fullverdig løsning. Kristelig Folkeparti forutsetter at ikke siste ord er sagt i denne saken.

Avslutningsvis vil jeg understreke viktigheten av at Fiskeri- og kystdepartementet har tatt initiativ til en dialog med Redningselskapet knyttet til selskapets rolle i

det totale sjøsikkerhetsarbeidet. Det er godt driv i Redningsselskapet for tiden og gode muligheter for positiv effekt av samarbeidet mellom det offentlige og en frivillig organisasjon – en glimrende mulighet til å ta Frivillighets-Norge i bruk.

Helt til slutt vil jeg vise til forslagene der vi er medforlagsstillere, og som allerede er opptatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [14:12:36]: Nå vil Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ha tilbake de stasjonære nattvognene i Mo i Rana og Mosjøen på Nordlandsbanen, altså nattogtilbudene. Da vil jeg spørre representanten Jan Sahl om hvorfor Bondevik II-regjeringen la til rette for å legge ned tilbudet i sitt siste budsjett, altså 2006-budsjettet. Hvorfra skal representanten Jan Sahl hente penger, i og med at vi ikke kan se noen økning på kapitlet kjøp av persontransport med tog? Det kunne det være veldig interessant å høre litt om.

Jan Sahl (KrF) [14:13:12]: Det var nok ikke, slik representanten Tor-Arne Strøm sa, regjeringen Bondevik som la ned dette nattogtilbudet. NSB ønsket å endre hele nattogkonseptet sitt og innrede vognene på en ny måte. De framla det for oss på Stortinget som at dette ville bli et bedre tilbud, og at det skulle øke tilstrømningen til nattogget. Jeg protesterte betydelig den gang og understreket sterkt at nattogntilbudet med stående vogner i Mosjøen, Mo i Rana og Kristiansand burde ligge der.

Vi er selvfølgelig glad for at den sittende regjering har lyttet til folk i Kristiansand, funnet 3 mill. kr og satt vognene på plass i Kristiansand. Det som forundrer meg, er at representanten Tor-Arne Strøm ikke har bidratt til at det samme har skjedd både i Mo i Rana og i Mosjøen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:14:28]: Eg er veldig enig med Jan Sahl i at rassikring o.l. skal ha ei sterkere fokusering. Eg trur ikkje representanten sa det, men, som ikkje minst Regjeringa no påpeikar, er det, på grunn av klimaforureininga og dei nye problema som oppstår på grunn av det, endå viktigare å ha ei sterk fokusering på dette. Det vil me sjølv sagt koma tilbake til i komande budsjett.

Mitt spørsmål er knytt til klima. No kan sjølv sagt ikkje representanten seia noko i forhold til forhandlingar og sånt, men tidlegare har Kristeleg Folkeparti vore med på formuleringar, bl.a. saman med Venstre, knytte opp mot Stockholmsforsøket, om rushtidsavgift i Noreg – og vore positive til det. Er Kristeleg Folkeparti og transportfraksjonen i Kristeleg Folkeparti framleis positive til å redusera klimagassutsleppa, f.eks. gjennom Stockholmsforsøket, i Noreg?

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Jan Sahl (KrF) [14:15:22]: Kristelig Folkeparti har, som representanten Langeland understreket her, fokusert

sterkt på klimaproblematikken, og ikke bare nå, men vi har også, som det var pekt på her, historisk fokusert sterkt på det, ut fra tanken om at vi skal forvalte denne kloden på en slik måte at vi kan levere den videre til neste generasjon i minst like god stand som den var da vi overtok den.

Da er det helt klart at vi har store utfordringer innenfor samferdselssektoren, og da er det veldig spennende å se til Stockholm. Jeg hadde selv gleden av å lytte til et veldig spennende foredrag av tidligere statsminister i Sverige, der han bl.a. omtalte Stockholmsforsøket i sterkt positive vendinger.

Ja, Kristelig Folkeparti er villig til å se på rushtidsavgift. Og vi skal gå inn i reelle forhandlinger med Regjeringen om å få ned klimautslippene innenfor samferdselssektoren.

Tor-Arne Strøm (A) [14:16:32]: Jeg må antageligvis følge litt opp i forhold til nattogtilbudet i Mo i Rana og Mosjøen, for representanten Jan Sahl unnlater å svare meg på spørsmålet om hvordan man skulle finne penger til eventuelt å opprette det tilbudet. Det er det ene.

Det andre er at jeg hører representanten Jan Sahl si at da budsjettet kom for 2006, var han imot det. Men han fikk heller ikke gjennomslag i sin egen regjering for å opprettholde tilbudet. Den daværende regjeringen kunne faktisk ha gjort noe med det, men det man gjorde, var å legge ut snubletråder for den regjeringen som kom med tilleggsbudsjettet for 2006. Så jeg er interessert i å høre hvordan man skal skaffe fram de pengene.

Jan Sahl (KrF) [14:17:30]: Så vidt jeg kan skjønne, fant den sittende regjering og regjeringsfraksjonen på Stortinget fram til 12 mill. kr som man skulle styrke samferdselsbudsjettet med. Det å få satt på plass en nattogvogn i Kristiansand kostet 3 mill. kr. Ganger vi det med 2, har vi 6 mill. kr som vi mangler. Det er en dråpe i havet etter mitt skjønn. Kristelig Folkeparti skal være med på å omprioritere og finne 6 mill. kr for å sette disse to nattogvognene på plass og styrke nattilbudet fra Mo i Rana og Mosjøen, som er sterkt etterlengtet av folk der.

Det som forundrer meg, er at den sittende regjering i en tid da man flagger høyt at man skal sikre miljøet og i tillegg ha en nordområdesatsing, bruker de tre millionene til å sette en nattogvogn på plass i Kristiansand. Det er veldig bra, men man lar altså Nord-Norge i stikken.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:18:41]: Som flere av mine stortingskollegaer har sagt frå denne talarstolen i dag, har denne raud-grøne regjeringa innfridd løfte og mål gjennom auka ytingar. Eg er særst godt nøgd med at ein i dette budsjettet igjen leverer noko over nivået i Nasjonal transportplan.

Å få til velfungerande kommunikasjon til nytte for heile landet, slik at heile landet kan takast i bruk til det beste for innbyggjarane, krev investeringar. Då har me ei utfordring med dei høge prisane som er i marknaden i dag.

Me har ei utfordring med at i dag er det kanskje mangel på arbeidskraft til å gjennomføre fellesskapsoppgåvene som vegbygging er, meir enn mangel på kapital som gjer at me ikkje kan ta igjen meir av etterslepet frå tidlegare.

Eg vil leggje til at me vil halde fram med å byggje landet. Dette krev investeringar. Og det er god politikk. Landet vårt er krevjande for bygging av infrastruktur, kva gjeld både veg, bane, fly, ferjer osv. Me har eit fjord- og fjellandskap, der t.d. tunnelar må byggjast og ferjer må trafikkere fjordar.

Når det gjeld ferjene, er det for Senterpartiet ei særleg glede at Regjeringa både har auka løyvingane til riksvegferjene og styrkt rabattane for storbrukarane. Løyvingane er meir enn oppfylte i forhold til nivået i Nasjonal transportplan. Ferjedrifta har ei oppfølging på 83,7 pst. av handlingsprogrammet etter tre av fire år. Dei auka løyvingane har i stor grad vorte nytta til å sikre rabattordningane for storbrukarane, i tillegg til å ta igjen for auken i oljeprisen, men også til å redusere gjensitjinga.

Det er godt at Regjeringa vil sikre at det noverande rutetilbodet på riksvegferjene vert oppretthalde, og i tillegg samstundes arbeide for auka kapasitet på einskilde samband. Eg er særleg godt nøgd med at ein vil vere særleg merksam på utfordringane i Møre og Romsdal og i Nordland fylke, der ein også har utfordringar med gjensitjing. Det NTP-fastsette målet om å redusere gjensitjinga på stamvegferjene vert såleis vareteke gjennom 2008-budsjettet.

Eg har også gledd meg over gode tilbakemeldingar frå Nordland fylkeskommune i høve at også deira utfordringar har vorte lytta til. God samferdslepolitikk er god næringspolitikk. Næringslivssatsing i nord er ein sentral del av Regjeringa sin nordområdestrategi. Både dei tradisjonelle næringane og reiselivet synest å verte ein viktig motor for busetnad og økonomi i regionen.

Eg må som ny representant i Stortinget frå seinhaustes – vel fire vekers fartstid og før det fire vekers fartstid som ordførar i ein kommune på Vestlandet – seie at dette har vore ei triveleg og ei krevjande oppleving. Då er det godt å reise heim og finne at lokalsamfunna set pris på arbeidet som vert gjort i hovudstaden. Å sikre framdrifta av gode samferdsleprosjekt som utviklar robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, vert godt motteke over heile landet. Desse prosjekta gjev optimisme og framtidstru.

Eit slikt prosjekt er t.d. Kvisvsvegen, dette prosjektet som også vil gje brukarane ein ferjefri stamveg mellom Nordfjord og Søre Sunnmøre. Det er difor med stor glede at ein registrerer at alle partia, diverre med unntak av Framstegspartiet, samlar seg om ein merknad som seier at Stortinget ser positivt på at bompengeselskapet forskotterer 5 mill. kr, slik at arbeidet med Kvisvsvegen startar fortløpande etter ferdigstillinga av Eiksundsambandet. Dette vil kunne gje kostnadseffektive løysingar i det vidare planarbeidet. Det er svært positivt. Det er mange som gleder seg over dette, og det ville ha gledd svært mange av dei som gjennom lang tid har jobba med dette viktige samferdsleprosjektet som heile Stortinget no støttar opp om.

For regjeringspartia er tryggleik og miljø viktig for dei prioritertingane me gjer i arbeidet med infrastruktur, sam-

ferdsle og kommunikasjon. I mange område av landet vårt er gul stripe i midten av vegen noko ein arbeider for å kunne realisere for nettopp å auke trafikktryggleiken. Andre stader er det midtbanedelarar som er viktig. Gang- og sykkelveggar er eit satsingsområde. Ei god målsetjing er at fleire skal kunne sykle eller gå til arbeid. Også her handlar det om tryggleik og miljø.

For Senterpartiet er rassikring eit område som ein vil ha særskild merksemd på. Det er føreteke undersøkingar som viser at klimaendringar vil kunne føre til ein auke i talet på rasutsette stader, og at ras vil kunne kome stadig oftare. Det er difor positivt at Regjeringa, med å løyve 329 mill. kr, har oppfylt 75 pst. av ramma til handlingsprogrammet etter tre av fire år. Vidare ligg det ytterlegare 90 mill. statlege kroner til prosjekt og til tiltak med rassikringsgevinst. Tek ein med prognosane for eksternt finansiering, vil det samla verte nytta 520 mill. kr til rassikring i 2008. Trass dette – trass desse løyvingane – er det store og krevjande oppgåver framfor oss.

Senterpartiet ser på samferdsle som eit viktig verktøy for å kunne ta heile landet i bruk. Det handlar om betre framkome i distrikta og i byane, det handlar om tryggleik, og det handlar om livskvalitet. Samferdsle er velferd for store og små, grupper og einskildmennesket.

For det fyrste: Å betre framkome er viktig for næringslivet og for busetjinga i by og land. Å ha eit transportnett som sikrar god og trygg framkome av næringsproduksjonen til marknaden, er viktig. Å ha eit transportnett som sikrar god og miljøvenleg framkome mellom heim og arbeid, er viktig.

Samstundes er klimautfordringane store. Samferdsle er ansvarleg for opp mot 1/3 av klimagassutsleppa i Noreg. Difor er det naudsynt å få til ei omlegging som fører til reduksjon av klimagassutsleppa i transportmønsteret. Å stimulere til, gjennom å byggje gang- og sykkelveggar, at fleire lét bilen stå til fordel for å kunne gå eller sykle til arbeid, er eitt tiltak. Eit anna viktig miljøtiltak er å leggje til rette for at fleire både kan og vil nytte seg av kollektivtransport. Men det mest verknadsfulle tiltaket vil nok vere å få meir av transporten over på sjø og bane.

Senterpartiet er difor glad for at ein i 2008-budsjettet for fyrste gong i historia meir enn fyller opp rammene i Nasjonal transportplan, både for det som gjeld veg, og ikkje minst for det som gjeld jarnbane. Ein har tilført meir midlar til jarnbane, og desse midlane vert nytta på ein slik måte at dei sikrar ei rasjonell framdrift av allereie iverksatte prosjekt.

Regjeringa har lagt betre til rette for godstransporten. Samla har Regjeringa lagt inn tiltak for gods på bane for om lag 450 mill. kr både i 2007- og i 2008-budsjettet.

Senterpartiet meiner at denne regjeringa gjer gode og heilt naudsynte grep i høve arbeidet med å styrkje samferdsleområdet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [14:28:11]: Representanten Kalland sier i sitt innlegg – og jeg hører at det er flere fra regjeringspartiene som påstår det gang på gang, og nå ble

det altså gjort igjen – noe som jeg nærmest ber om en dokumentasjon på: Hvor har Kalland opplysninger og dokumentasjon fra som tilsier at denne regjeringen overoppfyller bevilgningene til vei i forhold til Nasjonal transportplan? Ingen andre på Stortinget har fått den typen dokumentasjon, så jeg ber nærmest om å få det.

I tillegg vil jeg gjerne utfordre representanten på det som ble sagt tidligere i dag av representanten Langeland. Han sier at her må det et hvileskjær til. Da er min utfordring til representanten: Er representanten enig i at nå må vi ha et hvileskjær og slutte å bygge veier, og konsentrere oss om å bygge jernbane i stedet?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:29:03]: Eg er glad for det siste spørsmålet. Eg er ikkje for at me skal ha noko «hvileskjær» i investeringane – kvileskjer, som eg vil seie på godt nynorsk. Eg meiner bestemt at me skal utvikle landet, det handlar om å ta heile landet i bruk og ha gode, robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Det er god senterpartipolitikk, og det er det eg framfører her.

Når det gjeld det andre spørsmålet, skal ikkje eg kome med nokon dokumentasjon på det her og no, men eg skal vere så fri at eg skal kunne leite det opp og kome med det i etterkant.

Jan Sahl (KrF) [14:30:03]: Senterpartiet skal ha ros for å ha et sterkt søkelys på Distrikts-Norge. Det har også Kristelig Folkeparti. Det er spørsmål om fordeling av midler, det er spørsmål om å legge til rette for at folk skal kunne bo og ha det godt både i by og i distrikt. Som jeg påpekte i mitt innlegg, mener jeg det er en helt klar tendens i de samferdselsbudsjettene som nå legges fram, at man sentraliserer midlene i betydelig større grad enn tidligere, og det har særlig denne gang gått ut over Nord-Norge. Jeg kan vise til at når det gjelder E6, hovedsamferdselsåren gjennom landet, stanser bevilgningene ved Trondheim. Man faser ut to prosjekter, ett i Steinkjer og ett prosjekt som skal ferdigstilles sør for Alta. Det er alt som ligger på budsjettet på E6 nord for Trondheim. Føler senterpartirepresentanten seg bekvem med en slik utvikling?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:31:07]: Senterpartiet er nok mest kjent for å vere distrikta sitt parti. Det skal me vere, og det meiner me bestemt at me er. Me arbeider målretta for å styrkje distrikta. Det er også ein god bypolitikk å ha sterke distrikt. Så har me over lang tid sett ei sterkare sentralisering. Det som eg kan garantere, er at Senterpartiet er garantisten for å motverke den sentraliseringa som ein ser på alle område.

Borghild Tenden (V) [14:31:50]: Representanten fullrosar egen regjering. Da forventer jeg at hun også har gode nyheter om Freifjordtunnelen. Det var tilfellet etter forrige budsjettbehandling. Da var det store oppslag lokalt om at nå var den saken ordnet. Siden den tid har ingenting skjedd. Er representanten fornøyd med dette, og i fall hun ikke er det, hvilken framdriftsplan har hun?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:32:23]: Eg kan ikkje seie at eg er fornøgd med noko dersom ting har stoppa opp. Eg må be om at ein har respekt for at eg er ny i dette – eg har vore i denne posisjonen i fire–fem veker og har dermed ikkje full oversikt over alt. Men eg skal gjere mitt til å bidra til at prosjekt som er starta opp, skal det kunne jobbast vidare med.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

Borghild Tenden (V) [14:33:11]: Venstre har i sitt alternative statsbudsjett prioritert miljøvennlig samferdsel, og foreslo en økning på 1,2 milliarder kr mer enn Regjeringen.

Venstre har hovedfokus på fire områder innen samferdselssektoren: kollektivtrafikk, jernbane, trafikksikkerhet og forskning på miljøvennlig transport. Årsaken til denne prioriteringen er viktigheten av effektiv næringstransport, bosetting i hele landet og et miljøvennlig transportsystem.

Venstre vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene, så hovedprioriteten i samferdselspolitikken er derfor å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk.

Vi stiller oss derfor positive til at Regjeringen har valgt å videreføre arbeidet med å utrede potensialet for høyhastighetstog i Norge, men det haster med å få en konkret plan for hvordan denne satsingen skal innrettes og finansieres. Mens vi venter på utbyggingen av høyhastighetstog, må vi imidlertid se på hvilke viktige tiltak vi kan innføre på kort sikt for å tilrettelegge for framtidig infrastruktur for høyhastighetstog, nemlig utbygging av intercitytriangelet med dobbeltspor. Jeg stiller meg undrende til at ikke flere er villige til å kanalisere all den jernbaneviljen som nylig er oppstått i denne sal, til å gjøre noe på kort sikt – mens vi venter på høyhastighetsbaner. Intercitytriangelet er tiltak som kan avhjelpe transportproblemene på kort sikt. Her svikter Regjeringen. Manglende midler til dobbeltsporet til Ski på den svært viktige Østfoldbanen er et eksempel på det.

Venstre har i sitt alternative budsjett økt bevilgningene til investering i jernbane med 670 mill. kr, men dette ble dessverre nedstemt.

Regjeringen har lovet økt innsats på kollektivtrafikk og miljøvennlig transport. Satsing på kollektivtrafikk i og rundt de store byene våre er viktig for næringslivet i hele landet. I forslaget til statsbudsjett legger Regjeringen imidlertid opp til en svekkelse av belønningsordningen for kollektivtrafikken ved at flere byområder innlemmes i ordningen uten at bevilgningen økes tilsvarende. Dette er med respekt å melde å utvanne en velfungerende ordning som stimulerer til mer kollektivtrafikk og mindre bilkjøring i de store byene. Belønningsordningen har hatt og har mange positive effekter. Det fikk den viktige Kolsåsbanen i Bærum på skinner igjen ved at ordningen stimulerte Oslo og Akershus til å samarbeide, et samarbeid som er avgjørende for å redusere biltrafikk inn mot hovedstaden.

I Oslo har vi bl.a. fått rullende fortau og sanntidsinformasjon. Dette er konkrete tiltak som bidrar til at flere reiser kollektivt.

En reduksjon og utvanning av belønningsordningen er et skritt i feil retning og bidrar ikke til den satsingen som er nødvendig for å løse miljø- og framkommelighetsutfordringene i byområdene. Regjeringen demonstrerer her åpenlyst at den ikke har forstått hvilke trafikale og miljømessige utfordringer byene står overfor. Det gjør meg oppriktig trist på vegne av miljøet og på vegne av alle som jobber for mer og bedre kollektivtransport. Vår oppgave er å gjøre det mer attraktivt å velge kollektivt i byene. Regjeringens svik mot belønningsordningen kan fort føre til det motsatte: mer bilbruk og mindre buss, bane, tog og trikk.

Venstre foreslår derfor å øke innsatsen på konkurransekydte kollektivtrafikk i byområdene og bevilger 160 mill. kr mer enn Regjeringen til belønningsordningen.

Et annet viktig kollektivtiltak er Oslopakke 3. Jeg ser fram til arbeidet med denne historiske satsingen og å få denne tverrpolitiske pakken gjennom i Stortinget, men er samtidig bekymret for at den skjøre lokale enigheten kan bli brutt ved at det sås tvil om viktige prosjekter, som E18 i tunnel, samtidig med at befolkningen i vestregionen blir påført en ekstra bompengeskive.

Det knyttes også store forventninger til at selve bompengeskivingen går som ønsket lokalt, gjennom et eget selskap, noe som vil bety mindre byråkrati, enklere pengestrøm og effektiv bruk av midlene.

Venstre vil peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og mer miljøvennlig drivstoff. Bondevik II-regjeringen trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. I sitt alternative statsbudsjett foreslo Venstre å øke bevilgningene til formålet med 20 mill. kr utover Regjeringens forslag.

For Venstre er det viktig å opprettholde en høy vegstandard av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet i byområder og distriktene. Det er nødvendig å intensivere arbeidet med fysiske midtskiller og rassikring på riksveg- og stamvegnettet dersom vi skal nå målet om null skadde og drepte i trafikken. Regjeringen ligger etter i satsingen på trafikksikkerhet. Det er skuffende. Flere kilometer med fysiske midtrekkverk er enkle tiltak som kan redde mange liv. Jeg merker meg at Regjeringen oppjusterer anslaget for skadde og drepte, og det vil si det samme som at de forventer en økning i antallet skadde og drepte i trafikken for 2008. Det at dette skrives i klartekst, er urovekkende. Her virker det nesten som om Regjeringen har gitt opp nullvisjonen, og det blir etter Venstres syn fullstendig feil veg å gå. Jeg vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 50 mill. kr til bygging av fysiske midtdelelere utover Regjeringens forslag.

Jeg vil også understreke viktigheten av utbygging av transportkorridorer og er glad for det gode samarbeidet, som fører til at Kviksvegen, som forrige taler var inne på,

nå ser ut til å få en raskere framdrift enn fryktet. Jeg har fått opplyst at første offentlige omtale av denne vegen var i 1919, og da var det også tanke om jernbane på denne strekningen. Så folk var visjonære også på den tid. På 1970-tallet var daværende stortingsrepresentant Paul Svarstad en sentral pådriver for Kviksvegen og så på den som en naturlig forlenging og styrking av Strynefjellsvegen. Venstre står alene om rassikring til Strynefjellsvegen, men jeg regner med at flere vil se nødvendigheten av rassikring og strøssing av tunnelene nå når Kviksvegen blir realisert.

Åpne, trygge og sikre transportkorridorer er viktig, og derfor har Venstre foreslått å øke innsatsen på rassikring med 50 mill. kr utover Regjeringens forslag.

Til slutt: Samferdselssektoren står overfor store og spennende utfordringer, og i en tid da skatteinngangen er større enn noen gang, har vi muligheten til å ta viktige, framtidsrettede og miljøriktige grep. Det gjør Venstre i sitt alternative statsbudsjett ved å satse på kollektivtrafikk, jernbane, trafikksikkerhet og forskning på miljøvennlig transport.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Synnøve Brenden Klemetrud (A) [14:40:37]:

Venstre stemte mot å bruke 2,2 milliarder kr mer pr. år på samferdsel med Skogsholm fra Venstre som samferdselsminister. Regjeringen gjennomfører nå en plan som Venstre ikke støtter. Så presterer Venstre å kritisere at det ikke satses mer. Høyre og Kristelig Folkeparti vil i den innstillingen vi behandler i dag, bruke betydelig mindre penger enn Venstre. Hvem vil da Venstre støtte seg til? Sponheim har sagt at Regjeringen skulle ha brukt mindre penger for å kjøle ned økonomien. Da er det bare ett parti igjen. Jeg vil spørre Borghild Tenden om Venstre på Stortinget vil bli et aktivt støtteparti for Fremskrittspartiet etter modell fra Oslo.

Borghild Tenden (V) [14:41:21]: Først vil jeg si at nå har jeg sittet to og et halvt år i denne sal, og det er ingen overraskelse at representanten starter med å vise tilbake til Bondevik II-regjeringen. Det har blitt gjort i to og et halvt år nå, og det undrer meg at man ikke ser framover. Nå har man en unik sjanse til å bruke penger på f.eks. samferdsel, fordi skatteinngangen er så stor, og fordi oljeinntektene øker. Hva med Soria Moria-erklæringen? Hvorfor ser man ikke mot egne løfter og ser framover istedenfor å se bakover og på Bondevik II-regjeringen?

Så til det andre spørsmålet: Hva som skjer lokalt, berører ikke oss sentralt. Venstre i Oslo har påvirket byrådet. De har fått lavere kollektivsats, og Venstre har påvirket Fremskrittspartiet i Oslo i en svært miljøvennlig retning.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:42:36]: No har SV erfaring fra to år i regjering, og me har ikkje den erfaringa frå før som Venstre har. Derfor er det rimeleg likevel å spørja Venstre korleis det følest, som dei seier på fjernsynet. Korleis føler du deg no, sidan du for to og eit halvt år sidan sa nei til alt det du no seier ja til, med det sjekkheftet

som du no har, som du ikkje hadde då Venstre sat i regjering og verkeleg kunne gjera noko? Korleis trur du veljarane ser på Venstre når de skiftar identitet så fort på så kort tid? Det var det eine spørsmålet.

Det andre spørsmålet er: Venstre er eit stort parti, med mange meiningar. Eg har inntrykk av at den liberalistiske fløya i Venstre på transport er svært stor, og det går ut over miljø. Er det noko Venstre satsar hardt på innan transport, er det å auka flytrafikken gjennom reduserte avgifter og meir flyplasstilrettelegging. Heng det på greip i forhold til ein offensiv miljøpolitikk å vera så positiv til auka flytrafikk?

Borghild Tenden (V) [14:43:48]: Det første spørsmålet gikk på velgerne og Venstre. Jeg tror faktisk velgerne er kjempefornøyd med den innsatsen som Venstre gjør, og også med det vi gjorde i Bondevik II-regjeringen. Vi gjorde et godt stortingsvalg etter å ha sittet i to regjeringer. Så får vi se om SV klarer å gjøre den samme genistreken som Venstre greide. Vi har en enorm tilstrømming og mange nye medlemmer, så Venstre er i framgang. Det ser vi også på meningsmålingene.

Vet du hva – jeg er helt sikker på at Hallgeir Langeland kunne ha stemt for Venstres alternative budsjett. Jeg vet ikke om han var i salen da jeg nevnte de prioriteringene vi har, som går på kollektivtrafikk, jernbane og forskning på miljøvennlig transport. Dette er midt i SVs hjerte. Dere burde egentlig stemt for vårt alternative budsjett.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:44:40]: På fly?

Dagfinn Sundsbø (Sp) [14:44:48]: Jeg forstår representanten Tendens entusiasme for eget budsjett, men når hun utfordrer oss på å se framover istedenfor å skue tilbake, blir jo dilemmaet for Venstre hvordan man skal få til et slikt budsjett i forhold til samarbeidspartnere som totalt har avvist den type samferdselsatsing.

Men min problemstilling er den etterlysning representanten Tenden hadde av satsing på Østfoldbanen. Jeg hører med til dem som også beklager at man ikke har fått til det, men det er jo bl.a. begrunnet med den sterke kostnadsvekst som har vært, og den viljen man har hatt til å satse på å ferdigstille strekningen Sandvika–Asker først. Der er det en massiv satsing nå, som betyr at vi får ferdigstilt fire spor på et helt annet tidspunkt enn det den forrige regjeringen ville ha bidratt til.

Mener representanten Tenden at man burde ha utsatt ferdigstillingen av det prosjektet til fordel for å flytte investeringer over til andre prosjekter, eller mener hun det er riktig, som man har gjort, at man satser på å ferdigstille en strekning som betyr så mye, bl.a. for den valgkretsen representanten Tenden representerer?

Borghild Tenden (V) [14:45:56]: Det er jo helt klart at det er riktig å fortsette den massive satsingen på dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker. Grunnen til det er jo at E18 i vestregionen er den mest trafikkbelastede strekningen i hele Norge, så det er helt klart at det er riktig. Men så mener jeg oppriktig at man burde tatt seg råd til å

satse også på Østfoldbanen og dobbeltsporet mellom Ski og Oslo, for det berører også strekningen i vestregionen. Togene som blir forsinket på Østfoldbanen, blir også forsinket i vestregionen. Det henger sammen. Derfor burde man fortsatt satsingen. Det er en naturlig følge av at man satser i vestregionen.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:47:06]: Det er spennende å vere samferdsleminister i ei regjering som viser at ho satsar på samferdsle ikkje berre i ord, men òg i handling, og som for andre året på rad meir enn oppfyller Stortinget sitt vedtak ved handsaminga av Nasjonal transportplan. Det gjeld totalbudsjettet både for Statens vegvesen og for Jernbaneverket, og det er historisk. Denne regjeringa er den fyrste som noko år har greidd å oppfylle ramma i transportplanen for både veg og bane.

Dei totale løyvingane i 2007 og 2008 til veg og bane ligg om lag 300 mill. kr over nivået i transportplanen. Dersom me tek utgangspunkt i ei vidareføring av nivået i budsjettforslaget for 2006 frå regjeringa Bondevik II, har den raud-grøne regjeringa auka løyvingane til veg og bane med i underkant av 6 milliardar 2008-kroner samanlikna med den førre regjeringa. Dette får Regjeringa til fordi me ikkje går vidare med skattelette til ytterlegare vekst i privat sektor på kostnad av offentlege budsjett.

På grunn av den høge aktiviteten i norsk økonomi dei siste åra har det vore krevjande å utarbeide eit statsbudsjett for 2008 som er tilpassa eit slikt press. Bygg- og anleggsbransjen er av dei sektorane som har hatt svært høg aktivitet dei siste åra. I samferdslesektoren ser me no baksida av medaljen i form av kostnadsprekkar på infrastrukturprosjekt, som gjer at staten får mindre for kvar krone. Eg stiller meg difor litt spørjande til ropa om svært mykje høgare utgifter til veg og bane frå opposisjonen på Stortinget akkurat no, også fordi løyvingane til både veg og jernbane no er langt høgare enn under regjeringa Bondevik II. I det lyset er forslaget ein samla opposisjon har til oppstart av OPS-prosjekt, ganske spesielt. Eit raskt overslag viser at kostnaden vil liggje på om lag 51 milliardar kr. Det tilsvarer ei årleg binding på om lag 5 milliardar kr i 25 år framover – og ikkje eitt prosjekt er nord for Sør-Trøndelag, jf. Sahl si bekymring over manglande investeringar i nord.

Klimaendringar på grunn av menneskeleg aktivitet er truleg ei av våre aller største utfordringar. Regjeringa vil føre ein politikk som tek tak i dei store klimautfordringane både nasjonalt og globalt. Transportsektoren er blant dei verste sektorane når det gjeld skadelege utslepp. Regjeringa la difor i 2007 om bilavgiftene for å premiere biltypar med låge utslepp. Omlegginga har resultert i eit sterkt fall i gjennomsnittlege utslepp frå nye bilar, frå 178 g/km i 2006 til ca. 160 g/km så langt i 2007.

I statsbudsjettet for 2008 går Regjeringa m.a. inn for krav om minst 2 pst. omsetjing av biodrivstoff, auka CO₂-avgift på innanriks luftfart og auka avgift på autodiesel. Løyvingane til forskning på miljøvenleg transportteknologi er foreslått auka med nær ein tredel. Det er samla avsett

om lag 11 milliardar kr til tiltak for kollektivtransporten for 2008.

Regjeringskiftet har innebore eit taktskifte òg når det gjeld miljøsatsinga i samferdslepolitikken. I tillegg til dei konkrete tiltaka som alt er sette i verk, vert det arbeidd systematisk med å ta ytterlegare grep. Eg vil spesielt nemne at Regjeringa har sett i gang ei utgreiing av eit eige organ, Transnova, som varsla i klimameldinga. Formålet med dette er å sjå om ein på ein tenleg måte kan spreie informasjon og gje støtte til effektive og føremålstenlege prosjekt som kan fremje miljøvenlege transportløyningar som no ikkje vert utløyste på grunn av mangel på kapital eller strukturelle barrierar.

Auka transport av personar og gods på jernbane er bra for både sikkerheit og miljø. Med denne regjeringa har Jernbaneverket for 2008 fått nok eit budsjett på eit historisk høgt nivå. Regjeringa vil framleis halde fullt trykk på dei jernbaneprosjekta som alt er starta, slik at dei kan takast i bruk raskast mogleg til glede for folk og næringsliv.

Ein må vente at det vert auka behov for innsats for å forhindre ras og flaum i tida framover. Ein auka fare for ras og flaum er òg eit negativt utslag av klimaendringane. Regjeringa har oppfylt ramma i Nasjonal transportplan for rassikring og vil òg i arbeidet vidare ha ei sterk fokusering på dette området.

Det er ein ny dagsorden i luftfartspolitikken etter at landet fekk raud-grøn regjering. Førre regjering føreslo i inneverande NTP avvikling av rutetraffikk på to lufthamner, Narvik og Fagernes, og sette ytterlegare eit knippe på vent. Dei raud-grøne partia klarte ved å lyfte behovet for distriktsutvikling å stanse dette, og går vidare i regjering ved å ha sett ned maksimalprisane i Nord-Troms og Finnmark. Dette ser ut til å ha skapt oppvakning på borgarleg side. Det er ein siger når Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre uttrykkjer at dei no har politisk vilje til å støtte Regjeringa i å oppretthalde flyplasstrukturen. Når dei same partia no, utan å gje rom i budsjettet for det, vil ta inn tre ikkje-statlege flyplassar i Avinor utan vidare, må eg få minne om den viktige samanhengen mellom liv og lære, og at regjeringspartia legg vekt på å fremje den same samferdslepolitikken om me er i opposisjon eller posisjon.

Framstegspartiet har som vanleg ein annan økonomisk røyndom enn dei andre partia på Stortinget. Budsjettkreativiteten til Framstegspartiet, med eige utanlandsbudsjett og infrastrukturfond i tillegg til ordinære løyvingar, endrar ikkje dei økonomiske utfordringane.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [14:52:38]: Jeg registrerte at statsråden fikk snakke om Fremskrittspartiet på overtid. Det er viktig at man får omtale Fremskrittspartiet og ikke Senterpartiets mislykkede samferdslepolitikk.

Jeg har et spørsmål, men jeg er litt usikker på om det er til statsråden eller til nestlederen i Senterpartiet. Landsstyret i Senterpartiet har vedtatt noe meget bra. Det er at man ønsker seg en låneordning for fylkeskommunene, slik at de kan forbedre fylkesveinettet sitt. På landsstyret

til Senterpartiet var nestleder Navarsete en sterk bidragsyter til at det ble vedtatt. Så mitt spørsmål til statsråd Navarsete er: Er statsråd Navarsete enig med nestleder Navarsete i Senterpartiet om at Regjeringen må legge fram forslag til en låneordning, slik Fremskrittspartiet har foreslått i Stortinget to ganger tidligere, slik at fylkeskommunene kan få billige lån, altså rentefrie lån, for å utbedre fylkesveiene våre?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:53:42]: Statsråd Navarsete er alltid enig med nestleiar Navarsete, og derfor arbeider statsråd Navarsete i regjering for om mogleg å finne fram til ei løysing som omtalt. Både nestleiar Navarsete og statsråd Navarsete er usedvanleg glade for at me er i ei regjering som prioriterer samferdsle, i motsetnad til andre nestleiarar, som ikkje er i ei regjering som prioriterer den slags satsingar, men som i opposisjon høglydt tek til orde for ein politikk som sjølv om det finst mange gode intensjonar der, må karakteriserast som totalt sett ganske uansvarleg. Og ein kan sjølv sagt spørje seg kor ein vil finne fleirtal for den politikken, når ein ser på innstillinga, der Framstegspartiet går inn for å auke budsjettet med 15 milliardar kr, mens Høgre vil redusere budsjett-ramma med 1,6 milliardar kr. Så det er litt langt fram til nestleiararen i Framstegspartiet kan titulere seg som ein som har ein statsråd å kommunisere med innafor eige parti.

Øyvind Halleraker (H) [14:54:53]: Statsråden bruker alle anledninger til å skryte og sammenligne dagens regjering med Bondevik II-regjeringen når det gjelder samferdselssatsingen. Men hun glemmer jo hver eneste gang å nevne at forutsetningene var helt annerledes da, med en økonomi i ulage. Nå ser vi altså at skatteinntektene har økt på grunn av at vi greide å rydde opp, og vi har også Statens pensjonsfond – Utland som vi kan bruke.

Men så ser vi at det er gryende uenighet i Regjeringen. I dag har vi hørt at regjeringspartiet SV vil ha hvileskjær i transportløyvingene, og i dagens Stavanger Aftenblad ser vi at ledende arbeiderpartipolitiker Steinar Gullvåg er utålmodig etter å få til nye ordninger. Han mener «departementet henger igjen i gamle tankemønstre» når det gjelder å komme vidare. Det er vi i Høyre hjertens enig i – jeg skal si litt om det i mitt neste innlegg. Hva mener statsråden om disse uttalelsene?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:56:02]: Denne regjeringa, som eg er stolt over å vere med i, er den fyrste regjeringa som har prioritert samferdsle i ei tid med høgkonjunktur. Eg registrerer at medlemmer av dei tidlegare regjeringspartia har uttalt seg som om me no har ei så mykje enklare problemstilling. Det er ikkje sant. Me ynskjer å halde orden i økonomien. Me ser press på renta. Me har eit enormt press ikkje minst i bygg- og anleggsmarknaden som gjer det vanskeleg å pøse inn så mykje pengar som ein statsråd i Samferdsledepartementet gjerne kunne ynskje seg. Men me følgjer opp det me har lovt. Me oppfyller Nasjonal transportplan, og ikkje berre det: Me overoppyller totalramma i Nasjonal transportplan, og det er eg stolt over.

Når det gjeld prosjektfinansiering, som har vore omtalt i Stavanger Aftenblad, er det ei sak som Regjeringa arbeider med. Eg vil ikkje kritisere kollegaene mine i Finansdepartementet for å henge etter. Men det er Finansdepartementet som har hovudansvaret for budsjetteringssystemet, og som me sjølv sagt har ein god dialog med i utarbeidinga av den typen saker i Regjeringa.

Jan Sahl (KrF) [14:57:23]: La meg bare først oppklare en liten misforståelse i innlegget til samferdselsministeren, der det ble hevdet at det ikke var noen prosjekter nord for Trondheim som var foreslått som OPS-prosjekter. Jeg vil minne om at Saltenpakken 2 var med der, og er et av de prosjektene som vi gjerne ønsket ble tatt med. Jeg merket meg også at ministeren ikke motsa min framstilling av hvor pengene går hen i øyeblikket, og regner med at vi er enige om det og kan snu den trenden.

Så til trafikksikkerhet, og jeg vil si det sånn: Dette er historisk. Det blåser en alkoholsvind over Stortinget for tiden, og det er Kristelig Folkeparti utrolig glad for. Det er mange som arbeider med trafikksikkerhet, som er glad for det. Det foreligger også et forslag her. Jeg skjønner veldig godt at regjeringspartiene ikke vil være med på forslaget i forhold til Regjeringen. Men jeg går ut fra at vi kan forutsette at ministeren vil følge opp den fellesmerknaden som ligger der.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:58:27]: Fyrst må eg beklage. Eg hadde nemleg ei liste over økonomiske overslag, og der var tydelegvis ikkje Saltenpakken med. Det betyr jo berre at det er snakk om 5 milliardar kr i binding pr. år i 25 år. Truleg vert det ein endå større sum. Det viser i så fall at det kanskje ikkje vert så stort rom for andre prosjekt i andre delar av landet.

Når det gjeld fordelinga av midlar mellom nord og sør, følgjer me handlingsprogrammet utarbeidd av den førre regjeringa. Eg skulle ynskje, som eg har sagt tidlegare til representanten Sahl, at det hadde vore fleire prosjekt prioriterte inn i det handlingsprogrammet, men det vart vedteke i førre storting, før mi tid. Så det kan eg ikkje gjere så veldig mykje med, anna enn å følgje det opp, som me gjer.

Når det gjeld alkohol, vil me sjølv sagt fylgje opp det som kjem frå Stortinget – som me alltid gjer. Eg synest det er ein interessant diskusjon og skal ikkje spekulere i kvi for Stortinget har vorte så oppteke av det. Eg skal ta det heilt seriøst. Me ser at ulukkestatla stig, og me ser at fleire køyrer ruspåverka – ergo er alkohol definitivt eit interessant tema å diskutere.

S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n hadde her teke over presidentplassen.

Borghild Tenden (V) [14:59:42]: I Østlandets Blad går det fram at Jernbaneverket har tatt ut dobbeltsporet Ski–Oslo fra Nasjonal transportplan 2010–2019. I et tidligere oppslag i samme avis sier politisk ledelse i Samferdselsdepartementet at dobbeltsporet vil bli bygd fort når det først er avsatt midler til det.

Som Akershus-representant er jeg svært interessert i få å vite når denne viktige strekningen vil bli påbegynt. Kan statsråden berolige pendlere i Follo og si at dobbeltsporet ikke vil bli tatt ut av den forestående NTP?

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:00:25]: Eg kan verken uroe eller roe nokon om kva som kjem i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det skal leggjast fram arbeid frå mine etatar til meg som eit grunnlag for kva som skal prioriterast. Det er etatane sitt arbeid. Det er ikkje statsråden sitt forslag som kjem.

Det har tydelegvis vore lekkasjar frå etaten ute i avisen om kva som kjem og ikkje. Eg ventar på å få overlevert dei innspela i løpet av januar. Vi følgjer den framdriftsplanen som departementet har sett opp for NTP. Eg kan ikkje på noko vis kommentere det på dette tidspunkt. Eg kan berre seie at dei ambisjonane me har om å få utbygd intercity-sambandet, sjølv sagt står fast.

Det er store utfordringar knytt til dette. Tidlegare i debatten har det vore snakk om kostnadssprekk på veg. Det er klart at me har minst like store kostnadssprekkar på kostbare jernbaneprojekt. Det er utfordrande, sjølv med dei auka rammene som denne Regjeringa har lagt inn.

Per Sandberg (FrP) [15:01:37]: La meg først få lov til å kommentere forrige replikk. Når statsråden er så ivrig etter å snakke om andre partier og andre nestledere, vet ikke jeg hvem hun sikter til. Hvis det var undertegnede, er undertegnede ikke nestleder, men nestformann. Da er statsråden opplyst om det i neste runde når hun skal snakke om andre partier og andre *nestformenn*. Det er viktig.

Jeg hører at statsråden fra Senterpartiet er meget fornøyd, og at også stortingsrepresentantene fra Senterpartiet er det. Men ute blant senterpartifolk er man ikke noe særlig fornøyd, hvis da ikke statsråden er fornøyd med at man hver gang man kjører i retur på riksvei 7, roper: Navarsete!

Mitt spørsmål er da i forhold til det man er så særdeles fornøyd med her – det kan jo være at Stortinget, og Fremskrittspartiet, har mistet noen data eller fakta: Er det slik at Regjeringen nå har overoppfylt målene når det gjelder vei, og at det ikke finnes noe etterslep på vei i den eksisterende nasjonale transportplanen?

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:02:49]: Eg skal for ettertida merka meg bruken av tituleringa «formann», og beklagar sjølv sagt at eg uttrykte meg feil.

Om ein ropar på Navarsete når ein køyrer riksveg 7, skal eg etterprøve. Eg køyrer der rett som det er sjølv heim til Vestlandet, og har ikkje vorte påropa enno. Men det er interessant dersom ein gjer det – så blir ein i alle fall mint om at det er nokon i dette landet som prøver å arbeide for at riksveg 7 og andre vegar i dette landet skal få ein betre standard.

Når det gjeld etterslepet, er det slik at det i den samla differensen mot NTP i 2008-budsjettet ligg ei overoppfylling på 124 mill. kr på veg og 67 mill. kr på jernbane. Målt opp mot gjennomføring i heile NTP-perioden har me eit etterslep på 43 mill. kr på veg, som var det som vart etter-

spurt frå 2006-budsjettet – som me då ikkje har teke igjen på den samla ramma. Det er viktig å understreke at her ligg det ei overføring som representanten sikkert vil kome tilbake til, frå investering til drift, som eg òg har fått i denne salen i dag for at me har gjort, og dermed styrkt vedlikehaldet.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Tor-Arne Strøm (A) [15:04:35]: Kyst-Norge er viktig for hele landet. Kyst-Norge skaper verdier som kommer hele landet til gode. Jeg ønsker med dette å formidle at vi trenger hverandre her i Norge for å bygge videre på det sosialdemokratiske velferdssamfunnet som gjør det mulig å drive næringsvirksomhet og bo i hele landet.

Det er viktig med veier, jernbane, fly, ferjer, hurtigbåter osv. Det er dette som gir landet vårt et slikt mangfold. Men det koster penger, og da gjelder det å prioritere. Sjø-sikkerhet, havner, farleier, oljevernberedskap er blant andre sentrale elementer i den nasjonale transportpolitikken. Spesielt vil jeg peke på nødvendigheten av sikker transport langs kysten, med bedre merking og vedlikehold av farleier og utvikling av nye, moderne navigasjonssystemer. Jeg er meget fornøyd med at Regjeringen nettopp vektlegger dette.

Det er transportpolitisk viktig å få mer av godstransporten over på båt, ikke bare fra vei til bane. Godt utbygd og effektive transportnett er av vesentlig betydning for næringsliv, verdiskaping og sysselsetting i hele landet. Derfor er det av stor betydning at havnene utvikles til hensiktsmessige knutepunkt i transportkorridorene som binder landet sammen, og som bindeledd til det internasjonale transportnettet.

En samlet komite viser til at økt virksomhet i nordområdene, både på norsk og russisk side, gir nye og til dels betydelige utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Derfor er det bra at departementet har igangsatt tiltak og vurderer ytterligere tiltak for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen i den nordlige landsdelen, og jeg vil understreke viktigheten av at det er etablert en god dialog med russiske myndigheter.

Det er nødvendig for Norge å delta aktivt i det internasjonale arbeidet som gjelder sjøtransport. Som jeg sa i stedet, er det viktig å ha en trygg og sikker kyst. Det er bra for sjøtransporten, og det er viktig for å unngå forlis eller andre hendelser som gir oljeutslipp, miljøskade og – ikke minst – tapte liv.

Budsjettet for 2008 innebærer en realøkning på 105 mill. kr til økt statlig investering i fiskerihavner og farleier, slik at de samlede bevilgninger til neste år blir på over 341 mill. kr. Jeg vil peke på at de fiskeriavhengige kommuner er avhengige av gode havneforhold, som bl.a. Gryllefjord havn i Troms, Gjerdsвика i Sande i Møre og Romsdal og Stamsund havn i Nordland, for å nevne noen.

Jeg vil spesielt nevne Stamsund havn, hvor det fra regjeringspartiene varsles at en vil komme tilbake til spørsmålet om utbedring dersom trålørskapet som leverer råstoff til fiskeriindustrien, beslutter å investere i nye og større trålere enn i dag, og at dette forverrer atkomsten til

fiskerianlegget. Regjeringspartiene mener at dette gir grunnlag for å fullføre planleggingen av tiltaket, og vi vil ha en god framdrift i saken.

På samme måte er det veldig bra at arbeidet med å utbedre farleiene forsterkes. Spesielt vil jeg nevne Brevikstrømmen i Telemark, hvor det er stor trafikk av skip inn til industrianleggene i Porsgrunn og Bamble, med til dels meget farlig last om bord. Det betyr mye for alle menneskene som bor ved Brevikstrømmen, at denne er blitt sikker.

Det bevilges 25 mill. kr til styrking og fornyelse av utstyr i de statlige oljeverndepotene. Dette er også et skritt i riktig retning.

Norge er et ferjeland, og vi har mange utfordringer knyttet til ferjedrift, spesielt i Møre og Romsdal og i Nordland. Som et eksempel har Nordland fylkeskommune etter at Lofast åpnet, bedt om en prøvedrift for sambandet Svolvev–Skutvik for å få erfaring med hvordan trafikkstrømmen endrer seg etter åpningen av Lofast-fastlandsforbindelsen. Regjeringspartiene ønsker derfor at det videreføres et driftsopplegg for Svolvev–Skutvik i 2008, med en daglig avgang som samordnes med tilbudet Svolvev–Skrova. I dette opplegget skal Skrova ha prioritet ved en eventuell kødannelse. Forutsetningen for dette er at det skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressursene i området. Det må foregå en fortløpende evaluering i prøveperioden, slik at Regjeringen kan komme tilbake med ny vurdering når erfaringene fra trafikkbevegelsene er kartlagt for 2008.

Det har vært stor lokal innsats for å etablere sommerdrift på Senja-ferjene, og jeg vil understreke betydningen av det sambandet.

Så til slutt: Jeg er av den klare oppfatning at Stoltenberg II-regjeringen vektlegger Kyst-Norge mye sterkere enn det Bondevik II-regjeringen gjorde, eller var i nærheten av. Dette har stor betydning for alle de mennesker som hver eneste dag er avhengige av trygge atkomster, og som sitter hjemme og venter på dem som skal komme tilbake.

Til slutt vil jeg også takke fiskeri- og kystministeren for godt utført arbeid.

Bård Hoksrud (FrP) [15:09:55]: Først har jeg lyst til å ta opp bildet mitt her igjen, for jeg registrerer at hovedtalspersonen fra Arbeiderpartiet ikke ville svare på spørsmålet om man skulle oppfylle de løftene man gav i februar, både for 2007 og for 2008, og hvordan man hadde tenkt å oppfylle dem. Jeg fikk et svært dårlig svar på spørsmålene mine fra Arbeiderpartiets hovedtalsperson i dag.

Denne regjeringen forsøker ved enhver anledning å peke på at dette er en regjering som satser på jernbane, og at man oppfyller kravene i Nasjonal transportplan. Men det stemmer ikke med de faktiske forhold, for så langt ligger man over 1,1 milliarder kr på etterskudd i tilskudd til jernbane etter de to første årene i planperioden. Jeg har ikke tenkt å dvele så veldig mye ved disse faktaene. Men det hadde vært bra om posisjonen for en gangs skyld faktisk kunnet innrømme at de ikke har fulgt Nasjonal transportplan på jernbaneområdet.

Fremskrittspartiet har i denne debatten så langt blitt beskyldt for å kutte i jernbane. Jeg har lyst til å ta det med en gang. Ja, det stemmer, og det skyldes det faktum at flertallet i denne sal, med regjeringspartiene i front, har stemt imot Fremskrittspartiets forslag om å etablere et infrastrukturefond på 300 milliarder kr, noe som ville innebåret at jernbane og kollektivtrafikk ville fått ca. 3 milliarder kr mer pr. år enn det som ligger i Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett. Dette ville også innebåret en kraftig økning i bevilgningene til jernbane, som ville vært langt større enn det Regjeringens forslag legger opp til for 2008. Dessverre er det slik at flertallet ikke ønsker å støtte opp om dette forslaget, som ville betydd en kraftig økning både i bevilgningene til jernbane og til veier i Norge. Når Fremskrittspartiet ikke får flertall for dette fondet, må vi prioritere, og vi har da pekt på at veinettet vårt er så dårlig at her må tas et skikkelig løft først. Så får vi komme tilbake til jernbane etterpå, på samme måte som man f.eks. gjør i nabolandet vårt Sverige, hvor man først har bygd ut et skikkelig stamveinett, og så nå bygger ut et skikkelig jernbanenett. Fremskrittspartiet har derfor foreslått å øke bevilgningene til veiformål med 7,5 milliarder kr, med hele 4,5 milliarder kr ekstra til effektive, sikre og miljøvennlige stamveier. Det er også miljøpolitikk å bygge skikkelige og ordentlige veier som gjør at man ikke står og stamper og slipper ut unødige mye av miljøfarlige stoffer. I tillegg foreslår vi 900 mill. kr til en kraftig styrking av midlene til drift og vedlikehold. Videre vil jeg peke på at vi foreslår 500 mill. kr til midtdele. Det ville ha vært et svært viktig trafikksikkerhetstiltak, og ville redusert antallet drepte og hardt skadde i trafikken.

Jeg vil også peke på to forhold som jeg mener at det er svært spesielt at Regjeringen velger ikke å prioritere. Det første gjelder tilskudd til Redningsselskapet, som Regjeringen i fjor reduserte med 10 mill. kr, og som nå videreføres på samme lave nivå for 2008. Det betyr at selskapet i fremtiden må gå igjennom sin virksomhet og vurdere hvilket nivå man skal ha mulighet til å ha på sine tjenester. Det vil innebære et langt dårligere redningstilbud langs kysten vår, noe vi mener er litt spesielt når antall drukningsulykker har gått opp de siste årene. Da er det litt spesielt å redusere tilskuddet til en organisasjon som driver aktivt forebyggingsarbeid, og som ikke minst er der når ulykken er ute.

Jeg vil til slutt også peke på at WWF, Verdens Villmarksfond, har søkt om tilskudd fra departementet til sitt prosjekt «Ren kyst» for å lære opp mannskap i oljevernberedskap i strandsonen. Etter «Server»-ulykken så vi hvor viktig det er å ha mannskap som kan være med på å rydde opp i oljesøl i området rundt forliset. Vi synes derfor det er litt spesielt at departementet ikke ønsker å støtte denne opplæringen. 500 000 kr er småpenger, og dette ville kunne være et viktig bidrag dersom man skulle få en ny oljekatastrofe. Det ville sørget for at man ville være mye bedre rustet dersom en ulykke skulle skje igjen, til å få ryddet opp, slik at det ble minst mulig forurensning.

Truls Wickholm (A) [15:14:13]: Andre året på rad holder denne regjeringen hva den har lovet. Det er nå be-

vilget nesten 6 milliarder kr mer til vei, bane og havner. Dette er uttrykk for en satsing på infrastruktur i landet vårt.

Stoltenberg II-regjeringen opprettholder også innsatsen for å stoppe forfallet på norske veier og baner, samtidig som vi finner rom for investering på veier og havner og et fortsatt løft for jernbanesektoren. Regjeringen fortsetter med andre ord den historiske satsingen fra 2006-budsjettet.

En ting som jeg gjerne vil trekke fram, er Regjeringens satsing på gods. Regjeringen har allerede styrket tilrettelegging for godstransport. Investeringsnivået er økt. Planleggingsaktiviteten er økt, og elavgiften for tog er fjernet. Fritaket for kjøreavgift er økt til 25 tonn, noe som er svært viktig for tømmertransporten. Det er også satt av midler til å øke aksellasten på flere strekninger, noe som vil gi langt bedre kapasitetsutnyttelse, og det igjen vil være bra for miljøet. Samlet har Regjeringen lagt inn godsrettede tiltak for 450 mill. kr i fjorårets budsjett og i dette budsjettet.

Vi har lest at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i klimaforhandlingene ønsker en godspakke på 250 mill. kr for jernbanen, noe som i så fall vil bety et redusert ambisjonsnivå.

Økt kapasitet på jernbanen er bra for miljøet. Ett godstog tilsvarer 24 fullastede vogntog på veien. Satsing på jernbanen vil med andre ord gi store økonomiske og miljømessige gevinster for samfunnet. Mer gods på jernbane vil gi færre trafikkulykker, et renere miljø, et redusert behov for veiutbygging og mindre slitasje på veiene. I motsetning til representanten Hoksrud evner denne regjeringen å ha to tanker i hodet på én gang.

I forbindelse med Oslopakke 3 har Regjeringen levert et lovforslag om å tillate overføring av penger fra bompengeselskaper til drift av kollektivtransport.

Det er verdt å merke seg Fremskrittspartiets merknader om Oslopakke 3. Disse avviker sterkt – for å si det mildt – fra det arbeidet som nå gjøres av Fremskrittspartiets egen samferdselsbyråd i Oslo, Peter N. Myhre. Det de kaller «tvang» i sine merknader, reiser Myhre rundt i denne byen og presenterer som sitt prosjekt og som en flott satsing.

Ved å lese Fremskrittspartiets merknader om Oslopakke 3 får man en god lærdom i dobbeltmoral: Mens det først er viktig å understreke at det er enighet om at det ikke skal være rushtidsavgift, og at denne enigheten er viktig for det som er blitt oppnådd, river Fremskrittspartiet i neste setning vekk grunnlaget for samarbeidet, når de skriver at det ikke er aktuelt å bruke bompenger på kollektivtrafikk. Jeg ber mulige samarbeidspartnere i fremtiden merke seg Fremskrittspartiets praksis: å stå inne for bare sine gevinster i et kompromiss.

Uten Oslopakke 3 og den kollektivsatsingen som ligger der, ville Oslo ha blitt kvalt av trafikk. Oslo ville også ha blitt kvalt av trafikk hvis Fremskrittspartiets kuttfor- slag når det gjelder ordningen for statlige kjøp, hadde blitt vedtatt her i dag. Fremskrittspartiets forslag er å kutte 0,5 milliarder kr i ordningen, noe som ville innebære at nesten all statlig støttet persontrafikk hadde måttet legge

ned. Hver eneste dag frakter NSB 120 000 personer til og fra Oslo. Hvis dette tilbudet hadde blitt fjernet, ville passasjerene ha måttet bruke buss eller egen privatbil. Det kan være interessant å merke seg at passasjerene på ett NSB-lokaltog utgjør 7 kilometer med bilkø. Det spørs vel om Fremskrittspartiets velgere på fire hjul ville syntes at dette er spesielt gøy.

Store faste kostnader til NSB og til materiell som en ikke akkurat selger på et garasjesalg, gjør at det i praksis er helt umulig å gjennomføre så store kutt på ett år. Fremskrittspartiets forslag er useriøst. For staten, som eier 100 pst. av NSB, er dette uforenlig. Jeg kan ikke skjønne hvordan et slikt kuttforslag etter Fremskrittspartiets mening skal kunne bidra til å styrke inntrykket av staten som en seriøs og god eier.

Jeg mener at folk i Norge skal være glade for at det er de rød-grønne og ikke de blå og mørkeblå som styrer landet og samferdselspolitikken. Vi skal alle være fornøyd med at vi har en regjering som har samferdselssatsing høyt på agendaen, og som fører en kraftfull og forutsigbar politikk. Vi ser framover og satser videre, i tråd med Soria Moria-erklæringen.

Statsråd Helga Pedersen [15:19:17]: Norges velstand er i stor grad knyttet til det som kommer fra havet, til petroleums- og fiskeressurser og til sjøtransport. Aktiviteten i Kyst-Norge er med andre ord svært viktig for verdiskapingen i landet.

Transportpolitikken er viktig for å sikre bosetting og næringsvirksomhet langs kysten også i framtiden.

Soria Moria-erklæringen slår fast at sjøtransport og havner er en viktig del av transportpolitikken, at det må legges til rette for sikker trafikk langs kysten, og at havnene må rustes opp for å få mer gods over på båt. Budsjettforslaget for 2008 bringer oss nærmere Soria Moria-erklæringen også på dette området.

Fiskerihavnene er viktige for den marine verdiskapingen. Tiltak i farledene er viktig både for sjøsikkerhet og for framkommelighet. Derfor er jeg glad for at komiteens flertall slutter seg til et markert løft i bevilgningen til utbygging av fiskerihavner og farleder. I budsjettet har Regjeringen foreslått å øke bevilgningen til statlig utbygging av fiskerihavner og farleder med 105 mill. kr. Det betyr at prosjektene i Kystverkets handlingsprogram i all hovedsak blir fulgt opp med bevilgninger.

Med budsjettet for 2008 legger vi til rette for en oppfølging av planrammen i Nasjonal transportplan 2006–2015.

I tillegg til bevilgningene til fiskerihavner og farleder foreslår Regjeringen at det gis tilsagn om tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg, på 30,1 mill. kr i 2008.

Regjeringens arbeid for å få mer transport over på sjø er begrunnet i at mer gods på sjø bidrar til

- økt framkommelighet
- ivaretagelse av miljøhensyn
- bedre sikkerhet
- bedre tilgjengelighet

Alt dette er sentrale målsettinger i transportpolitikken.

Som et virkemiddel for å få til effektiv og sikker sjøtransport vil Regjeringen videreutvikle havnene som logistikknutepunkt i varekjeden og i transportkorridorene. Den reviderte havne- og farvannsloven vil være et viktig redskap for å oppnå dette. Et lovforslag har vært på høring, og departementet jobber nå med høringsuttalelsene. Forslag til revidert havne- og farvannslov vil bli lagt fram for Stortinget våren 2008.

Nasjonal transportplan er det viktigste tverrpolitiske virkemiddelet for langsiktig tenking i transportpolitikken. Her legges grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom de ulike transportformene.

Det er viktig at havnene blir sett i en større transportpolitisk sammenheng. Jeg ser fram til at etatene skal legge fram sine planforslag, som i januar skal overleveres samferdselsministeren og meg.

En samlet komite viser til at virksomheten i nordområdene, både på norsk og på russisk side, gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Mer internasjonal skipstrafikk langs norskekysten medfører økte krav til den norske maritime infrastrukturen.

I dette bildet må vi sørge for å ivareta Norges interesser som kyststat. Derfor er det satt i gang og gjennomført flere tiltak for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen i den nordlige landsdelen.

Som kjent er det i år etablert en ny trafikksentral i Vardø. Den skal overvåke trafikken langs kysten av Nord-Norge.

Vi har også innført påbudte seilingsleder 30 nautiske mil utenfor kysten, fra Vardø til Røst. Disse ledene skal brukes av alle tankskip og lasteskip over 5 000 bruttotonn i internasjonal fart.

De nye seilingsledene innebærer at skipstrafikk som medfører forurensningsfare, flyttes lenger ut fra kysten og sikrer norske myndigheter bedre responstid ved fare for akutt forurensning. Seilingsledene ligger innenfor Kystverkets AIS-dekning, slik at trafikken kan overvåkes fra den nye trafikksentralen i Vardø.

Som følge av økt trafikk i nord er det initiert flere samarbeidsprosjekter mellom Norge og Russland om sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Det arbeides bl.a. med å utvikle et gjensidig varslings- og informasjonssystem for oljetransporten i Barentshavet og langs norskekysten.

En velfungerende sjøverts infrastruktur som bidrar til å forebygge ulykker og forurensning, er et viktig og overordnet mål. Arbeidet innenfor dette området må være basert på føre var-prinsippet, og må kontinuerlig tilpasses trafikkutviklingen langs kysten så vel som de utfordringene som endret klima medfører av økte belastninger på den maritime infrastrukturen.

Komiteen har i innstillingen flere merknader knyttet til oljevernberedskapen. I budsjettforslaget for 2008 blir bevilgningen til fornying av oljevernutstyr styrket med 25 mill. kr. Jeg er glad for at komiteens flertall slutter seg til dette

I revidert statsbudsjett for 2007 ble det bevilget 29 mill. kr til reetablering av hoveddepotet på Fedje, og i

revidert budsjett for 2007 og i budsjettet for 2008 har vi styrket oljevernberedskapen med til sammen 54 mill. kr.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [15:24:42]: Jeg vil komme litt mer tilbake til Redningsselskapet. Jeg registrerer at statsråden sa svært lite om det.

Redningsselskapet utfører et svært viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeidet langs norskekysten. Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2006 å redusere tilskuddet til 50 mill. kr, foreslo for 2007 å redusere tilskuddet til 40 mill. kr og har for 2008 foreslått å videreføre det. Dette innebærer reelt sett faktisk en ny reduksjon i forhold til 2007, fordi man ikke kompenserer for lønns- og prisvekst.

Hvor er logikken fra Regjeringens side, når man på få år har redusert tilskuddet til Redningsselskapet med 20 mill. kr, samtidig som en enstemmig komite uttaler at den jobben disse gjør, er avgjørende for sjøsikkerheten langs norskekysten?

Statsråd Helga Pedersen [15:25:33]: Redningsselskapet gjør en utmerket jobb for sjøsikkerheten langs kysten, og jeg slutter meg til flertallsmerknadene knyttet til dette. Så er det slik at Regjeringen yter et ikke ubetydelig bidrag til Redningsselskapets arbeid. For 40 mill. kr får man gjort veldig mye.

Så må jeg bemerke at Fremskrittspartiet gir med den ene hånden og tar med den andre, for samtidig som man vil gi mer penger til Redningsselskapet, kutter man 35 mill. kr på drift av Kystverket. Det er helt åpenbart at et slikt kutt ikke gir mer sjøsikkerhet.

Øyvind Halleraker (H) [15:26:18]: U-864 er betegnelsen på ubåtvraket som er fylt av kvikksølv, og som ligger utenfor Fedje i Hordaland.

Jeg har tidligere rost statsråden for at det første hun gjorde da hun kom tilbake fra sin permisjon, var å stoppe saken om tildekking av vraket, fordi det kom fram ny informasjon her i Stortinget. Men det haster med en avklaring, hvis vi skal greie å få utnyttet kommende sommersesong for en eventuell heving. Jeg synes nok statsråden er litt vag i sitt budsjett, når hun skriver at her får vi en avklaring i løpet av 2008.

Kan statsråden vise samme handlekraft nå og love oss at vi får en avklaring, slik at vi får utnyttet sommersesongen 2008?

Statsråd Helga Pedersen [15:27:15]: Lokalbefolkningen på Fedje og transportkomiteen på Stortinget har hatt et stort engasjement i denne saken, og det var en viktig årsak til at vi bestemte oss for å gå en ekstra runde med hensyn til andre alternativer enn tildekking av U-864. Men når man har valgt å gjøre det, er det helt åpenbart at også de alternative framgangsmåtene må få en skikkelig behandling.

Nå har det vært en kvalifiseringsrunde. Vi er straks i gang med en anbudsrunde, der anbyderne skal få legge

fram sine opplegg og sette en prislapp på det, og det er klart at den prosessen kan vi ikke forsere. Det ville ikke være forsvarlig med tanke på de store miljøverninteressene det her er snakk om. Det er helt åpenbart at vi ikke kommer i gang med verken tildekking eller heving i sesongen 2008. Det vil tidligst kunne skje sommersesongen 2009.

Jan Sahl (KrF) [15:28:22]: La meg først gi ros til fiskeri- og kystministeren for den økningen som er på departementets budsjett. Den er sårt tiltrengt, og det er en gledelig utvikling, som vi håper kan fortsette.

Så til en sak som har floreret en tid, og som nå kan se ut til å få sin løsning, nemlig ved at man kan få satt i gang prosjektet med Stamsund havn. Det er gledelig at det i innstillingen er en flertallsmerknad der regjeringspartiene er med, og det ble bekreftet i Tor-Arne Strøms innlegg at vi nå nærmest kan gå i gang.

Det er også en mindretallsmerknad hvor det står omtrent det samme. Det betyr at det er et samlet storting som ønsker å få forsert denne havnen på et eller annet vis.

Da er mitt spørsmål til statsråden: Hva er neste kapittel? Kan statsråden si noe om hvordan hun vil behandle dette framover?

Statsråd Helga Pedersen [15:29:25]: I St.prp. nr. 1 sier Regjeringen at man vil komme tilbake med en ny vurdering av Stamsund havn dersom det blir kjøpt inn større trålere som ikke kommer inn i dagens havn, og som er viktig for fiskeindustrien i området. Departementet har for tiden en dialog med kommunen om dette. Jeg kan ikke her og nå si hva utfallet av den dialogen blir, eller når vi er i havn.

Leif Helge Kongshaug (V) [15:30:14]: En større og større del av trafikken langs kysten er oljerelatert. Vi kjenner også til at det er økende oljevirkosomhet i områder med større og større utfordringer med hensyn til klima, det være seg vind eller kulde. Jeg har fått en del innspill på at utstyret ikke er godt nok til å takle en oljelekkasje i sterk vind og kulde. Oljenasjonen Norge må satse på forskning og utvikling av nytt utstyr for å møte en eventuell ulykke. Venstre bevilger 100 mill. kr mer til oljevernberedskap enn det Regjeringen har gjort.

Mitt spørsmål er da: Er statsråden fornøyd og bekvem med situasjonen når det gjelder oljevernberedskap og utstyr her til lands? Og videre: Synes statsråden å være enig i at Venstres budsjett er bedre også med tanke på oljevernberedskap?

Statsråd Helga Pedersen [15:31:16]: Jeg deler representanten Kongshaugs engasjement for oljevernberedskapen, og nettopp derfor har Regjeringen også reetablert depotet på Fedje, som den forrige regjeringen, der Venstre satt, la ned. I budsjettet for 2008 legger vi også inn en vesentlig styrking av oljevernberedskapen. Kystverket har laget en rapport om behovene innenfor oljevernberedskapen fram til 2010, og den vil Regjeringen følge opp i kommende års budsjetter.

Når det gjelder det representanten Kongshaug nevner om klima, er det helt åpenbart at den maritime infrastrukturen, oljevernberedskapen og det andre som vi steller med på dette området, må vurderes i forhold til de klimaeendringene som kommer, uansett hva vi nå gjør. Det arbeidet har Kystverket satt i gang med.

Kenneth Svendsen (FrP) [15:32:23]: Jeg vil tilbake til det som er sagt om Stamsund havn. Det er gjennom flere år nå lovet at man skal bygge ut Stamsund havn. Og det står i merknaden fra flertallet, som er meget bra, at dersom trålselskapet som leverer råstoff til fiskeindustrien, beslutter å investere i nye og større trålere enn i dag, så skal man bevilge penger til dette.

Den første investeringen i tråler er allerede gjort. Det er en ny investering i en tråler til på gang. Altså er kriteriene som ligger til grunn for at staten skal gå inn og gjøre det de skal gjøre, oppfylt. Det er store problemer her. Det viser også den interessen som både kommunen og selskapet har ved at de er villige til både å forskuttere dette og til å betale renter, hvis det er nødvendig. Spørsmålet mitt er: Er kravene nå oppfylt, slik at man kan sette spaden i jorden og sette i gang?

Statsråd Helga Pedersen [15:33:18]: Jeg har lite lyst til å behandle enkeltsaker fra Stortingets talerstol. Jeg vil vise til den omtalen vi har av dette i St.prp. nr. 1, og til den dialogen vi har med kommunen.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Øyvind Halleraker (H) [15:33:58]: Nå er riktignok ikke samferdselsministeren til stede – men i dagens samferdselsdebatt har vi hørt mye skryt fra regjeringspartiene om deres satsing på samferdsel. Dette skrytet er imidlertid en tvilsom sannhet. Jeg tviler ikke på statsrådets intensjoner, men hun har altså ikke fått med seg sine regjeringskolleger på å holde løftene om oppfylting av Nasjonal transportplan, som altså har et etterslep på nær 2 milliarder kr. Det blir mye å ta igjen på siste budsjettår.

Etter min og Høyres mening er det et annet forhold som er langt verre, nemlig at det overhodet ikke skjer noen organisasjonsmessig eller strukturmessig utvikling innenfor samferdselsområdet, ikke innenfor noen av transportbærene. Helleland fra Høyre nevnte tidligere i dag veldig mange av de tiltak som ble iverksatt under forrige regjering, så dem skal jeg ikke gå inn på.

Prosjektfinansiering skulle bli det store rød-grønne svaret på OPS, uten at noen helt kunne fortelle oss hva som lå i dette. Det er også ryddet bort. Det er grunn til å spørre om det virkelig er så stor uenighet internt i Regjeringen i disse spørsmålene, at resultatet blir at ingenting skjer. Det er iallfall trist for norsk samferdsel, som mister fire år med mulighet for reformer og utvikling, så vel innenfor organisasjonsformer som finansieringsløsninger.

Det er politisk enighet om at det trengs en mer offensiv satsing på stamvegutbygging og et mer systematisk vedlikehold, men Regjeringen kommer ikke opp med nye løsninger for å greie dette. Høyre vil ta grep for å få dette til,

ikke bare innenfor vedlikehold og stamvegsatsing, men også innenfor de store utfordringene som ligger foran oss innenfor jernbaneutbygging.

Flertallet har en svært offensiv merknad om betydningen av å få fram et prinsipielt beslutningsgrunnlag om satsing på høyhastighetsjernbane i Norge. Et slikt løft kan ikke realiseres uten et kreativt og rasjonelt opplegg for utbygging og finansiering. Det er Regjeringens plikt å komme opp med løsninger som kan møte de utfordringene vi står overfor her. Høyre har mange tanker om dette. Vi bistår gjerne i idéutviklingen for å skape en moderne og tidsmessig samferdselspolitikk og -forvaltning.

Offentlig Privat Samarbeid er en kontraktsform for å bygge nye, større veganlegg, som har brakt oss et godt stykke i riktig retning. Evalueringsrapportene er entydig positive, men også her nøler Regjeringen. Vi ble lovet omtale og vegvalg i nærværende statsbudsjett. Nå er det også utsatt. OPS har gitt opptil 40 pst. raskere realisering av vegprosjekter og bedre risikofordeling mellom stat, lånebyr og prosjektselskap. Vi har dessuten fått et forutsigbart vedlikehold, som ikke er prisgitt svingende budsjetter.

Høyre vil ha mer OPS. Vi mener OPS kan gjøres rimeligere ved å kombinere OPS med en ordning med offentlige garantier. Utvider man f.eks. dagens ordning med et statsgarantiinstitutt, kan kostnadene optimaliseres ytterligere. Men OPS er ikke nok hvis vi skal få til en skikkelig satsing. Høyre vil gå lenger. Norge kan få en mer offensiv veg- og jernbanesatsing ved å ta i bruk OPS i kombinasjon med konsesjoner. På fagspråket heter dette BOT – Build, Operate and Transfer, eller på norsk: bygge, drifte og overføre. Poenget er at man gir et selskap en konsesjon fra det offentlige til å finansiere, prosjektere, bygge og drifte et anlegg for en konsesjonsperiode, f.eks. på 30 år. Deretter overføres anlegget vederlagsfritt tilbake til det offentlige.

Anvendelse av BOT-modellen er enda gunstigere for samfunnet enn OPS, fordi man flytter alle elementer av prosjektet en bestiller og oppføringskostnadene ut av statsbudsjettet og over på privat sektor, som et hvilket som helst annet privat investeringsprosjekt. Dermed belastes statsbudsjettet minimalt årlig og prosjektet er heller ikke en del av privat BNP.

I løpet av tiden konsesjonæren opererer anlegget, krever selskapet – eller konsesjonæren – vederlag for bruk av anlegget i tråd med konsesjonsbetingelsene, eller i form av bompenger, slik at investeringen, driftingen og vedlikeholdet av anlegget finansieres. Staten kontrollerer bare at konsesjonæren overholder avtalen samt rammebetingelsene for virksomheten.

Mange prosjekter i sentrale strøk av landet kunne vært realisert som BOT-prosjekt, simpelthen fordi de er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Vi er avhengige av å få fram modeller som kan møte de store utfordringene vi står overfor, og derfor er det underlig at vi ikke får løsninger på bordet fra den sittende regjering.

Synnøve Brenden Klemetrud (A) [15:39:27]: I 2007 har vi fått en markert økning i samferdselsbevilgningene.

Dette nivået økes ytterligere i 2008, og det er nå et realistisk mål å få bevilgningen på nivå med NTP i fireårsperioden samlet. Likevel er det mange prosjekt og tiltak som blir forsinket. I hovedsak skyldes det at tilstanden på veg- og jernbanenettet krever mer vedlikeholds- og driftsmidler enn forutsatt i NTP, og stor kostnadsøkning på prosjektene. I tillegg har vi en stor trafikkøkning, særlig på gods-transport som sliter vegene, øker faren for ulykker og medfører at jernbanens kapasitet er sprenget. Dette viser klart behovet for en enda større satsing i neste NTP-periode. Vi har lenge snakket om å få gods fra veg til bane, nå lykkes vi med det. Næringslivet vil bruke jernbanen, og da haster det med å få utvidet kapasiteten.

Hensynet til framkommelighet og trafikksikkerhet krever at hovedvegene våre bygges ut. Her blir mye gjort, snart har vi firefeltsveg både på E6 og E18 fra Oslo til Sverige. Langs vestkorridoren blir det sammenhengende firefeltsveg fra Oslo til Tønsberg. Det er vedtatt oppstart på de to første parsellene av E6 fra Gardermoen til Kolo-moen. Det er viktig at vi får en sammenhengende utbygging av hele denne strekningen, om en så må bruke statlig reguleringsplan for å få det til.

Utbyggingen må ikke stoppe med det. I neste NTP-periode må vi også få med utbyggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen. Mye av trafikken her er gjennomgangs-trafikk. E6 og de andre hovedferdselsårene i Oppland og Hedmark er helt avgjørende for godstransporten fra Vestlandet, Trøndelags-fylkene og Nord-Norge. Med et næringsliv som går godt, har også godstrafikken på disse vegene økt mye.

Dessverre følger ulykkestallene med, og tallene øker mest nettopp i innlandet. Antall drepte og skadde på norske veier øker totalt sett for andre året på rad. Dette er selvsagt uakseptabelt, og det krever økt oppmerksomhet. I Oppland ble 25 drept i trafikken i løpet av de første ti månedene i år, mot 14 i tilsvarende periode i 2006. For Hedmark er tilsvarende tall 23 i 2007 – og 18 i 2006. Dette er langt verre enn i landet for øvrig. Det viser klart behovet for å bygge bedre og mer trafikksikre veier i disse fylkene. Jeg må også nevne at disse fylkene har over 10 pst. av riksvegnettet i landet, men får bare 4 pst. av tildelte midler. Dette viser at kriteriene for tildeling av riksvegmidler må revideres.

Vår tids største utfordring er klimaendringene. I Norge står samferdselssektoren for nær en tredjedel av CO₂-utslippene. Derfor må en klimaplan nødvendigvis inneholde en rekke tiltak for å redusere utslippene fra trafikken. Ett tiltak er selvsagt langt sterkere satsing på kollektivtransport. Økt satsing på jernbane vil være avgjørende for å få ned utslippene. Derfor er det bra at vi nå får utredninger og en bred debatt om lyntog.

Lyntoget kan ikke bare ta opp konkurransen med flytrafikken, det må også konkurrere med vegtrafikken og bli et tilbud til befolkningen mellom byene. Samtidig må vi legge til rette for godstransporten. Vegtrafikken står for de fleste ulykkene og slipper ut mange ganger så mye CO₂ som flytrafikken.

En høyhastighetsbane bør bidra til å sikre forbedringer for dagens intercity-strekninger på Østlandet. Jeg mener

videre at en rask bane mellom Oslo og Trondheim som går gjennom Gudbrandsdalen, har mange fordeler. Her vil markedsgrunnlaget være større – den regionale trafikken på Østlandet vil kunne fanges opp i tillegg til trafikken fra Nordvestlandet, noe som også vil ha stor betydning for godstrafikken. Det samme gjelder intercity-strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer, som også naturvern-organisasjonene har pekt på at det haster med. Jeg mener at vi ikke kan gå videre med utredning av lyntog uten samtidig å utrede et alternativ gjennom Gudbrandsdalen. I den sammenhengen mener jeg at en må kunne gjøre seg nytte av det arbeidet som Norsk Bane her allerede har gjort.

Kenneth Svendsen (FrP) [15:44:18]: Samferdsel er noe som på en eller annen måte angår alle. Den del av samferdsel som angår desidert flest, er veitrafikk. Dessverre er det altfor liten fokusering på dette fra Regjeringens side.

En kan snakke så mye en vil om hurtig- eller lyntog, men det vil berøre bare en liten del av befolkningen – til en utrolig høy kostnad. Investeringer i et slikt prosjekt vil være et subsidiesluk uten sidestykke. Der flyene går uten en krone i subsidier – ja faktisk er en bidragsyter i form av avgifter til statskassen, samtidig som de finansierer driften av ulønnsomme flyplasser – skal en altså erstatte dette med et dårligere tilbud til en langt høyere pris.

Jeg har lyst å spørre tilhengerne av hurtigtog: Hvor skal de hente pengene fra? Er det bilistene som gjennom bompenger eller rushtidsavgift skal finansiere dette også, som de finansierer veiutbygging og nå kollektivtransporten i stadig større utstrekning? Eller skal man finansiere byggingen gjennom kutt på dagens veibevilgninger? Vi vet jo av erfaring at friske penger på dette nivået kommer det ikke, spesielt ikke på dette nivået. Nå vet en at en slik bygging ikke er i nærheten av å være bedriftsøkonomiske lønnsom, ja, rapporten fra de tyske konsulentene viser faktisk at det er en meget svak samfunnsøkonomisk nytte. Og som om ikke dette er nok, viser rapporten også at dette ikke gir noen vesentlige reduksjoner når det gjelder CO₂-utslipp. Jo raskere Regjeringen legger vekk dette urealistiske forslaget, jo mer penger kan vi spare, og jo mer penger kan vi bruke til å bygge et sikkert og framtidsrettet veinett.

Ifølge Vegdirektoratets utredninger vil det koste ca. 500 milliarder kr å få på plass effektive, sikre og miljøvennlige riksveier i Norge dersom man legger til grunn at riksveinettet skal imøtekomme kravene til god standard, i henhold til veinormalen. Stamveinettet alene har et dokumentert behov for 240 milliarder kr for å oppnå betegnelsen «god standard» i veinormalen. Med dagens budsjett-rammer og bevilgningssystem i Norge vil dette ta mellom 50 og 100 år.

Dette fører til ulykker, med personer som havner i rullestol, eller enda verre til mange dødsfall, i tillegg til alle lidelsene som pårørende må gjennom. I tillegg til dette koster den dårlige veistandarden store summer, ikke bare for samfunnet som helhet, men spesielt for næringslivet rundt om i landet. Vi kan ikke ha en nasjonalforsamling i

et av verdens rikeste land som aksepterer dette. Mange slår seg på brystet fordi vi har vedtatt en nullvisjon, med null drepte og hardt skadde i trafikken – men da må vi også handle deretter.

Forskjellen på Fremskrittspartiet og regjeringspartiene er at Fremskrittspartiet i sine bevilgninger faktisk tar høyde for et langt sikrere veinett, gjennom utbygging av nye og moderne veier så raskt som det er praktisk mulig å gjennomføre det.

Regjeringspartiene har gang på gang sagt at de ikke vil øke skatte- og avgiftsnivået utover 2004-nivået. Men hva er innføring av stadig flere bompengeprojekter, innføring av rushtidsavgift og nå at bilistene skal betale både kollektivløsninger og drift av kollektivtransport? Dette er intet annet enn en ekstra beskatning av en gruppe mennesker som er avhengige av å bruke bilen som transportmiddel. Hvis samfunnet trenger flere kollektivløsninger, må jo alle være med på et spleiselag for dette. Det kan jo ikke være slik at en skal legge en ekstra avgift på den enkeltgruppen som betaler mest avgifter av alle, nemlig bilistene.

Disse avgiftene er ikke noe annet enn en ekstra beskatning av personer som er avhengige av bilen. Det er en urettferdig og usolidarisk avgift som rammer helt tilfeldig, og som selvfølgelig rammer dem som har minst, aller hardest. Slik sett kan man jo si at dette føyer seg godt inn i Regjeringens fattigdomssatsing. Disse avgiftene er ikke annet enn akkurat det – avgifter som er forsøkt sneket inn på en litt annen, finurlig måte. Det er ikke noe annet enn en økning av skattenivået utover 2004-nivået, som de rød-grønne regjeringspartiene på tro og ære lovet at de ikke skulle gjøre – men de gjør det via omveier.

Steinar Gullvåg (A) [15:49:02]: Jeg ser i Dagsavisen den ene dagen at samferdselsminister Navarsete legger alle nye jernbaneprojekter på is. Den neste dagen er hun nestleder i Senterpartiet og går inn for at det bør brukes mer oljepenger på vei og jernbane.

Siden jeg har betydelig sans for nestlederen i Senterpartiet, skulle jeg ønske at nestlederen hadde hatt større innflytelse på samferdselsministeren enn tilfellet synes å være. Og siden jeg mener at den mest aktive næringspolitikken som vi kan drive, er å sørge for en bedre fungerende infrastruktur, er jeg ikke av dem som i alt og ett jubler over samferdselsbudsjettet for 2008 – særlig gjelder dette jernbanebudsjettet. Det er bekymringsfullt at vi i 2008 ikke setter i gang et eneste større jernbaneanlegg. Igangværende anlegg sluker hele investeringsbeløpet. Og kaster vi blikket fram ett år, er utsiktene sannelig ikke spesielt lysere. Bare for å holde utbyggingstempoet oppe på igangværende anlegg må investeringsnivået i 2009 heves ganske kraftig. Så kan noen hver vurdere – ettersom vi fortsatt vil ha gode tider her i landet, med stor privat kjøpekraft – sannsynligheten for at det blir rom for ventende jernbaneprojekter i 2009.

Skal transportsektoren klare sine Kyoto-forpliktelser, skal Regjeringen følge opp sine jernbaneløfter i Soria Moria, og skal jernbanen kunne fylle sin transportoppgave i de mest folkerike delene av landet, er jeg overbevist om at utbyggingen av jernbanen må finansieres på en helt

annen måte enn i dag. Det bygges knapt et offentlig bygg, en barnehage, et sykehjem, en skole, en flyplass eller en vei i dette landet som ikke er lånefinansiert. Og staten er jo i stand til å låne av seg selv, slik man gjør i Sverige.

Da er det et paradoks at utbyggingen av den mest miljøvennlige transportformen vi har, belemres med en finansieringsmåte som faktisk hindrer en effektiv, sammenhengende utbygging av lengre banestrekninger. Evalueringen av OPS-prosjektene i veisektoren bør nå ha lært oss hvor viktig tilgangen på kapital er for en rask, effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Det er snart ikke andre enn visse to-neangivende miljøer i statsadministrasjonen som nå holder fast ved at all jernbaneutbygging skal finansieres over statsbudsjettet. Sosialøkonomene har for lengst mistet kontrollen med veiinvesteringene og med den offentlige byggevirksomheten, og oljeinvesteringene har de aldri hatt spesielt stor innflytelse på. Det er som om de nå klamrer seg til jernbanen, i et siste forsøk på å beholde en viss styring med infrastrukturinvesteringene. Til gjengjeld løfter de ikke på et øyebryn om oljeinvesteringene øker med 15–20 milliarder kr i løpet av et år.

Så ser vi hva dette fører til: Vi får en klattvis utbygging av jernbanenettet, simpelthen fordi fagdepartement, fagetat og utbyggere ikke lenger tør gi seg i kast med de store, sammenhengende utbyggingsprosjektene, fordi de nødvendigvis må pågå over flere år, og fordi man ikke kan stole på at de årlige bevilgningene over statsbudsjettet strekker til. Faktisk er det mye som tyder på at manglende forutsigbarhet bidrar til kostnadsstigningen i bygg- og anleggssektoren, som altså er den underliggende årsak til at alle tilgjengelige investeringsmidler i 2008 kanaliseres til igangværende prosjekter.

Det er den skjebnen Vestfoldbanen, Østfoldbanen og storprosjektet Oslo–Ski nå lider. Altså: I verdens rikeste land, der statskassen flommer over av penger, tør vi ikke gå i gang med større sammenhengende jernbaneinvesteringer, fordi det truer den hellige og urokkelige budsjettbalansen – der en samferdselsmilliard fra eller til åpenbart er avgjørende for kronekurs, rentenivå, priser, lønninger og andre ulykker.

Mer enn noen gang er vi i ferd med å gjøre infrastrukturbyggingen konjunkturavhengig, med jernbanen som en siste salderingspost. Og når vi stadig skyver vedtatte langtidspaner foran oss, ja, da vil vi få et troverdighetsproblem i forhold til våre velgere. Det kan jeg på sett og vis forstå. Men når vi har omfattende planprosesser over år, der alt fra kommunepolitikere, fylkespolitikere, transportetater, departement (presidenten klubber) og stortingsrepresentanter er involvert, skaper det også forventninger ute i befolkningen. (Presidenten klubber igjen.) Det rammer ikke bare oss stortingsrepresentanter som har vært frimodige nok til å ta Stortingets planvedtak alvorlig.

Presidenten: Tida er ute.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [15:54:29]: Det var som om representanten Gullvåg hadde stjålet manuskriptet mitt.

(Tybring-Gjedde)

Fremtiden skapes – den vedtas ikke, lyder et av Fremskrittspartiets politiske slagord. De som har lest litt politisk filosofi, vil vite at dette slagordet bygger på sentral tenkning i liberalismen, nemlig at vi alle har et selvstendig ansvar for hvordan vi velger å leve våre liv, og at politikerne verken kan eller skal ta dette ansvaret fra oss.

Beklageligvis har aldri liberalismens støttespillere hatt flertall i denne salen, og vekslende regjeringer har derfor kommet med et utall av løfter som de ikke under noen omstendigheter vil klare å innfri. Vi husker alle Bondeviks proklamasjon om fjerning av all mobbing i skolen, og hans visjon om null skadde i trafikken. Vi husker Stoltenbergs løfter om å gjøre norsk skole til verdens beste, og Regjeringens garanti om å fjerne fattigdommen i Norge.

Alle vet at disse løftene ikke vil bli innfridd – ikke fordi politikerne ikke har de beste intensjoner, men rett og slett fordi innfrielse av slike løfter ligger utenfor rammen av det vi politikere kan vedta. Problemstillingene slike løfter reiser, er så komplekse at kombinasjonen av penger og god vilje aldri vil være tilstrekkelig.

Det merkelige er at innenfor de områdene hvor vi politikere faktisk *kan* utøve en forskjell, så velger et flertall i denne salen å abdisere fra sitt ansvar.

Fremskrittspartiet mener Norge som nasjon bør ha ambisjon om å bygge verdens beste infrastruktur. Dette er et mål i god, liberalistisk ånd. Etter Fremskrittspartiets mening bør det offentlige sørge for at hver enkelt av oss får en hverdag som legger forholdene til rette for maksimal mulighet for egenutvikling, og at ytre forhold ikke skal diskvalifisere noen fra å realisere sine drømmer. På samme måte vil verdens beste infrastruktur gi vårt næringsliv de aller beste rammebetingelser for å gjøre det det skal gjøre, nemlig skape arbeidsplasser og verdier for nasjonen.

Beklageligvis finnes det ingen slik prinsipiell tenkning i Regjeringen. Det finnes ingen innrømmelser av at politikken har sine begrensninger, og ikke minst, ingen innrømmelser av at økte bevilgninger til passive ytelser kan gjøre samfunnsutfordringene verre på sikt. At folk i bunn og grunn har ansvar for sitt eget liv og sin egen livsførsel, passer ikke inn i den sosialdemokratiske velferdsstaten. Og nettopp derfor er ikke Regjeringen i stand til å skille mellom penger som bevilges til passive ytelser, og penger som bevilges til infrastruktur for å skape fremtidig vekst.

Vekslende regjeringer har brukt vikarierende argumenter for hvorfor vi ikke kan bevilge tilstrekkelige midler for å bygge ut veinettet. For tre år siden var hovedargumentet at dersom vi brukte én eneste oljekrone mer enn regjeringen, så var dette å anse som å stjele fra våre barns pensjoner. Dette var et så viktig budskap at stortingsflertallet valgte å endre navnet fra Petroleumsfondet til Pensjonsfondet – og det til tross for at ikke en eneste krone i fondet er øremerket pensjoner!

Ifølge Regjeringens egne estimater vil Pensjonsfondet i 2030 være på 15 000 milliarder kr. Dette tilsvarer 3 mill. kr på hver eneste nordmann. Med slike tall forsvant Regjeringens viktigste argument mot å ruste opp infrastrukturen i Norge.

Da dette argumentet glapp, valgte Regjeringen en ny strategi. Bruk av en eneste krone mer av oljeinntektene enn Regjeringen selv foreslår, vil føre til press i økonomien – vi vil få høyere inflasjon og høyere rente.

I dag ser vi at inflasjonen er rekordlav og langt unna Norges Banks inflasjonsmål. Selv Norges Bank innser nå at rentebanen må justeres ned, rett og slett fordi det ikke finnes grunnlag i forskriften for å øke renten, noe den sterke kronkursen bekrefter.

Da dette argumentet forsvant, valgte Regjeringen en tredje strategi. Nå kunne vi ikke bruke en eneste krone mer enn det Regjeringen foreslår, fordi vi har mangel på arbeidskraft. Men selv om dette argumentet kan være gyldig innenfor visse områder, har det på langt nær gyldighet innenfor samferdselssektoren. Innenfor EØS-området står veientreprenører i kø for å tilby sine tjenester til Norge.

Sannheten er at dagens regjering ikke er i stand til å ta inn over seg de enorme mulighetene som våre gigantiske oljeinntekter gir. Regjeringen har stivnet i et gammeldags, konservativt mønster, hvor den baserer ethvert nytt budsjett på bevilgningene fra foregående år. I et slikt system er det ikke mulig å foreta nødvendige investeringer i infrastrukturen.

Resultatet ser vi her dag. Mens vår nasjonale formue øker med 50 mill. kr hver eneste time, 24 timer i døgnet, 365 dager i året, står representantene og krangler om småbeløp. Samtidig forfaller infrastrukturen, og vedlikeholdsetterslepet øker.

Dette bringer meg over på behovet for å endre rutinene for hvordan statsbudsjettet føres, og ikke minst for hvordan vi behandler budsjettet her i Stortinget. Fremskrittspartiet mener det bør etableres langtidsbudsjetter hvor det skilles mellom forbruk og investeringer. I slike langtidsbudsjetter bør investeringenes levetidskostnader inngå. Med langtidsbudsjettering vil det være mulig å se investeringer i et bredere perspektiv. Bevilgninger, eksempelvis til utvidelse av en eksisterende vei, vil med langtidsbudsjettering kunne inkludere de mange positive ringvirkninger en slik investering vil få for samfunnet. Vi vil bl.a. konkret kunne beregne besparelser grunnet nedgang i trafikkulykker – menneskelige lidelser, sykehusopphold, trygder, forsikringer – og vi vil konkret kunne beregne bedriftenes reduserte transportkostnader.

Presidenten: Den reglementsmessige tida for formiddagens møte er straks omme, og Stortinget tek no pause fram til nytt møte blir sett, kl. 18.00.

Møtet slutt kl. 15.59.

Møte torsdag den 6. desember 2007 kl. 18President: **T h o r b j ø r n J a g l a n d**

D a g s o r d e n :

Sakene på dagens kart (nr. 28)

Man fortsatte behandlingen av

s a k n r . 3

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008))

Rolf Terje Klungland (A) [18:01:13]: Det er hevet over enhver tvil at dagens regjering satser langt mer enn noen borgerlig regjering har maktet, innenfor transportsektoren. Alle som deltar i debatten i dag, er selvfølgelig klar over det, men opposisjonen skal jo ivareta sin rolle.

Nasjonal transportplan blir fulgt opp, økonomien holdes under kontroll og vedlikeholdsbudsjettene økes. Vi har all grunn til å være stolt over det vi nå får til i transportsektoren. Samtlige regjeringspartier har en god sak når de skal ut og snakke om den satsingen som denne regjeringen har fått til innenfor dette området.

De borgerlige partiene feilet i forrige stortingsperiode, men vi viser nå resultater. De borgerlige greide ikke å følge opp Nasjonal transportplan. Vi gjør det. Der Høyre og Fremskrittspartiet i dag bruker store ord og papirpenger, bruker Regjeringen og regjeringspartiene anleggsmaskiner og dynamitt. Det blir det vei av. Det fører til bedre veier, det fører til bedre jernbane, det fører til økt trafikksikkerhet, det blir flere sykkelstier, og alt i alt får vi et mer moderne samfunn.

Fremskrittspartiet og Høyre vil etablere et veifond, der avkastningen skal fases inn i økonomien. Høyres fond vil, hvis en tar 5 pst. avkastning, føre til at vi i budsjettet i 2009 får 1 milliard kr. Fremskrittspartiets fond, som er på 300 milliarder kr, ville der føre til at vi fikk 15 milliarder kr – men altså ingenting i budsjettet for 2008.

Det er en underlig og litt uredelig måte å drive opposisjonspolitikken på. Den eneste logiske forklaringen er at Høyre og Fremskrittspartiet ikke greier å ta inndekningen og overlater det til oss som har regjeringsmakt. Det synes jeg er politisk svakt arbeid. De hadde nok blitt tatt mer seriøst og alvorlig hvis partiene selv hadde vist litt vilje til reelle prioriteringer. I alle fall burde Høyre vist litt av den ansvarligheten som de er kjent for. Men vi har jo registrert at Høyre har vedtatt at de ikke lenger skal være noe kalkulatorparti. Jeg tror ikke at de vil greie å slå Fremskrittspartiet i populisme.

Når det gjelder Fremskrittspartiets totalbudsjett, kan det sies mye. I denne sammenheng skal jeg ikke bruke tid på fondet til Fremskrittspartiet, men på budsjettet for

2008. Partiet skal opprette noe de kaller et utenlandsbudsjett, til veibygging i Norge. Betyr det at norske entreprenører og arbeidsfolk skal utelukkes fra å konkurrere om disse prosjektene? Skal utenlandsk arbeidskraft interneres for å unngå press i norsk økonomi? Skal maskiner, mat og klær flys inn i disse arbeidsleirene til Fremskrittspartiet? Skal norske veier planlegges i utlandet? Kanskje det som er mest interessant, er: Skal kjøp av grunn skje i utlandet? Og skal de ha en valuta som bare kan brukes i utlandet for å slippe press i norsk økonomi?

Vi vet at det er ikke slik budsjettet og budsjettssammenheng fungerer. I dag ser vi at bygg- og anleggssektoren har en unaturlig vekst i kostnadene. Ved Halden fengsel har de økt med 25,2 pst. Hardangerbrua har måttet utsettes fordi kostnadene til tilførselsveier har økt med 38,4 pst. Ny Nidelv bru i Trondheim har økt kostnadene med 44,3 pst. – og slik kan en fortsette. Allikevel er det noen som tror at den eneste løsningen er å sprøyte inn mer penger. Vi i Regjeringen tror ikke det, og støtter selvfølgelig opp om det budsjettet som vi forhåpentligvis får vedtatt.

Statsråd Heidi Grande Røys [18:06:32]: Klimaproblema er vår tids største utfordring. Det trur eg nesten alle medlemmer i Stortinget tek inn over seg. Likevel vil eg vere einig med representanten Hallgeir Langeland i at det førebels ikkje har prega debatten i monaleg grad, sjølv om enkelte representantar har vore innom det.

Men òg på IKT-sektoren er sjølvsagt det vi skal gjere i 2008, viktig for å få ned klimautsleppa – ikkje fordi denne sektoren åleine er den store i klimautsleppsamanheng, men dersom vi fokuserer på og brukar ny teknologi i arbeidsformene våre, så reduserer vi f.eks. talet på flyreiser og dermed klimautslepp. Dersom vi får produsentane til å produsere litt mindre software i desse maskinene våre, får vi ein seinare utskiftingstakt av berbare PC-ar eller stasjonære PC-ar. Å produsere éin pc gir eit utslepp på eit halvt tonn CO₂. Det er klårt at får vi bransjen med på å tenkje miljø – og bransjen tenkjer miljø – kan vi òg innanfor IKT-området ta store steg. Det er viktig at transport- og kommunikasjonskomiteen tenkjer på IKT og nye arbeidsformer òg i klimarbeidet. Og no, i lys av Bali, i lys av forhandlingane i Stortinget, håper eg at den dimensjonen er med.

Eg er glad for at eit breitt fleirtal i komiteen støttar forslaga våre til aktivitetar relaterte til IT-politikken for neste år. Alle, unnateke Framstegspartiet, meiner at det er viktig at prioriterte tiltak i stortingsmeldinga vert følgde opp. Og det skulle berre mangle, når vi trass i alt legg fram ei stortingsmelding som får brei støtte, at det då ikkje er brei oppslutning om oppfølginga.

Det er eit par punkt eg likevel gjerne vil kommentere.

«Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at regjeringspartiene forsøker å fremstille det som man vil ha oppnådd full bredbåndsdekning innen utgangen av 2007. Det er grovt misvisende. I den grad dekningen er blitt forbedret siden høsten 2005, skyldes dette i hovedsak kommunale og fylkeskommunale bevilgninger.»

Dette står det i ein merknad. Men det er altså slik at Regjeringa i 2006 og 2007 har løyvd nesten ein halv milliard kr til breiband. Likevel påstår ein at det ikkje har hatt verknad på breibandsutbygginga, når det nettopp er den statlege innsatsen som ligg til grunn for å utfordre kommunale og fylkeskommunale etatar til å vere med i det spleiselaget, saman med private, som sjølv sagt skal byggje ut. Det er jo den statlege innsatsen på ein halv milliard kr som har utfordra kommunane og fylkeskommunane til å vere med. Det er heilt sikkert nokon som likevel ville ha brukt pengar på breiband, men det er ingen tvil om at ein av ei statleg krone i snitt har fått ut to tilsvarande frå kommunar og fylkeskommunar. Det er klårt at vår innsats i forhold til breiband har hatt store konsekvensar.

Men, som eg har sagt heile vegen: Utan at marknaden hadde bygd ut 95 pst., hadde vi ikkje kome så langt. Dei estimata vi får frå Teleplanrapporten, fortel oss at når vi har brukt desse pengane, når vi har brukt opp denne halve milliard, er det rundt 99 pst. som har fast aksess. I tillegg har vi dei mobile teknologiane som skal løysast ut. Då er vi komne så langt i mål som det er mogleg å kome.

Eg registrerer òg at ingen andre i Stortinget løyver meir pengar til breiband enn Regjeringa neste år – i lys av at Framstegspartiet gjer det same som oss. Eg brukar 20 mill. kr av Fornyings- og administrasjonsdepartementet sitt budsjett, eg ser Framstegspartiet for så vidt gjer det same, og dermed er det 30 mill. kr til breiband. Det må jo bety at Stortinget er einig med Regjeringa i at med dei løyvingane vi har hatt, vil vi nå målet – eit mål som òg Stortinget har omtalt og for så vidt slutta seg til ved behandlinga av breibandsmeldinga frå 2004. Så skal vi sjølv sagt halde fokus på breiband og anna utvikling.

Eg ser òg at ein kommenterer nedlegginga av HØYKOM. Men når vi no har oppretta eit nytt direktorat for forvaltning og IKT, må ein stille seg spørsmålet om ein skal halde fram med alt ein driv med, eller i staden samle kreftene i det nye direktoratet. Og det er det vi har valt å gjere. Vi skal ta med oss all god erfaring frå vellukka prosjekt – lat meg understreke det. HØYKOM har vore vellukka i ni år. No er den siste programperioden ute. Vi skal fullføre breibandsutbygginga, og vi skal ta med oss dei gode erfaringane inn i det kommuneprogrammet, og inn i det samarbeidet som det nye direktoratet skal ha med kommunar og fylkeskommunar og ikkje minst med private aktørar i det vidare arbeidet med breiband. Og då er det kanskje meir enn utbygging som er utfordringa, men det skal vi kome tilbake til Stortinget med ved ei anna anledning.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [18:11:53]: Først kunne det jo være greit å få oppklart hvordan fornyingsministeren kan få til at Fremskrittspartiet bevilger det samme, vi putter tross alt på 20 mill. kr, og kutter ikke i Fornyings- og administrasjonsdepartementets budsjett på det området som gjelder bredbånd.

Jeg har også registrert at statsråden flere ganger i 2007 har sendt ut pressemeldinger hvor hun lover full bredbåndsdekning i løpet av 2007. Men nå er det vel 2008 som

er den nye fristen for å levere bredbånd til alle. Da er det ganske interessant å høre om statsråden nå vil garantere at alle som ønsker det, skal få bredbåndstilgang i løpet av 2008. Flere kommuner sier at de nå har problemer med å finne midler til den kommunale egenandelen, fordi de konkurrerer om knappe ressurser med andre kommunale tjenester, som barnehageutbygging, innholdet i skolen, bedre skolebygg, flere sykehjemsplasser osv. Kommunene klarer altså ikke å få på plass den kommunale egenandelen, fordi ressursene må benyttes til andre områder som denne regjeringen forventer at de skal brukes på.

Vil statsråden nå garantere at også innbyggere i disse kommunene vil sikres full bredbåndsdekning i 2008?

Statsråd Heidi Grande Røys [18:12:58]: Så langt vi har erfart, løyvde Framstegspartiet og Regjeringa akkurat det same til breiband. 10 mill. kr er løyvd i statsbudsjettet. Så har eg i tillegg varsla at eg av mitt eige budsjett, som ligg i kommunalkomiteen, kjem til å bruke 20 mill. kr. Det er ikkje eit kutt, men ei prioritering av 1500-kapitlet, som eg har full rådighet over. Eg registrerer berre at Framstegspartiet gjer det same. Dei løyver 20 mill. kr i sitt alternative budsjett. Til saman blir det 30 mill. kr, og det er akkurat det same talet som Regjeringa har. Då vil eg tru at òg Framstegspartiet har gjort seg nokre tankar om at ein når den målsetjinga som Regjeringa har sett, nemleg full breibandsdekning til alle husstandar.

Vi har sagt at vi no ser at vi kjem inn i 2008, fyrst og fremst fordi breibandsutbyggingane sjølve seier at dei ikkje får brukt opp alle pengane. Dei får ikkje gjort ferdig prosjekta før jul. Eg er heilt sikker på at dei som sit og ventar på breiband, er vel fornøgdde med at ein er i gang med å grave og leggje, og at ein dermed får breiband. Men det kan ikkje eg styre. Marknaden er akkurat like tøff når det gjeld breibandsutbygging, som han er på veg og jernbane, som vi har høyrte om før i dag.

Trond Helleland (H) [18:14:11]: Direktøren i Abelia, Paul Chaffey, som sikkert er kjent for statsråden, gikk i Dagens Næringsliv den 26. november ut og sa følgende:

«På de områdene Norge har lykket innenfor ikt og fornyelse har staten ikke vært involvert, og på de områdene staten har et særansvar har det til nå skjedd svært lite.»

Dette sier Paul Chaffey. Han peker bl.a. på at det er store kutt på IKT-forskning i statsbudsjettet for 2008.

Et av de områdene der staten ønsker å ta ansvar, er når det gjelder å sørge for at vi får en sikker elektronisk ID. Bank-ID er jo det de fleste kjenner og bruker i Norge i dag, og som mange har sett på som en mulig nasjonal felles identitetsløsning eller elektronisk signatur. Men Post- og teletilsynet og Datatilsynet har altså røket fullstendig uklar på grunn av at noen forskere har hacket seg inn i systemet. Hvem støtter statsråden i denne striden – Datatilsynet eller Post- og teletilsynet?

Statsråd Heidi Grande Røys [18:15:19]: Til debatten med Chaffey vil eg berre utkvittere at eg òg har merka meg at eg har fått støtte frå m.a. Computerworld for det

motsette, så eg trur nok det finst ulike syn på om statsråden og Regjeringa har levert på IT-området eller ikkje. For å seie det slik: Det er kanskje uvant for Helleland, men det er ikkje slik at vi ikkje spelar på lag med både marknaden og aktørane i IT-politikken. Det er vi heilt avhengige av.

For å gå inn på eID-området er det òg eit av dei spørsmåla som er tekne opp i eID-strategien til Regjeringa. Skal vi nytte oss av marknaden og dei marknadsløysingane som finst, skal vi lage ein eigen offentleg ID, eller skal vi gjere begge delar? Den avgjerda er ikkje teken, men same kva vi gjer, er det som representanten Helleland er inne på, avgjerande at folk kan stole på den elektroniske ID-en som vert vald. Eg berre registrerer at her har nokon avdekt noko som ser ut til å vere eit hòl eller ei svakheit. Det kan antakeleg diskuteras. Eg veit at dei ulike tilsyna no skal gå igjennom dette. Dei skal møte bankane enkeltvis, og dei skal ha eit samordna møte med bankane for å ta det opp. Men det er heilt opplagt at vi treng å få avdekt om det er hòl i sikkerheita, for det er den einaste måten å verte betre på.

Borghild Tenden (V) [18:16:40]: Enn så lenge har vi sett lite fornying etter at denne regjeringen tiltrådte. Bondevik II fornyet vegsektoren ved å skille ut Mesta, en fornying som sparer offentlig sektor for 850 mill. kr pr. år, og som betyr mer penger til veg. Vi var på full fart til å gjøre dette også innenfor jernbane. Dette ble uheldigvis stoppet. Når det kan dokumenteres at en ny organisering i offentlig sektor ubestridt er en fordel når det gjelder lønnsomhet, hvorfor vil da denne fornyingsministeren ikke foreta fornying innenfor offentlig sektor?

Statsråd Heidi Grande Røys [18:17:20]: Fornyingsdriv vi med kvar einaste dag, men Soria Moria-erklæringa gjer det veldig klart at vi fornyar på ein heilt annan måte enn den førre regjeringa – og det skulle berre mangle. Vi står politisk og ideologisk veldig langt frå kvarandre i synet på korleis ein fornyar offentlig sektor. Når det gjeld utskillinga, privatiseringa og AS-ifiseringa som den førre regjeringa dreiv med, trur eg det finst ulike svar på kor vellukka det har vore. Meir pengar til veg og vedlikehald har ikkje akkurat prega debatten tidlegare i dag. I stad var det eit sitat frå Hellbillies' «Seks Tusen Hål» – var det frå Ål til Hønefoss? Eg trur ikkje det er det inntrykket av vegvedlikehaldet som har festa seg når ein har reist rundt i Noregs land. Denne regjeringa har aldri sagt at vi kjem til å drive med utskiljing av viktige tenester. Tvert imot. Når ein skal ta hand om så store ressursar som vegvedlikehald, veginvestering og jernbaneinvestering tek av offentlege budsjett, så skulle det berre mangle om vi ikkje hadde politisk og statleg styring med desse pengane.

Bård Hoksrud (FrP) [18:18:42]: Så vidt jeg har registrert, har vi ikke gjort de kuttene. Jeg forutsetter at vi er enige om at statsråden i statsbudsjettet viser til at hun faktisk har tenkt å bruke 20 mill. kr på bredbånd fra egne rammer. Vi har ikke vært imot det, så vi mener at det holder at vi legger inn 20 mill. kr ekstra. Men det spiller ikke

så stor rolle. Det viktigste er faktisk at folk får bredbånd i 2008.

Nå registrerer jeg at statsråden sier at folk vil få det ganske tidlig i 2008, men med bakgrunn i de tallene vi har innhentet fra flere kommuner og fylker, vil man ikke klare å oppfylle full bredbåndsdekning i løpet av 2008. Mener så statsråden at 640 kB er et godt bredbåndstilskudd? Jeg vet at et fylke som Telemark, f.eks., trenger ytterligere 10 mill. kr for å kunne klare å gi alle skikkelig bredbånd på minst 2 MB.

Statsråd Heidi Grande Røys [18:19:38]: For å seie det slik: Eg kuttar ikkje. Eg prioriterer innanfor mitt budsjett. Det handlar ikkje om kutt. Eg har ei ramme som eg frå eitt år til eit anna vel å bruke på ulike tiltak. Eg har sagt at neste år skal eg bruke det på breiband. Det betyr at vi har 30 mill. kr til breiband, og Framstegspartiet har 30 mill. kr til breiband, utan at det finst noko kutt nokon plass. Eg trur vi berre skal vere einige om at vi har det same ambisjonsnivået.

Vi ser at ein treng å bruke meir tid på å byggje breiband. Det vi òg har sagt til komiteen, er at vi no bestiller ein ny analyse for å sjå korleis breibandsdekninga er når ein har brukt alle pengane. Det er sjølvsagt difor eg har sett av ein pott, slik at vi har noko i bakhand om ein ikkje har nådd målet. Vi ser òg, spesielt når det gjeld mobilteknologi, at det i haust skjer ei stor utbygging. Ho skjer sjølvsagt fyrst og fremst i store byar, men lat meg berre minne om at Oslo kanskje er den staden med flest husstandar utan breiband, m.a. på grunn av kapasitetsproblemet på Telenor sine linjer. Så det at ein byggjer ut mobilteknologien, er med på å nå desse kvite flekkane som både representanten Hoksrud og eg er opptekne av.

Borghild Tenden (V) [18:20:54]: Tilbake til mitt forrige spørsmål og svaret som jeg fikk. Jeg tolket det sånn at statsråden syntes det var feil å skille ut Mesta. betyr det at denne regjeringen kommer til å reversere det? Hvis det er så ideologisk feil, må vel det bety at man har tenkt å gjøre noe med det? Kan hun bekrefte det?

Statsråd Heidi Grande Røys [18:21:17]: Eg sa ikkje nødvendigvis at det var feil. Eg sa at det ikkje er denne regjeringas politikk å føre den type utskiljing. Det betyr ikkje at vi skal reversere alt som har skjedd i statleg sektor dei siste ti åra, der det i stor grad har gått føre seg fristilling, delegering, AS-ifisering og privatisering og vi, som resultat av det, har fått ein fragmentert stat og spesielt ei fragmentert statsforvaltning. Dette var representanten Borghild Tenden òg med på å kommentere då vi behandla stortingsmeldinga i vår, då ho bad FAD ta eit større koordinerings- og samordningsansvar innanfor IKT-politikken. Når det er ei utfordring innanfor IKT-politikken, vil eg tru ein òg frå Venstre kan sjå føre seg at dette er ei utfordring innanfor andre sektorar.

Det eg problematiserte, var påstanden om at det at ein har spart 850 mill. kr, vil ein sjå godt igjen på vegvedlikehaldet. Det var det eg sette spørsmålsteikn ved. Eg er ikkje sikker på at alle innbyggjarane i dette landet vil vere eini-

ge i at det var så lurt av høgeregjeringa å ta det grepet, for så å bruke pengane på vegvedlikehald og skryte av det. Det er ikkje det folk ser igjen når dei køyrer rundt på vegane.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Sverre Myrli (A) [18:22:31]: Det nye stortingsflertallet etter valget i 2005 og den nye regjeringa som da tiltrådte, har satsset mer på samferdsel enn det noensinne er blitt gjort. Det blir det også gjort til neste år.

Er det noe som har gjort lite inntrykk i debatten i dag, er det at talere fra de tre tidligere regjeringspartiene etterlyser mer penger til samferdselsformål. Sjølsagt kunne det ha blitt brukt enda mer penger til samferdselsformål til neste år. Men en kunne jo i hvert fall ha gått to år tilbake og sett hva en sjøl gjorde da en satt i regjeringslokalene.

Jernbanen har en avgjørende betydning i transportbildet på Østlandet – en helt avgjørende betydning. Når vi diskuterer jernbane, har jeg ofte inntrykk av at mange ikke helt forstår alvoret og betydningen av jernbanen. Det virker liksom som om jernbanen er noe koselig som tøffer rundt omkring i koselige dalfører, og som vi bruker når vi skal på juleferie til svigermor eller skal sende ungene på sommerferie til bestemor. Men for titusener av folk på Østlandet er jernbane og togtrafikk blodig alvor, fordi en rett og slett er avhengig av toget for å komme seg til og fra jobben. Her bruker ikke folk toget to ganger i året, på juleferie og sommerferie. Nei, her bruker folk toget to ganger om dagen, hver eneste hverdag gjennom hele året.

Som et lite apropos: Etter den fatale brannen på Oslo S for ca. en uke siden stod jernbanen i store deler av Østlandet stille. Den dagen var det flere mennesker i det sentrale østlandsområdet som ikke kom seg på jobb, enn det totalt er innbyggere i Finnmark fylke. Det sier noe om dimensjonene og hvilken betydning jernbanetrafikken har på Østlandet.

Vi må satse på jernbanen på Østlandet, der folk kan bruke tog på jobb hver dag, der folk kan pendle med toget. Det er der jernbanen har sitt fortrinn, og det er der vi i disse klimatider kan ta store transportvolum og sørge for at biltrafikken går ned, og at flere kjører tog. Derfor må det satses på jernbanen i intercitytriangelet Lillehammer–Skien–Halden.

Bevilgningene øker til samferdselsformål, men det gjør dessverre også kostnadene ved nye jernbaneprosjekter. Derfor er det ikke penger i budsjettet til ombygging av Ski stasjon i 2008. Og jeg nøler ikke med å si: Det er meget beklagelig.

Eirin Faldet sa tidligere i dag at folk i innlandet er sindige mennesker – ikke syndige, men sindige mennesker. Det er også folk i Akershus. Men det finnes grenser. Hvis det er riktig, som det nå ryktes i pressen, at fagetatene i sitt forslag til Nasjonal transportplan nå foreslår å ikke bygge det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski, kan jeg love at det blir bråk også blant sindige Akershus-beboere. Hvilke jernbanestrekninger skal bygges ut dersom ikke Østfoldbanen og Vestfoldbanen skal bygges ut? Og det har vært tverrpolitisk enighet i Stortinget om at det nye dobbelt-

sporet mellom Oslo og Ski er det viktigste jernbaneprosjektet etter at dobbeltsporet mellom Oslo og Asker er utbygd.

Som om ikke dette er nok: Midt oppe i dette diskuterer vi her på huset å bygge høyhastighetsbaner. Ja, man får ha meg unnskyldt: Jeg er en glødende jernbanevenn, men jeg stiller spørsmål ved realismen i slike prosjekter, og jeg stiller også spørsmål ved timingen av slike prosjekter. Altfor ofte har svevende og luftige jernbaneprosjekter ødelagt realistiske og fornuftige jernbaneprosjekter. Det er en mager trøst for folk som ikke får noen bedring i togtilbudet på Østfoldbanen og Vestfoldbanen at vi kanskje kan reise til Bergen på to timer om et eller annet antall år langt fram i tid. Det blir omtrent som å si til en treåring som har ødelagt trehjuls sykkel sin, og som trenger en ny: Nei, du får ikke ny trehjuls sykkel, men du skal få motorsykkel når du blir 18 år. Det hjelper lite. Det roer ikke gemyttene i heimen. Sånn er det også med jernbanepassasjerene på Østlandet. Hvis det ikke skjer noe med jernbanetilbudet, kan vi sette spørsmålstegn ved hvilken betydning jernbanen i det hele tatt har i Østlandsområdet.

Terje Aasland (A) [18:27:54]: En kan i hvert fall konstatere én ting: Samferdsel engasjerer, og også innenfor samferdsel har en det umulige problem å kunne tilfredsstille alle. Men jeg er i hvert fall glad for at vi har en regjering som faktisk prioriterer samferdselssektoren. Både i 2007 og i 2008 er det synlig i budsjettet. Hadde vi prioritert samferdsel enda mer, hadde jeg vært bekymret, for da hadde vi måttet nedprioritere andre områder. Det tror jeg faktisk det store flertall i denne sal ikke er særlig villig til.

Men jeg ser, og jeg skjønner også, at til tross for styrkingen, til tross for at vi følger opp de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan, er utfordringene store. Jeg tror vi kan slå fast at vi ennå ikke er fornøyd. Spesielt synes jeg også – i likhet med foregående taler – at utfordringene knyttet til jernbanen er store. Jeg er glad for – for å understreke det – at vi nå kan starte opp detaljplanleggingen av parsellen Larvik–Porsgrunn i kommende års budsjett. Jeg håper også man skal fortsette med en utbygging i 2009.

Det er slik at vi har styrket jernbaneinvesteringene betraktelig. Men til tross for dette er situasjonen ikke i samsvar med vedtatte målsettinger om gjennomføringstempo. Spesielt krevende er det at kostnadsveksten reduserer gjennomføringskraften i forhold til Nasjonal transportplan. I Arbeiderpartiet har vi hatt en debatt om dette, og vi kommer til å ha en debatt og en diskusjon om denne utfordringen. Jeg tror det er helt nødvendig at det legges til rette for å innføre en alternativ finansieringsform innenfor forsvarlige rammer som sikrer en sammenhengende og mer effektiv utbygging av viktige jernbanestrekninger i Norge. Etter mitt skjønn må en slik ordning tre i kraft så raskt som overhodet mulig. Jeg skal ikke antyde hvilke finansieringsformer som eventuelt må erstatte dagens ordning gjennom direktebevilgninger over statsbudsjettet, men jeg erkjenner og mener at endringer må skje. Jeg registrerer også at samferdselsministeren er positiv til nett-

opp å gå inn i dette arbeidet med det store alvoret som ligger i det.

Jeg tror vi er enige om at vi må for det første ha en finansieringsform som sikrer et langsiktig og forutsigbart utbyggingstempo, hvor viktige prosjekter kan forskuttes. For det andre må vi sikre en mer sammenhengende og ikke minst effektiv utbygging av større prosjekter over lengre strekninger. Det håper jeg at vi skal få til.

Så må jeg over til en lokal sak også, siden representanten Hoksrud fra Fremskrittspartiet i sin replikkrunde med representanten Faldet tok opp forholdene om strakstiltak på E18 gjennom Bamble. Jeg vil understreke at dette blir meget lokalt, men jeg konstaterer at også foregående talere har vært både lokal- og detaljorienterte.

Jeg har registrert at opposisjonen nevner denne strekningen i sine merknader. Jeg deler oppfatningen om at trafikksikringstiltak på E18 gjennom Bamble er viktig og må prioriteres, og at arbeidet må startes opp så snart som mulig, så lenge trafikkøkningen er stor og ulykkene mange og det er tiltagende vekst og høyere hastighet fra begge sider av fylket.

Det er med litt forundring jeg registrerer at representanten Hoksrud stilte spørsmål om en lovnad som ble gitt i våres, om at en skulle starte arbeidet inneværende år. Ja, det var faktisk tenkt slik, og det var ment slik, men så var reguleringsplanarbeidet ikke ferdig. Det er da jeg litt forundret merker meg at representanten Hoksrud tillater seg å stille spørsmål om hvorfor ikke ting er blitt gjennomført i tråd med de lovnadene som lå der, spesielt siden Hoksrud er kommunestyrerepresentant i Bamble og faktisk utmerket godt vet hvor sakene står. Da blir jeg litt undrende når han bruker det som sitt utgangspunkt for å angripe representanten Faldet. Han kjenner utmerket godt og er godt informert om både framdrift, prosess og mulig oppstartstidspunkt for utbedringene, selv om spørsmålet han stilte, vitner om det stikk motsatte. Det var faktisk ikke mulig med oppstart inneværende år. For neste år er det kanskje realistisk med oppstart av ett kryss, og det regner jeg med at Vegvesenet gjør innenfor de tildelte rammer. Det er grenser for hvor populistisk en skal tillate seg å være!

Helt til slutt vil jeg bare uttrykke stor tilfredshet og glede over at en innenfor Kystverkets rammer nå har midler nok til å utbedre Brevikstrømmen, en viktig industriell farled, en industriell farled og en utbedring som kommer til å bety at industrien i Grenlandsområdet kommer til å spare mange titalls millioner kroner på mer effektiv transport. Det er god industripolitikk også i dette budsjettet. Takk!

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

Gorm Kjernli (A) [18:33:43]: Det er som flere av talerne har vært inne på, en historisk høy bevilgning til jernbane i neste års statsbudsjett. Aldri før har det vært bevilget mer penger til jernbane enn det som er foreslått for 2008. Der tidligere regjeringer har sviktet jernbanen, sørger denne regjeringen for mer penger. Men så må vi dess-

verre registrere at pengene likevel ikke strekker til for alle de prosjektene vi ønsker å realisere.

Kostnadsøkningene på jernbaneprosjektene har vært enorme, og for ikke å forsinke igangsatte prosjekter, utsetter man prosjekter som er klare for utbygging. Jeg skal tillate meg å være litt lokal: Ett av disse prosjektene er ombygging av Ski stasjon.

Ski stasjon er første trinn i utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo. Et nytt dobbeltspor her er av betydning for hovedtransportåren til Europa, men også for den daglige pendlingen for titusener av folk sør for Oslo, i Akershus og Østfold. Det nye dobbeltsporet ligger inne i Nasjonal transportplan 2006–2015, og ombygging av Ski stasjon er som nevnt første skritt på veien og en forutsetning for nytt dobbeltspor. Som Akershus-representant var det derfor svært overraskende å lese forslaget til budsjett for neste år, der ombygging av stasjonen var utelatt.

Jeg har forståelse for at kostnadsøkningene har vært store, og at det er vanskelig å få pengene til å strekke til. Men at Ski stasjon, som på de to siste budsjettene har vært bevilget penger til forprosjektering og som nå er helt klar for ombygging, ikke bevilges en krone for neste år, var jeg nødt til å kommentere. Når det er sagt, stiller jeg meg selvfølgelig bak den innstillingen som komiteens flertall har presentert. Samtidig mener jeg at dette er et eksempel på at man bør tenke nytt i måten man finansierer jernbaneprosjekter på.

Når jernbanen er avhengig av årlige bevilgninger over budsjettet, vil ikke pengene strekke til når kostnadene øker. Situasjonen for veibygging er en annen, og jeg ser ikke forskjellen mellom de to. Er det noe man bør satse på å få bygd ut, så er det jernbane. Det er miljøvennlig, det avlaster veiene i pressområdene, og det øker framkommeligheten for alle. Jeg håper at man for framtiden vil finansiere jernbanen på en annen og mer forutsigbar måte.

Til slutt: Satsing på jernbane er en satsing for framtiden og for klimaet. Vi må gjerne diskutere høyhastighetsbane og andre store prosjekter – jeg er tilhenger av det – men det virker som det er litt ufarlig fordi det ligger langt fram i tid. Det viktigste vi kan gjøre nå, er å ruste opp og bygge ut jernbanen i de befolkningsrike og sentrale delene av landet. Det er å ta klima på alvor. Det er å satse miljøvennlig. Det er god næringspolitikk. Regjeringen er godt i gang, men framover må det satses enda mer, og kanskje annerledes, for å få bygd ut jernbanen.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [18:36:51]: Akershus sliter med økende trafikk på veier som verken har kapasitet eller sikkerhetsmessige forutsetninger for å ta trafikkveksten. En av dødsveiene er rv. 4 gjennom Nittedal, hvor en har hatt sju trafikkdrepte på en kort strekning i løpet av de ti siste årene. Enda verre er det på E6 de første kilometerne av E6 etter gardermoavkjøringen, hvor 23 er drept på 18 år. Utbyggingen av E6 Gardermoen–Dal vedtok Stortinget for kort tid siden, og prosjektet er allerede i gang-satt. Samferdselsministeren skal ha ros for sin evne til å få fram det prosjektet raskest mulig. Det meste av finansieringen tar vi selv gjennom bompengefinansiering. Tilsva-

rende vil det bli på rv. 4 gjennom Nittedal, men her må Oslo-pakke 3 på plass før utbyggingen starter.

Så er likevel realiteten i vår region at vi ikke kan bygge oss ut av problemene med veiutbygging. Først og fremst må vi løse utfordringene gjennom styrking av kollektivtilbudet. Et brukbart kollektivtilbud får vi ikke før det er på plass firespors jernbane Asker–Oslo og Ski–Oslo. For hele landet er dette viktig. Svært mye av både godstransport og persontransport skal til eller gjennom Oslo for å komme til bestemmelsesstedet. Vi har ingen tid å miste i gjennomføringen av disse prosjektene. Jeg er glad for de resultater økte samferdselsbevilgninger gir for utbyggingen Asker–Lysaker. Så er jeg nervøs for den utsettelse av oppstart Ski–Oslo som årets budsjett representerer, og understreker derfor betydningen av at dette prosjektet igjen får prioritet i budsjettene som kommer.

Gjennom Oslo-pakke 3 vil det komme betydelig satsing på kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Også her kommer Regjeringen oss i møte gjennom det framlagte lovforslaget som åpner for å bruke bompenger fra vei til støtte og drift av kollektivtrafikken. Dette er en svært viktig forutsetning for en både miljømessig og sikkerhetsmessig bedre trafikkavvikling i Oslo-regionen.

Oslo og Akershus er nå i ferd med å etablere et felles kollektivselskap. Det skulle vært gjort for lenge siden, men nå skjer det, heldigvis. Jeg tror nok vi også må se på om ikke NSBs lokaltrafikk i regionen hører hjemme i dette selskapet. Min Akershus-erfaring er at vi trenger en bedre samordning av tog, buss og bane for å få til et mer effektivt og konkurransedyktig kollektivtilbud. Samordning av takster er én ting, det er delvis gjort gjennom Stor-Oslo Lokaltrafikks avtaler med NSB, om enn ofte etter smertefulle prosesser. Samordning av rutetilbud og planlegging er en annen og like stor utfordring. Vi har fortsatt mulighet til å få mer kvalitet og kapasitet igjen for pengene ved en bedre utnyttelse av ressursene i Oslo-regionen, men det krever at vi har staten med på laget i det arbeidet som vi har foran oss.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:40:17]: Norge er et land med lange avstander fram til markedene hvor næringslivet skal levere sine varer. Å hevde seg i et stadig mer konkurransutsatt og globalisert samfunn, krever god logistikk, i form av effektive havner, jernbane og trygge og gode veier, der riksveifergene spiller en svært viktig rolle. Alt dette må fungere på en god måte, dersom næringslivet ute i distriktene skal kunne utvikle seg og fungere.

Næringslivet i Møre og Romsdal hevder seg godt, til tross for store avstander til markedet, kombinert med dårlige transportårer og manglende fergemateriell. Men det er et tidsspørsmål hvor lenge eksportnæringslivet i vår region kan holde det gående, slik situasjonen er i dag. Det er på sin plass å forvente at ansvarlige myndigheter snart tar nødvendige grep.

Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har ansvaret for at vi har et godt riksveifergetilbud i hele landet. Dagens situasjon for Møre og Romsdal er at man har gammelt, nedslitt fergemateriell. Daglig oppleves det at

ferger er ute av drift grunnet tekniske feil. Lange køer med vogntog må stå over fergeavganger, noe som betyr at varene kommer for sent ut i markedet.

Det er skuffende at statsråden i sitt svar av 19. november på spørsmål fra meg ikke kom med en løsning som hindrer at det oppstår nye fergeproblemer over nyttår. Konkurransen ute i markedet er tøff, og en ny krise vil svekke omdømmet til bedriftene når varene ikke kommer frem til avtalt tid.

Høyre, sammen med Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ber i sine komitemerknader Regjeringen om å prioritere å bedre fergetilbudet i Møre og Romsdal. Det er et sterkt ønske, og det vil bety svært mye for næringslivet i Møre og Romsdal om statsråden i dag kan love at hun vil sørge for at det blir satt inn nytt og bedre fergemateriell over Moldefjorden – et tilbud som også vil bedre situasjonen for Solevåg–Festøy.

Eksportvegen E136 Dombås–Ålesund er den viktigste stamveiruten for eksportnæringslivet i Møre og Romsdal. Store deler av veien har ikke den standard som en stamvei skal ha. Veien er flere steder smal og svingete og mangler midtstripe. Høyre og mindretallet viser i innstillingen til behovet for en oppstart for utbedring av dette viktige øst-vest-sambandet, og at det må følges opp i fireårsperioden.

Høyre har også fremmet forslag om å bygge Eksportvegen Dombås–Ålesund som OPS-prosjekt. Ser statsråden for seg at det kan bli en OPS-løsning for strekningen Dombås–Ålesund?

Så til slutt: Det er positivt at flertallet støtter igangsetting av Kvisvsvegen, noe som betyr fergefri trasé mellom Eid og Volda og bedre framkommelighet for næringslivet, samtidig som det vil styrke bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Berit Brørby (A) [18:43:40]: Rv. 35 gjennom Jevnaker er av Oppland fylkeskommune prioritert som en viktig stamvei. Stortinget vedtok også ved forrige rullering av Nasjonal transportplan å legge inn en økt bevilgning på 100 mill. kr til parsellene Jevnaker–Olimb i slutten av planperioden 2014. Et arbeid pågår nå i Statens vegvesen med å utrede alternative traséer til den vedtatte traséen gjennom Jevnaker, og det er satt av planleggingsmidler til ny rv. 35 i statsbudsjettet for 2008, men ingen penger til trafiksikkerhetstiltak gjennom Jevnaker.

Med den tidshorisont som jeg ser angående endelig, eventuelt ny, veitrasé for rv. 35 gjennom Jevnaker, kan ikke et helt nødvendig trafiksikkerhetsarbeid vente. Dette gjelder spesielt Hadeland Glassverk–Olimb. Årsdøgntrafikken langs denne strekningen fra Hadeland Glassverk til Olimb varierer mellom 8 900 og ca. 5 800. Ca. 11 pst. av denne trafikken er tungtransport, og trafikken er sterkt økende. Barn ferdes hver dag langs veien, og mange må krysse veien. Det mangler gatelys og gang- og sykkelveier. Det mangler gangfelt, det er for høy hastighet, og det er uoversiktlig og trangt. Det mangler også gul stripe på stamveien. Noe må gjøres nå, før det skjer en alvorlig ulykke.

Statens vegvesen har i samtaler med Jevnaker kommune bekreftet at de ser behovet for trafiksikkerhetstiltak

langs rv. 35, men kan ikke prioritere dette på grunn av manglende bevilgninger. Det har vært prioritert noen trafikksikkerhetstiltak på denne veien det siste året, men ingen av disse tiltakene er for myke trafikanter, kun for bilister. Derfor har jeg et håp om at statsråden vil se nærmere på henvendelsen fra Jevnaker kommune om at vegvesenet i fylket må prioritere trafikksikkerhetstiltak gjennom Jevnaker for de myke trafikantene. Det er også et bra miljøtiltak. Om flere kunne få bruke gang- og sykkelveier, ville det bli mindre behov for å bruke bil.

Den andre saken jeg vil ta opp, er en liten sak, men viktig for dem som bruker tilbudet, nemlig Randsfjordsferja. I mange år har det blitt tatt politiske initiativ for å få aksept for at ferja over Randsfjorden er en del av riksveinet. Det er en riksvei på begge sider av fjorden, og for meg som er fra innlandet, er en ferje en ferje – selv om vi ikke har kyst. Det har så langt ikke vært mulig å finne 3 mill.kr på et statsbudsjett på vel 700 milliarder kr. Derfor vil jeg igjen komme med en henstilling til statsråden, at det bør være mulig å finne en løsning for Randsfjordsferja i nær framtid. Jeg har et håp om at statsråden vil medvirke til dette.

Martin Engeset (H) [18:47:03]: For tiden pågår det to store saker i Østfold som engasjerer hele Østfold-samfunnet. Den ene er kampen for det nye Østfold-sykehuset, og den andre er kampen for at Rygge sivile lufthavn skal få rammebetingelser som gjør det mulig å drive en effektiv, god og lønnsom flyplass.

Jeg har lyst til å sitere fra merknadene til Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i innstillingen, side 27:

«Disse medlemmer understreker at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp også må omfatte åpningstider. Disse medlemmer har merket seg at Rygge lufthavn har fått avslag på sin søknad om utvidet åpningstid en halv time morgen og kveld, til tross for at alle berørte kommuner har anbefalt dette. Disse medlemmer ber Regjeringen sørge for at søknaden blir innvilget.»

Til tross for at alle kommunene altså sa ja i høringsrunden, fattet Luftfartstilsynet et helt ubegripelig vedtak om å si nei til en meget beskjeden utvidelse av åpningstiden med en halv time morgen og kveld. Denne saken ligger nå på samferdselsministerens bord. Jeg skal ikke be henne kommentere saken her. Den vil bli gjenstand for en skikkelig saksbehandling, vil jeg tro. Her får statsråden en glimrende mulighet til å vise at Senterpartiets uttalte prinsipp om å respektere lokale folkevalgte organer faktisk betyr noe i virkelighetens verden og i praktisk politikk.

Jeg vil utstede en advarsel til statsråden og ber statsråden følge nøye med. Dersom statsråden mot formodning skulle komme til å lande på å opprettholde Luftfartstilsynets famøse vedtak, vil hun utløse et raseri i Østfold så voldsomt at det politisk kommer til å bli meget ubehagelig for den rød-grønne regjering. Dette er ingen trussel. Det er faktisk en nøktern saksopplysning. Da vil nok den utblåsningen som vi hørte her i salen tidligere i dag fra stor-

tingsrepresentant Gullvåg, og som vi nettopp også så på TV 2, fremstå som en liten bagatell eller en parentes.

Henning Skumsvoll (FrP) [18:50:02]: Stamveiene i landet er stort sett i meget dårlig forfatning. Bare ca. 5 pst. av veiene har en tilfredsstillende standard. Lave budsjetter til veisektoren de senere år har resultert i at vi nå har et enormt behov for et krafttak både på anleggs- og vedlikeholdssektoren.

Regjeringen hevder at rammene i Nasjonal transportplan blir fulgt. Det de imidlertid ikke sier noe om, er at med den utbyggingstakten som nå gjelder, vil det ta 50 år før stamveistandarden blir tilfredsstillende.

I åtteårsperioden 1997–2004 ble det på E18 og E39 mellom Oslo og Stavanger drept 214 mennesker. 142 av disse ble drept i møteulykker, mens resten omkom som resultat av dårlig geometrisk standard.

Stamveien gjennom Vest-Agder er E18/E39. Store deler av denne veien er både smal og svingete. Selv den nye E39-strekningen over Fedafjorden var før den ble åpnet i september 2006, av Vegvesenet selv vurdert som under forventet standard.

Fremskrittspartiet vil arbeide for at bevilgningene til vei økes betraktelig i kommende budsjetter. I løpet av ca. 20 år er målsettingen å bygge en firefelts vei gjennom hele Vest-Agder. Fremskrittspartiet vil i motsetning til alle andre politiske partier på Stortinget fullføre stamveitbyggingen før høyhastighetsringen i Sør-Norge vurderes.

Da saken om høyhastighetsvurderingen ble behandlet i Stortinget høsten 2006, stemte Fremskrittspartiet imot, ikke fordi vi helt motsatte oss konseptet, men fordi vi ønsker å bygge ut gode stamveier og viktige riksveier.

Parallelt med veitbygging ønsker Fremskrittspartiet å øke innsatsen for forbedring av eksisterende jernbane. Det er nødvendig med ca. 11 milliarder kr for å bygge ut E39 til firefelts vei mellom Kristiansand og Stavanger. Å få disse midlene i en 20-årsperiode uten å bruke bompengefinansiering vil være et meget stort løft. Skal en høyhastighetsbane fra Bergen via Stavanger til Oslo bygges i samme periode, må det bevilges 70 milliarder kr. I tillegg vil det være nødvendig med store subsidier for å få konkurransedyktige billettpriser. Et tilsvarende prosjekt er bygging av høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Uten subsidier vil billettprisen her ligge på ca. 4 000 kr hver vei. For Fremskrittspartiet og folk flest vil nok høyhastighetsbane fortone seg som den rene drømmetenkning.

En utbygget E39 mellom Kristiansand og Stavanger i løpet av 20 år er realistisk. Fremskrittspartiet sløser ikke med statens midler, men vi bygger ut transportsektoren for kommende generasjoner. Trygge veier resulterer i bedre trivsel for landets borgere.

Svein Flåtten (H) [18:53:06]: Svulstighetene i rørende omtale av samferdselsbudsjettet fra de rød-grønne sitter løst, sammen med kritikk av den forrige regjering. Bevilgningene er nå «langt høgare», som statsråden uttrykte det i sitt innlegg.

Ja visst. Regjeringen har 132 milliarder kr mer i skatteinntekter på sitt totalbudsjett enn Bondevik II-regjeringen hadde i 2005. Selvfølgelig har bevilgningene økt. Økonomien er i vekst, og alt øker. Det er på grensen til å være lite fair å sammenligne innsatsen fra den forrige regjeringen og den nåværende ved hjelp av kronebeløp. Poenget er at det er en betydelig økning i ressursmulighetene. Handlingsrommet er økt innenfor en ansvarlig økonomisk ramme. Spørsmålet blir: Hvor mye vil man bruke på samferdsel? Da tror jeg ikke man kan gjøre dette til et budsjettbalansespørsmål, slik en kunne få inntrykk av tidligere i dag. Dette handler om å prioritere innenfor den rammen man har.

Det var med interesse jeg imøteså representanten Gullvågs innlegg – selvutnevnt opprører mot manglende oppfylning av egne og rød-grønne valglofter på 6 milliarder til Vestfoldbanen. Det var spennende for å konstatere om han tok sitt opprør mot manglende jernbanebevilgninger, mot seg selv og mot sin egen regjering inn i stortingssalen til den ansvarlige statsråd. Det gjorde han. Etter elleville lokale rød-grønne lofter i valgkampen har det vært en øredøvende taushet i de rød-grønne budsjettene når det gjelder bevilgninger til dobbeltsporet Tønsberg–Barkåker og til Vestfoldbanen – i årets budsjett ikke engang nevnt i merknader fra flertallet.

Men representanten Gullvåg har nå også funnet flere syndebukker enn statsråden for sin egen misere i å oppfylle jernbaneløftene. Det er sosialøkonomene som har skylden, særlig de i Finansdepartementet, i sin beskyttelse av det han kaller en hellig budsjettbalanse. Men representanten Gullvåg er jo med i et parti som har hatt utrolig økende beløp til disposisjon innenfor en ansvarlig budsjettbalanse. Det er jo ikke slik at én milliard til Vestfoldbanen ville veltet budsjettbalansen. Det var nok av plass innenfor. Men noe annet måtte ut. Fremmedordet for det er prioritering. Den har først statsråden gjort. Så har Regjeringen, hvor Gullvågs parti er med, prioritert. Hvor var Gullvåg under dette prioriteringsarbeidet? Det vet jeg ikke. Det har jeg lurt på mange ganger, men jeg har fått svar i nyhetssendingene i kveld. Han har i hvert fall aldri vært på statsrådets kontor eller prøvd å få statsråden i tale om dette.

Det sier meg at når man utnevner seg selv til leder av et togopprør på vegne av innbyggerne, bør man i hvert fall ha en kontakt med sin egen statsråd. Jeg skal gjerne støtte alle tiltak som kommer for å få jernbane til Vestfold, men det lover ikke godt når de som sitter med ansvaret, og som utnevner seg til ledere av dette, i det hele tatt ikke synes å være på talefot med sin egen regjering.

Gunn Olsen (A) [18:56:28]: Jeg synes det er gledelig med Regjeringas økte bevilgninger til samferdsel. Det er viktig å satse på en positiv samferdselsutbygging i hele landet, og jeg stiller meg selvsagt bak hovedmålene i Regjeringas samferdselspolitikk: økt trafiksikkerhet, mer miljøvennlig transport, effektiv og tilgjengelig transport over hele landet.

Jernbane er miljøvennlig transport. Mer jernbane er økt trafiksikkerhet. Derfor er vi sjølsagt opptatt av å få

løst de viktige samferdselsprosjektene som vi har jobba for i mange år, noen i 15 år. Eidangertunnelen er et stikkord. Som representanten Terje Aasland var inne på i sitt innlegg, er vi fortsatt veldig optimistiske med hensyn til å få løst det viktige jernbaneprojektet.

Så har jeg en liten kjepphest, og det er ferjesamband som binder sammen riksveier eller inngår i riksveiforbindelser. Vi mener at det bør få riksveistatus, slik representanten Berit Brørby også var inne på. Det er veldig få sånne prosjekter i landet. Men vi har et i Kragerø-skjærgården, og vi har et i Randsfjorden, bl.a. Det er vanskelig å forstå at dette ikke kan løses, så jeg oppfordrer igjen statsråden til å se på de prosjektene.

Jeg er veldig glad i jernbane, men jammen er det flott med noen nye veiprojekter også. Jeg kan anbefale alle å ta en tur på den nye innfartsveien til Kragerø. Den er utrolig vakker, og den er veldig trafiksikker. Det er moro når vi kan få til å fullføre sånne svært etterlengtede veiprojekter som det.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Arne L. Haugen (A) [18:59:08]: Når næringskomiteen reiser rundt i landet på bedriftsbesøk, er det som regel to budskap – eller krav – vi får fra næringslivet. Det er god infrastruktur og stabile rammebetingelser. I distriktene er god infrastruktur ofte ensbetydende med gode veier, og på det området er fortsatt mye ugjort til tross for den økte satsingen vi har hatt nå etter regjeringsskiftet.

Jeg har lyst til å fortelle om konsekvensene av et vellykket veiprojekt på mine hjemtrakter, nemlig utbyggingen av E39 gjennom Skaun kommune som et av de tre første OPS-prosjektene i Norge. Mye kunne vært sagt om det, men i rollen som pådriver var jeg involvert i hele planprosessen, hvor jeg hadde et enormt godt samarbeid med Vegvesenet, og jeg erfarte hvilken ekstremt viktig rolle ordføreren i Skaun spilte for å komme dit at planene var klare og utbyggingen kunne settes i gang. Utbyggingen ble gjennomført på rekordtid, og under budsjettet.

Bomveiprojektet kostet ordføreren vervet ved kommunevalget, men den ferdige veien betydde en helt ny tidsregning for Skaun, vitaliserte hele Orkdalsregionen og har skapt en framtidstro og en utvikling som er helt fantastisk. Før prosjektet ble realisert, var det flere arbeidstakere enn arbeidsplasser i Orkdal. I dag er det flere arbeidsplasser enn arbeidstakere. Slik får nyveien omfattende ringvirkninger i hele regionen. Det har vært en enorm vekst i handel og service. I dag ligger Orkdal høyest i Trøndelag når det gjelder handel pr. innbygger, altså over Trondheim. Byggeaktiviteten er på topp, og det sprer seg også oppover dalføret. Så også for utviklingen i Meldal kommune, som jeg kommer fra, var realisering av dette prosjektet av største betydning.

I Sør-Trøndelag står nå to tilsvarende prosjekter for tur: Rv. 714 fra Orkdal til Hitra/Frøya og et prosjekt på Fosenhalvøya. Bomveiselskap er organisert begge steder. Ingen av disse to prosjektene ligger innenfor planrammene i NTP. Men rask realisering vil i hvert fall trygge eksis-

terende arbeidsplasser og skape grunnlag for vekst og utvikling.

Når jeg melder meg i denne debatten, er det egentlig for å understreke betydningen av at vi får bygd ut hele veistrekninger i ett, og at vi organiserer og gjennomfører dette arbeidet på den mest kostnadseffektive måten.

Åge Starheim (FrP) [19:02:22]: Er det noko som interesserer folk og næringsliv i Sogn og Fjordane, er det samferdsle, spesielt det som skjer på vegane våre. Jernbane har vi lite av i fylket. Ut frå vallovnader vart det stilt store forventningar til den nye regjeringa og til samferdsleminister Liv Signe Navarsete, også i Sogn og Fjordane.

Landet treng eit kjempelyft til ei infrastruktureform som kan skaffe næringslivet fordelar i forhold til konkurrentar i utlandet og dermed tryggje norske arbeidsplassar. Med Regjeringa sitt tempo vil det ta 50 år å få på plass ein akseptabel infrastruktur. Ineffektivitet og tap av konkurransekraft vil i større og større grad prege det norske samfunnet utan dei nødvendige løyvingane til infrastrukturbygging.

Sogn og Fjordane er eit fylke med svært mange rasfarlege vegar. I fylket er det no innført bompengar også til finansiering av rassikring. Det er dermed bilistane sjølve som betaler for dette. Utan bompengar også til rassikring har det ikkje vore auke i løyvingane til dette.

Fylkespolitikarane i Sogn og Fjordane står overfor store utfordringar med å finne midlar til allereie prioriterte vegprosjekt. Årsaka er svært stor prisauke etter at vegprosjekta vart prioriterte av fylkestinget. Eg er stygt redd for at framdrifta for desse prosjekta vert skuva langt ut i tid dersom fylket ikkje får større statlege overføringar til samferdsle enn det som det no ser ut til ifølgje neste års statsbudsjett.

Så nokre ord om Stad skipstunnel. Det einaste medlemmene frå regjeringpartia seier i sine merknader om dette prosjektet, er at dei er kjende med utgreiingsarbeidet om Stad skipstunnel, og at dei ventar at Regjeringa legg fram saka for Stortinget. Statlege midlar til prosjektet finst det dessverre ikkje i Regjeringa sitt statsbudsjett for 2008. Då er vi komne like langt, eller rettare sagt like kort, slik som vi har vore i 20 år når det gjeld dette prosjektet.

Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre ønskjer at departementet arbeider vidare med å utgreie Stad skipstunnel som OPS-prosjekt, og fremjar i dag difor følgjande framlegg:

«Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og innarbeide saken i Nasjonal transportplan.»

Folk flest i Sogn og Fjordane hugsar godt Senterpartiet og Liv Signe Navarsete sine lovnader for siste stortingsval om å realisere Stad skipstunnel. Når ho så vart samferdsleminister i regjeringa Stoltenberg, har folk vanskar for å skjønne at det enno ikkje er kome ei einaste krone på statsbudsjettet til Stad skipstunnel.

No var ikkje Senterpartiet åleine om å love pengar til Stad skipstunnel, det gjorde også Arbeidarpartiet og SV. Kvar vert dette av?

Leif Helge Kongshaug (V) [19:05:39]: Først vil jeg rette fokus mot de store utfordringene i forbindelse med rasfarlige veier. Dette gjelder trygghet i hverdagen – eller manglende trygghet, om en vil – både for skolebarn, foreldre og arbeidspendlere. Disse strekningene har vi mange av på Vestlandet, også i Møre og Romsdal. Det dreier seg om folks livskvalitet.

Jeg er glad for at Venstre fant ekstra midler til rassikring i sitt budsjett. Det er sterkt ønskelig å forsere arbeidet med å sikre rasfarlige strekninger, og jeg ber alle i denne salen om ikke bare å bruke mye ord, men også bruke mye penger når det gjelder rasforebygging av veier.

Etter budsjettbehandlingen i fjor var det et oppslag i media om at vedlikeholdet og nødvendig opprustning av Freifjordtunnelen på Krifast var sikret. Det var ikke måte på hvor vellykket representantene fra statsrådets parti hadde vært i sitt arbeid i komiteen! Hva ble resultatet? Den dag i dag er tunnelen like mørk, platene er tatt ned, saltvannet drypper. Omkringingene hadde forskottert opprustningen. Likevel skjer det ingenting. Hvorfor? Blant annet fordi en ikke har et opplegg som Arbeidstilsynet kan godta for utbedringsarbeidet. Dette er rett og slett ikke holdbart. Jeg ber statsråden om å gi klare signaler om at nå må dette arbeidet forseres, så en kommer i gang.

Også i år opplever vi at representanter for statsrådets parti går ut i media og forteller om alt det som har kommet på plass ved deres hjelp i komiteen. I år var det ferjedrift. I flertallsmerknadene i forbindelse med riksveiferjer og kjøp av tjenester står det:

«Fleirtallet understrekar at Regjeringa legg til grunn å oppretthalde det noverande rutetilbodet på riksveiferjene, samt å arbeide for auka kapasitet i einskilde samband.»

Videre blir det vist til situasjonen i Møre og Romsdal og Nordland. Betyr det at de 5 mill. kr som Møre og Romsdal fylke har bevilget for å komme ut av den fortvilte situasjonen med mange biler som står igjen, er unødvendige? Vil staten ta ansvaret og rydde opp i de nedverdiggende forholdene? Er det til å stole på det som senterpartirepresentantene har sagt bl.a. i NRK Møre og Romsdal?

Og videre: I dag er det tidligferje for å rekke første fly fra Kristiansund og senferje for å komme seg hjem etter siste fly til Kristiansund. Disse er foreslått nedlagt fra nyttår på grunn av manglende ressurser. Jeg ber statsråden om å svare et klart ja eller nei på om det er slik som Senterpartiet gikk ut med i media, at ferjetilbudet for neste år var sikret, og at problemene ville bli løst. Eller er det en ny utgave av og reprise på Freifjordtunnelen, store ord og retorikk, men ingen handling?

Magnar Lund Bergo (SV) [19:08:57]: «Seks Tusen Hål» fra Hol til Ål – det var representanten Helleland som siterte Hellbillies om rv. 7. Det krever litt tilsvar – her kommer mer Hellbillies:

«Eg valde å gå imot straumen.

Dei kalla meg ramp og rebell.

Og den som vil kjempe må møte eit hardare klientell»

Og så:

«Hvis pengane vinn over tanken,
ligg jorda snart ribba som vrak.
Men kan hende du vil diskutere.
Då far, kan du kysse meg bak!
Med prat dreg me berre ut tida
og rota burt daga og år.

Snart kjem det ein vår der fleire fær bære kår.»

Det er kanskje ikke overraskende at representanten Helleland ikke valgte disse linjene fra Arne Moslåtens penn.

Det at flere får bedre kår, er hovedmålsettingen til den rød-grønne regjeringen. Med vårt grep om å fjerne skattelettepolitikken til den Høyre-styrte regjeringen og gå tilbake til skattenivået fra 2004 tilfører vi fellesskapet 50 milliarder kr i løpet av denne fireårsperioden, penger som Bondevik II mente var mer fornuftig å bruke på skattelette. Hva har så dette med samferdsel å gjøre? Vel, ser en på skjebnen til Nasjonal transportplan gjennom skiftende regjeringer, er det slående misforhold mellom politiske ambisjoner og praktiske resultater, uansett regjeringskonstellasjoner.

Representanten Hellelands tidligere innlegg om rv. 7 viser dette på en god måte. Når den rød-grønne regjeringen trår til med over 30 mill. kr til oppstart av utbedring av Ramsrudhellingene nettopp på rv. 7, mener representanten Helleland at dette er for puslete. Da må det være lov til å spørre: Hva fikk Høyre og representanten Helleland til på rv. 7 i forrige periode? Jo, og viktig nok, rv. 7 fikk status som stamveg. Men penger til opprustning, hvor ble de av? «Seks Tusen Hå!» fra Hol til Ål – mange av de hullene var nok på plass allerede i 2004. Det går vel an å antyde at skattelette den gangen hadde høyere prioritet. Nå har Høyre riktignok romsligere budsjetter. De gjentar stadig, senest ved representanten Flåtten, at denne regjeringen nå har vært så heldig å få inn 102 milliarder kr mer i skatteinntekter. Ja, det går godt i Norge. Likevel har verken den rød-grønne regjeringen eller Høyre penger til alt. Men jeg merker meg at Høyre i årets budsjettinnstilling har god bruk også for de skatteøkningene de ikke mente de trengte i 2004 og 2005. Riktignok gir de 2,5 milliarder kr tilbake i skattelette, men de resterende 10 milliarder kr har de nå funnet bedre anvendelse for.

Husker jeg ikke feil, står det i Høyres program at de vil fjerne formuesskatten. Vel, det har en prislapp på ca. 10 milliarder kr og er naturligvis forbigått i stillhet i Høyres budsjettforslag for 2008. Rart, når Flåtten har 132 milliarder kr til overs, at han ikke kan innfri sine egne valglofter.

Øyvind Halleraker (H) [19:12:24]: Siden Svein Flåtten ikke er i salen, må jeg bare få kommentere siste talers invitt, om Høyres budsjetter og formuesskatten. Han burde vite at det å fjerne formuesskatten vil sikre at vi får beholde norsk kapital i Norge og derigjennom kan skape arbeidsplasser på lang sikt i dette landet. Det er vårt anliggende når det gjelder å fjerne formuesskatten.

Jeg bad om ordet igjen fordi det har vært en del innlegg som jeg synes det er grunn til å kommentere. Kenneth Svendsen fra Fremskrittspartiet representerer partiet som

hevder det er for «folk flest». Han hadde et frontalangrep på høyhastighetsinitiativet, men blottla samtidig et kunnskapsnivå om saken som gjør det vanskelig å ta det helt alvorlig. Hvis det er noe som er oppsiktsvekkende, riktig oppsiktsvekkende, ved høyhastighetsinitiativet, er det at «folk flest» synes dette er veldig spennende. Men la oss ta noen fakta: For det første, et høyhastighetsnett som kombinerer lyntog og regiontog, vil gi et unikt transporttilbud som vi ikke har sett maken til på kanskje 100 år. Det er et visjonært prosjekt foreløpig, la gå med det, men det er en visjon som kan gi mobilitet i arbeidskraft, næringsetableringer og en ny vekst utenfor Oslo-gryta som vi ikke har noen andre virkemidler til å realisere. Og ikke minst, dette vil komme 4/5 av Norges befolkning til gode, altså ikke, som enkelte har hevdet, bare alternative flypassasjerer mellom de store byene. Les om markedspotensialet i alle de utredninger som er lagt fram – det er interessant lesning.

Fremskrittspartiet er imot å bruke statlige midler til høyhastighetsjernbane. Men på veisiden inntar de det stikk motsatte synspunkt. Her er det kun statlige penger som skal brukes. Forstå det den som kan. Logisk er det iallfall ikke, for offentlig ansvarsområde er vel begge transportbærere.

Jeg er overrasket over at representanter fra Arbeiderpartiet som hevder at de er for jernbane, ikke ser at dobbeltspor i intercitytriangelet og høyhastighetsjernbane, i nevnte rekkefølge, er to sider av samme sak, ja nærmest en forutsetning. Men når de får satt seg litt bedre inn i saken, vil de nok se dette.

Ingen av de rapporter som foreligger om høyhastighetsbaner i Norge, beskriver subsidiesluk på driftssiden – snarere tvert imot. Når det gjelder investeringskostnadene derimot, blir det et spørsmål om vi i Norge også skal modernisere vår jernbane, slik vi ser man gjør i alle andre land i Europa, og sørge for hastighetstilrettelegging som kan føre folk tilbake til jernbanen. Det vil være et løft for de neste 100 år.

Steinar Gullvåg (A) [19:15:43]: For ordens skyld vil jeg gjøre oppmerksom på at innledningen på mitt forrige innlegg var ment humoristisk. Jeg har forstått i ettertid at det ikke ble oppfattet på den måten.

I Vestfold er det startet en folkeaksjon for jernbane. Aksjonistene har tatt mål av seg til å samle 10 000 underskrifter for kravet om utbygging av Vestfoldbanen. De er allerede halvveis. Jeg tror det er første gang noensinne at vi registrerer en folkeaksjon for jernbane.

Kommunene forfatter uttalelser. LO og NHO går i demonstrasjonstog til Stortinget. Ordførerne skriver brev til departement og storting, og fylkeskommunen tilbyr seg nå å forskuttere 100 mill. kr for at utbyggingen av Vestfoldbanen skal kunne komme i gang i 2008.

Vestfoldinger aksjonerer ikke gjerne. Det skal mye til før de reagerer, men når de gjør det, mener de alvor. Folkeaksjonen for jernbanen i Vestfold har allerede større dimensjoner enn Bolærne-aksjonen, og dobbeltsporet Barkåker–Tønsberg er blitt et symbol på jernbanesatsingen.

Så langt har ikke togopprøret i Vestfold gjort særlig inntrykk i regjeringskontorene. Det synes jeg er dumt, for det vil garantert komme til å merkes høsten 2009.

Da flertallet i transportkomiteen ved budsjettbehandlingen i fjor satte av penger til tilrettelegging og grunnerverv for Barkåker–Tønsberg med sikte på anleggsstart i 2008, trodde vi alle at jernaneløftene skulle innfris. Jernbaneverket opprettet anleggskontor i Tønsberg. Anbudene skulle utlyses så snart statsbudsjettet forelå – selvsagt med forbehold om Stortingets godkjenning. Så kom budsjettet, og vi oppdaget at den eneste, fullt utbyggbare strekningen på det norske jernbanenettet ikke er nevnt med et eneste ord i Regjeringens budsjettproposisjon – ikke ett ord. Dette har ikke med penger å gjøre. Det er resultatet av en transportpolitisk prioritering og nedprioritering. Jeg ser av budsjettdokumentene at Barkåker–Tønsberg nå står i fare for å bli skjøvet ytterligere nedover i køen, ettersom det nå settes av planleggingsmidler til Gevingåstunnelen på Trønderbanen med sikte på anleggsstart i 2009, fordi det trengs fyllmasse til utbyggingen av flyplassen på Værnes. Men det er fortsatt mulig å komme i gang med utbyggingen av strekningen Barkåker–Tønsberg i 2008. Vestfold fylkeskommune har gitt et tilbud, og så går det selvfølgelig et tog til våren når revidert nasjonalbudsjett skal legges fram. Imens jager vi trafikantene ut på veien. Nå er kollektivfeltet fra Asker til Oslo ferdig. Ekspresbussene bruker mindre tid enn toget på strekningen fra Tønsberg til Oslo.

Truls Wickholm (A) [19:19:03]: Det høres litt magisk ut når Høyre og Fremskrittspartiet snakker om veifond, hvor avkastningen automatisk skal kunne brukes til veier og tog. Men dette er ikke noe annet enn et forhåndsløfte om å bruke penger på samferdsel.

I replikkordskiftet med representanten Helleland prøvde jeg å spørre om det var slik at Helleland mente at dette var penger som kunne brukes i tillegg til det vedtatte handlingsrommet i økonomien. Jeg tror vi kan tolke svaret, der jeg ble hyllet som ung og dynamisk, som at Helleland vet at et veifond er noe som ikke løser samferdselsutfordringene i Norge, men er snarere et artig triks for å få det til å virke som Høyre bruker mer penger enn de egentlig gjør.

Desperasjonen over at denne regjeringen har greid å skaffe 6 milliarder kr, er til å ta og føle på i denne salen. Det må være frustrerende for Høyre å se at vi har greid å finne de milliardene som bl.a. Martin Engeset fra Høyre i samferdselsdebatter i forrige periode omtalte som «luftmilliarder».

Men vi har gjort jobben. Vi har funnet penger, og leverer langt over det ambisjonsnivået som tidligere finansminister Foss tillot på området.

Til slutt vil jeg bare sende en takk og varme tanker til Oslo FrP for at det nå går mot realisering av Oslopakke 3, kanskje Østlandets viktigste samferdselssatsing. Der får vi en kjempesatsing på kollektivtrafikk, mange viktige veiprosjekter, og det er derfor godt å se at det noen steder finnes fremskrittspartipolitikere som er mer opptatt av å levere resultater til befolkningen enn å ri kjepphester. Kjepphester til folket løser ikke transportproblemene.

Inger Løite (A) [19:21:30]: Det er positivt at vi har en regjering som satser på jernbanen. Satsing på tog vil være ett av mange virkemidler i miljøpolitikken, og ikke minst viser dagens og framtidige prognoser om trafikkvekst på veiene og i flytrafikken at det fins et stort potensial hvis en er villig til å satse tilstrekkelig på jernbanen i årene som kommer.

Jeg kommer selv fra Gjerstad i Aust-Agder. For oss og for hele Sørlandet er det viktig å få på plass en tilkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Jeg ser at dette vil kreve en del grep, og i første omgang er ferdigstillelse av Eidangertunnelen avgjørende. I dag går Sørlandsbanen, som de fleste vet, i liten grad der folk bor. En tilkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med ny trasé vil føre til at strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger blir mer konkurransedyktig, for da vil det lønne seg tidsmessig for store deler av befolkningen å ta tog framfor bil og buss, og det vil bli en reell konkurranse i forhold til fly.

For å illustrere litt av potensialet til jernbanen på strekningen Kristiansand–Oslo kan det nevnes at det i dag er 20 daglige avganger med ekspresbuss. Når det kommer i tillegg til personbiltrafikken, er ikke dette framtidrettet i et miljøperspektiv. En sammenkoblet bane vil åpne for et moderne transporttilbud for både gods- og persontransport og vil gi store samfunns- og bedriftsøkonomiske gevinster.

Dette er en sak som har vært på den lokale og regionale dagsordenen lenge, og som engasjerer, og det har i mange år vært et overordnet mål for fylkene fra Rogaland til Vestfold. Jeg håper at vi etter hvert kan se målet i det fjerne og ta de nødvendige grep som må gjøres for at tilkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen kan realiseres.

Gunnar Gundersen (H) [19:23:56]: Samferdsel er sentralt for verdiskapingen i Norge, og uten en effektiv infrastruktur vil ikke Norge kunne opprettholde en spredt befolkningsstruktur som i dag. Transportbehovet øker, pendlingen øker, og om ikke infrastrukturen følger med, flytter heller menneskene og bedriftene.

Som en påminning om det har vi jo et brennaktuelt eksempel på det i disse dager. Norske Skog betaler 100 mill. kr pr. år mer for transport enn sine svenske og finske konkurrenter for samme transportmengde. Sammen med en presset markedssituasjon og mangel på et lovet industrikraftregime er det en av hovedgrunnene til at Norske Skog nå truer med å legge ned papirproduksjonen i Norge. På transportområdet ber de ikke om subsidier, de ber om likebehandling.

Veien når fram til alle. Innlandet har virkelig en spredt bosettings- og næringsstruktur. Uten vei vil en ikke kunne komme på offensiven, så enkelt tror jeg det er.

Innlandet har hatt en viss suksess med å samle seg om den såkalte lottorekka, dvs. veiene 2-4-6-16. Dette er nasjonale nerver, ikke bare innlandets. De er overbelastet allerede, og må ha prioritet. Stortinget vedtok utbygging av to parseller på E6 for noen uker siden. Det gleder hele regionen. Utbygging av smal firefeltsvei på rv. 2 er i gang, og jeg håper samferdselsministeren ikke snubler i alle

fallgruvene som legges. Nå er det arkeologiske utgravninger som truer med å forsinke utbyggingen mellom Kongsvinger og Skarnes. Det må ikke skje. Det må ikke ta så mye tid at prosjektorganisasjonen må legges ned.

Jeg skal ikke gjenta representanten Engesets trussel, men jeg tør love at det blir opprør også i Sør-Hedmark om så skulle skje. Da vil prosjektet fordyres, forsinkes, og det skapes ytterligere uro. Samferdselsministeren lovet meg i spørretimen den 21. november at hun skulle legge hele sin tyngde i å presse dette igjennom. Jeg satser fortsatt på at det holder.

Mitt siste hjertesukk må være at jeg håper Regjeringen snarest gir opp sin ideologiske kamp mot alt som lukter av private løsninger. OPS-prosjekter kan få fart på løsninger for mange av utfordringene innen samferdsel i innlandet. Det er for dyrt å la ideologien styre. La oss få løsninger som er effektive, raske, og sette det i fokus. Da er OPS svaret. Det er ingen skam å snu i tide på dette punkt.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [19:27:04]: Som saksordfører for klimameldinga vil jeg starte med å si noen ord om transportsektorens utfordringer på klima- og miljøområdet.

Utslippene fra transport utgjør nesten en fjerdedel av de totale klimagassutslippene, og de har økt de siste femten åra med omtrent like mye, altså med 25 pst. Det er forventet en vekst i denne sektoren på bortimot 40 pst. fram mot 2020. Det betyr at vi må gjøre store grep framover. Alt fra satsing på kollektivtrafikk, grønn avgiftsomlegging og restriksjoner til forskning og utvikling, støtteordninger og god arealplanlegging blir nødvendig. Vi må være i stand til å ta tøffe valg, også upopulære valg, og ikke gjøre som f.eks. Fremskrittspartiet: kjøre fram fullstendig vanvittige forslag, som at bensinen uansett bør koste 8 kr literen. Dette vil ifølge Natur og Ungdoms beregninger føre til en trafikkøkning som tilsvarer to milliarder flere kjørte kilometer på norske veier.

Jeg kommer fra Vestfold. Der har det bygget seg opp et folkeopprør for jernbane – ikke særlig rart, tatt i betraktning fire forhold. For det første: Toget kjører fortsatt på en trasé fra 1880-tallet. For det andre: En splittet ny E18 truer med å danke ut toget både på reisetid og komfort. For det tredje: Folk opplever det som skjer – eller rettere sagt ikke skjer – som løftebrudd. Og for det fjerde: Folk forventer at klimatrusselen og miljøproblemene vi nå har så stor kunnskap om, skal omsettes i politisk handling.

Denne regjeringa har i løpet av sine to år styrket samferdselsbudsjettene, og særlig jernbanebudsjettet, på en måte det står respekt av. I en tid da mangelen på arbeidskraft presser prisene noe vanvittig, er det hos mange en viss forståelse for tilbakeholdenhet, fordi det vil bli mindre jernbane pr. krone. Det er også viktig å holde framdriften i allerede igangsatte prosjekter. Men vi kan ikke finne oss i at urettferdige rammebetingelser som forfordeler vei på bekostning av jernbane, truer med å danke ut toget. Og vi kan ikke akseptere at en av de desidert mest lønnsomme strekningene, en av strekningene med størst kundepotensial, og som dessuten er en av dem som er mest utsatt

for en stadig tøffere konkurranse fra vei, skal bli forbigått år for år.

Moderniseringa av Vestfoldbanen startet i 1993, men planene er stadig forskjøvet i tid. Reguleringsplanen for Barkåker–Tønsberg ble vedtatt i 1997. Det er ti år siden. Og bare for å ha sagt det: Barkåker–Tønsberg er det full enighet om å bygge – fra SV til Fremskrittspartiet, fra LO til NHO. NHO har til og med gått i sitt første demonstrasjonstog.

I SV har vi kjempet for Vestfoldbanen i alle år, også da det var upopulært, fordi vi sa at vi ville ha jernbane framfor vei. Det er ikke vanskelig å si ja takk, begge deler, det kan alle gjøre. Men vi har hele tida sagt at vi er villige til å prioritere, også på bekostning av vei, som i dag har klare budsjettmessige fortrinn. Vi har ikke tid til å vente mye lenger. For hver måned som går, takker flere for seg og tar bilen i stedet.

Togopprør har det også blitt. Det har begynt å gjøre seg gjeldende for alvor, og det er bra. Med en brei allianse av alle politiske partier, viktige organisasjoner og vanlige folk håper vi det nå blir slutt på å overse Vestfold.

Bård Hoksrud (FrP) [19:30:30]: Jeg registrerer at representanten Aasland var på talerstolen her og skrøt fælt av Regjeringens satsinger – på samme måten som de andre representantene for regjeringspartiene har skrytt av det enorme samferdselsløftet. Jeg synes ikke 10 km med midtdeler, som er det Regjeringen satser på når det gjelder nye midtdelere, eller 51 km med nye motorveier, er noen satsing. Og når det her er behov for 500 mill. kr, mener jeg at 10 km eller 51 km ikke er noen stor satsing.

Jeg ser også at representanten Aasland hevder at det er lagt så kjempemye med nye midler inn i samferdselssektoren. Når vi vet at etterslepet på veinettet vil øke med ca. 900 mill. kr i 2008, synes jeg heller ikke at det er en stor satsing og et samferdselsløft.

Bakgrunnen for at jeg tok ordet, var at jeg syntes at representanten Aasland var ganske usaklig og til tider litt frekk og ganske omtrentlig i sine påstander om bakgrunnen for at det ikke kom nye midler til E18 i Bamble. Han hevdet at det var reguleringsplanen som var grunnen til at man ikke fant midler til E18 i Bamble. Det er påstander som jeg registrerer at representanten Aasland har kommet med tidligere. Jeg har sjekket med Statens vegvesen om det er noen i Statens vegvesen som har gitt beskjed om at man ikke klarer å oppfylle og sette i gang disse strakstil-takene på E18 i Bamble. Det fikk jeg avkreftet. Dette har aldri vært et tema i Statens vegvesen, og da er det rimelig spesielt at dette er begrunnelsen som blir brukt fra denne talerstolen for at Regjeringen ikke innfrir de løftene som representanter for storfraksjonen i transport- og kommunikasjonskomiteen skal ha gitt til media i Telemark og til aksjonsgruppen som har jobbet for å få gjort noe med den ulykkesutsatte strekningen.

Jeg er enig i at Vestfoldbanen er viktig. Det var et ganske spenstig innlegg representanten Gullvåg holdt fra talerstolen tidligere i kveld. Jeg registrerer at han modererte seg og hevdet at hans start var litt ironisk ment. Jeg er ikke så sikker på hvor mye ironi som var i det, men jeg synes

det var en klar og tydelig tilbakemelding om hvordan folk i Vestfold ser på situasjonen.

Jeg er glad for at representanten Gunn Olsen tar opp Eidangertunnelen. Jeg er også glad for at hun tar opp riksveiferjesambandet i Kragerø, Randsfjordferja og andre ferjestrekninger som man fra denne Regjeringens side burde ha vurdert på nytt. Jeg håper derfor at Gunn Olsen, sammen med andre som mener det er viktig å se på disse ferjestrekningene – som helt klart har en viktig betydning i lokalmiljøet, og som er viktige ferjestrekninger som går inn til et riksveiferjenett – stemmer for forslag nr. 34.

Jeg har også lyst til å si at infrastrukturfondet som Framskrittspartiet foreslår opprettet, vil sørge for at (presidenten klubber) både vei og bane vil få penger framover, og at Regjeringen vil stå igjen på perrongen når Framskrittspartiets skikkelige satsing (presidenten klubber igjen) både på vei og jernbane fyker videre.

Presidenten: Tida er ute. Presidenten vil be representantane respektere taletida.

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:34:00]: Debatten i dag speglar verkeleg kor viktig samferdsle er for folk. Når me ser på lista over treminuttsinnlegg, ser me at ho vert stadig lengre. Det er stadig fleire som vil lyfte fram sine prosjekt i sine fylke og i sine nærrområde. Det set eg pris på. Det er interessant å lytte til det, og det minner meg igjen om kva viktig jobb me har i Regjeringa med å bygge landet gjennom både jernbane, veg, ferjer, rassikring og luftfart – og hamnepolitikken, som min gode kollega har ansvaret for – for at dette landet skal fungere for framtida. For at me skal bygge for framtidig næringsliv og busetnad i heile landet, er dette heilt avgjerande.

Det har vore nokre konkrete spørsmål. Eg kan ikkje ta alle, men eg skal kome inn på eitt som fleire har teke opp, nemleg ferjesituasjonen i Møre og Romsdal. I budsjettproposisjonen har me sagt at me skal vere spesielt merksame på Nordland og Møre og Romsdal sine problem. Ferja MF «Sogn», som no trafikkerer samband i Møre og Romsdal, ynskjer eg skal halde fram òg over nyttår. Eg skal kontakte mine vener i Vegdirektoratet om det. Eg trur det er moglegheiter for at ho iallfall kan gå nokre månader på nyåret. I den tida, som me då kjøper oss, håper eg at me skal få på plass òg ei varig løysing. Om det blir MF «Sogn» eller ei anna ferje, får me kome tilbake til. Men målsetjinga mi er, som mine gode partivener i Møre og Romsdal òg har sagt, at me skal få til gode løysingar. Regjeringa er oppteken av at me både i Møre og Romsdal og i alle andre fylke skal ha gode ferjetilbod. Ferja er vegen. Der ferja begynner, stoppar vegen. Derfor har eg òg forståing for dei som ynskjer å gjere om fylkesferja til riksvegferje. Men eg synest det er eit uheldig tidspunkt å gå inn i det spørsmålet no, i og med at me har ein diskusjon i forhold til at riksvegane kanskje vert regionvegar etter 2010. Til dei to som har teke opp dette i sine innlegg, vil eg seie at eg synest me skal avvente dette lite grann.

Eg forstår frustrasjonen til dei som ikkje får sine prosjekt fram når dei ynskjer det. Eg har sjølv opplevd å vente på prosjekt i mitt nærrområde. Eg skjønner dette veldig

godt, men når prisane går opp, og sjølv med dei løyvingane som denne regjeringa går inn for, er det slik at skal me få ferdigstilt dei viktige prosjekta som er i gang, kan me ikkje starte opp «ørten» prosjekt. Me ynskjer at Regjeringa skal føre ein ansvarleg politikk, der me satsar på å få ferdigstilt prosjekt. Så skal dei andre kome i sin tur. Eg kan love at ministeren ikkje skal vere bremsekloss, korkje for jernbane- eller vegprosjekt.

Når det gjeld Framstegspartiet og deira fond og utanlandsprosjekt, må eg seie, med glimt i auget, at ein lett kan få assosiasjonar til ein av Trond Kirkvaag sine mange karakterar, Preben frå Montebello. Forretningsmannen Preben var som kjent busett i den fasjonable «Dobbeltholderveien». Det er ikkje fond og utanlandsprosjekt me treng. Me treng prioriteringar innanfor budsjetttramma til å fullføre prosjekt som allereie er i gang, og setje i gang nødvendige nye.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [19:37:27]: Vår tids største utfordring er klimaendringene, som kommer raskere og mer kraftig enn nokså nylige faktarapporter skulle tilsi.

Transportsektoren står for om lag en fjerdedel av Norges klimautslipp. Det er derfor viktig at vi får lagt om til en bærekraftig utvikling i transportsektoren. Det vil være krevende, for det er mange tiltak som må på plass, men det er helt nødvendig at vi gjør det. Vi må bruke skatte- og avgiftssystemet, og vi må bruke en del andre tiltak.

Vi vet at mange ønsker å bruke kollektivtransporten dersom det legges til rette for det. Belønningsordningen for kollektivtransport i storbyene er en god ordning, en ordning som jeg er glad for at Stoltenberg-regjeringen viderefører. Det er bra at Regjeringen øker antall byer som skal med i ordningen i 2008. Men bevilgningsnivået som Regjeringen legger seg på, er skuffende. En økning på 6–7 mill. kr kan innebære en reduksjon i de byene som allerede er med i ordningen.

I Kristelig Folkepartis alternative budsjett foreslår vi derfor en økning på 60 mill. kr for å gjøre økningen reell, og for å få en bedre kollektivsatsing på de tre nye stedene som skal få bli med i ordningen i 2008.

Vi vet også at vi må ha målrettede tiltak, og et av de mest målrettede tiltakene er å få flere av oss til å ta toget. Da må det planlegges nye traseer, og det må bygges nye traseer. Derfor er jeg glad for at Kristelig Folkeparti i sitt alternative budsjett har klart å legge på plass mer penger til utredningsarbeid, slik at tunnelloesningen gjennom Moss kan bli ferdig planlagt, og at man snart også kan begynne byggingen. For det er viktig at vi kommer videre – at vi tar steg for steg.

Det er nok ingen av oss som er veldig glad for å bruke mange penger til utredning, men utredning er nødvendig for å klare å bygge. Vi klarer ikke å løse de klimautfordringene vi står overfor, hvis det ikke føres en politikk hvor man tør å prioritere, tør å prioritere en bærekraftig utvikling innenfor transportsektoren.

Eirin Faldet (A) [19:40:24]: Av fortida bygger vi framtida. Men jeg har vanskelig for helt ut å skjønne da-

gens opposisjonspartier. Ta f.eks. OPS-finansiering, som er flittig nevnt i debatten og i innstillingen fra Høyre og andre.

Hva har skjedd tidligere? Det var Stoltenberg I-regjeringen som satte i gang de tre forsøksprosjektene med OPS-finansiering. I de årene som Høyres Per-Kristian Foss var finansminister i Bondevik II-regjeringen, hvor Høyre virkelig hadde mulighet, kom det ikke et eneste nytt forslag til OPS-prosjekt. Hvorfor ikke det? – da hadde jo Høyre sjansen. Man kan jo spørre seg om det var blitt en dårlig idé, eller om det var noen av de andre partiene i regjeringen som ikke ville, kanskje var det støttepartiet Fremskrittspartiet som var imot dette. Uansett kan det være slik at Høyre allerede da vurderte det slik at det i en opphetet økonomi ikke var plass til flere store nye veiprosjekter.

Vi ser framover, og vi vet hva vi har fått til. Eksempelvis økte Regjeringen i fjor investeringene til jernbane med 50 pst. i forhold til Bondevik II-regjeringens forslag i 2006-budsjettet. Med budsjettet for 2008 økes innsatsen ytterligere. For første gang i historien mer enn oppfylles rammene i Nasjonal transportplan både for vei og jernbane. I tillegg til at vi bruker mer penger, bruker vi også pengene bedre. Midlene går til å sikre rasjonell framdrift på alle igangsatte anlegg. Det betyr at enkelte prosjekter kommer senere i gang, men at de har god framdrift når de først startes opp. Hadde midlene blitt smurt tynt utover, ville det ha ført til høyere samlede kostnader, og at prosjektene hadde blitt ferdigstilt senere. Regjeringen har økt vedlikeholdsinnsatsen på jernbane utover eksisterende planer. Dette er viktig for å heve kvaliteten, slik at faren for driftsforstyrrelser kan reduseres. Resultatet er at det blir mer punktlig og regularitet i togtrafikken enn om vi ikke hadde hatt en slik innsats. Dersom vedlikeholdsinnsatsen utsettes, vil fallet fort akselerere, slik at de samlede utgifter øker over tid. Regjeringen bruker mer penger på jernbane, og sørger for at det blir mer jernbane for pengene.

Dette budsjettet er bra. Alle regjeringspartiene står samlet bak budsjettforslaget og innstillingen som blir behandlet i dag. Og hadde jeg hatt litt tid, skulle jeg ha gjort en visitt til representanten Helleland, som siterte noen strofer fra sine gode lokale band. Jeg kunne ha sitert noe fra et band i Hedmark som handler om kongen av campingplassen.

Rolf Terje Klungland (A) [19:43:51]: For protokollens, for historiens og for egen del er jeg nødt til å ta ordet igjen.

I proposisjonen kan vi lese at det er en reduksjon på 3,8 mill. kr i tilskudd til private flyplasser. Reduksjonen kommer fordi Farsund lufthavn på Lista er avvirket, og jeg tar det til orientering. Men det står også at grunnen til det er at Lista Lufthavn AS har avvist et initiativ fra lokale myndigheter om et spleiselag for å sikre videre drift. Det er feil. La meg her skyte inn at dette ansvaret ikke ligger hos samferdselsministeren eller i samferdselskomiteen, selv om innsparinger kommer der. Men det er faktisk slik at det er staten som ikke har ønsket å være med på spleiselaget. Historien rundt Lista flyplass er en historie om politiske vedtak og brutte løfter. Stortingets vedtak er ikke fulgt opp. Riksrevisjonen slaktet avhendingen av flyplas-

sen. ESA etterforsker hva som har skjedd, og saken er anmeldt til politiet.

Historien er bare trist. Stortinget vedtok å bruke 50 mill. kr for å omstille flyplassen til sivil drift. De lokale investorene skal hedres for sin utholdenhet. Derfor var jeg nødt til å si fra.

Jeg har registrert at det har blitt sitert noen strofer fra forskjellige musikkband her. Til det har jeg lyst til å si:

Jeg satt nedi salen og kikka
på talere som stod på rad.

Det undret meg litt, du, forresten:

Hvorfor var bare jeg glad?

Flåtten og Hallerak' snakka
som om de var spillautomat.

Pengene rant ut av kassa

– asfalt på hver en kvadrat.

Men vi som er nødt' å ta ansvar,
vi skjønner jo mer enn dem.

Og hvis de kan sitte litt stille,

ja, da kan vi snart tusle hjem.

(Munterhet i salen)

Jeg sa visst litt feil om partiet
som eies av Hagen & Co,
for fondspenger har de visst sikret.
Hørte jeg noen som lo?

Til slutt vil jeg hedre vår statsråd,

som aldri får takk fra vårt bord,

for det er så sikkert som amen:

Den jobb som hun gjør, den er stor.

– Og dette ble framført av dikteren selv.

(Munterhet i salen)

Presidenten: Presidenten registrerer at det er mange kvalitetar i denne salen.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [19:47:00]: Jeg skal ikke framføre noe rim.

Norge er et land som er ganske langt og kronglete, og det krever ganske store investeringer. Målet med samferdselspolitikken må være å forkorte avstandene i landet vårt.

God samferdselspolitikk er god distriktpolitikk. Derfor er jeg glad for at vi har en statsråd som ser hele landet, og som har evnet å løfte opp investeringene og vedlikeholdet innenfor samferdselssektoren.

For å nå målet om å ta hele landet i bruk kan vi ikke ensidig satse på verken vei, jernbane eller fly. En må satse bredt. I 2007 er god bredbånddekning nesten like viktig for utviklingen som gode veier. Denne regjeringen har klart å se dette. Den har brukt midler på bredbånd, samtidig som den har klart å følge opp de andre målene i Nasjonal transportplan.

Som representant for et fylke med store avstander mener jeg at arbeidet med å styrke samferdselsbudsjettene må gis full kraft framover.

For Hedmark har vedtaket om utbygging av firefeltet E6 vært en stor seier. Jeg mener at vi nå må sette ekstra kraft inn på å få dobbeltsporet jernbane til Hamar. Det vil gi et løft for regionen, men samtidig vil det ha nasjonal betydning med hensyn til å forkorte reisetiden nord–sør i Norge. Begge disse løftene – jernbane nord–sør i Norge som møtes i Hamar, og en utbygging av dobbeltsporet jernbane til Hamar – vil være betydelige.

En av de andre viktige transportårene nord–sør i Norge for gods som ikke sendes på jernbane, er rv. 3. Jeg er glad for at Regjeringen i år legger inn penger til breddeutvidelse av rv. 3. Dette arbeidet må forsterkes. Rv. 3 er svært belastet med tungtrafikk. Trafikkbildet der fører til mange farlige situasjoner – og dessverre til ulykker. Breddeutvidelsesprosjektet er billig og gir veldig mye veisikkerhet for pengene.

Norge er avhengig av gode transportkorridorer nord–sør og øst–vest. Landet må bindes sammen. Bygging av dobbeltsporet jernbane til Hamar og utbedring av rv. 3 er viktig for å sikre bedre transportkorridorer gjennom Norge.

Trond Helleland (H) [19:49:25]: Representanten Wickholm var bekymret for vår ansvarlighet når det gjaldt økonomien og vårt veifond. Jeg vil bare opplyse representanten om at det ble gjort veldig klart da Høyre gikk inn for dette veifondet, at det er de samme 20 milliarder kr som Regjeringen ønsker å avsette til Enovas fond. Vi ønsker å bruke pengene på veifond – og samtidig få til en ordning med grønne sertifikater. Så det er de samme pengene som ligger inne i systemet.

Representanten Faldet var opptatt av hvem som skal ha æren for OPS-prosjektene, og av at dette jo var noe som skjedde før Høyre kom i posisjon. Ja, det er riktig, men det var representanten Oddvard Nilsen, som var leder av samferdselskomiteen, som sørget for at en samlet opposisjon vedtok OPS-prosjekter – mot Arbeiderpartiets og SVs vilje. Så det er intet nytt der. Fortsatt er det slik at Arbeiderpartiet stritter imot modernisering av offentlig sektor.

Så til representanten Lund Bergo, som jo er en varm tilhenger av veier, og som framstår som det. Han ønsker veiutbygging og veiutbedring, spesielt på rv. 7. Men da hans kollega Hallgeir Langeland, fungerende hovedtalsmann for regjeringspartiene, gikk på talerstolen, fikk vi høre at vi ikke skulle få 1 kr til nye veiprosjekter. Det skulle være et hvileskjær for veiutbyggingen. Vi måtte ta en pause og tenke oss om, sa representanten Langeland. Han ville med hvileskjæret for veiutbyggingen ta en djupe-dalsk variant. Jeg trodde hvileskjæret for rv. 7 var permanent, jeg, siden en kunne få disse 6 000 hullene. Lund Bergos partifelle vil altså vente enda lenger.

Så til et annet tema, som ingen har nevnt. Skal vi lykkes med å få gods vekk fra vei og over på sjø og bane, må vi ha fungerende intermodale havner eller knutepunkter der jernbane møter havn, og der omlasting kan gjøres effektivt og enkelt. Derfor fremmer en samlet opposisjon forslaget om å utarbeide en knutepunktplan.

La meg nevne et eksempel: I Drammen ønsker politikere og havnevesen å samlokalisere Jernbaneverkets godsterminal med havnen. Alt ligger til rette for dette,

men så langt har Jernbaneverket strittet imot. De ønsker å beholde sin terminal midt i byen, der tungtrafikken dundrer gjennom tett befolkede områder. Derfor trenger vi noen overordnede grep. Jeg håper – og ser fram til – at statsråd Navarsete og statsråd Pedersen kan få på plass intermodale knutepunkter i forbindelse med neste NTP.

Helt til slutt litt om Ringeriksbanen: Flertallet vil velge traseen gjennom Kroksund istedenfor den vedtatte gjennom Åsa. Problemet er at Kroksundtraseen ikke lenger er båndlagt, og det er bygd boliger stort sett langs hele traseen. Det vil føre til en forlenget utsettelse av Ringeriksbanen.

Jan Sahl (KrF) [19:52:53]: Det har vært en sterk påpeking fra posisjonen om at opposisjonspolitikere ikke så lyset da de selv satt i regjering, men at de plutselig nå ser lyset, når de er kommet i opposisjon. Jeg må jo si at det er vel ingen av opposisjonspolitikere som har uttalt seg så sterkt fra denne talerstol som Regjeringens egne representanter har gjort. Jeg viser både til Steinar Gullvåg og til Sverre Myrli. Førstnevnte var i hvert fall sterkt i nærheten av å avsette egen minister.

Fra Kristelig Folkepartis side gjør ikke vi noe annet enn å bruke de pengene som denne regjeringa hadde lagt inn i samferdselsbudsjettet, på en litt annen måte. Vi har spisset budsjettet for i litt større grad å gjøre det til et Kristelig Folkeparti-alternativt budsjett. Vi har kun 65 mill. kr ekstra i forhold til Regjeringens budsjett. Vi skulle gjerne ha hatt mer. Men vi holder oss innenfor nøyaktig den samme stramme totalrammen. Og så har vi hettet 65 mill. kr fra andre rammeområder. Men så har vi omprioritert noe, slik at vi har + 75 mill. kr til rassikring, fordi vi tror *det* er viktig. Vi har 30 mill. kr ekstra til midtdelelere, fordi vi tror *det* er viktig. Vi har 50 mill. kr til riksveiferjestrekninger, som har vært sterkt omtalt her både av posisjon og av opposisjon. Vi ønsker å øke belønningsordningen med 60 mill. kr, fordi den er utvidet til flere byer. Og vi har planleggingsmidler for å løse problemet med ny trasé mot Moss.

Så har jeg sterkt påpekt skjevheten i budsjettet ved at Nord-Norge er i ferd med å ramle ut – og det fra en regjering som møtte i Tromsø med et større antall statsråder enn det som noen gang har vært på nordnorsk jord, ja, det sa statsministeren selv. Jeg er overbevist om at også samferdselsministeren var til stede der. Og hva lofte man? Jo, man lofte en ekstraordinær satsing for Nord-Norge nå. Det skulle også komme på infrastrukturområdet. Og så opplever vi det stikk motsatte, at det går skikkelig galt; det går den andre veien. Jeg kan nevne eksempler på ting som var lovt. Jernbanestrekningen Nikel–Kirkenes ser jeg ingen utredning om. «New Corridor» var samferdselsministeren høyt på banen med, det la denne regjeringen død. Det står rassikringsprosjekter i kø. Vi har en egen rassikringspost. Og så vidt jeg vet, er NTP en retningsgivende rammeplan, slik at når ministeren møter mitt spørsmål i replikkordskiftet med at ja, men jeg har bare fulgt NTP, så ligger det mange muligheter innenfor den til også å prioritere noen prosjekter i nord.

Tor-Arne Strøm (A) [19:56:16]: Det kunne kanskje vært bra hvis opposisjonen kunne ha innrømmet at Regjeringen innfrir i forhold til Nasjonal transportplan. Da kunne vi hatt et godt utgangspunkt. Det klarte aldri de, selv ikke med Fremskrittspartiet som støtteparti. Jeg synes faktisk det er rart, når vi tenker oss om i ettertid, at ikke Fremskrittspartiet lagde regjeringskrise i forrige periode, hvis samferdsel var så viktig for dem. Nei, de var enige om én ting, og det var å gi skattelette til de rikeste. Det var det som var det viktigste.

Vi har formidable oppgaver innenfor samferdsel, og kanskje kunne vi innrømme at tidligere regjeringer kanskje ikke fokuserte nok på det med samferdsel, og kanskje det er derfor vi er i den situasjonen vi er i i dag. Men det løftet som vi gjorde i Nasjonal transportplan i løpet av den tiårsperioden, og pluss på 22 milliarder kr i forhold til Bondevik II-regjeringen, synes vi alle sammen er et godt løft, ikke minst med hensyn til at vi innfrir i forhold til det.

I tillegg er det viktig at vi har forståelse og respekt for hverandres prioriteringer. Det er viktig for denne regjeringen å ta hele landet i bruk. Da er det viktig å ha gode samferdselsløsninger, både ute i distriktene og i de sentrale områder. Ute i distriktene er det stor verdiskaping – i fiskeindustrien og ikke minst i prosessindustrien – som tilfører dette storsamfunnet formidable verdier.

I de sentrale østlandsområdene skal en mest transportere folk, mens det ute i distriktene er færre folk, men desto større verdier.

Jeg tror at alle er enige om at vi skulle hatt mer penger til samferdsel, og kanskje – jeg sier kanskje – var det på tide at man sammen tok et transportpolitisk løft. Kanskje vil de andre partiene være med på det. Jeg er ikke så sikker på at Fremskrittspartiet vil være med, de står kanskje litt for langt fra de andre partiene på Stortinget. Hvis man med hensyn til Regjeringen og regjeringspartiene på Stortinget skulle være i tvil om dette: Vi står sammen om budsjettet, inkludert samferdselsbudsjettet.

Så til slutt til min gode venn fra nord, Jan Sahl: Nei, Nord-Norge er ikke i ferd med å falle ut. Da synes jeg det er representanten som ikke har lest budsjettet godt nok. Det er ikke lenge siden vi åpnet Korgfjelltunnelen. Denne helgen var representanten selv med på en stor begivenhet – da Lofast ble åpnet. Det er gjort formidable investeringer på Nordlandsbanen, bl.a. med fjernstyring osv. Slik kunne jeg ha fortsatt, men tiden tillater ikke mer. Jeg foreslår at representanten Sahl tar seg en ny runde med hensyn til de prioriteringene denne regjeringen har foretatt.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [19:59:22]: Eg har ei fornemning av at OPS av enkelte i denne salen vert framstilt som eit trylleformular. Eg vil på det sterkaste seie at slik ser ikkje Senterpartiet på det. OPS har sine positive sider – det skal vere sagt – og det er at dei påstarta prosjekta får ei god fullføring, men det kan jo også gjerast utanom OPS-ordninga. Utfordringane med OPS er større. Då er spørsmålet her om dei positive sidene ved OPS veg opp for utfordringane som er her. Med OPS vert det ikkje tilført friske midlar. Derimot er det eit faktum at ein bind

opp framtidige budsjett. Rett nok vil ei slik låneordning føre til at prosjekt kan startast. Problemet er at dei framtidige budsjetta vert låste, og at handlingsrommet til å prioritere nye prosjekt seinare vert minka. Kva då med lokaldemokratiet? Kva med å gjere vedtak i takt med den tida vi lever i? Verda er i kontinuerleg omstilling.

Det aller viktigaste er, etter Senterpartiets syn, å tilføre større, friske midlar over løpande budsjett, nettopp slik denne regjeringa har gjort i alle sine budsjett, ikkje at staten skal ut og låne pengar gjennom ei OPS-ordning, slik OPS-ordninga legg opp til. Senterpartiet ser altså klare motforestillinger mot bruken av OPS. Men når det er sagt, er Senterpartiet budd på å vurdere ulike finansieringsmodellar, m.a. på bakgrunn av OPS-evalueringsrapporten i den komande Nasjonal transportplan.

Det har vore snakka her om at ein skal ha eit kvileskjer. Eg vil svare slik at eit kvileskjer er oftast eit feilskjer. Skjer held vi oss vekk ifrå, så det unngår vi.

Magnar Lund Bergo (SV) [20:02:03]: Representanten Helleland virket nesten forundret over at jeg ønsket å ruste opp rv. 7. Jeg ønsker å ruste opp mange veier rundt omkring i Norge. Som Helleland har jeg vokst opp i Hallingdal. Med en slik oppvekst skal en ikke ha vært på mange lørdagsfester og stått og frosset på perrongen før en kunne ønske seg en vei mellom Hol og Ål, hjem til hjembygda.

Han er også bekymret fordi det tilsynelatende er motsetninger mellom hva Langeland ønsker, og hva jeg ønsker. Når Langeland legger slik vekt på jernbane, vil jeg si at når vi ser på utviklingen i Stortinget, har han hatt så god påvirkning de siste åtte åra at de nå langt inn i Høyre er positive både til høyhastighetsbane og til utvikling av jernbane. Kanskje Stortinget skulle hatt flere jernbaneentusiaster.

Det er nettopp jernbane jeg gjerne vil bruke resten av tida mi på. Forrige gang vi hadde en samferdselsminister fra Sogn og Fjordane, byttet vi bort stamveien i Ringeriksbanen. Vi mistet stamveien, og så venter vi på banen. Det bør vi ikke gjøre. Ringeriksbanen er et godt prosjekt fra ende til annen. Om man har perspektiver på morgendagen eller 15–20 år fram med høyhastighetsbane, er Ringeriksbanen et godt prosjekt for den eneste regionen nær Oslo som ikke har skinnegående trafikk. Noen later til å tro at trafikkproblemet mellom Ringerike og Oslo kan løses med firefelts motorvei. Den som har prøvd å kjøre til Oslo på morgenkvisten og sett hva som møter en i Sandvika, skjønner hvordan det vil gå.

Helleland nevnte også problemet med trasévalg for Ringeriksbanen, og at flertallet gjerne vil ha en ny runde angående trasévalg. Jeg har ment at den traseen som ble valgt forrige gang, ikke var god. Samtidig vil jeg si at det viktigste er realisering av Ringeriksbanen. Slik sett vil trasévalg være helt underordnet for meg. Jeg vil kunne leve med de traseene som er. Men at det for Høyre er så enkelt som det var forrige gang, at de velger en trasé som er seks kilometer lenger, koster en milliard mer, at det ikke bor folk der, og at det ødelegger samferdselen i Hønefoss kommune – det er overraskende at det ikke bekymrer mer.

Med Ringeriksbanen og en utbedring av Bergensbanen kan vi komme fra seks og en halv time ned til fire og en halv time. Det går ca 100 000 trailere i året mellom Bergen og Oslo. Det betyr at i min hjembygd, Gol, slipper vi allerede i dag 200 trailere i døgnet. Vårt mål er å kvitte oss med 200 til.

Presidenten: Det var representanten Lund Berge som hadde ordet no

Neste talar er Sandberg, komiteleder, som sjelden deklamerer og stever Deretter er det representanten Marianne Marthinsen som får ordet til en treminutters hilsen. (Lystig stemning i salen)

Per Sandberg (FrP) [20:05:28]: Debatten har vart i mange timer, og jeg tror vi har fått mer kultur ut av dette enn kilometer med vei og jernbane, så jeg skal ikke forsøke meg på noe kulturelt innslag hr. president. Det tror jeg ville ha skapt enda større engasjement i debatten og i kritikken mot Fremskrittspartiet.

Årsaken til at jeg tok ordet, var faktisk innlegget fra Øyvind Halleraker fra Høyre, som tillater seg å opphøye seg selv til å være den eneste som har kompetanse på høyhastighetstog i Norge. Jeg er glad i engasjement og entusiasme, men representanten Halleraker tillater seg å kritisere Kenneth Svendsen når Svendsen holder sitt innlegg med basis i uttalelser fra økonomiprofessorer og klimaforskere osv., som faktisk er sterkt kritiske til planene om høyhastighetstog, og som påstår at lyntogene vil bli et subsidiesluk, at lønnsomhet på drift er helt umulig, og at kostnadene ved å drive systemet er kraftig undervurdert. Det er ikke Fremskrittspartiet som sier dette, det er helt andre som sier det.

Økonomiprofessor Steinar Strøm sier:

«Hvis vi regner på denne måten, vil energi laget i tredemøller være det mest lønnsomme man kan gjøre her til lands.»

Det er altså ikke Fremskrittspartiet som sier dette. Jeg registrerer at representanten Halleraker opphøyer seg selv til å ha mer kompetanse både på miljø og økonomi enn dem som er professorer på feltet. Det vil vi merke oss også framover.

Jeg føler at kritikken mot Fremskrittspartiet er dempet i år i forhold til i tidligere år når det gjelder bruken av oljepenger og fond. Det håper jeg kan være et stykke på vei til at vi når fram til en forutsigbar finansiering av infrastrukturen vår. Det kan jo også skyldes at bl.a. statsråd Navarsete faktisk har sagt, har erkjent og erkjenner, at det kan hende at Carl I. Hagen har hatt helt rett når han gang på gang har hevdet at mer bruk av oljepenger til vei er god samfunnsøkonomi. Det kan være at dette har seget inn hos statsråden, og at det på litt lengre sikt også vil gro opp en slik forståelse i Finansdepartementet og i resten av Regjeringen. For det er god økonomi å bruke mer av statens overskudd til å bygge infrastruktur, uansett hvor høye prisene måtte være.

Marianne Marthinsen (A) [20:08:42]: Det har vært mye snakk om jernbane i denne debatten, og det er jeg glad for. Det er med stor tilfredshet jeg ser at Regjeringen viderefører og styrker det store løftet som kom på jernbane i fjor. Jeg deler også synet til dem som har pekt på nødvendigheten av å satse på jernbane i de områdene hvor det bor mest folk. Intercitytriangelet er viktig i så måte. Det er også slik at infrastruktur er viktig i seg selv, men tog er i tillegg et viktig virkemiddel i klimapolitikken. Derfor er ikke jeg så innmari overrasket over den avklaringen som kom fra representanten Hoksrud i dag, om at Fremskrittspartiet ikke ønsker å satse på jernbane. Ketil Solvik-Olsen gjør jo det han kan for å skaffe Fremskrittspartiet en klimapolitikk, men det er tydeligvis et stykke igjen.

Tog er bra, men vi kommer aldri dit at alt går på skinner. Vi trenger også å finne gode klimaløsninger for veitrafikken. CO₂-utslippene fra samferdselssektoren har økt med 25 pst. siden 1990, og vi forventer fortsatt sterk vekst i årene som kommer.

Vi har etter hvert fått fokus på biodrivstoff. Annengenerasjons biodrivstoff kan snart bli en realitet. Det er biodrivstoff som kan utvinnes fra biologisk avfall fra rester fra annen aktivitet, og som vil ha bedre miljøeffekt og færre negative konsekvenser enn det tradisjonelt biodrivstoff har. Noe av løsningen ligger kanskje der.

HyNor, den norske hydrogenveien mellom Oslo og Stavanger, er et annet veldig spennende prosjekt. Hydrogen vil neppe bidra til de store klimagassreduksjonene på kort sikt, men det kan bli utrolig viktig på lang sikt. Utviklingen av elbiler er også noe som kan bidra til å løse problemet vi har med utslipp fra veisektoren. Uansett trenger vi en systematisk satsing på å finne de nye framtidsrettede løsningene.

Jeg er en av dem som med stor glede merket meg at samferdselsministeren trakk fram ideen om et Transnova i dag, og sa at departementet er i gang med å se på et slikt virkemiddel.

Så kommer vi ikke utenom at det må både pisk og gulrot til for å stimulere til mindre bilbruk. Fra Stockholm og London har vi sett at veiprisning kombinert med styrket kollektivtilbud har gitt en markert nedgang i bilbruken. Jeg er glad for at vi i klimameldingen sier at vi skal jobbe videre med tiltak som kan gjøre veiprisning mer aktuelt som virkemiddel, f.eks. gjennom å målrette belønningsordningen mer. Vi trenger å ta både de populære og de mindre populære avgjørelsene, for å løse problemet vi har med store utslipp fra veisektoren.

Statsråd Helga Pedersen [20:11:38]: Jeg skal kommentere noe av det som har vært tatt opp her i debatten knyttet til sjøtransport.

Først til representanten Starheim, som etterlyste Stad skipstunnel. Der vil jeg vise til St.prp. nr. 1, der det står at Regjeringen har besluttet å igangsette nye utredninger. Det har man gjort på bakgrunn av henvendelser og sterkt engasjement lokalt og regionalt i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Det er Kystverket som har fått i oppdrag å lage den nye utredningen om Stad skipstunnel, for

å se nærmere på størrelse og nytteverdi. Den rapporten forventes å foreligge i løpet av denne måneden.

Et av alternativene som utredes, er en utvidelse av tunneldimensjonen, slik at Hurtigruta og andre fartøy av tilsvarende størrelse kan passere gjennom. En bredere vurdering av prosjektet tilsier nye utredninger for å kartlegge konsekvensene av å øke tunneldimensjonen, inkludert nye kostnadsoverslag, nautiske spørsmål og samfunnsøkonomiske konsekvenser. Med utvidelsen av prosjektet vil det samtidig være et nytt prosjekt, og det innebærer at prosjektene må gjennom en ekstern kvalitetssikring. Når det er gjennomført, vil Stortinget bli orientert på egnet måte. Med hensyn til OPS-spørsmålet, er det slik at det er naturlig å vurdere en eventuell finansieringsform sammen med de varslede utledningene for det nye prosjektet.

Representanten Helleland savnet fokusering på havner som logistikknutepunkt. Det tok jeg faktisk opp i mitt innlegg, der jeg også sa at havnene må ses i sammenheng med de andre transportformene i Nasjonal transportplan. Det arbeidet går vi i gang med – samferdselsministeren og jeg – over nyttår. Havne- og farvannsloven vil også bidra til å styrke sjøtransportens rolle.

Til slutt vil jeg gjerne komme med noen trøstens ord til Jan Sahl, som etterlyser prosjekter i nord. For det første vil jeg bare understreke at NEW-prosjektet ikke er dødt, men det må gjøres en jobb også lokalt. Det er ikke bare Regjeringen dette står på. De kommersielle interessene må på plass, og man må også få på plass et avtaleverk med Russland og Kina. Vi kan ikke bare bygge NEW på norsk side.

Vi har også fiskerihavner i Melbu og Værøy som ferdigstilles i 2008, og moloreparasjoner i Laukvik starter opp. Dette er prosjekter i Nordland fylke. Mudring i Havøysund starter også opp i 2008. Alle disse er svære prosjekter som kommer den nordnorske landsdelen til gode.

Olemic Thommessen (H) [20:14:56]: Når innlandsfylkenes felles hovedprioriteringer 2-4-6-16 også er kalt for lottorekka, er det ikke fordi vi tror at det finnes noen enkle løsninger og noen kjappe gevinster å hente på samferdsel. Det antar jeg at mange timers debatt her har illustrert på en ganske god måte. På samferdselsbudsjettet er det ofte trangt om saligheta.

Det er mange års arbeid som ligger bak de satsingene som har kommet på de fire veistrekningene jeg nevnte, og det er håp. Det er satsing, og det er positive tegn i dette arbeidet. Men etter alle disse årene er det også klart at fremdrift er viktig. Det er viktig å holde trykket oppe. Det er viktig for å finne løsninger som gjør at man kommer raskest mulig til målet. Jeg er glad for de signalene som er kommet med hensyn til at man i større grad åpner for OPS-løsninger, eller løsninger som ligger opp mot en slik tenkning, fordi vi jo har sett av de rapportene som foreligger, at det faktisk er én vei for å ta større grep og for å kunne få større tempo i utbyggingen.

Så vet vi at for E6 ligger det noen skjær i sjøen når det gjelder reguleringer som må på plass for nettopp å kunne ta de store grepene. Jeg vil gjerne si fra oss som kommer fra Oppland – og jeg tror kanskje jeg har flere med meg –

at hvis det er nødvendig å ty til statlige reguleringer for å få høl på reguleringen når det gjelder E6, vil man ha vår fulle støtte – iallfall min fulle støtte. Det er også selvfølgelig viktig for å gi signaler. Den fremdriften dreier seg ikke bare om dem som faktisk ligger opp til de veistrekningene vi snakker om. Når det gjelder E6, har vi hele Gudbrandsdalen som ligger der, og som venter på tur, så å si. Det er klart at man finner seg i at man bygger ut sørfra, men samtidig er det et sterkt behov for å komme videre.

Jeg håper også det samme er tilfellet for E16, at man vil lete etter nye løsninger som kan gi et helhetlig grep og muligheter for å få større fart når det gjelder E16. I Valdres byttet man også toget bort med vei. Foreløpig har man gjort opp regning uten vert, og vi håper iallfall – om ikke annet – at det skal ligge håp i det å være på vei til Sogn og Fjordane, at man finner frem til noen grep som gjør at vi får ryddet opp, om ikke i annet så over fjellet.

Per Roar Bredvold (FrP) [20:18:07]: Samferdsel fenger. Alle har en vei eller flere, noe også selvfølgelig jeg har.

Hedmark har gjennom mange budsjetter og mange regjeringer dessverre fått lite med penger i forhold til det antall kilometer og ikke minst den gjennomgangstrafikk fylket har.

Vi har på grunn av mange kilometer dårlig vei også mange dødsulykker. I dagens Hamar Arbeiderblad er det nok en artikkel om en dødsulykke. En kvinne i 60-årene har omkommet i en møteulykke med en lastebil. Hun er offer nr. 101 siden 1994. Det er 101 for mange!

Jeg er redd for at det blir mange flere etter som tiden går, og man ikke bevilger nok penger til samferdsel og vei. Penger er nøkkelen til alt, også vei. Selv om veien skal utbedres, skjer det dessverre ikke raskt nok og ikke på en lang nok strekning. Dette må komme!

Ellers må jeg også denne gangen nevne rv. 3, som er en viktig vei, en vei som ikke bare hedmarksinnbyggere bruker, men som også er en transitte for lastebiltransport. I valgkampen reiste Hedmark Senterpartis representant rundt i fylket og lovet penger nettopp til rv. 3. 100 mill. kr skulle komme hvert år. Pengene uteble i fjor, i år er noen få kroner bevilget. Senterpartirepresentanten er på tinget, Senterpartiet er i regjering, og Senterpartiet har statsråden. Hvor er pengene? Og: Hvor er prioriteringen på rv. 3?

Presidenten: Representanten Eirin Faldet har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Eirin Faldet (A) [20:20:00]: Debatten nærmer seg slutten. Jeg synes det har vært en ryddig debatt, for å si det rett ut.

Det var representanten Helleland fra Høyre som fikk meg til å ta ordet, for det må til en liten historieoppfriskning her, tror jeg. Det var nemlig slik at da de tre regjeringspartiene i opposisjonen i Stortinget foreslo å øke rammene til vei og jernbane med 1 milliard kr, ble dette

avvist av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Det var ikke rom for en slik satsing, og det var useriøst å vedta så offensive rammer når man så langt ikke hadde klart å innfri de planlagte, mindre ambisiøse rammene som så langt hadde vært gjeldende. Fremskrittspartiet gikk heldigvis sammen med Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet inn for å sikre flertall for de langt mer offensive planene på vei og jernbane, og det vil jeg gi Fremskrittspartiet ros for. Og så ber jeg Høyre gå i seg sjøl!

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:21:18]: Etter å ha høyr på den lange ynskjelista frå mange representantar, som alle har sine gode og vel grunnjevne prosjekt, må eg seie at me treng kanskje både OPS-finansiering og litt til for å nå opp til dei rammene som me bør ha, for å kome Stortinget sitt breie engasjement i møte.

Representanten Per Sandberg drog meg kanskje vel langt i forhold til Carl I. Hagen. Bakgrunnen for den historia, som kom i Drammens Tidende, var eit møte på Modum, der eg refererte til ein artikkel av Jahn Otto Johansen som heitte «Tenk om Carl Ivar har litt rett?».

Senterpartiet har frå lenge før Framstegspartiet vart stifta, vore ein kontinuerleg pådrivar for infrastruktur for å byggje heile landet. Eg har vore og er framleis – heilt uavhengig av Carl I. Hagen – overtydd om at investering i infrastruktur er lønsamt. Der er eg veldig glad for at Framstegspartiet har kome etter Senterpartiet og teke ei offensiv haldning til investering i infrastruktur. Me er heilt einige! Der våre vegar vil skiljast, gjeld det finansieringa av denne infrastrukturen, der kreative ordningar som utanlandsbudsjett kjem inn i budsjettet. Det er ganske umogleg å forstå korleis utgifter over utanlandsbudsjettet skal kunne skiljast frå andre utgifter. For mange av dei store entreprenørane er jo nettopp utanlandske: Skanska, NCC, Bilfinger Berger, osv. Dei brukar i stor grad utanlandsk arbeidskraft.

Då blir jo spørsmålet: Meiner Framstegspartiet at norske firma med norsk arbeidskraft ikkje skal få konkurrere om kontraktar? Meiner ein at utanlandske arbeidarar skal haldast internerte, slik at det ikkje skapar ringverknader i norsk økonomi? Det er den type dobbeltbokføring som set meg på tanken om vår venn Preben i «Dobbeltbokholderveien».

Eg er ikkje negativ til tanken om prosjektfinansiering. Senterpartiet sitt landsstyre er veldig positivt til det. Eg synest det kan vere viktig å gå inn i dei diskusjonane, saman med resten av Regjeringa. OPS er kostbart. Staten treng ikkje låne pengar, men det er ein gevinst ein kan oppnå t.d. ved prosjektfinansiering, eller innanfor ramma dersom ein evnar å prioritere som denne regjeringa gjer, ved å ha samanhengande utbygging, som likevel har ein politisk kostnad ved at ein ikkje kan starte opp nye prosjekt, nemlig at ein får ei raskare gjennomføring av prosjekta. Det har sjølv sagt ei stor samfunnsnytte. Det er Regjeringa oppteken av. Det skal me jobbe vidare med og sikre at me får størst mogleg samfunnsnytte av kvar krone me sett inn i samferdsle.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [20:24:37]: Det er litt interessant å følge denne debatten og en del forsøk på å koble samferdselspolitikk opp til miljøpolitikk på de mest snodige måter. Ett eksempel fikk vi i innlegget fra representanten Marthinsen, der hun gir meg æren for at jeg gir Fremskrittspartiet en miljøpolitikk. Det tar jeg imot, men så gir hun samtidig et inntrykk av at ingen andre i Fremskrittspartiet bryr seg om miljøet, og det er jo fullstendig feil. Begrunnelsen hennes er at vi ikke, angivelig, er like positive til jernbane som det alle andre er. Og hvis en da ikke er så positiv til jernbane som Marianne Marthinsen er, har en ikke en god miljøpolitikk.

Det er jo resultatene som teller, ikke hvem som har de beste ambisjonene eller de beste festtalene. En må jo se på totaliteten i samferdselspolitikken, ikke på hvor mye penger som bevilges til ett enkelt transportmiddel. Vi vil ha en bedre jernbane. Det har våre representanter gitt uttrykk for tidligere i dag. Om en ikke prioriterer det med like høye beløp som alle andre, betyr ikke det at miljøregnskapet nødvendigvis blir dårligere av den grunn. Det er totaliteten i samferdselspolitikken som er det viktige, ikke hvor mye en satser på ett enkelt middel. Det er kombinasjonen av bil, båt, fly, tog, sykkel og føtter, for den saks skyld, som betyr noe. Det nytter ikke bare å skryte av at en bevilger penger til jernbane, hvis bilene står og stamper i kø andre steder i landet. Det er like mye utslipp for det. Da må ressurser prioriteres.

Bare for å illustrere hele greien her, som viser at Marianne Marthinsen og andre har misforstått denne formen for debatt, kan vi se på lyntogdebatten. Det gis inntrykk av at det også er et miljøtegn. Hvis en ikke er for lyntog, er en heller ikke for et godt miljø. Da må en altså tenke: Hvis en skal bruke opp mot 300 milliarder kr på å bygge lyntog for å redusere CO₂-utslippene med anslagsvis 70 000 tonn, er det veldig god ressursbruk ut fra et miljøperspektiv? Når en vet at selv et dårlig CO₂-renseprosjekt som Kårstø koster bare 5 milliarder kr, men likevel renser 1 million tonn i året, må en se dette i en sammenheng. Lyntogdebatten har blitt en slik debatt at til og med Høyre har sagt seg villig til å bryte handlingsregelen for å få realisert dette, uten at en har noen miljøgevinst. Da må en her heller sette seg ned og se på totalitet i samferdselspolitikken. Så kan en gjerne komme med CO₂-regnskapet der, og se hvem som er best. Men jeg har ikke sett noen slike tall framlagt i denne sal. Jeg minner om en SINTEF-rapport som ble framlagt i februar i år, som viste at bedre veier gir betydelig lavere CO₂-utslipp. En kan ikke vise den samme reduksjonen ved hjelp av lyntog eller andre jernbaneinvesteringer som blir løftet fram her, og som da blir brukt som et eksempel på at Fremskrittspartiet ikke er så miljøvennlig som andre partier.

Det er viktig å få bedre jernbane inn til storbyene. Det er viktig å få en bedre jernbane og en bedre godstrafikk, men det må være måte på å hive penger ut på jernbaneprojekt der det nesten ikke reiser folk, og der bilen er et mye bedre transportmiddel, totalt sett, enn jernbane.

Presidenten: Representanten Truls Wickholm har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Truls Wickholm (A) [20:27:55]: Inntrykket av at Fremskrittspartiet ikke er opptatt av miljøpolitikken, stammer nok også fra andre ting enn at de ikke er opptatt av jernbane. Det er nok en samlet vurdering som ligger bak det.

Men over til noen annet. Jeg skal gi representanten Sandberg rett i én ting, og det er at årets samferdselsdebatt nok har vært noe mildere mot Fremskrittspartiet og deres rentedrivende og uansvarlige pengebruk. Muligens kan forklaringen på dette ligge i at Høyre har utstedt en garanti for at det ikke skal brukes mer penger i en regjering der Høyre inngår. Det skal snarere brukes mindre penger, skal vi tro årets budsjett. Skulle Sandberg bli samferdselsminister i en slik regjering, vil nok også han være glad for å ha partifeller som Peter N. Myhre i Oslo, som er mer opptatt av å skape resultater enn av å ri de tidligere omtalte kjepphestene.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [20:28:58]: Jeg synes representanten Olemic Thommessen tok en utrolig smal inngang da han snakket om E6-utbyggingen. Han sa, delvis litt lettvent, at vi bare må tvangsregulere og få veien på plass, koste hva det koste vil, uten å se hvilket lokalsamfunn det berører, og uten å se hvilken perle Mjøsa er, som ligger mellom Eidsvoll nord og Stange sør. Jeg vil ikke tro at representantene fra Høyre fra Akershus deler Thommessens enkle og lettvinde omtale: bare å bygge ned strandsonen langssetter Mjøsa. En må se hvilke muligheter det er til å løfte vekst fra Romerike til Eidsvoll nord og Stange sør. Vi har jo kjempestore pressproblemer på Romerike. Kan vi ikke da frigjøre arealer, flotte arealer, nye flotte tomter til å bygge på langssetter Mjøsa, i Stange sør og Eidsvoll nord? Det ligger mange handlingsmuligheter her, hvis vi tør å ta noen samfunnsgrep i forbindelse med E6-utbyggingen. Vi må ikke bare tenke at veien skal fram, koste hva det koste vil, ikke ta noen andre samfunnshensyn, ikke tenke på miljøet, ikke tenke på hvordan vi kan flytte vekst fra Gardermoen og nordover. Det er en mulighet som vi bør ta, og som vi bør bruke. Jeg håper at Olemic Thommessen ser at det finnes litt flere perspektiver enn den ensidige, enkle framstillingen.

Så til rv. 3. Det er ingen tvil om at rv. 3 er en hovedvei for Hedmark, og at vi som er Hedmark-representanter, må løfte den veien. En ting er at den betyr mye for Hedmark, men den betyr også mye for landet. Den binder landet sammen, spesielt når det gjelder tungtrafikk. Derfor er jeg glad for – selv om jeg ønsker mye mer penger til rv. 3 enn det som kom i budsjettet i år, for det var små penger – at det nå begynner å bli penger til breddeutvidelsesprosjektet, for det er et godt prosjekt der vi får mye og god vei for lite penger. Derfor må vi stå sammen om å løfte det framover, ikke som vi har gjort før, snakke om 2-4-6-16 til vi blir blå og grønne, uten å løfte fram viktige samferdselsinvesteringer i vårt eget fylke. Derfor er det nye rød-grønne styret i Hedmark bra, for de tør å løfte fram rv. 3.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Per Sandberg (FrP) [20:31:11]: Jeg forstod det slik at statsråden følte seg litt klam da jeg siterte statsråden og på den måten viste at hun var helt enig med Carl I. Hagen om å bruke oljepenger. Jeg prøver igjen. I Dagens Næringsliv den 23. november sier statsråd Navarsete:

«Det må vera lov å meine at ein større del av oljeinntektene skal kunne nyttast til vegbygging utan å verte stempla som uansvarleg.»

Der er statsråden helt på linje med oss – og det er bevegelse i saken. Det synes jeg er helt flott. Jeg må få lov til å skryte av statsråden på det området. Jeg håper hun får med seg resten av Regjeringen.

Til representanten Wickholm: Det er mye mer som kjennetegner Fremskrittspartiets miljøpolitikk. Som det eneste realistiske og seriøse miljøpartiet på Stortinget, har vi fremmet 34 tiltak i Stortinget, mens representanten Wickholms parti, Arbeiderpartiet, ikke har fremmet et eneste tiltak i miljø- og klimadebatten. Det representanten Wickholm og andre har gjort, er derimot at de har pratet i 30 år om å gjøre noe med utslipp og miljø – men foretatt seg noe, det har de ikke gjort på noen som helst måte.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [20:32:30]: Det kunne bare vært en åpenbar misforståelse som skulle oppklares.

Det var representanten Solvik-Olsen som gjorde det nødvendig å ta ordet. Han sa at Høyre hadde gått inn for å gå langt utover handlingsregelen med sine jernbaneinvesteringer. Det har han ingen dokumentasjon for. Det vi imidlertid har sagt, er at vi har stort rom også innenfor handlingsregelen i årene som kommer, når vi ser hva slags avkastning Statens pensjonsfond – Utland kommer til å gi oss framover. Da er det viktig å minne om de forutsetningene som representanter som utgjør et flertall i denne sal, uttrykte, nemlig at en tredjedel av disse avsetningene skulle gå til infrastrukturprosjekter.

Olemic Thommessen (H) [20:33:36]: Bare en liten gjensisitt til representanten Slagsvold Vedum fra Senterpartiet, som er det partiet som har statsråden, som inngår i en regjering bestående av partier som har flertall i denne sal, og som faktisk bestemmer både pengebruk og hvordan man vil gjøre ting.

Ja, jeg er helt enig i at Mjøsens bredder er meget vakre, og jeg er enig i at de er for meget bygget ned. Jeg er enig i at de representerer fantastiske naturperler, nydelige og vakre muligheter både for sykkelstier og annet, men jeg forundres over representanten Slagsvold Vedums manglende tillit og evne til å få gjennomslag for den type beslutninger han signaliserer. Hvorfor gjør da ikke representanten noe for faktisk å finne frem en slik løsning – eller har han altså ikke tillit til at statsråden og hans egen regje-

ring greier å få dette frem? For det er klart at vi alle hadde ønsket å gjøre det slik.

Men det er altså Senterpartiet, statsråden og denne regjeringen som faktisk ikke signaliserer noen utsikt til å gjennomføre det konseptet som representanten Slagsvold Vedum snakker om. Det faller vakkert inn i folden av alle slags gode løfter som Senterpartiets forskjellige representanter er ute og svinger med, også i mitt hjemfylke. Man snakker om saker som om man er fullstendig fristilt fra hva ens egen regjering faktisk gjør, og faktisk står for. I denne situasjonen er vi der at en hovedåre – kanskje den viktigste hovedåren gjennom landet, og utbyggingen av denne har betydning for tusener på tusener av mennesker – stoppes på grunn av en lokal diskusjon ved Minnesund. Regjeringen har ikke greid å løse dette på noen tilfredsstillende måte. Man burde altså skjære igjennom og finne en eller annen løsning. Det er ikke gitt at det er en statlig regulering. Men jeg signaliserer at hvis man nå skulle komme frem til at det var nødvendig, så vil vi ha stor forståelse for det, fordi man er nødt til å gjøre noen helhetlige grep, også hevet over den type diskusjoner.

Per Roar Bredvold (FrP) [20:36:15]: Mitt innlegg går også til Senterpartiet og Hedmarks representant der.

Det kan synes som om representanten ikke har lest merknadene på side 41. Der har jo Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre en fellesmerknad om bl.a. rv. 3. Hvis man hadde lest litt mer, hadde man sett at Fremskrittspartiet har 98 mill. kr mer i tillegg til Regjeringen. Så hva Senterpartiet og Regjeringen og deres representanter fra Hedmark skryter av, er for meg ganske ukjent. Jeg kan bare minne om at under revidert i 2005 skaffet vi 40 mill. kr til rv. 3 til breddeutvidelse. Hva Regjeringen hittil har fått til, kan det vel kanskje settes et stort spørsmålstegn ved.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [20:37:15]: Representanten Halleraker utfordret meg på hvor jeg hadde funnet at Høyre ville bevilge penger utover handlingsregelen. Da henviser jeg til Stavanger Aftenblad 15. november 2007, der Øyvind Halleraker og Bent Høie i et intervju om lyn-tog, om hvor fantastisk det er, blir spurt om hvordan en skal finansiere dette innenfor handlingsregelen. Journalisten får da til svar – jeg tror det er fra representanten Bent Høie – at dette må en ta utenom de vanlige rammene, for dette er et ekstraordinært løft. Jeg klarer ikke å forstå at det betyr noe annet enn at en ikke skal forholde seg til handlingsregelen. Det betyr at man gjerne kan opprette et fond, altså fondsfinansiere dette. Men hvis man skal fondsfinansiere 300 milliarder kr, trenger man vel et fond på 12 000 milliarder kr – hvis man skal ha en avkastning på 4 pst. Så det er mulig at fondsfinansiering her ikke ville blitt sett på som et brudd på handlingsregelen. Men det er i hvert fall et tydelig signal fra Høyres representanter om at en skal ta det utenfor de vanlige rammene. Jeg har så langt ikke registrert noe innlegg i Stavanger Aftenblad der de tar avstand fra dette sitatet. Det tror jeg ville kommet ganske kjapt hvis de mente seg feilsitert.

Gunnar Gundersen (H) [20:38:48]: Jeg tror det er ganske åpenbart at det trengs statlig regulering innimellom. E6 er, som representanten Thommessen sa, en livsnerve for landet, og man kan ikke vente på lokalstyrer som utelukkende forsinker den typen prosjekter. Det har vi gjort i 20 år når det gjelder rv. 2, og faren er stor for at det kan bli utsatt enda mer.

Så litt om rv. 3 – for vi hadde en senterpartirepresentant fra Hedmark som fløy rundt og lovte 100 mill. kr i året. Mankoen på den kontoen er 284 mill. kr pr. dags dato, så det blir litt av en jobb å fylle opp den til neste år. Samtidig er det skapt forhåpninger om at de pengene skal brukes langt oppover i Østerdalen. Der det virkelig brukes på rv. 3, er fra E6 og til Elverum. Der er det virkelig underkapasitet. Det må skje en katastrofe før vi får bygget ut den strekningen. Det blir derfor lenge til man kan prioritere opp det som ligger nord for det området, dessverre. Da må vi få opp bevilgningene til innlandet totalt sett, og det er vi ganske så enige om.

Hamar–Elverum-strekningen er for øvrig en livsnerve i Hedmark. Den har en underkapasitet, slik det er i dag, og det må man også få fokus på. Det er nettopp derfor det er så farlig å så tvil om lottorekka. For E6 er faktisk starten på rv. 3. Når man kommer fra Oslo, starter rv. 3 med E6, og da må man fokusere på den rekka inntil man har innfridd dette. Så får vi begynne å fokusere på andre livsnerver som også går gjennom Hedmark. Det er viktig.

Presidenten: Representanten Slagsvold Vedum har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [20:40:48]: Jeg har en merknad til representanten Thommessens innlegg, for han kom med den påstand at på grunn av lokale hensyn i Stange sør og Eidsvoll nord stopper E6-utbyggingen opp. Det er feil. Takket være at vi har en handlekraftig statsråd som delte prosjektet, begynner E6-utbyggingen selv om man prøver å ta lokale hensyn i Stange sør og Eidsvoll nord. Vi vedtok jo i Stortinget tidligere i høst nettopp å starte utbygging fra Kolomoen og Gardermoen, og vi lar det da være muligheter for å finne gode løsninger lokalt. Det er på grunn av at det er en statsråd som ser at vi må ta en lokal debatt, og finne gode lokale løsninger. Men vi må få i gang veiprosjektene, og de får vi i gang nå, og det er veldig bra.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [20:41:47]: Statsråden stod på denne talerstol og sa at Senterpartiet er opptatt av infrastruktur og har vært det lenge før Fremskrittspartiet ble stiftet. Ja, da er karakteren stryk. Beklager, statsråd, men når vi ser kirkebygg forfalle, skolebygg forfalle, offentlig institusjoner forfalle, veivedlikeholdsetter-slepet øke og elendig veistandard, står det til stryk.

Fremskrittspartiet er opptatt av infrastruktur, i likhet med det statsråden hevder at Senterpartiet er, men vi har faktisk en alternativ finansieringsform. Det aller viktigste med Fremskrittspartiet er imidlertid at vi ikke tror at økonomien kan detaljstyres. Vi tror ikke at det går an å finne

en trylleformular i Finansdepartementets embetsverk som sier at akkurat nøyaktig dette antall milliarder kroner er det økonomien tåler, ellers blir det inflasjon, høyere rente, kronekursen går opp og norske arbeidsplasser forsvinner til utlandet. Vi tror ikke noe på det, og vi har bevist det gang på gang. Ikke engang inflasjonsmålet på 2,5 pst. klarer Norge å komme seg opp til. Norges Bank hever renten likevel, men klarer ikke å holde rentebanen, som den hele tiden har sagt den skal klare, fordi kronekursen blir for sterk. Den klarer det ikke. Selv om den ønsker å heve renten, klarer den det ikke, fordi inflasjonen er for lav.

Og det er faktisk fornuftig å bygge landet. Det er fornuftig å overlate til neste generasjon og generasjonen etter det en infrastruktur i verdensklasse. Da nytter det ikke med det puslete statsbudsjettet som denne regjeringen klarer å hoste opp. Andre nasjoner misunner oss våre muligheter, men vi er i denne sal ikke kollektivt i stand til å ta vare på rikdommen vår og investere i fremtiden for neste generasjon. Det er trist. Det er faktisk ufornuftig å spare seg til fant.

I 2006 var utlånet fra banker til private 100 milliarder kr mer enn Norges Bank estimerte ved inngangen til 2006. Da klarte norsk økonomi å absorbere 100 milliarder kr mer – uten inflasjon. Det ble ikke inflasjon av 100 milliarder kr mer som ble utlånt fra norske banker – 100 milliarder kr mer enn Norges Bank hadde estimert. De hadde estimert 200 milliarder kr. Det ble 300 milliarder kr i 2006.

Hvordan kan vi sitte i denne sal og detaljstyre 1 milliard kr, 200 mill. kr eller 50 mill. kr? Det er meningsløst. Jeg beklager å måtte si det. Og jeg vil oppfordre folk i denne salen til å sette seg inn i ting og skaffe seg sine egne meninger og standpunkter istedenfor å tro blindt på embetsverket og den puslete måten man prøver å bygge landet på, som bare bygger landet nedover.

Hallgeir H. Langeland (SV) [20:44:40]: No har me halde på i snart tre timar, og ulike representantar har stort sett helst heim til ulike vegprosjekt her og der. Det er jo interessant, det, så får veljarane høyra at representantane jobbar for distriktet sitt. Men det er vel ein viss fare for at ein gjer eit feilskjer, eller tek eit kvileskjer, i forhold til klimapolitikken totalt sett. Om det er slik for denne forsamlinga at den viktigaste saka – og det blir sagt av alle partia – er klimapolitikken, at me skal ha ned klimagassutsleppa, så kan ikkje alle gå opp her og fortelja kva for eit vegprosjekt dei skal ha, og leggja til rette for meir biltrafikk. Då må ein forklara korleis ein skal realisera ein klimapolitikk der utsleppa skal ned, som alle, med unntak av Framstegspartiet, er einige om. Det får ein ikkje ved å leggja til rette for meir utslepp. Det får ein ved å leggja til rette for å flytta godstrafikken frå veg til bane, og persontrafikken frå veg til bane. Det perspektivet er tydelegvis gløymt, for no er det veldig viktig å få sagt noko om akkurat den vegen i akkurat det fylket som ein kjem frå. Det synest eg er litt ansvarslaut når det faktisk er klimapolitikken ein skal velja å gjera noko med.

Så må det vera ein tankekross for alle dei som skal byggja ein veg i sitt fylke, at prisane på tilførselsvegane til

Hardangerbrua faktisk har auka med 38 pst. Likevel fortset ein berre å «køla» på med vegen i sitt fylke, utan å tenkja klima og utan å tenkja på at utgiftssida aukar betraktelege.

Eg synest òg det er interessant at debatten i Sverige er ganske annleis knytt opp mot dette. Har ein veginvesteringar på 1 kr, så har ein jernbaneinvesteringar på 2 kr, fordi ein då bidreg til å redusera klimagassutsleppa. I Sverige satsa ein altså 10 milliardar kr på jernbane i 2007, mens var det opp til alle dei som skal helsa heim her, burde me brukt 40 milliardar kr på ein veg i alle fylke i Noreg – og ein del av dei ville ha ført til auka klimagassutslepp.

Eg berre gjentek at alle partia, minus Framstegspartiet, seier at klimapolitikken er den viktigaste saka. Då er det viktig å sjå litt lenger fram når det gjeld dette med lyntog. Om me skal redusera talet på trafikkulukker, om me skal redusera trafikkstøyen, om me skal redusera luftforureininga, om me skal redusera talet på forureinande bilar og vogntog på vegane, og om me skal gjera noko for å redusera klimagassane frå transport, må me satsa på tog, og ikkje minst på lyntog.

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:48:00]: Etter forholdsvis harde angrep på Senterpartiet, som er mitt parti, synest eg det er rett å stille eit spørsmål tilbake: Kva har Framstegspartiet fått til? Senterpartiet har sete i ulike regjeringar. Me har fått igjennom mange viktige prosjekt for landet. Eg kan i fleng ramse opp prosjekt på samferdslesida som Senterpartiet har vore pådrivar for, og fått igjennom, fordi me har samarbeidd, fordi me har inngått forlik og kompromiss og lært oss at det å forhandle fram fleirtal i denne salen, er det som gjev resultat. Det hjelper ikkje å ha utanlandsbudsjett. Det hjelper ikkje å ha fond. Det hjelper ikkje kor mange milliardar ein stiller opp med, når ein ikkje får fleirtal i denne salen.

Lakmustesten var i førre stortingsperiode då Framstegspartiet hadde tre budsjettforlik, hadde all verdas moglegheit. Ein skulle tru at dei då verkeleg fekk gjennomslag, då vart det både OPS-prosjekt, fond, utanlandsbudsjett – you name it! Me såg ingenting til den veksten. Denne regjeringa greidde å lyfte budsjettet like mykje det fyrste året, då me faktisk berre hadde nokre få veker på oss, som ein greidde i det budsjettforliket. Så i Senterpartiet er me stolte av det me har fått til gjennom vekslende fleirtal i denne salen med ulike parti for å fremje det som Senterpartiet har vore oppteke av i ulike samanhengar.

Me er no i ei utmerkt regjering, der me byggjer landet på ulikt vis gjennom både infrastruktur og mange andre viktige sektorar. Me står saman om at heile landet skal ha vekst, og me har altså eit næringsliv i dag som verkeleg går så det susar, takka vere ei regjering som satsar på heile landet.

Det har vore mange ulike debattinnlegg frå denne talarstolen i kveld. Eg vil, når eg høyrer polariseringa mellom veg og jernbane, berre minne om at òg det å utvide smale, svingete vegar har ein dokumentert miljøeffekt. Det å byggje veg kjem me ikkje forbi uansett om me byggjer høgfartsbane. I Finnmark, i Troms, i Nordland, i Møre og Romsdal, i Trøndelags-fylka og mange andre plassar i landet vert det ikkje mogleg å stige på eit høgfarts-

tog. Då må me ha både – og. Me kan ikkje satse anten – eller. Eg vil åtvare mot den polariseringa ein ser, og heller tenkje at det er ulike behov i ulike delar av landet. Ja, me skal ha ei stor satsing på jernbane, men me skal òg ha ei stor satsing på veg.

Presidenten: Representanten Solvik-Olsen har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [20:51:04]: Det var representanten Langelands utspill om klima som gjorde det interessant. Han utelukker selvsagt at Fremskrittspartiet har noe som helst som smaker av klimapolitikk. Det vitner mer om en manglende evne til å følge med på det som Fremskrittspartiet foreslår på Stortinget, enn om en god analytisk evne, for den er utelatt fullstendig.

Statsråden svarte for så vidt på hvorfor Fremskrittspartiet synes veier er bra. Statsrådets svar var veldig godt. Det som derimot er oppsiktsvekkende, er at Langeland i transportkomiteen mener man skal stoppe infrastrukturbyggingen i form av veier i distriktene. Det var jo det han tok opp, nemlig at det var for mange som hilste hjem med sine veistubber, og at det var dårlig klimapolitikk. Jeg minner om hva statsråd Solheim sa da han orienterte om reisen til Bali. 60–70 pst. av de store CO₂-utslippene i verden kommer fra 5 000–8 000 store kull- og industriutslipp. Hvis en legger til at 20 pst. kommer fra regnskogen, er det de store kuttene en skal begynne med, ikke med de enkelte bilene.

Kenneth Svendsen (FrP) [20:52:08]: Det var statsråden som fikk meg til å ta ordet. Det er sånn at man skal høre mye før ørene ramler av. Hun hadde en gjennomgang av at Fremskrittspartiet ikke har fått gjennomslag for noen av sine forslag gjennom tidene, og at Senterpartiet har klart det i stort monn. Det får meg altså til å reagere. Det er faktisk ikke mer enn én uke siden – én uke – at statsråden var oppe og åpnet en av de viktigste veistrekningene i Norge, Lofast. Og Lofast ble faktisk startet på grunn av et krav fra Fremskrittspartiet om å fatte vedtak om startbevilgningen. Det var i samarbeid med de borgerlige partiene i forrige periode.

Det er flere veistrekninger vi har vært med og fått igjennom, bl.a. løsninger på E6. Så er det faktisk slik at Fremskrittspartiet i forrige periode var med og sørget for at denne regjeringen har penger til å bruke til veibygging, bl.a. gjennom omorganiseringen til Mesta AS, noe som har gitt flere hundre millioner kroner til rådighet, slik at vi kan bygge flere veier. Det samme gjelder andre statlige organisasjoner.

Når Senterpartiet tar æren for mange oppdrag, er det å føre folk bak lyset. Det er faktisk slik at det er underlig at man ikke klarer å huske lenger tilbake enn én uke når man har åpnet et veiprojekt.

Presidenten: Representanten Hallgeir H. Langeland har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [20:54:10]: SV er sjølv sagt for at ein skal ha gode vegar i distrikta, at ein skal ha gode ferjesamband, og at ein skal gjere noko med rasfaren. Det sa eg i mitt hovudinnlegg. Men eg synest at klimaspørsmålet forsvinn fullstendig i debatten, og det kan eg ikkje forstå når alle partia, med unntak av Framstegspartiet, seier at dette er den viktigaste saka. Det er altså transport som står for betydelege delar av utsleppa – og dei er aukande. At ein då gløymer det fokuset når den viktigaste saka er klima, burde bekymra fleire enn SV.

Så vil eg berre seia at folk flest er for at me skal gjera noko med klimaet. Folk flest er for lyntoga. Eg trur det blir litt pinleg for partiet for «folk flest» å vera imot det som folk flest er for, så det er eit spørsmål om tid for Framstegspartiet òg er med folk flest og oss i SV – for lyntoga.

Presidenten: Representanten Christian Tybring-Gjedde har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [20:55:29]: Statsråden sier hun er stolt av hva Senterpartiet har oppnådd fordi de har sittet i regjering. Ja, det er riktig at Senterpartiet har sittet i regjering, og at de har vinglet frem og tilbake. Men hva er det egentlig de er så stolte av – er ikke det viktigere? Hvis det viktigste er å sitte i regjering, har Senterpartiet nådd målet sitt.

Det er slik at kirkebygg forfaller, skolebygg forfaller, forskningssentre forfaller, veietterslepet er enormt, og veistandarden er elendig. Samtidig er vi – beklager klisjeen – verdens rikeste land, allikevel får vi det ikke til. Når skal vi da få det til? Man kan umulig ha sittet i regjering i år etter år etter år og være så stolt av de resultatene som man ikke har oppnådd! Da sitter Fremskrittspartiet heller på sidelinjen, for når Fremskrittspartiet kommer i regjering, vil det rett og slett, bokstavelig talt, bli vei i vellinga.

Tord Lien (FrP) [20:56:34]: Jeg håper representanten Langeland er fornøyd med at det var Fremskrittspartiet som skulle til for å få dette til å bli en klimadebatt.

Høyhastighetsbane er ikke et godt klimatiltak. Det har gjentatte rapporter vist. Høyhastighetsbane er et av de dyreste klimatiltakene dette landet noensinne har blitt presentert for.

Så er det litt morsomt at Hallgeir H. Langeland, som representerer et parti som har en oppslutning på et sted mellom 4 pst. og 8 pst. av velgerne i landet, snakker til Fremskrittspartiet om folk flest.

Jeg viser nok en gang til SINTEFs rapport fra i sommer som viser at et av de billigste og beste klimatiltakene vi kan sette i gang, er å bygge ut det regionale veinettet i Norge, slik at transporten blir mer effektiv. Det ville være et tiltak som i mye større grad også ville løfte distriktpolitikken.

Så har jeg tenkt litt på dette med høyhastighetsbane. Det er jo slik at statssekretær Heidi Sørensen har sagt at for å redde noen villrein oppe på fjellet, skal vi legge høyhastighetsbanen rundt Rondane og Dovre. Da er jeg litt i

tvil om statssekretæren har tatt det fjellområdet i øyesyn noen gang. Alternativet er å legge tunnel gjennom fjellene. Å legge tunnel gjennom Dovre kommer mest sannsynlig i seg selv til å bli et av de største samferdselsprosjekter Europa noensinne har sett. Hallgeir H. Langeland kaller dette et godt miljøprosjekt. Jeg er fullstendig uenig.

Sverre Myrli (A) [20:58:41]: Et av de mer kuriøse innleggene i dagens debatt, for å bruke et slikt begrep, tror jeg jeg må si et av representanten Tybring-Gjeddes innlegg tilhører. Han hadde nemlig en utbasunerung om at stortingsrepresentantene ikke skulle stole blindt på embetsverket i departementene. Jeg lyttet med interesse til det utsagnet. Så vidt jeg veit, har Tybring-Gjedde jobbet i embetsverket i Forsvarsdepartementet, så han må jo virkelig vite hva han prater om – et interessant innlegg!

Til representanten Kenneth Svendsen vil jeg si litt om historieskrivinga i forhold til vedtaket i Stortinget om videreføring av Lofotens fastlandsforbindelse, Lofast. For det første ble det ikke vedtatt i forrige periode. Det er to perioder siden Lofotens fastlandsforbindelse ble vedtatt videreført. Det var under Bondevik I-regjeringa, og det var daværende statsråd Dørum som foreslo det. Men han foreslo ikke den løsningen som Stortinget gikk inn for. Han foreslo at det skulle bygges tunnel til Vesterålen. Så Lofotens fastlandsforbindelse ble vedtatt ved hjelp av Arbeiderpartiets stemmer i Stortinget, og også en del fra Fremskrittspartiet, mot det som statsråden hadde innstilt på overfor Stortinget. Det er litt for mye av det gode å si at dette er Fremskrittspartiets verk, og at det er Fremskrittspartiet som nærmest alene skal ha æren for det vedtaket Stortinget gjorde for to perioder siden om forlengelse av Lofotens fastlandsforbindelse.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Kenneth Svendsen (FrP) [21:00:37]: Lofast har vært planlagt – om jeg ikke husker feil – siden 1937. Det har vært gjennomgått på forskjellige nivåer flere ganger. Så ble det vedtatt i denne salen, Stortinget, som så mye annet. Men problemet var at pengene ikke kom. Pengene kom ikke, og det var det jeg henviste til. I budsjettforlike-
ne med de borgerlige partiene i forrige periode krevde Fremskrittspartiet at det skulle komme penger på bordet så vi fikk startet byggingen. Arbeiderpartiet har hatt makten flere ganger de siste 50 årene, men de har ikke klart å hoste opp pengene. Vi klarte det!

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 1101)

S a k n r . 4

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2007 under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. S. nr. 58 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 17 (2007-2008), kap. 1062, kap. 4062, II og sak 2)

Tor-Arne Strøm (A) [21:02:10] (ordfører for saken): Den 18. september 2007 oppstod det oljelekkasje fra vraket «Nordvard» i Moss. Det er bra at en har fått stoppet hovedlekkasjen. Vurderingen som er kommet fra Kystverket, er at vraket er i en slik forfatning at lekkasjer sannsynligvis vil øke i omfang i løpet av ganske kort tid. Derfor er det viktig å komme i gang så fort som mulig og få tømt «Nordvard» for olje.

Komiteen ser alvorlig på situasjonen, og komiteen slutter seg til å gi Fiskeri- og kystdepartementet fullmakt til å foreta en bestilling for inntil 27 mill. kr for å kunne inngå en kontrakt om tømning. I tillegg flyttes 5,5 mill. kr fra «Server»-forliset til tømning av «Nordvard», altså til sammen 32,5 mill. kr.

Samtidig er det viktig å understreke at hovedprinsippet i forurensningsloven er at forurenser skal betale. Jeg vil også gi honnør til Fiskeri- og kystdepartementet for rask inngripen for å få stoppet lekkasjen og nå få tømt «Nordvard» for olje, til beste for alle.

Bård Hoksrud (FrP) [21:03:36]: Fremskrittspartiet er fornøyd med at det foreslås å fjerne oljen i vraket «Nordvard» som ligger i Moss, og at det nå vil bli tømt for olje. Vi støtter derfor Regjeringens forslag til endringer. Vi vil allikevel peke på at det kun er budsjettet med 3,9 mill. kr til akuttforurensing, samtidig som departementet har fullmakt til å benytte inntil 15 mill. kr ekstra til tiltak for å hindre akutt forurensing. Vi mener at dette er et altfor lite beløp, og ønsker at denne rammen økes betydelig utover dette beløpet.

Jeg vil også vise til at statsråden har avslått å gjennomføre en granskning av aksjonen etter at «Server» forliste, og at man i stedet vil igangsette en eksternt evaluering. Dette er bra, og vi mener derfor at det er viktig at Stortinget blir orientert om den eksterne evalueringen på egnet måte. Jeg vil derfor ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Proposisjonen viser også til orientering om underdekningen av gebyrinntektene som skal finansiere trafikksentralene. Disse har nå opparbeidet seg et underskudd på 5,5 mill. kr med bakgrunn i at trafikktviklingen har vært dårligere enn det som var forutsatt. Det framstår derfor som veldig enkelt for Regjeringen å bare sende denne typen regninger for økte kostnader videre til brukerne. Vi er bekymret over at det virker som om det hele tiden bare er å sende nye regninger over til brukerne, slik man også har gjort for å sikre havnene i form av ISPS-gebyrer, for å få godkjenning.

Dette bidrar til en skjevfordeling i rammebetingelsene for havnene og for de forskjellige transportformene, og hvis utviklingen får fortsette, er det ikke tvil om at dette

vil være i strid med vedtatte nasjonale mål om å flytte mer av godstrafikken over til sjøveis transport. Dette kan ikke karakteriseres som noe annet enn en miljøfiendtlig politikk, og det skaper tvil om Regjeringens vilje og evne til å flytte gods over fra vei til sjø.

Jeg tar opp forslaget fra Fremskrittspartiet.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

(Votering, se side 1109)

S a k n r . 5

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Martin Engeset og Kari Lise Holmberg om å ta vannveiene inn i Nasjonal transportplan (Innst. S. nr. 59 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:1 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti, og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikkordskifte, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Jan Sahl (KrF) [21:06:37] (ordfører for saken): I Dokument nr. 8:1 for 2007-2008 peker forslagsstillerne på at vannveiene burde være en naturlig del av Nasjonal transportplan for å sikre en stabil og langsiktig forvaltning av disse.

Når det gjelder vannveiene, handler det i denne omgang om Telemarkskanalen og Haldenkanalen. Telemarkskanalen eies i dag av Telemark fylke, Haldenkanalen eies av Østfold fylkeskommune samt kommunene Aurskog-Høland, Marker, Aremark og Halden. Felles for disse to vannveiene er at man sliter betydelig med etterselep på vedlikehold. Både for Telemarkskanalens og Haldenkanalens vedkommende leter man etter muligheter for ekstern finansiering. Man har i tillegg store problemer med å finne ut hvor et eventuelt ansvar skal ligge på statlig hold.

I departementets brev ved statsråden til komiteen understrekes det at tiltak som gjelder investeringer, vedlikehold og drift av kanallegg, og drift av trafikk på slike, faller utenfor Samferdselsdepartementets budsjett. Statsråden ser derfor ingen grunn til å ta vannveiene inn i Nasjonal transportplan.

Når det gjelder flertallet i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, følger de statsrådets anbefaling. I innstillingen viser flertallet til det tidligere nevnte svarbrevet, og foreslår at representantforslaget vedlegges protokollen.

Høyre har fått med seg Kristelig Folkeparti og Venstre, og de har gått sammen om å be om at representantforslaget følges opp. Medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber om at en forvaltningsplan for vannveiene utarbeides på en slik måte at den kan tas inn som en integrert del av Nasjonal transportplan, og fremmer derfor forslag der man ber Regjeringen utarbeide en langsiktig forvaltningsplan for vannveiene som tas inn som en integrert del av Nasjonal transportplan.

Når det gjelder komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, er de enige med forslagsstillerne i at Telemarkskanalen og Haldenkanalen er blitt behandlet stemoderlig, men de mener imidlertid ikke at det nødvendigvis vil føre til at vassdragene får tilført mer midler selv om vannveiene overføres til Nasjonal transportplan. Derfor fremmer Fremskrittspartiet et forslag som går ut på at man må få en avklaring på hvilket departement som skal stå for sikkerheten og beredskapen når det gjelder Haldenvassdraget og Telemarkskanalen.

Kristelig Folkeparti er med på et forslag sammen med Høyre og Venstre, og det tar jeg herved opp.

Presidenten: Representanten Jan Sahl har tatt opp det forslaget han refererte til.

Terje Aasland (A) [21:10:39]: Jeg tror det er bred enighet i Stortinget om at Haldenkanalen og Telemarkskanalen er viktige nasjonale kulturminner, samtidig som de er viktige turistmål. Hovedutfordringen ligger i å bevare kulturminnene, samtidig som man kan utvikle kanalene som attraktive turistmål.

Jeg tror også det er god forståelse i Stortinget om at begge kanalene har økonomiske utfordringer som må løses i tiden framover.

Vi er godt kjent med at styrene ved begge kanalene har uttrykt bekymring for den finansielle situasjonen. Faktum nå er at selskapene har store finansielle problemer med å få gjennomført pålegg i henhold til gjeldende lovverk knyttet til vassdragsregulering og flomsikring. I første fase er det kanskje Haldenkanalen som er verst stilt.

Når det gjelder dagens organisering av kanalene, er disse selvstendige enheter. Det blir da etter mitt skjønn galt at man fra nasjonalt hold skal lage forvaltningsplaner og legge dem inn i Nasjonal transportplan. Det kan umulig være verken en hensiktsmessig løsning eller en hensiktsmessig forvaltning.

Kanalene har forvaltningsplaner, utviklingsplaner og beredskapsplaner. Det er altså ikke planer som mangler. Hovedutfordringen er jo at kanalene ikke genererer store nok inntekter til å bære det investeringsbehovet og de vedlikeholdskravene som følger av vannressursloven, samt dampsikkerhetsforskriftene.

Da ansvaret på 1990-tallet ble overført til regionalt kommunalt nivå, tror jeg dette i utgangspunktet var bra. Utfordringen var allikevel at det økonomiske grunnlaget for selve forvaltningen var svakt til tross for både fondsordninger og senere enkelte støttetiltak. I tillegg til dette har i de senere år også naturlige inntekter falt bort.

Jeg tror det er viktig nå at man følger utviklingen ved kanalene nøye. Jeg tror det er riktig at man oppretter en god dialog med styrene om de utfordringer som ligger i framtiden. Etter mitt skjønn er det helt naturlig at det er Olje- og energidepartementet ved NVE som eventuelt står for en slik dialog.

Jeg er godt kjent med at man fra myndighetenes side har vært restriktive til å gå konkret inn i problemstillingen, da med den bakgrunn at ansvaret er overført fra staten til regionalt nivå.

Jeg tror det er grunnleggende viktig at man faktisk går inn i denne problemstillingen. Ingen er tjent med at vi har to kanaler som gradvis utarmes med de følger en slik utarming vil få for to så viktige nasjonale kulturminner. Jeg vil altså oppfordre Regjeringen ved Olje- og energidepartementet om å gjennomgå situasjonen for kanalene.

Målet må være å få styrket mulighetene for å bevare disse viktige kulturminnene av nasjonal betydning samtidig som hensynet til dam- og flomsikring blir ivarettatt på en betryggende måte.

Til slutt vil jeg si at jeg er tilfreds med at komiteens flertall ikke går inn for å legge disse vannveiene inn i Nasjonal transportplan, slik samferdselsministeren uttrykte i sitt brev. Fra Arbeiderpartiets side har vi, som jeg har sagt, uttrykt ønske om å få en gjennomgang av situasjonen, for så å foreta en bredere vurdering av hva som vil være riktig for kanalene i framtiden.

Bård Hoksrud (FrP) [21:14:00]: Forslagsstillerne viser til at det er viktig at vannveiene i Haldenvassdraget og Telemarkskanalen blir en naturlig del av Nasjonal transportplan for å sikre en stabil og langsiktig forvaltning. Fremskrittspartiet er enig i at disse er viktige som kultur- og reiselivsattraksjoner, men vil allikevel peke på at de har svært liten betydning som transportåre. Vi mener også at dersom Haldenvassdraget og Telemarkskanalen kommer inn i Nasjonal transportplan, vil de måtte konkurrere med en rekke vei- og jernbaneprosjekter som i transportsammenheng er langt viktigere, og en innlemning vil sannsynligvis kun bidra til at vannveiene symbolsk omtales i Nasjonal transportplan. Vannveiene vil alltid tape i kampen mot vei og jernbaneprosjekter av stor samfunnsnyttig betydning. Vi mener derfor at dette er å kaste blå i øynene på folk. Å si at det vil komme penger bare disse kanalene kommer inn i Nasjonal transportplan, er å lure folk, og det vil vi ikke være med på. Vi mener likevel at Haldenvassdraget og Telemarkskanalen har blitt behandlet svært stemoderlig. Vi ønsker derfor å ta på alvor den situasjonen de to vassdragene finansielt er i. Vi mener at det er viktig, både i forhold til de sikkerhetsmessige og de beredskapsmessige utfordringene man står overfor, å avklare hvilket departement som skal ha ansvaret. Fremskrittspartiet mener det er viktig å sikre at vassdraget og kanalen gis økonomisk mulighet til å gjennomføre pålegg i henhold til gjeldende lovverk og i forhold til regulering og flomsikring.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i denne saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [21:15:55]: Vannveiene har ikke hatt den oppmerksomhet de fortjener i vår bevissthet som samferdselspolitikere. Det synes det å være enighet om. Vannveiene blir stemoderlig behandlet, til tross for at disse som transportåre er turistattraksjoner som gir grunnlag for næringsvirksomhet. Så langt ser det ut til at vi er enige. Derfor mener Høyre at vannveiene hører hjemme i Nasjonal transportplan, og fremmer forslag om dette. Sammenlignet med andre transportbærere vil de uansett representere marginale økonomiske konsekvenser.

Både Telemarkskanalen og Haldenkanalen forfaller og er på randen av økonomisk ruin. Det er en hel del nyttrafikk både på Telemarkskanalen og i Haldenvassdraget. De to vannveiene burde derfor være en naturlig del av Nasjonal transportplan for å sikre en stabil og langsiktig forvaltning.

Det er viktig for den virksomheten som foregår, at man har forutsigbarhet i styringen av kanalene. Dessuten, dersom staten viser interesse for kanalene, kan antakelig et stort utnyttet potensial realiseres. Både Haldenkanalen og Telemarkskanalen kan bevares som transportåre og videreutvikles som kultur- og reiselivsattraksjoner. Høyre prioriterer midler til et spleiselag mellom staten, regionale og lokale myndigheter og næringsliv. Vi har satt av 10 mill. kr til disse to kanalene i 2008-budsjettet vårt.

Jeg har lyst til å si noen ord om Telemarkskanalen. En annen representant fra Høyre vil se nærmere på Haldenkanalen i sitt innlegg.

Da Telemarkskanalen åpnet i 1892, ble den i Europa omtalt som det åttende underverk. Telemark fylkeskommune overtok eierskapet av kanalen fra Olje- og energidepartementet i 1990. På samme tid ble det inngått en driftsavtale med Statens vegvesen som nå har opphørt. I dag er driften av kanalen organisert i fylkeskommunens egen driftsavdeling. I sommersesongen er 35 mennesker engasjert for å holde kanalen i drift, som greier seg med et budsjett på 8 mill. kr. Det er så mange som 40 000 reisende som benytter kanalen i løpet av en sommersesong. Likevel har Telemarkskanalen et stort etterslep – 60 mill. kr – når det gjelder vedlikehold av sluseanlegg, bygninger, brygger, demninger, osv.

I motsetning til Telemarkskanalen har staten historisk sett bare hatt mindre eierinteresser i Haldenkanalen. Likevel er det naturlig at staten, for å få en felles helhetlig forvaltning, bidrar med støtte også til denne.

La oss ta en kjapp runde i Europa for å se hvordan dette forvaltes i andre land: I Sverige har Sjøfartsverket det statlige ansvaret. De har i de senere årene bevilget 70 mill. kr som statlig tilskudd. I Frankrike, i Belgia, i Nederland, i Tyskland og i Storbritannia har alle direktorater eller departementer som er transportrelaterte, ansvaret. I Norge ligger altså kanalene pr. i dag under Riksantikvaren. Det er ulike systemer i disse landene, men felles for dem er at staten tar ansvaret også for det finansielle.

I Norge er vi med andre ord helt atypiske i vår tilnærming. Vi behandler kanalene som museumsanlegg, ikke som spennende virkemiddel i næringsutvikling. Det ønsker Høyre å endre på. Vi mener at det er på høy tid at vi ser ferskvannskanalene som en naturlig del av vårt transportnett, og dermed hører de hjemme i Nasjonal transportplan. Vi har for øvrig både kanaler og sluseanlegg i sjø, altså i saltvann, i dette landet – jeg har faktisk en kanal i min egen hjemkommune. De ligger under Kystverkets ansvarsområde og er en del av Nasjonal transportplan.

Vi tar gjerne en diskusjon om ferskvannskanalene skal høre hjemme i Kystverket, i Samferdselsdepartementet eller andre steder, men å legge aktive transportåre under Riksantikvaren må være malplassert.

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:20:48]: Det er ikke så vanskeleg å skjønne bakgrunnen for at Høyre tek opp det forslaget dei har gjort. Det var jo ein avtale som gjekk heilt fram til Bondevik II-regjeringa sa han opp i 2003. Eg skjønner at ein ser at det kanskje ikkje var så smart. Men slik stoda er no, er det eigarane som har eit økonomisk ansvar for dei kanalane dette gjeld. Det gjeld Telemark fylkeskommune og Østfold fylkeskommune saman med fire kommunar i Østfold.

Ser ein på Samferdsledepartementets ansvarsområde, handlar det budsjettet me diskuterte tidlegare i kveld, om løyvingar til veg, til bane, til luftfart, post og tele – altså om kommunikasjon til allmenn nytte. Det er vel rett å seie at kanalane, sjølv om dei har mange besøkjande, ikkje er eit ledd i nyttetransporten, men viktige reisemål og på den måten primært eit turisttilbod og eit kulturminne. Difor er det ikkje så unaturleg at ein peikar på Miljøverndepartementet ved Riksantikvaren og Olje- og energidepartementet ved NVE som aktuelle adressatar når ein skal søkje om midlar til å halde desse kanalane ved like. Det er viktig å ta vare på kulturminne, men dette fell utafor Samferdsledepartementet sitt budsjett. Det næringspolitiske, altså turismen, er Nærings- og handelsdepartementet sitt område, og det er ikkje naturleg å ta det inn i Nasjonal transportplan.

Eg er samd med komitefleirtalet i at kanalane er viktige som kultur- og reiselivsattraksjonar og difor må bevarast. Som det òg er peika på, er føreseielege rammevilkår viktig for bevaring og utvikling av kulturminne og turisttilbod. Eg er samd med fleirtalet i at tryggleiken må sikrast. Det er klart at fylkeskommunane kan ta denne saka vidare til dei nemnde departementa og få ein prosess på eit eventuelt vedtak i forhold til det arbeidet. Men som eg før har peika på – dette er ikkje ei naturleg oppgåve for Samferdsledepartementet.

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

Martin Engeset (H) [21:24:03]: Jeg synes representanten Halleraker på en meget god og illustrerende måte redegjorde for hvorfor det var både logisk og riktig at dette kom inn under Nasjonal transportplan. Han hadde en del interessante perspektiver i forhold til hvordan andre

land gjør det, som jeg hadde håpet at flertallet skulle lytte til.

I enhver sammenheng er det slik at det fremholdes både fra ulike politiske partier, næringslivet og andre hvor viktig satsing på infrastruktur er, nemlig for å legge til rette for verdiskaping og nye arbeidsplasser.

Jeg synes statsrådets argumentasjon er litt pussig når hun legger så pass stor vekt på nyttrafikk. Da begynner jeg å lure på om ikke statsråden er klar over eller har tatt inn over seg at det faktisk er betydelig trafikk på begge disse vassdragene. På Haldenkanalen, f.eks. er det en betydelig trafikk knyttet til M/S «Turisten», som trafikkerer vassdraget med tusenvis av turister i hele sesongen. Jeg kan ikke se at det er av noe mindre nytte at M/S «Turisten» frakter turister på Haldenkanalen enn at en turistbuss frakter turister på E6. Da synes jeg man har en veldig snever definisjon av nyttebegrepet.

I denne saken synes jeg vi har veldig mye å lære av Sverige, av hvordan de har gjort det der. De har utviklet sine vannveier på en helt fantastisk måte. For noen uker siden var det en meget interessant dokumentarartikkel i Dagens Næringsliv som viste hvilke enorme samfunnsinntekter det prosjektet hadde generert i Sverige. Turister trafikkerer Göta kanal opp til Vänern og videre opp i Mälaren-vassdraget til Stockholm, og Stora Le-vassdraget. Dette har generert tusenvis av arbeidsplasser og bidrar til det svenske bruttonasjonalproduktet med mange hundre millioner kroner. Jeg synes nok statsråden burde ta en nærmere kikk på det, for da snakker vi virkelig om nytte.

Da vi fremmet dette forslaget for en tid siden, ble vi møtt med mange godord og begeistring fra ulike hold, ikke minst også fra flere av Arbeiderpartiets representanter på østfoldbenken. De syntes dette var et fornuftig forslag. Derfor synes jeg det er synd og beklagelig at verken Irene Johansen eller Signe Øye deltar i denne debatten, men jeg kan kanskje forstå det ut fra den bedrøvelige konklusjonen som flertallet her legger seg på. Vi fikk støtte til at dette skulle inn i Nasjonal transportplan, og de ville også støtte Høyres forslag om at det skulle bevilges penger til dette. For situasjonen er, som det er påpekt av flere, helt kritisk. Man står på randen av sammenbrudd, og det ville være en nasjonal katastrofe om det skulle skje at vi ikke er i stand til å holde ved like og ta vare på disse unike vannveiene, som også i et europeisk perspektiv er helt unike. Ved Haldenkanalen har man f.eks. Nord-Europas høyeste sluseanlegg.

Jeg håper ikke at siste ord er sagt i denne saken. Fra Høyres side kommer vi i hvert fall til å forfølge dette videre. Vi kommer ikke til å gi oss i denne omgang. Vi kommer til å ta det opp på nytt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet, og debatten i sak nr. 5 er avsluttet.

(Votering, se side 1110)

S a k n r . 6

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene

Erna Solberg, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om å innføre minstegrense for reasfaltering (Innst. S. nr. 60 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:2 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte med inntil fem replikker med svar etter innlegg fra statsråden innenfor den fordelte taletid, og deretter 3 minutters taletid for dem som måtte tegne seg på talerlisten utover dette.

– Dette anses vedtatt.

Tor-Arne Strøm (A) [21:28:23] (ordfører for saken): Representantforslag nr. 2 for 2007–2008 fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Trond Helleland og Øyvind Halleraker inneholder forslag om å innføre minstegrense for reasfaltering.

Det foreligger allerede standarder for drift og vedlikehold av veinettet. Denne standarden omfatter også veidekket, og det kan derfor slås fast at det allerede foreligger en grense for hvordan tilstanden til veidekket skal være før det skal asfalteres på nytt.

Dersom de årlige budsjettene ikke gjør det mulig å overholde kravene i vedlikeholdsstandarden fullt ut, vil dette bety at etterslepet knyttet til veidekke øker. Da må vi prioritere. Det vet alle partier som har vært i forskjellige regjeringer. Innenfor budsjetttrammen til drift og vedlikehold må det foretas en rekke prioriteringer. Det aller viktigste prioriteringskriteriet er trafikksikkerhet. Det betyr at driftsoppgaver som bedrer trafikksikkerheten, har høyeste prioritet.

Stoltenberg II-regjeringen har gjennom både statsbudsjettet for 2007 og 2008 spesielt vektlagt dekkelegging på riksveinettet. I budsjettet for 2007 var det en økning til veivedlikehold på 500 mill. kr, eller 25 pst., i forhold til saldert budsjett for 2006. Og som kjent var det Bondevik II som la fram budsjettet for 2006. I 2007 er det forutsatt at om lag 800 mill. kr skal brukes til asfaltering, noe som er en økning på 200 mill. kr.

Så er det selvfølgelig sånn at mer penger til dekkevedlikehold er ønskelig, men da bør det komme som et resultat av økning i det totale bevilgningsnivået og ikke gå på bekostning av andre oppgaver, som ville bli resultatet dersom det stilles absolutte krav til veidekkestandarden.

Statens vegvesen gjennomfører nå en omfattende gjennomgang og revisjon av vedlikeholdsstandarden. Dette arbeidet baserer seg bl.a. på forskningsrapporten fra TØI knyttet til dekketilstand og ulykkesrisiko. Etter planen skal ny vedlikeholdsstandard være ferdig tidlig i 2009.

På vegne av flertallspartiene, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, anbefaler jeg at representantforslaget vedlegges protokollen.

Per Sandberg (FrP) [21:31:18] (komiteens leder): Jeg føler at mye av debatten som kunne ha vært tatt under asfaltering, ble tatt under budsjettdebatten. Men det er klart

at forslagsstillerne peker på et omfattende problem og en stor utfordring. Det kom tydelig fram under budsjettdebatten.

Det viser seg at også i 2007 og 2008 får vi flere kilometer med «syke» veier, hvis jeg får lov til å si det på den måten. Det er mange grunner til det. En av grunnene er at vi ikke har vært gode nok til å prognosere trafikkutviklingen. Jeg må si at jeg blir litt provosert når man konkluderer med at trafikken er ute av kontroll. Det er ikke det som er realiteten. Det som er et faktum, er at det er byggingen av infrastrukturen som er ute av kontroll i forhold til den trafikkveksten vi opplever. Det er helt logisk at når landet går godt, får vi også en trafikkvekst, selvfølgelig. Og så har vi da bommet fundamentalt på prognosene.

Det er klart at når vi ikke gjør noe med innsatsen på veiene våre og med vedlikeholdet, vil slitasjen få dobbelt virkning. Det er det vi ser resultatet av nå. Man skal heller ikke se bort fra at det kan være en årsak til at vi nå dessverre igjen registrerer økt antall ulykker på veiene våre. At etterslepet i vedlikeholdet på veiene våre har blitt av en sånn karakter samtidig med at trafikkveksten har blitt mye høyere enn vi trodde, medfører selvfølgelig at sikkerheten på veiene våre er mye dårligere i dag enn den var i fjor, og vil sannsynligvis bli enda dårligere neste år.

Det er nesten sånn at jeg kvier meg litt for å si det, men vi viser også i våre merknader i innstillingen til det omfattende og gode forslag som vi fremmet i vårt alternative budsjett for 2008. Det forslaget ivaretar selvfølgelig alt det som går på vedlikehold og etterslep, både når det gjelder asfaltering og manko på asfaltering, og det som går på reasfaltering. Det tar også inn over seg at mange av regionene våre har fylkesveier som består bare av grusveier, som kanskje burde hatt et dekke på et eller annet tidspunkt.

Jeg føler at når det fremmes et forslag om en nasjonal plan for minstegrense for reasfaltering, blir det nærmest som å rope i skogen. For forslagsstillerne har hatt anledning i en rekke sammenhenger til å få vedtatt et sånt forslag, men har unnlatt å sørge for det.

Derfor har Fremskrittspartiet også fremmet et eget forslag, forslag nr. 2, som jeg tar opp nå, som går på at vi får en plan for hvordan vi skal ta igjen hele etterslepet på veiene våre, inklusiv fylkesveier og kommunale veier. For vi diskuterer kanskje i stor grad stamveier og riksveier. Men så vet vi alle sammen i transportkomiteen og i Stortinget at de «sykeste» veiene vi har, er kommunale og fylkeskommunale veier. Da hadde jeg kanskje trodd at de økte overføringene til kommunesektoren som den sittende regjering har skrytt så høyt av, skulle medføre noe høyere bevilgninger til kommunale og fylkeskommunale veier, men foreløpig ser det veldig trist ut. Det virker som om de overføringene som Regjeringen har stått bak overfor kommunesektoren, allerede er spist opp av lønnskostnader og pensjonskostnader. Derfor vil også situasjonen for fylkesveiene og de kommunale veiene våre fortsatt være dramatisk. De vil få redusert standard, som igjen vil medføre økt antall ulykker, flere dødsfall, ineffektivt næringsliv osv.

Det det burde vært tverrpolitisk enighet om, er det forslaget som Fremskrittspartiet fremmet i sitt alternative budsjett, som ble nedstemt, om at man hadde fått en plan på plass nå, der man hadde satt seg som mål å ta igjen det totale etterslepet i vedlikeholdet på samtlige veier.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp det forslaget han viste til.

Trond Helleland (H) [21:36:40]: Nå har vi hatt en seks-sju timers lang debatt om behovet for mer asfalt og reasfaltering, så jeg skal ikke bruke lang tid nå på å begrunne forslaget vårt. Jeg har bare lyst til å si at når Høyre nå ønsker å fremme et forslag om å ha en minstegrense for reasfaltering, er det fordi vi erkjenner at det som Hellbil-lies skrev i sangen sin, «Seks Tusen Hål», «hjulspor» osv., er et stort problem også i forhold til trafiksikkerhet. Blant annet TØI-rapporten om veidekkets tilstand og trafiksikkerhet viser at det er en sterk sammenheng. Da er det jo naturligvis slik at en trenger bevilgninger for å få det til. Men jeg tror kanskje vi nå skal binde oss litt fastere til masten og si at det må være en minstegrense når det gjelder hvor langt ned en kan slite veidekket uten at det skjer noe. Det er ikke så veldig mange andre områder der en gambler med sikkerheten på den måten som en gjør på våre veier, ved å si at når det ikke er penger nok, får vi heller vente til neste år. Det er uansvarlig.

Jeg vil ta opp forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre om å be Regjeringen utrede og framlegge for Stortinget forslag til en minstegrense for reasfaltering i løpet av våren 2008. Jeg tror det er nødvendig, og da må vi selvsagt alle også bestrebe oss på å fylle opp med nødvendige bevilgninger. Vi har pekt på at en måte å gjøre det på, kan være å ha et vedlikeholdsfond, som vi har avsatt 20 milliarder kr til.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:38:35]: Eg tvilar ikkje på dei gode intensjonane i det forslaget frå Høgre sine representantar som me no behandlar. Det er ikkje mangel på standardar som gjer at me har nedslitne vegar i dette landet – det er mangel på løyvingar. Det har vore mangel på løyvingar til vedlikehald gjennom mange år, gjennom vekslende regjeringar, og det er eit etterslep som er bygt opp gjennom mange år. Me prøver no å lyfte vedlikehaldsramma slik at me kan begynne å hente inn igjen. Det finst standardar i dag, og det er ikkje Statens vegvesen som skal ha skulda for at dei kanskje ikkje alltid vert følgde heilt ut. Det handlar om kva slags løyvingar Statens vegvesen har til kvar tid, og sjølv sagt handlar dette om prioritering.

Under denne regjeringa har me auka vedlikehaldsmidlane med om lag ein halv milliard kroner, eller med ca. 25 pst. i forhold til nivået då me kom i regjering. Auken har i hovudsak gått til asfaltlegging og til tiltak knytte til vegkroppen som gjer at reasfaltering har ein verdi. For me har vel sett at der ein legg ny asfalt direkte utan å forsterke

veggkroppen, vil effekten av den nye asfalten forsvinne etter ganske kort tid. Så det handlar ofte om meir enn berre eit lag nytt dekke, det handlar òg om å ta fleire delar av vegkroppen med i eit slikt vedlikehaldsarbeid. Derfor er det viktig at ein òg framover prioriterer vedlikehald. Det er truleg viktigare enn å satse på endå meir – større prosjekt. Eg trur at i samband med neste nasjonale transportplan vil det verte eit av spørsmåla som me skal diskutere i denne sal, prioritering mellom drift, vedlikehald og investering, innanfor dei gitte rammer, som ein statsråd sjølv sagt skal arbeide for skal verte så høge som i det heile mogleg.

Statens vegvesen gjennomfører for tida ein omfattande revisjon av standarden knytt til dekketilstand, der ulukkesrisikoen vert teken omsyn til. Dette arbeidet skal vere ferdig i 2009. Eg vil òg nemne at vedlikehald og vegdekke ikkje er omfatta av funksjonskontraktane for drift og vedlikehald, men vert gjennomførte i eigne kontraktar. Det finst eit konkret talfesta mål om bruk av funksjonskontraktar òg for vegdekke, og ei vellukka innføring av den strategien vil sjølv sagt gi enda meir effektiv bruk av midlane til veglikehald av vegdekke.

Som sagt, intensjonane bak forslaget er dei aller beste. Eg ser ikkje behovet for å få ei minstegrense for reasfaltering, som på ein måte då vil verte endå ein standard. Dei standardane me har, tenkjer eg er meir enn gode nok. Det me har å gjere, både denne regjeringa og komande regjeringar, som eg håpar skal bestå av dei same eminenta partia, er å halde fram arbeidet med å trappe opp løyvingane til vegvedlikehald og saman med investeringsmidlane kunne sjå på òg lengre strekkingar med omsyn til utbeiring av vegar, ikkje berre nye vegar. Men eg tenkjer nok nye strategiar for korleis me brukar midlane for å få meir ut av midlane, og for å få eit betre vedlikehald i tida som kjem.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 1110)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget skal nå votere i sakene nr. 1–6.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 16 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Åse Gunhild Woie Duesund på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 2–8, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 10 og 12, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslagene nr. 13, 14 og 17, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 18, fra Martin Engeset på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

- forslag nr. 19, fra Åse Gunhild Woie Duesund på vegne av Kristelig Folkeparti og Venstre rammeavhengige og følgelig ikke kan komme til votering.
- forslag nr. 20, fra Martin Engeset på vegne av Høyre Presidenten gjør opp oppmerksom på at forslagene nr. 9, 11, 15 og 16 ikke er tatt opp, da disse må anses som Det blir først votert over forslag nr. 1, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:
«På statsbudsjettet for 2008 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
600		Arbeids- og inkluderingsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	205 164 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	3 000 000	
601		Utredningsvirksomhet, forskning m.m.		
	21	Spesielle driftsutgifter	82 100 000	
	50	Norges forskningsråd	111 800 000	
	70	Tilskudd	29 052 000	
	72	Tilskudd til Senter for seniorpolitikk m.m.	10 200 000	
	73	Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, <i>kan overføres</i>	140 400 000	
604		NAV-reform og pensjonsreform		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	877 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 21</i>	737 700 000	
605		Arbeids- og velferdsetaten		
	1	Driftsutgifter	7 850 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	35 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	241 400 000	
	70	Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, <i>kan overføres</i>	138 000 000	
606		Trygderetten		
	1	Driftsutgifter	56 400 000	
621		Tilskudd forvaltet av Sosial- og helsedirektoratet		
	21	Spesielle driftsutgifter	40 600 000	
	62	Kvalifiseringsprogrammet, <i>kan overføres</i>	230 000 000	
	63	Sosiale tjenester og tiltak for vanskeligstilte, <i>kan overføres</i>	163 300 000	
	70	Frivillig arbeid, <i>kan overføres</i>	22 701 000	
	74	Tilskudd til pensjonistenes organisasjoner mv.	8 900 000	
634		Arbeidsmarkedstiltak		
	21	Forsøk, utviklingstiltak mv., <i>kan overføres</i>	17 000 000	
	76	Tiltak for arbeidssøkere, <i>kan overføres</i>	5 258 100 000	
635		Ventelønn		
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	260 000 000	
640		Arbeidstilsynet		
	1	Driftsutgifter	356 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	4 000 000	
642		Petroleumstilsynet		
	1	Driftsutgifter	159 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	21	Spesielle driftsutgifter	15 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
643		Statens arbeidsmiljøinstitutt		
	50	Statstilskudd	85 500 000	
646		Pionerdykkere i Nordsjøen		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	300 000	
	70	Tilskudd til pionerdykkere, <i>overslagsbevilgning</i>	56 300 000	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	2 800 000	
648		Arbeidsretten, Riksmeklingsmannen m.m.		
	1	Driftsutgifter	12 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	2 300 000	
	70	Tilskudd til faglig utvikling	3 100 000	
660		Krigspensjon		
	70	Tilskudd, militære, <i>overslagsbevilgning</i>	215 000 000	
	71	Tilskudd, sivile, <i>overslagsbevilgning</i>	530 000 000	
664		Pensjonstrygden for sjømenn		
	70	Tilskudd	658 000 000	
666		Avtalefestet pensjon (AFP)		
	70	Tilskudd	1 090 000 000	
667		Supplerende stønad til personer over 67 år		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	275 000 000	
847		Tiltak for personer med nedsatt funksjonsevne		
	1	Driftsutgifter for Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne	7 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	35 200 000	
	70	Tilskudd til funksjonshemmedes organisasjoner	144 399 000	
2540		Stønad under arbeidsledighet til fiskere og fangstmenn		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	40 000 000	
2541		Dagpenger		
	70	Dagpenger, <i>overslagsbevilgning</i>	4 726 100 000	
2542		Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv.		
	70	Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv., <i>overslagsbevilgning</i>	383 300 000	
2620		Stønad til enslig mor eller far		
	70	Overgangsstonad, <i>overslagsbevilgning</i>	2 295 000 000	
	72	Stønad til barnetilsyn, <i>overslagsbevilgning</i>	510 000 000	
	73	Utdanningsstønad	78 000 000	
	75	Tilskudd til flytting for å komme i arbeid	500 000	
	76	Forskuttering av underholdsbidrag	1 060 000 000	
2650		Sykepenger		
	70	Sykepenger for arbeidstakere mv., <i>overslagsbevilgning</i> .	26 750 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Sykepenger for selvstendige, <i>overslagsbevilgning</i>	1 610 000 000	
	72	Omsorgs- og pleiepenger ved barns sykdom m.m., <i>overslagsbevilgning</i>	403 700 000	
	73	Tilretteleggingstilskudd, <i>kan overføres</i>	233 945 000	
	74	Refusjon bedriftshelsetjenester, <i>kan overføres</i>	19 817 000	
	75	Feriepenger av sykepenger, <i>overslagsbevilgning</i>	1 420 000 000	
2652		Medisinsk rehabilitering mv.		
	70	Rehabiliteringspenger, <i>overslagsbevilgning</i>	7 960 000 000	
	71	Legeerklæringer	298 000 000	
2653		Ytelser til yrkesrettet attføring		
	70	Attføringspenger, <i>overslagsbevilgning</i>	10 378 000 000	
	71	Attføringsstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 181 000 000	
2655		Uførhet		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	17 950 000 000	
	71	Tilleggs pensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	27 510 000 000	
	72	Særtilllegg, <i>overslagsbevilgning</i>	1 420 000 000	
	73	Foreløpig uførepensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	240 000 000	
	74	Tidsbegrenset uførestønad, <i>overslagsbevilgning</i>	7 610 000 000	
	75	Menerstatning ved yrkesskade, <i>overslagsbevilgning</i>	100 000 000	
	76	Yrkesskadetrygd gml. lovgivning, <i>overslagsbevilgning</i> .	70 000 000	
2661		Grunn- og hjelpestønad, hjelpemidler mv.		
	70	Grunnstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 600 000 000	
	71	Hjelpestønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 680 000 000	
	73	Hjelpemidler mv. under arbeid og utdanning	108 550 000	
	74	Tilskudd til biler	865 000 000	
	75	Bedring av funksjonsevnen, hjelpemidler	2 724 000 000	
	76	Bedring av funksjonsevnen, hjelpemidler som tjenester .	115 450 000	
	77	Ortopediske hjelpemidler	780 000 000	
	78	Høreapparater	470 000 000	
2670		Alderdom		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	38 425 000 000	
	71	Tilleggs pensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	58 000 000 000	
	72	Ventetillegg, <i>overslagsbevilgning</i>	56 000 000	
	73	Særtilllegg, <i>overslagsbevilgning</i>	4 620 000 000	
2680		Etterlatte		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	1 280 000 000	
	71	Tilleggs pensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	1 080 000 000	
	72	Særtilllegg, <i>overslagsbevilgning</i>	63 000 000	
	74	Utdanningsstønad	1 400 000	
	75	Stønad til barnetilsyn, <i>overslagsbevilgning</i>	10 600 000	
2686		Gravferdsstønad		
	70	Gravferdsstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	130 000 000	
2690		Diverse utgifter		
	70	Sykestønadsutgifter i utlandet	165 000 000	
	77	Pasienter fra gjensidighetsland mv.	105 000 000	
		Totale utgifter		246 700 178 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
In n t e k t e r				
3605		Arbeids- og velferdsetaten		
	1	Administrasjonsvederlag	25 000 000	
	6	Gebyrinntekter for fastsettelse av bidrag	15 000 000	
	7	Administrasjonsvederlag fra regionale helseforetak	100 000 000	
3634		Arbeidsmarkedstiltak		
	85	Innfordring av feilutbetalinger, arbeidsmarkedstiltak	1 000 000	
3635		Ventelønn		
	1	Refusjon statlig virksomhet mv.	83 000 000	
	85	Innfordring av feilutbetaling av ventelønn	3 700 000	
3640		Arbeidstilsynet		
	1	Diverse inntekter	1 400 000	
	4	Kjemikaliekontroll, gebyrer	5 000 000	
	5	Tvangsmulkt	1 800 000	
	7	Byggesaksbehandling, gebyrer	15 700 000	
3642		Petroleumstilsynet		
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	850 000	
	3	Refusjon av tilsynsutgifter	68 500 000	
	6	Refusjoner/ymse inntekter	2 500 000	
5701		Diverse inntekter		
	2	Diverse inntekter	175 000 000	
	3	Hjelpemiddelsentraler m.m.	50 000 000	
	71	Refusjon ved yrkesskade	990 000 000	
	73	Refusjon fra bidragspliktige	455 000 000	
	74	Refusjon medisinsk behandling	1 700 000	
	80	Renter	10 000 000	
	85	Innfordret misbruk av dagpenger	35 700 000	
	86	Innfordret misbruk av attføringspenger	11 100 000	
5704		Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv.		
	2	Dividende	115 000 000	
5705		Refusjon av dagpenger		
	1	Refusjon dagpenger, statsgaranti ved konkurs	25 000 000	
	3	Refusjon av dagpenger fra EØS-land	2 700 000	
		Totale inntekter		2 194 650 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 600 post 1	kap. 3600 post 2
kap. 601 post 21	kap. 3601 post 2
kap. 605 post 1	kap. 3605 postene 1, 4, 5 og 6
kap. 605 post 21	kap. 3605 post 2
kap. 621 postene 21 og 22.....	kap. 3621 post 2
kap. 623 post 1	kap. 3623 post 1
kap. 640 post 1	kap. 3640 postene 1, 6 og 7
kap. 642 post 1	kap. 3642 postene 6 og 7
kap. 642 post 21	kap. 3642 post 2

III

Omdisponeringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan:

1. Omdisponere inntil 40 mill. kroner fra kap. 634 Arbeidsmarkedstiltak, post 76 Tiltak for arbeidssøkere til kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 1 Driftsutgifter.
2. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 601 Utredningsvirksomhet, forskning m.m., post 73 Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 70 Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte og kap. 732 Regionale helseforetak, post 79 Helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte.

3. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, post 21 Spesielle driftsutgifter og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 1 Driftsutgifter.
4. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 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
634		Arbeidsmarkedstiltak	
	76	Tiltak for arbeidssøkere	1121,3 mill. kroner

V

Fullmakt til å ettergi rente- og avdragsfrie lån

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan ettergi rente- og avdragsfrie lån gitt til arbeidsmarkedstiltak for yrkeshemmede der dette blir vurdert som nødvendig for å sikre den videre driften.

under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, postene 21 og 45, og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, postene 1, 21 og 45, refusjoner av kommunenes andel av utgifter til opprettelse og drift av NAV-kontorer.

VI

Fullmakt til nettobudsjettering

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan nettoføre som utgiftsreduksjon

VII

Folketrygdytelser

Stortinget samtykker i at med virkning fra 1. januar 2008 skal følgende ytelser etter folketrygdloven utgjøre*:

	Kroner
1a. Grunnstønad for ekstraavgifter ved uførhet etter lovens § 6-3 (laveste sats)	7 020
1b. Ved ekstraavgifter utover laveste sats, kan grunnstønaden forhøyes til	10 728
1c. eller til	14 100
1d. eller til	20 760
1e. eller til	28 152
1f. eller til	35 175
2a-1. Hjelpstønad til uføre som må ha hjelp i huset ^{1 2}	11 712
2a-2. Hjelpstønad etter lovens § 6-4 til uføre som må ha tilsyn og pleie ³	12 600
2b. Forhøyet hjelpstønad etter lovens § 6-5 til uføre under 18 år som må ha særskilt tilsyn og pleie ³	25 200
2c. eller til	50 400
2d. eller til	75 600
3. Behovsprøvet gravferdsstønad opptil	17 952
4. Stønad til barnetilsyn etter lovens §§ 15-11 og 17-9 ⁴	
for første barn	37 020
for to barn	48 300
for tre og flere barn	54 744

* Satsene under 1, 2 og 4 er årsbeløp for ytelsene.

¹ Stønad til hjelp i huset gjelder tilfeller før 1. januar 1992.

² Fra 1. januar 1997 skilles det mellom stønad til hjelp i huset og stønad til særskilt tilsyn og pleie.

³ Gjelder også ved uførhet som skyldes yrkesskade, jf. lovens § 12-18.

⁴ Fra 1. januar 2004 dekkes 64 pst. av dokumenterte utgifter til barnetilsyn. Beløpene i tabellen er maksimale refusjonssatser. Stønaden er inntektsprøvet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.51.13)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 20, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen iverksette de nødvendige tiltak for at trygdeleigeordningen kan utvides til også å gjelde det året en er sykmeldt, slik at en etter seks måneders sykefravær skal få en ny vurdering av en ny lege, og på den måten tilrettelegge for videre rehabilitering, attføring eller friskmelding.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 87 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.51.37)

Presidenten: Forslag nr. 19, fra Kristelig Folkeparti og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om utvikling av ventelønsordningen for nye mottakere fra 1. januar 2009, og erstatte dette med en tett oppfølging og tiltaksgaranti for den enkelte.»

Fremskrittspartiet og Høyre har varslet at de ønsker å støtte forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 55 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.51.59)

Presidenten: Forslag nr. 18, fra Høyre og Kristelig Folkeparti, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget viser til anbefalinger fra Arbeids- og velferdsdirektoratet og ber Regjeringen om å igangsette en forsøksordning der psykologer gis adgang til å dokumentere arbeidsuførhet (sykmeldingsrett) som et nytt tiltak i arbeidet med å forebygge sykefravær.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 78 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.52.16)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 13, 14 og 17, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at forvaltningen av helserefusjoner forblir liggende under Arbeids- og velferdsetaten.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om trygderettigheter for selvstendig næringsdrivende kvinner.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en plan for en nedtrapping av avkorting av grunnpensjonen til gifte/samboende pensjonister i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.52.33)

Presidenten: Det voteses over forslagene nr. 10 og 12, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen igangsette en opplysningskampanje overfor offentlige og private arbeidsgivere slik at funksjonshemmede i større grad kommer i arbeid. Kampanjen skal utarbeides og utføres av Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) og andre aktuelle særforbund.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om en systematisk gjennomgang av sanksjonsbruken i forhold til dagpenger ved arbeidsledighet, med den hensikt at mobilitetskriteriet skal ligge til grunn for sanksjonsbruken i NAV.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 65 stemmer mot forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre og 36 stemmer for.

(Voteringsutskrift kl. 21.52.48)

Åsa Elvik (SV) (fra salen): Eg stemde feil, eg skulle ha stemt imot.

Presidenten: Da blir det enda mer forkastet. (Munterhet i salen).

De riktige stemmetallene blir da 66 stemmer mot forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre og 35 stemmer for. Dermed er forslagene ikke bifalt.

Det voteses over forslagene nr. 2–8, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen redegjøre nærmere i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 om utviklingen i behov for tilskudd til helse- og rehabiliteringstiltak, og hvordan bevilgningen gitt på kap. 601 post 73 bør benyttes.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere en økt benyttelse av kapasiteten til private, ideelle rehabiliteringsinstitusjoner innenfor bevilgningen gitt til kap. 601 post 73.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i sitt videre arbeid med den nye lønnskuddsordningen videreføre de premissene som lå til grunn for ordningen med uføretrygd

som lønnstilskudd, på en slik måte at også uføretrygdede som vil prøve seg i arbeidslivet, skal få en ny sjanse.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 med en vurdering av om eksisterende tilskuddsordning til paraplyorganisasjoner gir Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO), reell mulighet til å ivareta sitt koordineringsansvar overfor sine brukergrupper og medlemsorganisasjoner.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at NAV åpner for attføringstiltak av sykmeldte i sykepengeperioden. Attføringsmidlene kan også brukes direkte overfor bedrifter.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige forskriftsendringer for at gradert sykmelding skal være den normale form for sykmelding.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med det bebudede forslag til nytt regelverk om uføretrygden, å treffe de nødvendige tiltak som bidrar til at en kan få uføretrygd med uføregrad ned mot 20 pst. slik at det innarbeides mulighet til å gradere uføretrygden i henhold til faktisk uførhet.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 53 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.53.34)

Komiteen hadde innstilt:

Rammeområde 7 (Arbeid og sosial)

I

På statsbudsjettet for 2008 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
600		Arbeids- og inkluderingsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	206 164 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	3 000 000	
601		Utredningsvirksomhet, forskning m.m.		
	21	Spesielle driftsutgifter	82 100 000	
	50	Norges forskningsråd	111 800 000	
	70	Tilskudd	29 052 000	
	72	Tilskudd til Senter for seniorpolitikk m.m.	10 200 000	
	73	Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, <i>kan overføres</i>	140 400 000	
604		NAV-reform og pensjonsreform		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 45</i>	877 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 21</i>	737 700 000	
605		Arbeids- og velferdsetaten		
	1	Driftsutgifter	7 864 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	35 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	241 400 000	
	70	Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, <i>kan overføres</i>	138 000 000	
606		Trygderetten		
	1	Driftsutgifter	56 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
621		Tilskudd forvaltet av Sosial- og helsedirektoratet		
	21	Spesielle driftsutgifter	40 600 000	
	62	Kvalifiseringsprogrammet, <i>kan overføres</i>	230 000 000	
	63	Sosiale tjenester og tiltak for vanskeligstilte, <i>kan overføres</i>	163 300 000	
	70	Frivillig arbeid, <i>kan overføres</i>	22 701 000	
	74	Tilskudd til pensjonistenes organisasjoner mv.	8 900 000	
634		Arbeidsmarkedstiltak		
	21	Forsøk, utviklingstiltak mv., <i>kan overføres</i>	17 000 000	
	76	Tiltak for arbeidssøkere, <i>kan overføres</i>	5 225 100 000	
635		Ventelønn		
	1	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	260 000 000	
640		Arbeidstilsynet		
	1	Driftsutgifter	356 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	4 000 000	
642		Petroleumstilsynet		
	1	Driftsutgifter	159 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	15 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
643		Statens arbeidsmiljøinstitutt		
	50	Statstilskudd	85 500 000	
646		Pionerdykkere i Nordsjøen		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	300 000	
	70	Tilskudd til pionerdykkere, <i>overslagsbevilgning</i>	56 300 000	
	72	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	2 800 000	
648		Arbeidsretten, Riksmeklingsmannen m.m.		
	1	Driftsutgifter	12 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	2 300 000	
	70	Tilskudd til faglig utvikling	3 100 000	
660		Krigspensjon		
	70	Tilskudd, militære, <i>overslagsbevilgning</i>	215 000 000	
	71	Tilskudd, sivile, <i>overslagsbevilgning</i>	530 000 000	
664		Pensjonstrygden for sjømenn		
	70	Tilskudd	658 000 000	
666		Avtalefestet pensjon (AFP)		
	70	Tilskudd	1 090 000 000	
667		Supplerende stønad til personer over 67 år		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	275 000 000	
847		Tiltak for personer med nedsatt funksjonsevne		
	1	Driftsutgifter for Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne	7 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	35 200 000	
	70	Tilskudd til funksjonshemmedes organisasjoner	144 399 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
2540		Stønad under arbeidsledighet til fiskere og fangstmenn		
	70	Tilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	40 000 000	
2541		Dagpenger		
	70	Dagpenger, <i>overslagsbevilgning</i>	4 781 000 000	
2542		Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv.		
	70	Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv., <i>overslagsbevilgning</i>	430 000 000	
2620		Stønad til enslig mor eller far		
	70	Overgangsstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	2 295 000 000	
	72	Stønad til barnetilsyn, <i>overslagsbevilgning</i>	510 000 000	
	73	Utdanningsstønad	78 000 000	
	75	Tilskudd til flytting for å komme i arbeid	500 000	
	76	Forskuttering av underholdsbidrag	1 060 000 000	
2650		Sykepenger		
	7	Sykepenger for arbeidstakere mv., <i>overslagsbevilgning</i> .	26 750 000 000	
	71	Sykepenger for selvstendige, <i>overslagsbevilgning</i>	1 560 000 000	
	72	Omsorgs- og pleiepenger ved barns sykdom m.m., <i>overslagsbevilgning</i>	400 000 000	
	73	Tilretteleggingstilskudd, <i>kan overføres</i>	233 945 000	
	74	Refusjon bedriftshelsetjenester, <i>kan overføres</i>	19 817 000	
	75	Feriepenger av sykepenger, <i>overslagsbevilgning</i>	1 420 000 000	
2652		Medisinsk rehabilitering mv.		
	70	Rehabiliteringspenger, <i>overslagsbevilgning</i>	7 960 000 000	
	71	Legeerklæringer	298 000 000	
2653		Ytelser til yrkesrettet attføring		
	70	Attføringspenger, <i>overslagsbevilgning</i>	10 348 000 000	
	71	Attføringsstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 181 000 000	
2655		Uførhet		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	17 950 000 000	
	71	Tilleggs pensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	27 510 000 000	
	72	Særtilllegg, <i>overslagsbevilgning</i>	1 420 000 000	
	73	Foreløpig uførepensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	240 000 000	
	74	Tidsbegrenset uførestønad, <i>overslagsbevilgning</i>	7 610 000 000	
	75	Menerstatning ved yrkesskade, <i>overslagsbevilgning</i>	100 000 000	
	76	Yrkesskadetrygd gml. lovgivning, <i>overslagsbevilgning</i> .	70 000 000	
2661		Grunn- og hjelpestønad, hjelpemidler mv.		
	70	Grunnstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 600 000 000	
	71	Hjelpestønad, <i>overslagsbevilgning</i>	1 680 000 000	
	73	Hjelpemidler mv. under arbeid og utdanning	108 550 000	
	74	Tilskudd til biler	865 000 000	
	75	Bedring av funksjonsevnen, hjelpemidler	2 724 000 000	
	76	Bedring av funksjonsevnen, hjelpemidler som tjenester .	115 450 000	
	77	Ortopediske hjelpemidler	780 000 000	
	78	Høreapparater	470 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
2670		Alderdom		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	38 425 000 000	
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	58 000 000 000	
	72	Ventetillegg, <i>overslagsbevilgning</i>	56 000 000	
	73	Sært tillegg, <i>overslagsbevilgning</i>	4 620 000 000	
2680		Etterlatte		
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	1 280 000 000	
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsbevilgning</i>	1 080 000 000	
	72	Sært tillegg, <i>overslagsbevilgning</i>	63 000 000	
	74	Utdanningsstønad	1 400 000	
	75	Stønad til barnetilsyn, <i>overslagsbevilgning</i>	10 600 000	
2686		Gravferdsstønad		
	70	Gravferdsstønad, <i>overslagsbevilgning</i>	130 000 000	
2690		Diverse utgifter		
	70	Sykestønadsutgifter i utlandet	165 000 000	
	77	Pasienter fra gjensidighetsland mv.	105 000 000	
		Totale utgifter		246 700 178 000t
I n n t e k t e r				
3605		Arbeids- og velferdsetaten		
	1	Administrasjonsvederlag	25 000 000	
	6	Gebyrinntekter for fastsettelse av bidrag	15 000 000	
	7	Administrasjonsvederlag fra regionale helseforetak	100 000 000	
3634		Arbeidsmarkedstiltak		
	85	Innfordring av feilutbetalinger, arbeidsmarkedstiltak	1 000 000	
3635		Ventelønn		
	1	Refusjon statlig virksomhet mv.	83 000 000	
	85	Innfordring av feilutbetaling av ventelønn	3 700 000	
3640		Arbeidstilsynet		
	1	Diverse inntekter	1 400 000	
	4	Kjemikaliekontroll, gebyrer	5 000 000	
	5	Tvangsmulkt	1 800 000	
	7	Byggesaksbehandling, gebyrer	15 700 000	
3642		Petroleumstilsynet		
	2	Oppdrags- og samarbeidsvirksomhet	850 000	
	3	Refusjon av tilsynsutgifter	68 500 000	
	6	Refusjoner/ymse inntekter	2 500 000	
5701		Diverse inntekter		
	2	Diverse inntekter	175 000 000	
	3	Hjelpemiddelsentraler m.m.	50 000 000	
	71	Refusjon ved yrkesskade	990 000 000	
	73	Refusjon fra bidragspliktige	455 000 000	
	74	Refusjon medisinsk behandling	1 700 000	
	80	Renter	10 000 000	
	85	Innfordret misbruk av dagpenger	35 700 000	
	86	Innfordret misbruk av attføringspenger	11 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5704		Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv.		
	2	Dividende	115 000 000	
5705		Refusjon av dagpenger		
	1	Refusjon dagpenger, statsgaranti ved konkurs	25 000 000	
	3	Refusjon av dagpenger fra EØS-land	2 700 000	
		Totale inntekter		2 194 650 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 600 post 1	kap. 3600 post 2
kap. 601 post 21	kap. 3601 post 2
kap. 605 post 1	kap. 3605 postene 1, 4, 5 og 6
kap. 605 post 21	kap. 3605 post 2
kap. 621 postene 21 og 22	kap. 3621 post 2
kap. 623 post 1	kap. 3623 post 1
kap. 640 post 1	kap. 3640 postene 1, 6 og 7
kap. 642 post 1	kap. 3642 postene 6 og 7
kap. 642 post 21	kap. 3642 post 2

III

Omdisponeringsfullmakter

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan:

1. Omdisponere inntil 40 mill. kroner fra kap. 634 Arbeidsmarkedstiltak, post 76 Tiltak for arbeidssøkere til kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 1 Driftsutgifter.
2. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 601 Utredningsvirksomhet, forskning m.m., post 73 Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte, kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 70 Tilskudd til helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte og kap. 732 Regionale helseforetak, post 79 Helse- og rehabiliteringstjenester for sykmeldte.

3. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, post 21 Spesielle driftsutgifter og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 1 Driftsutgifter.
4. Omdisponere mellom bevilgningene under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

IV

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 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
634		Arbeidsmarkedstiltak	
	76	Tiltak for arbeidssøkere	1121,3 mill. kroner

V

Fullmakt til å ettergi rente- og avdragsfrie lån

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan ettergi rente- og avdragsfrie lån gitt til arbeidsmarkedstiltak for yrkeshemmede der dette blir vurdert som nødvendig for å sikre den videre driften.

VI

Fullmakt til nettobudsjettering

Stortinget samtykker i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet i 2008 kan nettoføre som utgiftsreduksjon under kap. 604 NAV-reform og pensjonsreform, postene 21 og 45, og kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, postene 1, 21 og 45, refusjoner av kommunenes andel av utgifter til opprettelse og drift av NAV-kontorer.

VII
Folketrygdytelse

Stortinget samtykker i at med virkning fra 1. januar 2008 skal følgende ytelser etter folketrygdloven utgjøre*:

	Kroner
1a. Grunnstønad for ekstraavgifter ved uførhet etter lovens § 6-3 (laveste sats)	7 020
1b. Ved ekstraavgifter utover laveste sats, kan grunnstønaden forhøyes til	10 728
1c. eller til	14 100
1d. eller til	20 760
1e. eller til	28 152
1f. eller til	35 175
2a-1. Hjelpstønad til uføre som må ha hjelp i huset ^{1 2}	11 712
2a-2. Hjelpstønad etter lovens § 6-4 til uføre som må ha tilsyn og pleie ³	12 600
2b. Forhøyet hjelpstønad etter lovens § 6-5 til uføre under 18 år som må ha særskilt tilsyn og pleie ³	25 200
2c. eller til	50 400
2d. eller til	75 600
3. Behovsprøvet gravferdsstønad opptil	17 952
4. Stønad til barnetilsyn etter lovens §§ 15-11 og 17-9 ⁴	
for første barn	37 020
for to barn	48 300
for tre og flere barn	54 744

* Satsene under 1, 2 og 4 er årsbeløp for ytelsene.

¹ Stønad til hjelp i huset gjelder tilfeller før 1. januar 1992.

² Fra 1. januar 1997 skilles det mellom stønad til hjelp i huset og stønad til særskilt tilsyn og pleie.

³ Gjelder også ved uførhet som skyldes yrkesskade, jf. lovens § 12-18.

⁴ Fra 1. januar 2004 dekkes 64 pst. av dokumenterte utgifter til barnetilsyn. Beløpene i tabellen er maksimale refusjonssatser. Stønaden er inntektsprøvet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 66 mot 31 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.53.54)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2007 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r			
601		Utredningsverksemd, forskning m.m.	
	73	Tilskot til helse- og rehabiliteringstenester for sjukmeldte, <i>kan overførast</i> , b l i r a u k a med	5 000 000
		frå kr 2 000 000 til kr 7 000 000	
605		Arbeids- og velferdsetaten	
	1	Driftsutgifter, b l i r a u k a med	5 875 000
		frå kr 7 698 354 000 til kr 7 704 229 000	
	21	Særskilde driftsutgifter, b l i r r e d u s e r t med	5 000 000
		frå kr 47 000 000 til kr 42 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, <i>kan overførast</i> , b l i r a u k a med ..	8 000 000
		frå kr 206 300 000 til kr 214 300 000	
606		Trygderetten	
	1	Driftsutgifter, b l i r r e d u s e r t med	1 800 000
		frå kr 56 009 000 til kr 54 209 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
621		Tilskot forvalta av Sosial- og helsedirektoratet	
	22	Særskilde driftsutgifter, funksjonshemma, blir redusert med frå kr 32 900 000 til kr 31 500 000	1 400 000
634		Arbeidsmarknadstiltak	
	71	Særskilde arbeidsmarknadstiltak, kan overføres, kan nyttast under post 70, blir redusert med frå kr 3 575 600 000 til kr 3 525 600 000	50 000 000
	73	Investeringar i skjerma tiltak, kan overføres, kan nyttast under post 71, blir redusert med frå kr 17 000 000 til kr 7 000 000	10 000 000
	74	Lønnssubsidium ved reaktivisering, kan overføres, blir redusert med .. frå kr 44 000 000 til kr 20 000 000	24 000 000
635		Ventelønn	
	1	Driftsutgifter, overslagsløyving, blir auka med frå kr 325 000 000 til kr 340 000 000	15 000 000
648		Arbeidsretten, meklingsinstitusjonen m.m.	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 12 890 000 til kr 14 190 000	1 300 000
	21	Særskilde driftsutgifter, kan overføres, blir redusert med frå kr 1 600 000 til kr 300 000	1 300 000
660		Krigspensjon	
	70	Tilskot, militære, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 234 000 000 til kr 230 000 000	4 000 000
	71	Tilskot, sivile, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 568 000 000 til kr 555 000 000	13 000 000
664		Pensjonstrygda for sjømenn	
	70	Tilskot, blir redusert med..... frå kr 707 000 000 til kr 642 000 000	65 000 000
666		Avtalefestet pensjon (AFP)	
	70	Tilskot, blir auka med frå kr 958 000 000 til kr 960 000 000	2 000 000
667		Supplerande stønad til personar over 67 år	
	70	Tilskot, overslagsløyving, blir auka med frå kr 248 000 000 til kr 250 000 000	2 000 000
2541		Dagpengar	
	70	Dagpengar, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 4 700 000 000 til kr 4 400 000 000	300 000 000
2542		Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv.	
	70	Statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv., overslagsløyving, blir redusert med frå kr 490 100 000 til kr 290 000 000	200 100 000
2620		Stønad til einslig mor eller far	
	70	Overgangsstonad, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 2 359 000 000 til kr 2 245 000 000	114 000 000
	72	Stønad til barnetilsyn, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 500 000 000 til kr 460 000 000	40 000 000
	73	Utdanningsstonad, blir redusert med frå kr 81 000 000 til kr 69 000 000	12 000 000
	76	Forskottering av underhaldsbidrag, blir redusert med frå kr 1 110 000 000 til kr 1 050 000 000	60 000 000
2650		Sjukepengar	
	70	Sjukepengar for arbeidstakarar mv., overslagsløyving, blir redusert med frå kr 25 140 000 000 til kr 24 640 000 000	500 000 000
	71	Sjukepengar for sjølvstendige, overslagsløyving, blir redusert med frå kr 1 545 000 000 til kr 1 410 000 000	135 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	72	Omsorgs- og pleiepengar ved barns sjukdom m.m., <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 340 000 000 til kr 370 000 000	30 000 000
	75	Feriepengar av sjukepengar, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 1 300 000 000 til kr 1 345 000 000	45 000 000
2652		Medisinsk rehabilitering mv.	
	70	Rehabiliteringspengar, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 8 036 000 000 til kr 7 985 000 000	51 000 000
	71	Legeerklæringar, blir redusert med frå kr 290 000 000 til kr 260 000 000	30 000 000
2653		Ytingar til yrkesretta attføring	
	70	Attføringspengar, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 10 754 000 000 til kr 10 187 000 000	567 000 000
	71	Attføringsstønad, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 1 180 000 000 til kr 1 177 000 000	3 000 000
2655		Uføre	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 17 686 000 000 til kr 17 640 000 000	46 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 26 664 000 000 til kr 26 760 000 000	96 000 000
	72	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 1 375 000 000 til kr 1 390 000 000	15 000 000
	73	Førebels uførepensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 167 000 000 til kr 250 000 000	83 000 000
	74	Tidsavgrensa uførestønad, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 6 411 000 000 til kr 6 040 000 000	371 000 000
	75	Ménerstatning ved yrkesskade, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 105 000 000 til kr 95 000 000	10 000 000
	76	Yrkesskadetrygd gml. lovgiving, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med ... frå kr 78 000 000 til kr 70 000 000	8 000 000
2661		Grunn- og hjelpestønad, hjelpemiddel mv.	
	70	Grunnstønad, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 1 545 000 000 til kr 1 540 000 000	5 000 000
	71	Hjelpestønad, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 1 640 000 000 til kr 1 615 000 000	25 000 000
	73	Hjelpemiddel mv. under arbeid og utdanning, blir redusert med frå kr 110 700 000 til kr 100 000 000	10 700 000
	74	Tilskot til biler, blir auka med frå kr 735 000 000 til kr 825 000 000	90 000 000
	75	Betring av funksjonsevna, hjelpemiddel, blir auka med frå kr 2 641 800 000 til kr 2 715 000 000	73 200 000
	76	Betring av funksjonsevna, andre formål, blir auka med frå kr 97 500 000 til kr 100 000 000	2 500 000
	77	Ortopediske hjelpemiddel, blir auka med frå kr 715 000 000 til kr 740 000 000	25 000 000
	78	Høyreapparat, blir auka med frå kr 420 000 000 til kr 455 000 000	35 000 000
2670		Alderdom	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 37 538 000 000 til kr 37 500 000 000	38 000 000
	71	Tilleggspensjon, <i>overslagsløyving</i> , blir auka med frå kr 54 869 000 000 til kr 54 889 000 000	20 000 000
	73	Særtilllegg, <i>overslagsløyving</i> , blir redusert med frå kr 4 833 000 000 til kr 4 810 000 000	23 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
2680		Etterlatne	
	70	Grunnpensjon, <i>overslagsløyving</i> , b l i r a u k a med frå kr 1 271 000 000 til kr 1 280 000 000	9 000 000
	71	Tilleggs pensjon, <i>overslagsløyving</i> , b l i r r e d u s e r t med frå kr 1 093 000 000 til kr 1 080 000 000	13 000 000
2686		Gravferdsstønad	
	70	Gravferdsstønad, <i>overslagsløyving</i> , b l i r a u k a med frå kr 114 000 000 til kr 125 000 000	11 000 000
2690		Diverse utgifter	
	70	Sjukestønadsutgifter i utlandet, b l i r r e d u s e r t med frå kr 235 000 000 til kr 230 000 000	5 000 000
	77	Pasientar frå avtaleland mv., b l i r a u k a med frå kr 90 000 000 til kr 95 000 000	5 000 000
I n n t e k t e r			
3634		Arbeidsmarknadstiltak	
	2	Opplæringstenester, b l i r r e d u s e r t med frå kr 2 000 000 til kr 0	2 000 000
3635		Ventelønn mv.	
	1	Refusjon statlig verksemd mv., jf. kap. 635, b l i r r e d u s e r t med frå kr 98 000 000 til kr 88 500 000	9 500 000
	85	Innfordring av feilutbetaling av ventelønn, b l i r a u k a med frå kr 2 400 000 til kr 4 500 000	2 100 000
5701		Diverse inntekter	
	3	Hjelpemiddelsentralar m.m., b l i r a u k a med frå kr 46 000 000 til kr 48 000 000	2 000 000
	73	Refusjon frå bidragspliktige, b l i r r e d u s e r t med frå kr 515 000 000 til kr 450 000 000	65 000 000
	74	Refusjon medisinsk behandling, b l i r a u k a med frå kr 900 000 til kr 4 700 000	3 800 000
	85	Innfordret misbruk av dagpengar, b l i r a u k a med frå kr 35 700 000 til kr 87 000 000	51 300 000
5704		Statsgaranti for lønnskav ved konkurs	
	2	Dividende, b l i r a u k a med frå kr 100 000 000 til kr 110 000 000	10 000 000
5705		Refusjon av dagpengar	
	1	Refusjon av dagpengar, statsgaranti ved konkurs, b l i r r e d u s e r t med frå kr 50 000 000 til kr 14 000 000	36 000 000
	3	Refusjon for dagpengar frå EØS-land, b l i r a u k a med frå kr 2 500 000 til kr 2 700 000	200 000

II

Fullmakter knytt til uavklarte differansar

Stortinget samtykkar i at Arbeids- og inkluderingsdepartementet kan:

1. Debitere Arbeids- og velferdsetatens mellomværande med statskassa i statsrekneskapen og kreditere konto for forskyving i balansen med kr 46 770 674,41.
2. Debitere Arbeids- og velferdsetatens mellomværande med statskassa i statsrekneskapen og kreditere konto for forskyving i balansen med kr 2 358 567,48.
3. Kreditere Arbeids- og velferdsetatens mellomværande med statskassa i statsrekneskapen og debitere konto for forskyving i balansen med kr 155 794 701.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram 47 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–14, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 15–19, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti

Presidenten vil her bemerke at forslag nr. 17 bortfaller, da forslaget bryter med intensjonen i Stortingets rammebudsjettering.

Det er videre

- forslag nr. 20, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre
- forslagene nr. 21–23, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 24, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet og Venstre
- forslagene nr. 25–47, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres først over forslagene nr. 25–47, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fjerne veilovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig vei og av kollektivtrafikk.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem en stamveimelding om bygging og finansiering av et moderne stamveinett i Norge, som en del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan for perioden 2010- 2019.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheter for, og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv 23, rv 35 og rv 120.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veier med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsproposisjon om forsøk med gratis riksveiferjesamband på strekningene:

- E39 Solevåg-Festøy i Møre og Romsdal
- E6 Bognes-Skarberget i Nordland
- E39 Lote-Anda i Sogn og Fjordane
- rv 544 Sunde-Ranavik-Skjersholmane (Hodnanes/Jektevik) i Hordaland.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen senest våren 2008 legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basisendring i veinett og drift av nye ferjer.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprojektet i Bergen.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i 2008 legge frem egen sak om modernisering av lovverket som regulerer taxinæringen.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlig styring med stam- og riksveitbygging.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med etablering og drift av raste- og hvileplasser langs stamveiene, både sommer- og vinterstid. Stortinget ber om sak som redegjør for kartlagte behov hva gjelder strekninger, antall, kvalitet og kostnader forbundet med en slik forsering.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene for bestemmelser om kjøre- og hviletid slik at ikke disse skaper ekstrakostnader for transportnæringen, og ytterligere problemer med rekrutteringen til sjåføreryrket.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegg for store statlige investeringsprosjekter også en ordning med kvalitetssikring underveis.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at miljøklassifisering av biler baseres på energiforbruk, forurensning og ressursforbruk gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til fullført gjenvinning.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem forskningsbaserte beregninger av miljøkonsekvenser av både person- og godstransport.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen handlingsplan for økt bruk av sjøtransport. Planen må omhandle lovverk og avgifter.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om innpassing av obligatorisk yrkessjåfør opplæring i videregående skole og en vurdering av senket aldersgrense for kjøring av buss.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.56.09)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 24, fra Fremskrittspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Venstre ble med 74 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.56.28)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 21–23, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til grunn krav om klimavennlig teknologi for alle nye riksvegferjer.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkoholås i private og offentlige transportmidler.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 73 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.56.45)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 20, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger tilrette for det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) og jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005).»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.57.01)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 15, 16, 18 og 19, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge fram en egen sak om helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også denne helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp, og at saken legges fram for Stortinget i god tid før Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken gjennomføres som OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framforhandle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune, slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 59 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.57.22)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1–14, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med krysssubsidiert som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om en lønnsordning for tryggere skoleveier der kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å un-

gå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens vegne når prosjekter trekker ut i tid.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omgående legge frem en redegjørelse om arbeidet med utbedringen av tunnelhøyden på E134 Haukelitunnelene i Hordaland siden saken første gang ble behandlet i Innst. S. nr. 150 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelene.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Ferjesambandet Skutvik-Svolvær videreføres med en daglig avgang i vinterhalvåret og to daglige avganger i sommerhalvåret. Kostnadene ved dette tilbudet skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressurser for de nevnte samband, herunder Melbu-Fiskebøl og Lødingen-Bogenes.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen kartlegget behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger, og legge fram en sak for Stortinget i god tid før rulleringen av Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet på Nord-Jæren blir lagt teknisk til rette for utbygging av bybane.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurransesutsette Kongsvingerbanen.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS (eventuelt også BOT)-prosjekter:

- E18 Mosseveien («Mosseveien i tunnel»)
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta-Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord-Bergen
- E39 Kvivsvegen
- Rv 7 Sokna-Ørgenvika
- E16 Bjørum-Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)
- E6 Parsell Sluppen-Stavne (Sør-Trøndelag).
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E136 Ålesund-Oppland grense
- E18 Oslo-Asker/innfartsåre Oslo vest (Vestkorridoren)
- Saltenpakke 2»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2008.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og innarbeide saken i Nasjonal transportplan.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 53 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.57.46)

Komiteen hadde innstilt:

Rammeområde 17 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2008 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 72	87 521 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 7	428 672 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	979 940 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 900 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	341 250 000	
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	45 800 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd til omstilling Secora AS, <i>kan overføres</i>	24 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	29 450 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	107 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	21 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	17 300 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	152 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	501 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	149 200 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	47 000 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 061 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	285 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	5 785 300 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	329 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	399 800 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 547 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	233 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	287 900 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1350		Jernbaneanverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 389 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 400 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 349 100 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring ved kjøp av persontransport med tog	15 800 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 660 600 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	35 600 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	170 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	23 500 000	
1560		Spesielle IKT-tiltak		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	50 899 000	
	50	Bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1561		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	22 500 000	
1562		Elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser		
	70	Tilskudd NorStella	1 400 000	
1563		IKT-sikkerhet		
	70	Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 000 000	
		Totale utgifter		26 810 532 000
I n n t e k t e r				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	2	Refusjoner	21 253 000	
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	623 020 000	
	2	Andre inntekter	8 778 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Inntekter fra kioskdirift	500 000	
	7	Refusjoner	3 760 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	101 300 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	140 800 000	
	2	Diverse gebyrer	255 500 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	41 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4350		Jernbanelverket		
	1	Kjørevegavgift	21 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	108 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	271 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 000 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	174 500 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	257 000 000	
5623		Aksjer i Baneservice AS		
	80	Renter	200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	38 000 000	
		Totale inntekter		2 145 911 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2008 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan:

1. Overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2.
2. Nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet

med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

VI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 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
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72.....	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

X

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i St.prp. nr. 1 (2007-2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 560 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 820 mill. kroner.

XIV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XV
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2007-2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Garder-

mobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVIII

Restverdisikring for oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2008 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 700 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 425 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ønsker å stemme imot innstillingen.

Presidenten antar også at Kristelig Folkeparti nå vil støtte innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 60 mot 41 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.58.21)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen på egnet måte orientere Stortinget om resultatet av den eksterne evalueringen av «Server»-aksjonen, og snarest etter at evalueringsrapporten foreligger.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 77 mot 22 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.58.47)

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2007 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1062		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 913 215 000 til 956 715 000	43 500 000
	21	Spesielle driftsutgifter, blir redusert med frå kr 229 250 000 til 189 750 000	39 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, blir redusert med frå kr 73 700 000 til 30 200 000	43 500 000
4062		Kystverket	
	1	Gebyrinntekter, blir auka med frå kr 561 565 000 til kr 568 195 000	6 630 000

II

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger for inntil 27 mill. kroner ut over gitt bevilgning under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Jan Sahl på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en langsiktig forvaltningsplan for vannvegene som tas inn som en integrert del av Nasjonal transportplan.»

Forslaget fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det avklares hvilket departement og hvilken etat som skal ha det overordnede og økonomiske ansvaret for å sikre beredskapen og sikkerheten i Haldenvassdraget og Telemarkskanalen.»

Det votes først over forslaget fra Fremskrittspartiet. Deretter votes det alternativt mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:1 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Martin Engeset og Kari Lise Holmberg om å ta vannveiene inn i Nasjonal transportplan – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

- 1) Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 21 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.59.26)
- 2) Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 73 mot 27 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 22.00.24)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede og fremlegge for Stortinget forslag til en minstegrense for reasfaltering i løpet av våren 2008.»

Forslaget fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om en nasjonal plan for inndekking av vedlikeholdsetterlepet på riksveger, fylkesveger og kommunale veger.»

Det votes først over forslaget fra Fremskrittspartiet. Deretter votes det alternativt mellom forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:2 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om å innføre minstegrense for reasfaltering – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

1. Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 22 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 22.00.55)
2. Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 72 mot 27 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 22.01.28)

S a k n r . 7*Referat*

1. (96) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Jon Jæger Gåsvatn og Åse M. Schmidt om å gjere skriftleg undervisning og eksamen i sidemål valfri (Dokument nr. 8:29 (2007-2008))
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Ønsker noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 22.02.
