

**Møte torsdag den 11. juni 2009 kl. 10**

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 99):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2010–2019 (Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur (Innst. S. nr. 201 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:48 (2008–2009))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslo-pakke 3 trinn 2 (Innst. S. nr. 301 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen)-Tretten i Øyer kommune i Oppland (Innst. S. nr. 270 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Gjermund Hagesæter om fritak for ideelle organisasjoner fra å betale konsesjonsavgift for bruk av sambandsutstyr som er nødvendig for å kunne utføre aksjoner som har til hensikt å redde liv og helse (Innst. S. nr. 287 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:77 (2008–2009))
6. Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre oversendt fra Odelstingets møte 2. juni 2009 (jf. Innst. O. nr. 83):  
«Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune.»
7. Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 2. juni 2009 (jf. Innst. O. nr. 83):  
«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av stamveger, riksveger og fylkeskommunale veger basert på statlige finansieringsordninger.»
8. Innstilling fra finanskomiteen om statsrekneskapen for 2008 (Innst. S. nr. 276 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 3 (2008–2009))
9. Innstilling fra finanskomiteen om kredittmeldinga 2008 (Innst. S. nr. 294 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 31 (2008–2009))
10. Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs program for modernise-

ring av den europeiske nærings- og handelsstatistikken (MEETS) 2009–2013 (Innst. S. nr. 257 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 55 (2008–2009))

11. Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Ulf Leirstein og Gjermund Hagesæter om fritak av formuesbeskatning for formue som forvaltes av Overformynderiet (Innst. S. nr. 291 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:83 (2008–2009))
12. Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs satellittnavigasjonsprogrammer Galileo og EGNOS (2008–2013) (Innst. S. nr. 258 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 54 (2008–2009))
13. Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Hans Frode Kielland Asmyhr og Kåre Fostervold om at det utarbeides en stortingsmelding om byggenæringen (Innst. S. nr. 273 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:66 (2008–2009))
14. Referat

**Presidenten:** På galleriet er det i dag en bred delegasjon fra det franske parlamentet. Delegasjonen er Norges vennsgrupper, med svært mange medlemmer. Vi setter stor pris på at de er her. (Applaus i salen)

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om velferdspermisjon for representanten Karita *Bekkemellem* i tiden fra og med 11. juni til og med 16. juni.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Svein *Gjelseth*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Svein Gjelseth er til stede og vil ta sete.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1, 2 og 3 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 1 [10:02:40]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2010–2019* (Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009))

Sak nr. 2 [10:03:03]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur* (Innst. S. nr. 201 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:48 (2008–2009))

Sak nr. 3 [10:03:31]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 2* (Innst. S. nr. 301 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 3 timer, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 65 minutter, Fremskrittspartiet 40 minutter, Høyre 25 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter. I tillegg foreslås en taletid på inntil 5 minutter for medlemmer av Regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver gruppe, og inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid. I tillegg foreslås inntil tre replikker med svar etter innlegg fra ordføreren for sak nr. 3.

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

– Det anses vedtatt.

**Torstein Rudihagen (A) [10:05:05]** (ordfører for sak nr. 1): Vi behandlar i dag ei innstilling av stor betydning for utviklinga i dette landet over ein tiårsperiode – og sjølv sagt og utover det.

Så har komiteen så visst merka det enorme engasjementet i heile landet rundt denne saka, både under prosessen med forslaget til stortingsmeldinga og under arbeidet med innstillinga frå komiteen. Engasjementet er naturleg, fordi gode transport- og kommunikasjonsmoglegheter ikkje berre er eit mål i seg sjølv, men eit heilt avgjerande verkemiddel for å nå nær sagt alle andre politiske mål, som auka verdiskaping og konkurransevne for næringslivet, å ta heile landet i bruk, gode velferdstenester innanfor helse, skule, barnehage og eldreomsorg – og mykje anna.

Vi har utvikla eit velferdssamfunn, eit næringsliv og ei internasjonal samhandling som krev auka mobilitet.

Transportsektoren har ikkje følgd med i denne utviklinga. Sektoren har vore nedprioritert av fleire regjeringar over tid. Derfor har vi eit etterslep på vedlikehald. Derfor står toga altfor ofte – faktisk òg i dag – og derfor er framkomsttilhøvet for dårleg. Det er nødvendig med eit samferdselslyft, ei satsing, på denne sektoren.

Eg er derfor glad for at Regjeringa har invitert Stortinget til å vedta ein svært ambisiøs nasjonal transportplan for dei neste ti åra, eit forslag som blei veldig godt motteke over heile landet da det blei lagt fram. Regjeringa ynskjer å bruke 100 milliardar kr meir på samferdsel dei neste ti åra samanlikna med gjeldande plan. Det er ein auke på heile 45 pst. Utover dette får fylkeskommunane ein betydelig auke til vegnettet, som dei skal overta frå nyttår. For 2010 er denne auken på 1 milliard kr, og ein føreset at rammene til fylkesvegane blir auka i dei komande åra.

NTP-forslaget inneheld omfattande utbyggingsplanar for veg, jernbane, hamner og farleier og ei langt sterkare satsing på trafikktryggleik, kollektivtransport og tiltak for å leggje til rette for gåande og syklende. Her er òg ei rekkje tiltak for å nå målsetjinga vår om betre klima og miljø.

Det er ei omfattande innstilling komiteen har lagt fram, faktisk på 300 sider. På nokre få område er det ein samrøystes komité bak merknadene, på andre område er det ulike partikonstellasjonar. Partia har i innstillinga synleggjort både politikk og økonomiske rammer. Det vil sikkert dei ulike partia sjølv gjere greie for, så eg vil her bruke mest tid på regjeringspartia si fleirtalsinnstilling.

Eg har særleg merka meg Framstegsparties uhemma pengebruk. I innstillinga er det ei påplussing av ramma på 580 milliardar kr, men ifølgje Drammens Tidende 5. juni seier Framstegspartiets Ulf Erik Knudsen at dei vil bruke 1 000 milliardar kr, eller ein billion kroner, på vegbygging. Ein skulle tru at Framstegspartiet rådde over andre pengar enn det vi andre gjer. Det er lett å vere politisk når ein kan love nye milliardar til nær sagt alle gode formål og samtidig love store skattelettar.

Framstegspartiet har i samferdselsdebattar her skulda nokre av oss andre for å mangle politisk mot. Men kor stort politisk mot skal det til for å strø om seg med milliardlovnader kontra å føre ein ansvarleg økonomisk politikk? Korleis skal Framstegspartiet følgje opp sine lovnader? Dei vil danne regjering med Høgre – gjerne òg med Kristeleg Folkeparti og Venstre. Sjølv om nokre av desse partia i opposisjon òg overbyr Regjeringa, opererer dei med heilt andre økonomiske rammer.

Ein transportplan må følgjast opp i dei årlege statsbudsjetta, men det er i fireårsperioden no det for fyrste gong har skjedd. Ved behandlinga av NTP for 2006–2015 blei det fleirtal for ein langt meir ambisiøs transportplan enn det regjeringa Bondevik foreslo. Etter fire år har Regjeringa ikkje berre oppfylt dei økonomiske rammene, med overoppfylt dei med 1,9 milliardar kr. Tiltakspakka for arbeid inneber ei ytterlegare satsing på samferdsel med om lag 3,8 milliardar kr. Dette viser at vi har klart å snu ein mangeårig negativ trend, og at vi har starta eit nødvendig samferdselslyft.

Nasjonal transportplan er bygd opp rundt dei sentrale målsetjingane om framkomsthøve og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming. Særleg vil vi framheve at NTP inneheld ein tydeleg differensiert samferdselspolitikk med ei særleg satsing på kollektivtransport og jernbane i og omkring dei største byane, mens veksten i dei økonomiske rammene til veg er særleg sterk i landet elles.

Dei fleste store investeringane i jernbane kjem i intercitytriangelen i Austlandsområdet. Dobbeltsporet Oslo–Ski er det desidert største enkeltprosjektet i NTP. Det er ei stor mengd vegprosjekt i investeringsplanen – 35 på E6, som strekkjer seg frå Svinesund til Kirkenes. Nærare 40 vegprosjekt skal starte opp allereie i fyrste fireårsperiode. Det er prosjekt i hamner og farleier langs heile kysten, med sikring av farleier, utdjuving av hamner og utbygging av nye hamneanlegg for landing av fisk. Spesielt er Nord-Noreg tilgodesett med mange hamneprosjekt.

Nordområdesatsinga i NTP inneber òg fleire viktige utbyggingsprosjekt når det gjeld vegane til Russland, Finland og Sverige. I samband med nordområdesatsinga er det svært bra at ein no lagar ein heilskapleg studie som ser på dei langsiktige transportbehova og dei ulike utbyggingsalternativa i nord, inkludert moglegheita for jernbane. Når det gjeld jernbana elles i landet, opplever eg at det er ein mykje større tverrpolitisk vilje til å satse no enn det var for få år sidan.

Regjeringa legg opp til ei stor satsing i åra framover, bl.a. med dobbeltsporutbygging i intercitytriangelen, med utbygging av terminalar og kryssingsspor. Det vil bli ei fordobling av godskapasiteten. I tillegg skal moglegheita for ein høghastighetsbane i Noreg utgreiast. Med unnatak av Framstegspartiet seier alle partia at denne utgreiinga skal ha bygging av høghastighetsbane som siktemål. Men vi har ikkje eit godt nok avgjerdsgrunnlag no, og vi seier da òg at utgreiinga vil vise om det er mogleg å nå dette siktemålet. Ulike fagmiljø gjer ulike vurderingar, og vi treng eit meir robust grunnlag for å ta ei avgjerd når transportplanen rullerer om fire år. Denne utgreiinga må staten ta ansvaret for, men her må ein trekkje vekslar på det arbeidet som eksterne jernbanefaglege miljø gjer. Så vil eg understreke at vi skal byggje ut eksisterande bane i tråd med planane i NTP. Vi seier da òg at intercitysatsinga i NTP-forslaget kan bli eit fyrste steg i ein framtidig høghastighetsbane.

Regjeringspartia er opptekne av at utbyggingsprosjekta skal gjennomførast effektivt, heilskapleg og med så rask framdrift som mogleg. Dette legg NTP-forslaget opp til, for det er vesentleg auka rammer og fleire store, samanhengande utbyggingsprosjekt. Vi er positive til Regjeringa sitt forslag om å prøve ut ei ordning med å skilje ut nokre store, heilskaplege investeringsprosjekt på eigne budsjettpostar i det enkelte budsjettåret. Prosjekta med framdrifts- og finansieringsplan må behandlast av Stortinget, og løyvingane i åra etter må følgje opp slik at ein får ei maksimalt rasjonell framdrift. Vi ser òg at nye kontraktsformer som kombinerer utbygging/utvikling, drift og vedlikehald av vegstrekningar, kan bidra til god ressursutnytting. Evalueringa av OPS-prosjekta viser at dette er ei positiv erfaring som vi kan ta med oss.

Betre trafikktryggleik er eit overordna mål. Det er tragisk at så mange er drepne og skadde i trafikken. Nullvisjonen må stå fast. Det er bra at NTP-forslaget har eit ambisiøst mål om å kome nærare denne visjonen i løpet av perioden. Her er det ikkje eitt tiltak, men ei rekkje tiltak som vil verke i hop. Fleire av desse tiltaka er spesielt retta mot høgrisikogrupper – dei som er mellom 15 og 24 år. Eg vil bl.a. vise til at ein foreslår å auke den økonomiske ramma for programområdet trafikktryggleik med 159 pst. samanlikna med inneverande NTP.

I NTP er det foreslått å byggje ut 500 km med nye gang- og sykkelveggar langs riksvegnettet. Ein legg opp til å auke løyvingane med 154 pst. samanlikna med gjeldande plan. Vi er overtydde om at betre tilrettelegging for syklistar gir store samfunnsgevinstar i form av betre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforureining, positive helsegevinstar og mindre støy.

To tredjedelar av alle reiser stuttare enn 5 km blir gjennomførte med bil, så her er det utvilsamt eit stort potensial for meir sykkelbruk. Vi meiner det trengst ein offensiv nasjonal innsats for betre og fleire sykkelveggar.

Transport står for nær ein tredjedel av CO<sub>2</sub>-utsleppa i Noreg. I Nasjonal transportplan blir dei ambisiøse målsettingane i klimameldinga haldne oppe. Måla skal ein i hovudsak nå gjennom reduserte utslepp frå bilparken og redusert biltrafikk i storbyområda. Utsleppa pr. kilometer går allereie ned etter Regjeringas grøne omlegging av avgiftene. Auka bruk av biodrivstoff og aktive bidrag for elektrifisering av bilparken vil bringe utsleppa pr. kilometer ytterlegare nedover.

Redusert biltrafikk i storbyane er ei krevjande, men like viktig oppgåve – ei oppgåve som må løysast i eit tett og forpliktande samarbeid mellom staten, regionane og kommunane.

Eit avgjerande viktig bidrag frå staten er å gjere jernbanen i stand til å ta trafikkvekst.

Belønningsordninga er eit anna statleg verkemiddel. No skal belønningsordninga og prosjektet «Framtidens byer» syast i hop og bli eit av dei forpliktande samarbeidsprosjekta som har reduserte utslepp som mål. Frå 2008 til 2009 dobla vi belønningsordninga for kollektivtransport. No skal belønningsordninga doblast på nytt. Det er ein del av Nasjonal transportplan. Da blir belønningsordninga etter kvart på 650 mill. kr. Og auken vil i stor grad falle på dei byane som ønskjer avtale med staten om ei pakke med positive og restriktive tiltak. Kristiansand har nyleg inngått ei slik avtale, og i miljøpakka for Trondheim, som Stortinget har til behandling, blir det også signalisert ei slik avtale. Det er vilje til å ta i bruk effektive restriktive tiltak i mange byar, og da er stortingsfleirtalets klare signal at vi vil bidra økonomisk til å finansiere f.eks. auka kollektivtrafikk.

Fleirtalet gir også tydelege signal om at det skal stillast strengare krav til bypakker framover. Eksempel på krav er ei arealplanlegging som reduserer transportbehovet, krav om betre kollektivtilbod og utbygging av eit samanhengande sykkelvegnett. Målet er reduserte utslepp gjennom å auke kollektivtransporten og sykkelbruken i byane. I innstillinga ber fleirtalet Regjeringa om å setje seg ambisiøse mål for kollektivtransporten i hop med fylke og bykommunar, f.eks. innanfor «Framtidens byer». Innstillinga understrekar òg ekspressbussane si viktige rolle når det gjeld transport på lange distansar mellom byane, og at stat og fylke må bidra aktivt for å vidareutvikle desse gode tilboda for å få fleire reisande.

Nasjonal transportplan inneheld mange konkrete tiltak som skal bringe transportsektoren nærmare ei universell utforming i dei neste ti åra, og dei funksjonshemma sine organisasjonar har – iallfall mange av dei – i høyringane sagt seg fornøgde med at ein går konkret og forpliktande til verks for at alle skal med, også på buss og tog.

Heilt til slutt: Regjeringa har lagt fram eit NTP-forslag som er eit kraftig samferdselslyft, eit lyft som vi treng. Stoltenberg-regjeringa har i denne perioden vist at dei har vilje og evne til å gjennomføre ein vedteken transportplan. Det vil same regjering òg gjere med den framlagde planen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Per Sandberg (FrP) [10:19:08]:** Jeg registrerer at den eneste kritikken Fremskrittspartiet får, er at rammen, dvs. Fremskrittspartiets ramme, er for stor. Det er jo trivelig.

Men mitt spørsmål til representanten Rudihagen går mer på dette med uhemmet pengebruk. Nå er det slik at vi i Fremskrittspartiet i hvert fall har vært ærlige og oppriktige når det gjelder våre planer innenfor 25 år, og vi har også lagt rammene på plass etter det.

Så er det slik at Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i neste periode vil bygge lyntog – til minimum 350 milliarder kr, kanskje så mye som 500 milliarder kr. Hva vil representanten Rudihagen kalle den typen pengebruk? Eller hva vil Rudihagen si om pengebruken f.eks. i Spania, der de skal bruke 2 500 milliarder kr i løpet av fem-ti år for å bygge veier og jernbane – eller i Polen eller andre land i EU, som bruker tusenvis av milliarder kroner på å bygge infrastruktur? Er også det en uhemmet og useriøs bruk av penger? Eller er det bare vi i Fremskrittspartiet, som opererer i verdens rikeste land, og som skal bruke 922 milliarder kr, som er useriøse?

**Torstein Rudihagen (A) [10:20:18]:** For det fyrste er det litt uoversiktleg kor mykje pengar Framstegspartiet har tenkt å bruke i kommande periode. Eg refererer til tal som ligg inne i forslaget til Nasjonal transportplan, og det er litt over 900 mill. kr. Så refererer eg samtidig til i Drammens Tidende, der det er sagt at ein skal bruke 1 000 milliardar kr berre til veg. I tillegg opererer ein med fond, avkastning av fond, ein opererer med låneordningar, og så har eg registrert at frå nyttår og fram til no har ramma for Framstegspartiets transportplan auka formidabelt. Derfor har ein eit inntrykk av at Framstegspartiet strør om seg med milliardar i eit valår.

Når det gjeld høgfaststog, seier vi heilt klart at vi ikkje har godt nok avgjerdsgrunnlag for å vedta å byggje eit høgfaststog no. Dei utgreiingane som har vore lagde fram – av Deutsche Bahn og andre miljø – viser at det er eit potensial. Derfor ønskjer vi å gå vidare med utgreiingar og har eit mål om at dei utgreiingane skal føre til bygging av høgfastbane på sikt. Så vil utgreiingane vise om det er mogleg å nå ... (Per Sandberg avbryter.)

**Per Sandberg (FrP) [10:21:35]:** President, vi er langt over replikktiden.

**Presidenten:** Ja. Neste replikant er Øyvind Halleraker.

**Øyvind Halleraker (H) [10:21:54]:** Høyre mener at prosjektfinansieringsmodeller er veien å gå. Det mente man også i Soria Moria-erklæringen, men lite har skjedd under denne regjeringen. Snarere tvert imot sa man i Gul bok for 2007 at dette ønsker man ikke. Dette likte Arbeiderpartiets landsmøte i vår dårlig og vedtok følgende:

«For å sikre rasjonell framdrift av større samferdselsprosjekter vil Arbeiderpartiet gå inn for prosjektfinansiering av vei- og jernbanestrekninger.»

Prosjektfinansiering, slik vi kjenner det f.eks. fra Sverige, er ikke foreslått av flertallet, og med all respekt: Store prosjekter i egne poster på statsbudsjettet er ikke prosjektfinansiering – det var vel heller ikke det landsmøtet i Arbeiderpartiet mente.

Er Rudihagen fornøyd med det gjennomslaget som Arbeiderpartiets landsmøte har hatt i denne saken, siden det overhodet ikke er nevnt i innstillingen?

**Torstein Rudihagen (A) [10:22:56]:** Det er nemnt i innstillinga, det står heilt klart at dette er vår modell for prosjektfinansiering. Prosjektfinansiering er jo å finansiere prosjekt. Vi er opptekne av at det skal gjerast på ein slik måte at ein får ein rask, effektiv og rasjonell framdrift i prosjektet. I framdriftsplanen og i finansieringsplanen er det lagt opp til at tre store utbyggingar – to på veg og ein på jernbane – skal få egne postar på statsbudsjettet, som Stortinget då vedtek, slik at det er mogleg for Stortinget å følgje dei prosjekta spesielt. Det har eg tru på vil auke framdrifta og gjere prosjekta meir føreseielege på ein veldig god måte.

OPS er evaluert. OPS har mange gode eigenskapar, det er rask framdrift. Eg var inne på at det å ha kontraktar med entreprenørar som har ansvar for drift og vedlikehald, er positivt. Men OPS er ingen billig utbyggingsmåte, og det er ingen grunn til at den norske staten skulle late private finansiere og forskottere. Eg stussar litt over Høyre sine mange forslag til OPS-prosjekt som ligg inne i innstillinga. Og så blir det ... – Ja, unnskyld.

**Øyvind Halleraker (H) [10:24:13]:** Det er romslige svartider i dag.

**Torstein Rudihagen (A) [10:24:18]:** Det er vel ikkje mitt ansvar å passe på det, president.

**Presidenten:** Det er nok også representantens ansvar å passe på det.

**Torstein Rudihagen (A) [10:24:24]:** Ja.

**Jan Sahl (KrF) [10:24:31]:** Den framlagte planen gir uten tvil et løft for samferdselen i Norge. Kristelig Folkeparti er enig med Høyre i at det er én stor mangel, og det er det som går på struktur og fornuftig bruk av pengene. Jeg vil ikke gå inn på det på nytt, for det har Rudihagen allerede svart på.

Men i Kristelig Folkeparti har vi lagt et spesielt fokus på denne planen, og sagt at vi ønsker å se samferdselsutfordringene også med barnas øyne. Derfor har vi lansert en idé om en barnas transportplan som hele opposisjonen har sluttet seg til, der vi ønsker å ta et løft for trafikksikkerheten for barn og ungdom. Regjeringspartiene har ikke villet slutte seg til tanken om at vi i kommende transportplaner kan integrere en bit som spesielt ser på utfordringene med barnas øyne.

**Torstein Rudihagen (A) [10:25:36]:** Regjeringspartia har understreka heilt klart i innstillinga dei spesielle beho-

va som ungene har i trafikken. Det gjeld gang- og sykkelveggar rundt skular og trafikksikkerheitstiltak på andre måtar.

Vi er einige med Kristeleg Folkeparti i at det i tida framover er veldig viktig å ha eit spesielt fokus på dei utfordringane som ungene har i trafikken. Det har vi understreka klart og tydeleg i innstillinga. Eg føreset då at Regjeringa i arbeidet med å gjennomføre Nasjonal transportplan følger dette opp med eit spesielt fokus på ungene sine behov, utan at ein treng å ha ein eigen plan øremerkt ungene sine behov. Det bør vere ein integrert del av det arbeidet som Regjeringa no skal gjere i tida framover.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Per Sandberg (FrP) [10:26:43]** (komiteens leder): Jeg registrerer at saksordføreren i replikkordskiftet nettopp ikke hadde særlig gode svar når det gjaldt kritikken av Fremskrittspartiet. På tross av det vil jeg takke saksordføreren for en meget god framdrift i komiteen. Jeg vil også takke komiteen, og komitésekretæren, for den effektive framdriften vi har hatt. Som også saksordføreren påpeker, har dette – med den jobben vi har lagt bak oss her – blitt et omfattende dokument som vi har brukt noe tid på. Jeg vil også tillate meg å få takke statsråden og departementet som også har hatt en svær oppgave i forhold til alle spørsmålene fra komiteen. Vi etterlyste bare noen spørsmål, ellers har det gått utmerket, og jeg er sikker på at de i departementet har jobbet på høygir under hele prosessen. Som et lite sidespor, vil jeg også takke renholderne her på huset som har båret over med meg, og med at hele rommet mitt har vært fullt av dokumenter, innspill og høringsuttalelser. Jeg målte det i løpet av helga og fant ut at det var ca. tre meter med dokumenter.

Det fører meg videre til å si at det som går på Nasjonal transportplan, infrastruktur og samferdsel, har et enormt engasjement rundt omkring i det ganske land. Uansett om en snakker om gang- eller sykkelsti, kommunevei, fylkesvei, riksvei, stamvei, jernbane, fly, kyst – hva det måtte være – så er det et enormt engasjement. Jeg har lyst til å lese opp noen av disse brevene som jeg har fått fra enkeltpersoner som har vist engasjement, og som også har vist at vi kanskje har vært på feil spor innenfor samferdsel i mange, mange år.

Jeg skal ikke nevne navn, men her er det en person som tydeligvis har vært veldig opptatt av jernbane, og som skriver: Jernbanedrift er ikke noe nytt, og det er heller ikke noe vanskelig. Men det kan gjøres vanskelig, og det har våre politikere greid til gangs. Da jeg for 61 år siden benyttet toget hver dag i tre-fire år mellom Oppegård og Oslo øst, kom jeg dit jeg skulle til rett tid hver eneste dag.

Påstanden er altså at for 61 år siden var jernbanen og NSB i Norge mer til å stole på enn i dag. Det i seg selv forteller at samtlige politikere bør ha dårlig samvittighet. Her siterer jeg en tidligere NSB-sjef, som påstår følgende:

«Politisk bløff om dobbeltspor og lyntog.»

På tide å gjennomføre tiltak.

«Politikere har liten troverdighet når det gjelder å løse samferdselsproblemene; spesielt i pressområder

der flest bor. I valgår loves det. Av og til fattes det tomme vedtak. Gjennomføringen av dem lar vente på seg.

I 1997 var jeg som NSB-sjef med på å starte fornyelsen av NSB, med innkjøp av flytogene og en mengde tilsvarende tog som kjører i 200 km i timen. Stortinget vedtok samtidig at strekningene fra Oslo til Halden, Skien og Lillehammer skulle bygges ut med doble spor. Et godt og ansvarlig vedtak!

Det er tolv år siden og lite har skjedd for å gjennomføre vedtaket. Det er bare debatten som har økt i omfang. Regjeringens meningsløse skryt om at den bruker mer penger enn den forrige regjeringen på jernbane, får neppe de reisende til å «ta bølgen».

Hadde samferdsel i Norge vært viktig nok, og hadde vi hatt en statsminister og flere regjeringsmedlemmer som var reelle samfunnsbyggere – da ville de tre dobbeltsporene vært et faktum (om ti år). I stedet får fortvilte reisende nok en avsporing med nye utredninger om lyntog!»

Det samme kunne en sikkert ha sagt om veiene våre, om kysten vår og om flytransporten vår. Vi er i 2009, og det er slik at selv om kritikken mot Fremskrittspartiet er nedadgående og man står igjen med bare ett argument – og det er at rammene til Fremskrittspartiet er for store – tolker jeg det slik at de aller fleste politikere som jobber med samferdsel, er enig i de ambisjonene som ligger i Fremskrittspartiets forslag. Vi har lagt fram et forslag, og vi har tillatt oss å gå utover ti år. Med bakgrunn i de to sitatene som jeg leste opp nå, har vi også tillatt oss å legge på plass de rammene som er nødvendig for å fullføre på 25 år.

Vi har ambisjoner – store ambisjoner, ja, i norsk målestokk, men det er dessverre nødvendig. I forhold til hva andre land gjør, er disse ambisjonene små i kroner og øre. Jeg nevnte under replikkordskiftet her at jeg kunne ordnet en lang liste med land i Europa som nå bruker flerfoldige ganger så mange milliarder på infrastruktur som det Norge gjør. Land som har underskudd på handelsbalansen hvert eneste år, bruker tusenvis av milliarder kroner mer enn Norge gjør – Spania bruker 2 500 milliarder kr i løpet av ti år. Jeg registrerer at det store flertallet i denne sal benytter seg av anledningen til å sammenlikne med Europa når man skal bygge lyntog, men å sammenlikne med resten av Europa når det gjelder å bygge annen infrastruktur – da er det ikke særlig sammenliknbart lenger. Sannheten er at i resten av Europa, i hvert fall i store deler av Europa, er de ferdige med første- og andregenerasjons infrastruktur og kan tillate seg å gå i retning av tredjegenerasjons motorvei og lyntog. I Norge sliter vi med veier som er over 100 år gamle. I 1962 ble det vedtatt en motorveiplan i dette hus, og det er bare noen få mil som er gjennomført.

Jernbanetraseene og infrastrukturen vår er også flere tiår gamle. Det er derfor jeg reagerer litt når hovedfokus fra alle de andre partiene i Stortinget er på å bygge lyntog i Sør-Norge for minst 350 milliarder kr. Det blir så håpløst når man har så store mangler på all mulig annen infrastruktur. Hadde det vært slik at norsk infrastruktur på veisektoren, på jernbanen, i luft og på sjø hadde vært topp moderne, ja, da hadde jeg skjont at representanten Lange-

land, representanten Helleland eller representanten Rudihagen hadde lagt fram forslag om å bygge lyntog. Men innstillingen fra de andre partiene, flertallsinnstillingen fra regjeringspartiene som blir vedtatt her uten at ett komma er flyttet, vil ikke medføre annet enn at vi i 2019 har et like stort etterslep. Derfor foreslår vi ikke bare penger, men vi har foreslått en masse nye redskap og strukturendringer.

Vi vil bygge det motorveinettet som man vedtok i 1962. Vi vil også gjøre noe med havner og farleder, og vi vil gjøre om noen av havnene våre til intermodale knutepunkt. Vi er stort sett fornøyd med det Regjeringen har gjort når det gjelder sjøfart og kyst, og derfor forholder vi oss også til rammen som Regjeringen har lagt der. Men vi tillater oss å legge fram et forslag om å få havner og kysttransportveien som en egen sak for å se på helheten. Vi tillater oss å prioritere, og gå ned fra 31 nasjonale stamnetthavner til 13–14, uten å nedprioritere de andre havnene, men for å prioritere opp 10–15 havner med det formål å gjøre dem til intermodale knutepunkt – som Stortinget har ønsket seg i 15 år – fortrinnsvis knyttet opp mot vei, sjø, luft og jernbane. Det er mulig i nesten alle de havnene som Fremskrittspartiet har pekt ut som nasjonale havner.

Luftfarten vil få en stor utfordring uansett hva den sittende regjeringen vil gjøre, og uansett hva den nye regjeringen fra høsten vil gjøre, for det skjer ting i forhold til konkurransen, de reisende og avgiftssystemet. Derfor har Fremskrittspartiet foreslått at vi skal ha en egen sak om luftfart også. Det har vi stresset i fire år og ikke fått til. Det vi i første rekke ønsker, er å ivareta de store lufthavnes posisjon og fjerne kryssfinansieringen, slik at de kan bruke overskuddet til å legge til rette for økt trafikk og sikring av den økte trafikken, som de er pålagt av politikerne. Kun gjennom et slikt system vil også kortbanenettet og regionale flyplasser berges, vel å merke hvis man gjør som Fremskrittspartiet vil, og finansierer disse flyplassene over statsbudsjettet. Vi tror at lufthavnene vil stå seg bedre på å bli egne enheter og konkurrere i mye større grad.

Jeg er særdeles fornøyd med at MC endelig har fått oppmerksomhet i Nasjonal transportplan, ikke fordi jeg kjører så mye MC selv, heller ikke fordi presidenten i Løvebakken MC kjører så mye MC, men fordi MC har en naturlig plass, særlig i store byer. Den utviklingen ser vi også i resten av Europa. Redningstjenesten bruker nå MC i mye større grad i de store byene ved utrykning. Hvis man er opptatt av plassmangel, miljø og klima, er MC midt i blinken. Men da må man også tenke på det når man bygger infrastruktur. Det har vært en diskusjon opp gjennom årene, og derfor har Fremskrittspartiet i dag tillatt seg å legge fram et forslag om MC i salen. Det virker nemlig som om det er tverrpolitisk enighet i komiteen – med noen formuleringsforskjeller – at flertallet i sine merknader vil ha en egen nasjonal strategi for moped og MC, mens Fremskrittspartiet ikke vil noen ting. Det er en misforståelse som kom fram i går, og derfor vil jeg rette opp den i dag og har lagt fram et forslag. Jeg tar det for gitt at det forslaget fra Fremskrittspartiet om en nasjonal strategi for moped og MC blir enstemmig vedtatt i dag. Da har vi også signalisert at vi vil noe med det.

Jeg ser med gru fram til 1. januar 2010, ikke fordi den nye regjeringen skal ta fatt på de nye fylkesveiene, for det første den nye regjeringen må gjøre, må jo være å reverse-re det. Jeg kan ikke med min beste vilje fatte og begripe at det er et riktig grep å flytte 17 150 km vei over til fylkene, i hvert fall ikke når man sentralt sørger for at de midlene som er nødvendig for å ruste opp og holde disse veiene ved like, ikke følger med. Jeg registrerer at Regjeringen sier at det følger penger med. Men det er likevel en sannhet at når det gjelder de veiene som staten skal beholde, har man foreslått et løft på 45 pst., mens de 17 150 km vei som staten og Regjeringen ikke ønsker å ha noe å gjøre med fordi de er så dårlige – de flytter man ned til fylkeskommunen, og lar fylkeskommunen få ansvaret for dem – får knappe 9 pst. løft – hvis man er snill. Det vil sannsynligvis i neste runde gjøre det enkelt for flertallet i denne sal når det ryr på med nye bompengesøknader fra fortvilte fylkespolitikere. Jeg tror ikke det er riktig vei å gå å løfte de øvrige riksveiene over til fylkene på den måten. Jeg tror det blir helt feil.

Så til struktur: Som jeg sa, er det ikke slik at Fremskrittspartiet på noen slags måte pøser ut penger uten å ha tenkt ut hvordan man gjør det. Vi har jobbet med dette i lang tid. Det er jo helt uriktig, som saksordfører Rudihagen sa, at vi har endret rammen fra nyttår. Vi har endret rammen fra april med 100 milliarder kr. Det er fordi vi har lagt inn en storbypakke på 100 milliarder kr for å løse de trafikale utfordringene i de fire store byene våre. Vi har også gjort noe med belønningsordningen for de andre tettstedene våre.

Hvis man skal begynne et sted for å få en samordning på samferdselen vår, må man gjøre som Fremskrittspartiet har sagt på inn- og utpust i flere år. Nå må vi samle samferdsel innenfor ett departement, et transportdepartement. Også eierskapet til de selskapene som opererer innen transport, bør man vurdere å flytte inn i et slikt transportdepartement. Når man gjør det, får man knyttet disse transportformene i mye større grad sammen, og man får lett føring for både jernbane, vei, havner og fly med hensyn til å tenke likt, tenke sammen, for å få samordning. Da er det naturlig at vi får et transportdirektorat som samordner på akkurat samme måte, for å tenke effektivitet og samordning når det gjelder både passasjerer og gods. Hvis man ønsker mer gods over på jernbane og på sjø, er det nødvendig. Vi greier ikke å gjøre det uten at vi får samordnet dette i ett departement og ett direktorat. Fremskrittspartiet har alltid vært talsmann for et veitilsyn, men istedenfor å opprette et nytt separat tilsyn nå bør vi heller samle de tilsynene vi har innenfor infrastruktur, til ett transporttilsyn – gjerne lagt uavhengig – kanskje innunder kontroll- og konstitusjonskomiteen på Stortinget, eller på annen måte gjøre det veldig uavhengig av dem som styrer. Det er den ene strukturbiten.

Den andre, som omhandler disse etatene og institusjonene som jobber med transport, Jernbaneverket, Kystverket, Vegvesenet, Avinor, må også ses på med nye øyne. Vegvesenet og Jernbaneverket må fristilles i mye større grad, for jeg har tro på at det ligger kompetanse der. Jeg har tro på at det ligger et ønske der, og jeg tror at det lig-

ger kreativitet der med tanke på å bygge mye mer vei og jernbane, utbedre havnene våre og gjøre noe med lufthavnene våre i mye større grad enn vi politikere er klar over. Jeg vil la det få lov til å komme til uttrykk, og da må disse institusjonene og etatene få lov til å fristille seg fra politikerne, få lov til å legge planer, ha virksomhet, få mye mer bygging av infrastruktur enn det vi ser i dag gjennom å ha adgang til låneopptak – låneopptak som vi skal forsvare gjennom årlige bevilgninger. Jeg tror at det er en løsning som er nødvendig for å få fart på infrastrukturbyggingen vår. Her er jeg også villig til – og det er vel ikke første gangen jeg sier det – i mye større grad å ta i bruk statlig regulering, for det er en hemske også i dag å få regulert på plass, slik at vi kan starte bygging. Når det gjelder nasjonal infrastruktur, er det et nasjonalt ansvar å sørge for at den raskest mulig kommer på plass – derfor også statlig regulering.

Så er jeg sikker på at alle representantene i komiteen selvfølgelig har lest innstillingen og har forstått hvordan Fremskrittspartiet skal finansiere alt dette. Man skal ikke gjøre narr av et infrastrukturfond på 300 milliarder, som Fremskrittspartiet foreslår. Hvis man gjør det, gjør man narr av utrolig mange etter hvert, for jeg ser at prinsippet er akseptert. Prinsippet om infrastrukturfond er akseptert at NHO, LO, Høyre og mange andre. Senterpartiet har gjort det i sitt eget program – 100 milliarder i et fond for Nord-Norge. Så prinsippet er akseptert. Med de konjunktorene vi har nå, vil man sannsynligvis få en avkastning på bortimot 15 milliarder kr i året. Det er en måte å skape forutsigbar finansiering på av de planene som Fremskrittspartiet har.

I tillegg må vi tillate små regionale selskaper – kommunale i samarbeid med private – å etablere selskaper og bygge små og mellomstore veiprosjekter. Den type selskaper ønsker vi i større og større grad velkommen.

20 minutter er ingenting i forhold til et så stort dokument, men jeg avslutter mitt innlegg med å fremme de forslag som Fremskrittspartiet har i innstillingen, sammen med andre eller alene, og de forslag som er lagt fram i salen.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

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

Det blir replikkordskifte.

**Torstein Rudihagen (A) [10:46:51]:** Eg vil òg takke komitéleiarane for godt samarbeid i transportplansaka, og òg for samarbeidet i komiteen – i og med at vi er ved slutten av ein fireårsperiode – som komitéleiarane har leidd på ein framifrå måte.

Eg har ikkje kritisert Framstegspartiets ambisjonar, men eg peiker på dei urealistiske milliardlovnadene som Framstegspartiet kjem med – ikkje berre når det gjeld samferdsel, men på område etter område. I og med at det er eit valår, står eg ved at Framstegspartiet har tenkt nettopp val når dei har auka ramma på samferdsel så til dei grader.

Så seint som i 2008 heldt Framstegspartiet seg til si noverande ramme. Ho var på 233 milliardar kr. Så auka dei til 792 milliardar kr i løpet av våren, og så har dei plussa på, som Sandberg sjølv seier, 100 milliardar kr etterpå. Korleis vil de greie å gjennomføre dette i eit samarbeid i regjering med Høyre og andre, som seier at ein slik økonomisk politikk er fullstendig uaktuell?

**Per Sandberg (FrP) [10:48:03]:** Fremskrittspartiet har, i likhet med Arbeiderpartiet, forholdt seg til den NTP-en som ble vedtatt for 2005–2009. Det har jo også Arbeiderpartiet sagt på inn- og utpust og vært stolt av det. Vi er også stolte av at vi har forholdt oss til den eksisterende NTP-en, men vi foreslo også i 2005 betydelig høyere bevilgninger – faktisk 75 milliarder kr mer enn det som ble vedtatt i forliket.

Fremskrittspartiet har nå lagt fram en plan som går 25 år framover – fram til 2034 – og vi har, i motsetning til Regjeringen og Arbeiderpartiet, faktisk lagt behovene til grunn for våre planer. Da blir det veldig realistisk. Jeg tror helt sikkert at hvis man snakker med dem som er fagfolk, om behovene – jeg ser ikke minst på etatenes innspill både i forhold til NTP og standardutredningen som kom i 2006 – så forholder Fremskrittspartiet seg til det, og da tror jeg vi har en innertier.

Men jeg vil gjenta: Arbeiderpartiet vil altså bruke 350 milliarder kr på lyntog, men vi finner ikke én krone til det i innstillingen.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:49:19]:** Sidan me er i godlage i dag, kan eg òg takka leiaren av komiteen for hyggeleg og godt samarbeid gjennom dei åra han har leidd komiteen.

Så til ei problemstilling som Framstegspartiet er opptatte av, nemlig lyntog, høg fartstog. Mange FrP-arar bekymrar seg for dei store naturinngrepa som høg fartstoga fører med seg. Seinast i ein debatt i Dagsnytt Atten på fredag gjentok komitéleiarane dette som eit viktig argument for å gå imot. Men problemstillinga blir jo litt absurd når Framstegspartiet skal byggja 250 mil med motorvegar, som tek 50 meter av naturen, mens eit høg fartstog tek frå 13 til 15 meter av naturen, ifølgje Jernbaneverket.

Korfor er Framstegspartiet ikkje med folk flest i denne saka? Det er jo det dei elsker å seia at dei er, men i denne saka er dei altså ikkje med folk flest.

**Per Sandberg (FrP) [10:50:23]:** Jeg vet ikke om representanten Langeland bommet litt i innledningen sin, for han sa at han skulle ta opp en sak Fremskrittspartiet var veldig opptatt av, nemlig lyntog. Vi er ikke opptatt av lyntog i det hele tatt, og hele innstillingen vår gjenspeiler det.

Det vi er opptatt av, er å gjennomføre en opprustning og modernisering av det eksisterende infrastrukturnettet. Der har Fremskrittspartiet lagt på plass rammefinansiering langt utover det Regjeringen har. Slik jeg har forstått det, er det betydelige deler av den infrastrukturen vi har i dag, som kan moderniseres, og togene kan få en fart opp til 250 km i timen. Da mener Fremskrittspartiet at det

må prioriteres foran – som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet nå ønsker seg – å bruke 350 milliarder kr i neste periode på å bygge lyntog.

Dette med arealkrav er jo svaret til SV, som bruker det hele veien, også nå i debatten. Det blir interessant å høre debatten når SV skal begynne å ta jord, skog og landområder for å bygge dette lyntoget. Arealinngrepet er nok 13–15 meter, men sikkerhetskravet er nok vesentlig høyere enn det.

**Jan Sahl (KrF) [10:51:38]:** Politikk handler om prioritering, og Fremskrittspartiet skal ha ros for at de har prioritert samferdsel høyt. Samtidig prioriterer de ned andre områder, som for Kristelig Folkeparti er viktig, både innenfor distriktspolitikk, innenfor landbruk og innenfor u-hjelp. Der er det ulike prioriteringer, og vi må bare akseptere at det er slik.

Til et konkret spørsmål når det gjelder prioriteringene innenfor Nasjonal transportplan: En samlet komité, uten Fremskrittspartiet, har lagt inn en sterk merknad om at vi skal ta vare på Hurtigrutens seilingsmønster og Hurtigrutens framtid, og at det er et statlig ansvar å legge til rette for at vi skal ha et opplegg å la det vi har i dag. Fremskrittspartiet skriver i en egen merknad at det må gjennomføres en ny analyse av transportbehovet på strekningen – ikke noe mer. Vi lurer på hvordan vi skal tolke det. Jeg kan ikke skjønne det på noen annen måte enn at konklusjonen blir at Fremskrittspartiet vil la Hurtigruten seile sin sjø.

**Per Sandberg (FrP) [10:52:43]:** Nå skal uansett ikke Hurtigruten seile sin egen sjø, det er jo flere skip som seiler på den samme sjøen. Representanten har jo helt rett i at vi har en annen innstilling til hva som skal skje med Hurtigruten framover, og det tror jeg de aller, aller fleste mener et klokt. Nå skal det først og fremst enforhandling på plass, og dette skal opp til debatt uansett. Vi vil ikke legge noen føringer verken på den sittende regjeringen – noe flertallet her gjør – eller den regjeringen som skal ta over til høsten, i forhold til hva som skal skje med Hurtigruten. Det tror jeg heller ikke Hurtigruten er tjent med.

Det som er helt sikkert, er at Fremskrittspartiet vil videreføre Hurtigruten, men hvordan seilingsmønsteret og forutsetningene for at staten skal kjøpe tjenester av Hurtigruten i framtiden, blir, det er ikke vi villig til å slå fast nå, slik flertallet gjør.

**Presidenten:** Replikskiftet er dermed over.

**Trond Helleland (H) [10:53:58]:** Høyre har i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan funnet det nødvendig å fremme et helhetlig alternativ til Regjeringens forslag. Vi mener det er tre faktorer som er grunnleggende for videre utvikling av transportsektoren:

- personlig frihet og livskvalitet
- konkurransevne og produktivitet
- et grønt samfunn

Mennesker har behov for frihet og livskvalitet og en sikker og trygg hverdag. Bedriftene ønsker best mulige for-

utsetninger for å selge sine produkter og tjenester. Disse grunnleggende behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods. Naturen og miljøet eksisterer sammen med oss, og vi må ha et bevisst forhold til de inngrep vi gjør, og de skader vi utsetter vårt miljø og omgivelsene for, og aktivt jobbe for å redusere slike skadevirkninger.

I denne stortingsperioden har vi hatt en regjering som stadig har gjort at de har oppfylt NTP. Høyre mener dette er feil. Over 40 pst. kostnadsauke har ikke gitt oss flere kilometer vei. En rekke prosjekter som skulle vært startet opp, har ikke kommet i gang, og feilene og manglene ved veier og jernbane er større enn noensinne.

Manglende nytenkning og direkte motstand mot moderne finansieringsformer har bremsset utviklingen. Dette ser dessverre ut til å fortsette.

Regjeringen skryter av alle pengene de har brukt. Ja, penger har de, men det er også alt de har! Fire år – ikke bare med ideologiske skylapper, men i ideologisk tunnelmørke – går mot slutten. Oppgavene står i kø. La oss komme i gang. La oss bygge veiene dobbelt så raskt, og la oss utnytte ressursene bedre. Høyre vil ha en omfattende og rask veiutbygging, for det er et transportbehov i samfunnet som må dekkes. La oss komme i gang, la oss bruke OPS – legg ideologien til side, og bruk de beste løsningene.

Høyre vil gjennomføre en kraftig økning i statlige bevilgninger til nybygging og vedlikehold innenfor samferdselssektoren. Vi vil bruke 107 milliarder kr til bygging av nye riksveier. Det er 31 milliarder kr – eller 40,4 pst. – mer enn Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan.

Brutto nasjonalprodukt, BNP, var tusen milliarder kroner høyere i 2009 enn i 2000, målt i 2008-kroner. Likevel ble det bare brukt 8,3 milliarder kr mer på vei og jernbane til sammen i 2009 enn i 2000. Det økonomiske handlingsrommet vi har hatt, har ikke vært brukt på langsiktige investeringer som veier, kunnskap og gode vilkår for bedriftene.

Handlingsregelen for oljefondet, eller Statens pensjonsfond – Utland, som et stort flertall av partiene på Stortinget ble enige om i 2001, sier at avkastningen av oljefondet skal brukes til investeringer som gir vekst for framtiden. Regelen er at pengene skal brukes til å investere i Norge, i kunnskap, infrastruktur og skattelettelse som gir bedre betingelser for vekst i næringslivet og i samfunnet som helhet.

Stoltenberg II-regjeringen har dessverre bare brukt 20 pst. av oljefondet på slike framtidsrettede tiltak i sin regjeringstid. Høyre vil bruke de rundt 500 milliarder kr som oljefondet vil få tilført de neste årene, på nettopp det landet vårt trenger mest: bedre og sikrere veier, jernbane, sjøfart og luftfart. I tillegg skal vi satse på utdanning og gi bedriftene vilkår som gjør dem solide, også i konkurranse med bedrifter i andre land.

Behovene er store, og ønskelistene er lange. Høyre sier ja til lange utbyggingsstrekninger og nei til klatting. Høyre sier ja til sammenhengende utbygging og nei til årsbudsjettstyrte veiutbygginger. Hadde vi gjort med E18 gjennom Vestfold som vi gjør med OPS-prosjektet Grimstad–Kristiansand, hadde E18 til Tønsberg stått fer-



dig fire år og to måneder tidligere. Da hadde vi kanskje vært ferdig med ny E18 gjennom Vestfold, jobbet oss gjennom Telemark og tatt fatt på den siste biten gjennom Aust-Agder nå. Vi må øke plankapasiteten, slik at vi faktisk har noe å bygge ut når pengene er tilgjengelige. Se på krisepakka til Regjeringen – blir den noe løft for veibygging? Nei, det blir en klatt her og en klatt der. Det mangler penger, og det mangler planer.

Den eneste reformen Regjeringen har foreslått i denne perioden, er å overføre 17 000 kilometer riksvei til fylkene. Det er et smart trekk. Fylkene blir sittende med nesten 40 000 kilometer vei og staten med 8 000 kilometer riksvei. Problemet var bare at fylkespolitikkerne hadde lest veiloven. Der står det at dersom en vei skal overdras fra en eier til en annen, skal den være i god stand. Dette kunne blitt dyrt for staten. Hvordan kan vi unngå problemet med at veiene skal være i god stand? Selvsagt, vi endrer loven og fritar staten fra sitt ansvar.

Høyre sa nei og sier nei til statens ansvarsfraskrivelse. Høyre tar ansvar – vi skyver det ikke fra oss. Riksveiene må staten ta ansvar for, forfallet må stoppes.

La oss komme i gang med Oslopakke 3, la oss bygge Kyststamveien, la oss få firefelts vei til Hønefoss, la oss bygge ut E6 gjennom Gudbrandsdalen og hele E18 til Kristiansand. Bygg Hålogalandsbrua, slutfør E6 vest for Alta, og la trønderne få en innfart mot Trondheim som ikke minner om en kjerrevei. Det er mye å ta fatt på, men da må vi tenke nytt.

Klimautfordringen blir ikke borte med finanskrisen, tvert imot. Skal vi komme styrket ut av krisen, må vi tenke framover. Høyre vil tenke grønt og handle blått. Vi er teknologioptimister. La oss ta i bruk teknologien for å bedre trafikkavviklingen, la oss styrke kollektivtrafikken der det er grunnlag for det. Norge er som bygd for bil, men i og rundt de større byene trenger vi buss, tog og bane. Få vekk flaskehalsene på jernbanen, legg til rette for egne superbustraseer og sats på CO<sub>2</sub>-nøytral transport. Høyre vil gi bilister tilbud om et bedre liv, et liv uten kø, kork og kaos. Folk sitter ikke i kø fordi de liker det, men fordi det ikke finnes gode nok alternativer. Spar oss for rushtidsavgift, vi betaler nok bompenger som vi gjør. Jeg betaler kr 37,50 for å kjøre inn til Oslo – og i dag måtte jeg kjøre, for jeg var litt usikker på toget – og det var jo riktig å velge den transportløsningen i dag. I Sverige er den mye omtalte rushtidsavgiften, som de rød-grønne har omfavnet, på maks 26 svenske kroner. Man betaler altså kr 11,50 mer for å kjøre inn til Oslo enn inn til Stockholm. Allikevel ivrer de rød-grønne for ytterligere avgifter for bilistene. Hvor mye vil sosialistene at vi skal betale fordi varene må fram, fordi folk må på jobb, fordi småbarnsforeldre må levere i barnehage? Navarseite, Stoltenberg og Langeland må gjerne stå med piskene, vi skal dele ut gulrøtter. Derfor foreslår vi å øke belønningsordningen til 1 milliard kr. Men vi setter av 3 milliarder kr til utvikling av bybaner og egne kollektivtraseer. Vi vil at kommunene skal få ansvar for kollektivtrafikken slik at areal- og transportplanlegging kan gå hånd i hånd. Og så trenger vi konkurranse. NSB trenger konkurranse, Jernbaneverket trenger omstrukturering, og vi som

pendler, trenger tog som går – og at de er i rute når de går!

Høyre ønsker å stoppe forfallet, derfor tar vi til orde for et vedlikeholdsfond for vei og jernbane på 50 milliarder kr, dette fondet skal gi sikkerhet for at veiene blir vedlikeholdt, at hullene i veien blir tettet, og at kjøreledningen på jernbanen slutter å dette ned.

Vi må få orden på infrastrukturen gjennom godt vedlikehold, og når vi bygger nytt, må vi bygge for fremtiden. For å klare dette må planleggingsverktøyene bli bedre, Vegvesenet og Jernbaneverket må omorganiseres og gi større handlingsrom, kost-nytte-analysene må erstattes med bredere samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger, og planreservene må bygges opp. Det er jo et paradoks at det i denne transportplanen er to veiprojekt som er lønnsomme i henhold til kost-nytte. Da er det ikke rart at det er vanskelig å få gjennomslag for en skikkelig satsing på samferdsel. Vi er lei av klattepolitikken, vi ønsker en mer overordnet styring, og vi må få mer bruk av OPS. Vi foreslår derfor hele 23 nye OPS-prosjekt. Dermed ønsker vi å starte utbygging av tre-fire prosjekter hvert år i planperioden. Det har vist seg å være en god måte å finansiere og organisere prosjekter på, og framdriften har vist at en får ny vei dobbelt så raskt. Dette sparer menneskeliv, det sparer næringslivet for kostnader, og vanlige bilister føler at de får noe igjen for de avgiftene de betaler. Etter landsmøtene i Arbeiderpartiet og Senterpartiet var vi spente på om vedtak om prosjektfinansiering ville medføre endringer og mer spenst inn i NTP-behandlingen. Konklusjonen er at landsmøtebrøla ble til musepip i NTP-innstillingen. Ordet «prosjektfinansiering» er radert ut.

Høyre vil at folk skal komme raskere fram og sikkert hjem. Vi vil tenke nytt, vi vil satse på trafikkikkerhet og framkommelighet. Vi vil bruke gulrot, ikke pisk. Vi vil satse på buss og bane der det er grunnlag for det, og på vei og ferje der det er naturlig.

Til slutt: I Oslopakke 3, som vi også behandler i dag, var det en milepel i går, og Høyre er glad for at det nå blir fortgang i utbygging av viktige veiprojekt i Oslo-regionen, E18 Vestkorridoren, E16 Sandvika–Wøyen, Manglerudtunnelen og andre gode prosjekter samt at det blir satt i gang en bred og offensiv kollektivsatsing bl.a. med Kolsåsbanen.

Jeg vil herved ta opp Høyres forslag i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Trond Helleland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Truls Wickholm (A) [11:04:23]:** Representanten Helleland beskylder alle andre for å ha de ideologiske skylappene på, men det kan jo synes som det er nettopp Høyre som har det.

Vi har, som representanten Rudihagen sier, lært noe av OPS. Vi skjønner at det er en mulighet til å tenke helhetlig, og det er en god måte for å se ting i sammenheng. Men vi er også enig med Byggenæringens Landsforening og Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg om at gevinstene med OPS først og fremst er knyttet til kontraktsform. Vi

er også enig med dem i at det er unødvendig at entreprenører skal ta opp lån på vegne av staten for å finansiere statlig infrastruktur. I 2009 betaler vi 380 mill. kr for tre prosjekter, og det skal vi gjøre i noen år framover. Hvor store bindinger vil det bli med Høyres 23 prosjekter? Vil framtidige politikere helt bli fratatt muligheten til å gå inn i nye prosjekter?

**Trond Helleland (H) [11:05:26]:** Jeg har ikke beskyldt alle partier for å ha ideologiske skylapper. Jeg har beskyldt Senterpartiet, SV og Arbeiderpartiet for å ha det, nemlig regjeringspartiene.

Denne perioden har vært preget av at det har vært fullstendig reformtørke. Jeg nevnte én reform, og det er fylkesveiene. Ellers er alt som går på konkurranseutsetting, alt som går på omstrukturering, alt som går på nytenking innenfor samferdsel, parkert – det er gravd ned, og det er borte. Derfor har Høyre brukt denne perioden godt, etter min mening, for å finne nye grep for å komme videre i samferdselspolitikken. Det som er så positivt, er at både Venstre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Høyre kan samle seg om en rekke grep for å modernisere norsk samferdsel. OPS er ett av svarene. Problemet til Regjeringen er at de har ingen svar. Prosjektfinansieringen er jo radert ut, den er borte. Derfor har ikke Wickholm noe han skulle ha sagt når det gjelder å snakke om nye prosjektformer.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:06:39]:** Det er morosamt å ha Høgre ute av regjering – eg berre tenkjer på det innlegget Helleland hadde halde med Per-Kristian Foss som finansminister, han hadde nok hatt ein del mindre ambisjonar enn det eg høyrer no. No liknar han nesten på Framstegspartiet med unnatak av eit punkt, og det er at Høgre har kome til fornuft når det gjeld satsing på lyntog, i alle fall no når dei er ute av regjering. Men problemet for Høgre er at dei føyer til ei problemstilling om at det skal vera lønsamt, samtidig som dei går for bygging av motorvegar som vil kunna ta vekk passasjergrunnlaget, og dei går for satsing på fly, som òg vil kunna ta vekk passasjergrunnlaget for lyntoget. Dette heng ikkje heilt på greip, kamerat Helleland, så dette må du forklara korleis skal gå opp økonomisk.

Klimarekneskapan vil jo bli elendig. Men det forstår eg at Høgre ikkje lenger bryr seg om, når ein ser kva dei gjer i Oslo.

**Presidenten:** Presidenten ville minne om at all tale skal gå via presidenten.

**Trond Helleland (H) [11:07:46]:** En av grunnene til at jeg ikke er «kamerat» med representanten Langeland når det gjelder transportpolitikken, er at SV har et ensidig fokus på jernbane. Det er viktig, og vi i Høyre mener at det er svært viktig nå å få bygd ut intercitytriangelet til en hastighet på 250 km/t der det er nye strekninger som skal bygges ut. Så ønsker vi å gå videre med høyhastighetstog dersom driften av dette kan være lønnsom.

Dette er ikke i stedet for bil. En kan ikke ta høyhastig-

hetstog til jobben – i hvert fall ikke hvis den er i en kronglete bakgate i en by. Da må en ta buss, eller en kan kanskje ta bil. Hallgeir Langelands problem er at SV ensidig fokuserer på jernbane. Høyre ønsker å satse på skikkelige gode veier mellom de norske byene. Vi vil vekk fra den jumboplassen vi ligger på i Europa. Derfor trenger vi en opprusting av veinettet, derfor satser vi de ekstra midlene vi har på veinettet, men er med på høyhastighetsbanen som et alternativ til fly.

**Truls Wickholm (A) [11:08:59]:** Representanten Helleland sier at undertegnede ikke har noe å komme med når det gjelder modernisme. Det er i hvert fall ikke så veldig moderne at private bygger veier. Det var vel det konger og bedrifter drev med i virkelig gamle dager. Så har etter hvert staten tatt over det. Så den store reformen i det, blir det vanskelig å se.

Jeg har inntrykk av at Høyre nå bruker OPS på samme måte som Fremskrittspartiet bruker oljepenger – de slenger dem rundt seg, og omtrent alle store veiprosjekter i landet er nå blitt oppgradert til OPS-status i Høyres forslag.

Er det på den måten Høyre skal komme seg unna skvisen og samarbeidet med Fremskrittspartiet? Per-Kristian Foss har jo sagt at det vil være uaktuelt å samarbeide med Fremskrittspartiet når de fører den økonomiske politikken de gjør. Er dette Høyres måte å – på en måte – finne opp oljengebegrepet på nytt?

**Trond Helleland (H) [11:10:00]:** Høyres landsmøte valgte tre politiske hovedsaker for denne valgkampen: Det var skole, skatt og samferdsel.

Vi har sagt at avkastningen av oljefondet skal følge de retningslinjer Stortinget har lagt, nemlig at en tredjedel skal gå til infrastruktur. Hadde det vært fulgt opp, også av forrige regjering, og den før der igjen, hadde vi hatt en helt annen situasjonen i dag. Da hadde vi kanskje vært, som jeg sa i innlegget mitt, gjennom Vestfold og Telemark med E18. Da hadde vi kanskje vært i gang med en opprusting av jernbanen som virkelig monnet.

Det som er problemet, og det må vi alle dele ansvaret for, er at det har vært for mye klattning. Det har vært for lite helhetlig planlegging. Det har vært for liten framdrift. OPS er ett virkemiddel. Høyre har vært positive til prosjektfinansiering. Vi støttet de forslagene som lå i Soria Moria-erklæringen. Problemet var at regjeringspartiene ikke støttet dem selv. De fjernet det fra Soria Moria-erklæringen gjennom Gul bok for to–tre år siden. Og borte har det blitt!

**Presidenten:** Replikskordskiftet er over.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:11:22]:** 100 år etter Bergensbanen opna er me på veg inn i jernbanens nye århundre – århundret for høg fartstog i Noreg!

Rogaland SV føreslo for 15 år sidan å gå inn for dette. Då blei me kritiserte og latterleggjorde. No er det eit samla storting, unnateke Framstegspartiet, som stiller seg bak å ha høg fartstog som siktemål. Det er SV fornøgd med.

No er det snart berre trekanten Framstegspartiet, VG

og Hegnar som er imot dette, mens kyrkjeråd, miljø- og fagrørsløse og ungdomsorganisasjonar alle støttar dette. Trekanten fryktar at me ikkje skal få asfaltera ned matjord til motorvegar. Dei vil ha meir forureinande bil- og vogn-togtrafikk. Det blir mindre behov for motorvegar og asfalt med høg fartstog. Det blir færre trafikkdrepane. Det blir færre av dei 500 000 som no blir plaga av trafikkstøy. Det blir mindre behov for forureinande flytrafikk, og ikkje behov for å utvida Gardermoen og Flesland. Dei kan trappa ned.

Meiningsmålingar viser at folk flest vil ha høg fartstog. Folk flest må ein lytta til, ikkje overkjøra dei med aukande, støyande og forureinande fly- og motorvegtrafikk.

Lat meg ta eit par grunnar til kvifor Rogaland SV i 15 år og SV i seks år har jobba for det framtidiretta, lønsame og grøne prosjektet i Noreg. For det fyrste: Ingen europear fyk så mykje som oss. Me fyk tre gonger meir enn svenskane, og fire gonger så mykje som finnane. Flyreiser forureinar og er inntil ti gonger så energiforbrukande som toget. Høg fartstog mellom Oslo, Trondheim, Haugesund og Bergen vil redusera utsleppa tilsvarende utsleppa frå 700 000 bilar.

For det andre: Passasjergrunnlaget er godt. Me har heldigvis ikkje motorvegar mellom dei største byane, som i Europa, og avstanden er ideell – drygt 50 mil. Det gjer at potensialet for å flytta gods og reisande frå veg til bane er ekstra stort. Framstegspartiet og Høgre vil med fire felt asfaltera seg fram til byane. Det vil ikkje Regjeringa, og det vil ikkje SV.

SV vil heller realisera ein grøn visjon for Noreg. I den bind me landsdelar og regionar saman utan klimagassutslipp og dundrande trafikkstøy. Eg går rett og slett på toget i Stavanger, og så er eg framme i Oslo på drygt to timar. Eg trur forresten eg kunne ha stoppa og snakka tog og senterutvikling med SV-ordføraren i Vinje eit par timar, og så teke neste tog derifrå og heilt fram! Høg fartstog er altså ikkje berre eit by til by-prosjekt, det vil òg kunna vera med på å utvikla og byggja ut regionar og distrikt.

Jernbane er ikkje eit kortsiktig prosjekt – det er eit grønt samfunnsbyggjande prosjekt, og det gjer at Noreg ikkje sakkar akterut. Noreg gjer berre det som Tyrkia, Spania, Marokko, Vietnam, Kina, Argentina, USA og Sverige gjer. Norsk industri var på Dagsnytt i dag og klaga og var kritiske overfor Samferdsledepartementet og Jernbaneverket til dette med høg fartstog. Eg er einig i at det tidlegare har vore veldig sterk grunn til å kritisera det, ikkje minst var ein tidlegare jernbanedirektør tydeleg på dette. Men på tysdag denne veka blei det sagt frå Jernbaneverket at Oslo–Porsgrunn er gjort klar for høg fartstog. Eg reknar med at Porsgrunn er vald sidan det er finansministeren sin fødeby. Men det er i alle fall sånn at det som no skjer i Jernbaneverket, òg vil føra til at den etterlengta samankoplinga med Sørlandsbanen rykkjer nærare.

Så er det Oslo–Ski. Oslo–Ski må byggjast som første trinn mot Göteborg og Europa. Me treng ikkje venta på alle utgreiingane før me startar. Me kan justera på nokre av dei planane me har, og starta til neste år, og så må me ta grundige utgreiingar på resten. Det er sjølvsagt. 100

år etter opninga av Bergensbanen er me altså i gang med jernbanen sitt nye hundreår.

På landsmøtet i SV meinte me at rammene for Nasjonal transportplan var for små for tog. Me auka ramma til 10 milliardar kr, altså ei dobling i forhold til det som er vedteke. SV ville dermed hatt 50 milliardar kr meir å bruka på togsatsing i Noreg. Det er eit viktig signal ut til folk om kven som prioriterer dette, framfor det som høgresida prioriterer, nemleg meir motorvegar – faktisk 250 mil med motorvegar frå Framstegspartiet si side.

Med SV si togsatsing hadde me hatt pengar til Ringe-riksbanen, Drangsdal, samankopling mellom sør og vest, elektrifisering, ein del oppgraderingar til Stockholm osv. Men eg er likevel fornøgd med at me har kome så langt som me har i denne National transportplan. Men ambisjonane til SV er altså mykje større når det gjeld togsatsing.

Kryssingssjorsatsinga er ikkje minst viktig. Gjennom Nasjonal transportplan har me no sørgt for å få flytta mykje meir gods vekk frå vegen. Det sikrar lågare klimagassutslipp. Det sikrar òg færre trafikkdrepane, og det sikrar næringslivet større inntening slik som samferdsleministeren sa på nyheitene i dag. Sjølv har eg snakka med både Cargo-nett og Erling Øverland i Schenker. Dei er veldig fornøgd med at me satsar så stort på kryssingsspor. Det fortener dei, og det fortener miljøet.

Så er det òg viktig å peika på at det store fleirtalet – eg trur nesten alle – er veldig klar på at antidiskrimineringslovverket må bli følgt opp. Universell utføring skal ikkje gjennomførast på heile reisemønsteret. Me skal ikkje ha den diskrimineringa som me har hatt over lang tid innafor transport. Dette må bort.

Regjeringa legg opp til bypakker, og det er bra. Me brukar m.a. belønningsordninga når me går inn for å få byane til å opptre meir miljøvenleg. Kristiansand har ein avtale. Trondheim og Drammen får sannsynlegvis òg ein avtale. Dette skjer med utgangspunkt i at me no har mykje meir pengar til belønningsordninga. Då me tok over etter Skogsholm og Venstre, var det 160 mill. kr til belønningsordninga. No er det 323 mill. kr, og det skal auka til 640 mill. kr. Me viser altså med pengar at me meiner alvor når me skal gjera noko i bymiljøa. Og klimaforliket er jo her klinkande klart. Viss ein skal få pengar frå belønningsordninga, må ein gjera tiltak som reduserer biltrafikken. Eg registrerer no at Høgre og Framstegspartiet i Oslo går saman om prosjekter som vil auka biltrafikken, og eg lurar då på om Høgre – Halleraker og Helleland – skal bryta ut av klimaforliket, som Erna Solberg har skrive under på, eller om dei tek avstand frå det som skjer i Oslo, med tanke på det klimaforliket dei har vore med på, som går ut på at ein skal redusera biltrafikken. No legg dei opp til å auka han. Så det er viktig å få klarert om Høgre her faktisk går ut av klimaforliket med denne opptrappinga i Oslo.

Me må òg sjå på kva slags andre tiltak som hjelper i byområda. Eg synest det er veldig bra at næringslivet no må satsa meir på SV og Regjeringa enn på høgresida, for me går faktisk inn for dette med rushtidsavgift, som er viktig for NHO. Dei seier at rushtidsavgift sjølvsagt vil gagna klimaet, men det vil òg føra til at me tener meir pengar. Og me registrerer at høgresida i Noreg er oppteken av at

næringslivet framleis skal tapa pengar på å stå i lange bilkøar saman med privatbilistane. Det er den praktiske politikken til høgresida når dei ikkje vil vera med på det som næringslivet ber om, men at dei faktisk tek avstand frå system som viser seg å verka i utlandet. Så no er det altså regjeringspartia og ikkje høgresida i norsk politikk som er viktigast for næringslivet.

Ikkje minst i mitt område – Nord-Jæren – står transporten for ca. 60 pst. av klimagassutsleppa. Då må me sjå på parkeringspolitikken. Då må me sjå på om me skal ha rushtidsavgift, og då må me gjera restriktive ting ifølgje klimaforliket. Men så må me òg sjølvst ha ein gulrot, og det er klart at me på Stortinget – eit breitt fleirtal, og ikkje minst me frå SV – må vera tydelege på at staten må gå tungt inn i desse bybanepakkene som ein skal leggja opp til rundt om i landet når dei lokale har vedteke det.

Så har me òg fått til ei offensiv satsing på sykkel. Det er absurd å belønna syklistar på same måten som ein belønner bilistar, at dei som kjører bil, får betre betalt enn dei som sykklar til jobb. Det er heilt meiningslaust. Det må jo vera sånn at dei som held helsa ved like og trimmar til jobb, skal belønnast, ikkje dei som sit i ein bil og forurenar. Dei bør jo ikkje belønnast si det heile, så det skal me no sjå nærare på.

Så legg Framstegspartiet i ein invitt til meg opp til ein konflikt med eit fleirtal når det gjeld MC. Eit breitt fleirtal, med utgangspunkt i meg som president i Løvebakken MC-klubb, tek opp nettopp dei tinga som motorsykkelukjonen har ønskt seg, me ser på ein moped- og motorsykelstrategi. Det har alle slutta seg til. Det er berre ein grunn til at Framstegspartiet melder seg ut av det. Det er fordi dei skal stå aleine og bli nedstemde i staden for å vera med oss andre og gjera det som me faktisk kan få til saman. Hensikten med Sandberg sitt framlegg om MC i dag er å få forslaget nedstemt. Viss ikkje kunne han berre ha slutta seg til det som fleirtalet seier. Men han vel sin strategi, og det er å bli nedstemd.

For SV er det viktig å skilja mellom by og land i politikken. Me kan ikkje ha den same politikken på landet som i byen. Det veit eg som kjem frå Tau, der ein ofte er avhengig av ferje og bil viss ein skal forflytta seg. Der må ein ha ein politikk, og så må ein sjølvst ha ein heilt annan politikk for byen. Her må me differensiera, og eg synest me har funne ein fin balanse i regjering.

Nasjonal transportplan er utvilsamt eit kompromiss. Mange av dei motorvegprosjekta som no blir bygde med utgangspunkt i denne regjeringa, hadde ikkje blitt bygde med 50 pst. SV-stemmer. Det seier seg sjølv. Det forstår folk. Men produktet totalt sett er bra. Mange gigantprosjekt hadde sjølvst forsvarne heilt viss SV hadde bestemt, bl.a. i mitt eige fylke – Rogfast og Ryfast hadde ikkje blitt nemnde i det heile, men gløymde som klimabomber. Men no er jo ingenting sikkert med desse prosjekta før neste rullering av NTP.

Eg synest det er viktig at komiteen er veldig tydeleg når det gjeld riksveg 1, hurtigruta, at ho verkeleg blir støtta opp om på ein skikkeleg måte. Som Rogaland- og Stavangerpatriot støttar eg sjølvst eit initiativ til å vurdera anløp lenger sør, viss det viser seg at det kan vera gode pengar i

å kan henta nokre av dei oljerike rogalendingane med seg på hurtigruta. Det er i alle fall nok av rikingar der, så det er mogleg at det er ein større marknad for hurtigruta viss ein seglar lenger sør.

Grunnloven fyller 200 år 17. mai 2014. Eg håper at det blir den dagen då statsministeren i Noreg stiller med ei svær saks og klipper av den fyrste traseen for eit høgfartsnett i Noreg.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:25:40]:** Det var interessant å høre Langeland ramse opp en rekke land som var positive og skulle bygge høyhastighetsbane. Jeg registrerer at han glemte sine gode venner på Cuba, men det er kanskje fordi de har tenkt å bygge motorvei og ikke høyhastighetsbane.

Jeg synes også det er interessant å høre på Langeland etter å ha hørt at statssekretær Lahnstein har vært ute og på mange måter slaktet hele høyhastighetsprosjektet og sagt at dette er langt fram i tid. Det gjorde for så vidt også representanten Rudihagen tidligere i dag. Det store spørsmålet blir jo etter hvert om det er Rudihagen og Arbeiderpartiet og Lahnstein som har den rette fasiten på høyhastighetstog, eller om det er Langeland som har den rette fasiten på om man skal bygge høyhastighetstog de kommende årene. Det er i hvert fall ikke tvil om at det er stor forskjell på det Rudihagen sa tidligere i dag, og det Langeland sier nå.

Jeg har også lyst til å utfordre Langeland på hvilke strekninger på veisektoren han skal legge ned eller stoppe opp utbyggingen. For han har sagt at han vil ta penger fra vei og flytte over på høyhastighetsbane. Er det E18, er det E6, eller hvor skal Langeland hente pengene sine?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:27:00]:** Viss ein spør om Langeland har fasiten, er svaret ja. Det er sjølvst eg som har fasiten. Ingen andre har fasiten til SV på transportpolitikken. Det er heilt tydeleg. SV hadde på sitt landsmøte vedtak om 10 milliardar kr i året på togsatsing. Der ligg svaret på ein del av spørsmålet.

Rudihagen og Lahnstein er tydelege på at høgfartstog er eit siktemål. Representanten Hoksrud såg vel ikkje Lahnstein då han tok toget til Porsgrunn – representantens heimdistrikt – og rett og slett trua noko av veljargrunnlaget til Framstegspartiet ved å komma med lyntog i staden for med bil – masse asfalt og eksos. Eg oppfattar Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket, Rudihagen og alle partia her på Stortinget, unnateke Framstegspartiet, som positive til å ha lyntog som siktemål. Det er mitt utgangspunkt. Så då jobbar eg for Vestkorridoren, då jobbar eg for Oslo–Ski – og då er me i gang. At Framstegspartiet ikkje vil vera med på dette, er fordi dei prioriterer ein ting, og det er motorveg og eksos.

**Øyvind Halleraker (H) [11:28:13]:** Først må jeg få minne Langeland om at det var de borgerlige partiene som ville ha belønningsordningen og doubling av den inn i klimaforliket.

Langeland slår om seg med usaklig kritikk av Høyre og andre partier, i kjent stil. Derfor skal jeg forsøke å være

særlig saklig og stille spørsmål ut fra helt konkrete formuleringer. SV sier i sitt program at «alle nye kjøretøy i offentlig virksomhet skal kunne kjøre på fornybare eller utslippsfrie energikilder fra 2010». Det er store ambisjoner – det er seks måneder fram. Høyre har vært en pådriver for dette i klimaforliket, men igjen skjer det: SV støtter ikke forslag fra Høyre på dette punktet. Vi fremmer et forslag i denne innstillingen som vi ikke får støtte fra SV på. Hvorfor vil ikke SV støtte Høyres forslag om klimanøytrale offentlige kjøretøy fra 2014?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:29:18]:** Dette kan Øyvind Halleraker alt om. Dei har sete i regjering, hatt Per-Kristian Foss som finansminister og fått nei til det aller meste av det dei har foreslått. I denne perioden er Høgre ute av regjeringskontora, og då er dei offensive på miljø og offensive på lyntog. Dei er offensive på ganske mye – litt for mye FrP-offensive på veg.

Men egentleg er det veldig bra at dei er ute av kontora, for då føler eg at dei i ein del miljøspørsmål er meir på linje med SV. Det er bra.

Det er på same måten bakgrunnen for at me er tre parti i regjering – me må vera einige om det me gjer saman, og så har SV sin eigen politikk, som me gjerne følgjer opp utanom. Men det er altså tre parti i regjering, og då må me komma fram til kompromiss. Dette veit Halleraker egentleg alt om, så han hadde ikkje trunge å stilla det spørsmålet.

**Jan Sahl (KrF) [11:30:25]:** Representanten Langeland gikk høyt på banen når det gjaldt fordobling av midler til belønningsordningen. Det er veldig bra at midlene er fordoblet. Men da vi så litt nærmere på dette, så vi at man jo har tatt et lite luregrep ved å endre kriteriene og legge inn at disse midlene også skal gå til bygging av gang- og sykkelveier. Det betyr at man i utgangspunktet svekker den opprinnelige belønningsordningen. Jeg skal være villig til å si at vi kanskje blir liggende på samme nivå når det gjelder å belønne ekstra satsing på kollektivtrafikk.

Kristelig Folkeparti har foreslått en egen belønningsordning for gang- og sykkelveier knyttet opp til det vi kaller Barnas transportplan, og fått tilslutning fra de ikke-sosialistiske partiene på det. Men regjeringspartiene var ikke med, heller ikke SV. Mitt spørsmål til Langeland er om han kan tenke seg å støtte en slik ordning framover. Og: Hvorfor har en endret kriteriene for belønningsordningen?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:31:33]:** Det blir litt av det same svaret til Jan Sahl som til Halleraker, og det er at det er tre parti i Regjeringa, og då veit ein at ikkje kan få gjennomslag for alt ein vil. Eg synest at ideen til Kristeleg Folkeparti, som eg sjølv har vore inne på når eg har vore i opposisjon, med ei eiga belønningsordning for sykkel, er ein idé som ein skal tenkja vidare på, som eit konstruktivt innspel. Men denne gongen nådde det ikkje opp. Det som ein frå Kristeleg Folkeparti si side seier om ein eigen transportplan for barn, synest eg òg er eit interessant forslag, som me skal sjå nærare på framover. I dag er det slik at eg ikkje kan støtta dei forslaga, men eg synest

at Regjeringa og me andre skal sjå på dei i framtida. Belønningsordninga har me styrkt kolossalt økonomisk. Det betyr jo at me har råd til meir, og gjerne òg andre tiltak, enn det som opprinneleg låg inne. Det må vera svaret på spørsmålet når det gjeld belønningsordninga, som eg og SV elles synest skulle vore endå større.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er over.

**Jan Sahl (KrF) [11:32:56]:** La meg først takke saksordføreren for ryddig håndtering av denne saken. Vi skulle gjerne ha sett at regjeringspartiene hadde vist noe større vilje til å inngå kompromisser i en så viktig sak, men nå får vi bare legge det bak oss. Kristelig Folkeparti er opptatt av å få på plass en offensiv samferdselspolitikk for årene som kommer.

Nasjonal transportplan legger rammer for samferdselspolitikken for flere år fram i tid. Vi ville etter Kristelig Folkepartis mening vært tjent med en regjering som ville søke et bredere flertall i viktige saker. Slik ble det dessverre ikke. Men heldigvis er samtlige partier på ikke-sosialistisk side offensive og tydelige i sine prioriteringer. Med et ikke-sosialistisk flertall etter valget er det ingen tvil om at samferdselssektoren vil bli betydelig styrket i årene som kommer. Det går klart fram av innstillingen.

Samferdselsministeren og de rød-grønne representantene i Stortinget skryter av at de bruker mye mer penger på samferdsel enn den forrige regjeringen gjorde. Men la det nå være helt klart: Kristelig Folkeparti har stemt for hver eneste krone denne regjeringen har foreslått til samferdselsformål. Ja, vi foreslår mer enn Regjeringen, og vi fremmer forslag som vil gi mer effektiv bruk av samferdselskronene. I Nasjonal transportplan viser Kristelig Folkeparti vilje til å satse og vilje til å prioritere samferdsel.

Det at Regjeringen bruker mer penger enn tidligere regjeringer, er ikke noe stort poeng, når en tenker på den utviklingen som har skjedd i disse årene. Ressursene vi disponerer, øker. Ingen regjering har noen gang vært i nærheten – og det er riktig – av å kunne bruke så mye penger som dagens rød-grønne regjering.

Faktum er at dagens regjering har hatt svimlende 250 milliarder kr mer å rutte med enn den forrige. Bare i valgkampåret bruker Stoltenberg-regjeringen 100 milliarder kr mer enn Bondevik-regjeringen kunne gjøre i 2005.

Det er ikke verdens mest krevende ting å bruke penger. Med 250 milliarder kr mer å rutte med ville det vært en prestasjon om man ikke gav mer til samferdsel. Så nå håper jeg inderlig at den rød-grønne retorikken legges død, slik at vi heller kan konsentrere oss om å skape best mulige samferdselsløsninger for landet som helhet.

Kristelig Folkeparti foreslår i dag en kraftig satsing på trafiksikkerhet. Stortingets visjon om at ingen skal bli skadet eller drept i trafikken, ønsker vi å ta på alvor. Da trengs det betydelig større innsats enn det Regjeringen legger opp til. Derfor foreslår vi å øke rammene med 15 milliarder kr for tiltak som gir bedre sikkerhet i trafikken.

I tillegg til økte bevilgninger er det helt nødvendig å få gjort noe med måten vi finansierer samferdselsprosjekter på i Norge. Jeg er skuffet over at Regjeringen ikke foreslår nye finansieringsformer. Regjeringen svarer ikke på utfordringen vi står overfor med klattvise utbygginger og uforutsigbar finansiering.

Vi vet av erfaring at ny organisering er helt nødvendig for å få til mer effektiv og sammenhengende utbygging av sikre veier i Norge. Kristelig Folkeparti har foreslått tiltak som vil sørge for at finansieringen av samferdselsprosjekter blir mer langsiktig og forutsigbar, samtidig som investeringstakten både på vei og bane kan økes. Skal det bygges vei, må den bygges fullt og helt, ikke stykkevis og delt som følge av skiftende prioriteringer fra år til år.

Regjeringen har valgt ut noen prosjekter som får en egen post på budsjettet. Det er greit, og det blir også presentert som Regjeringens form for prosjektfinansiering. Vel, fremdeles vil utbyggingene være avhengige av årlige budsjettvedtak, og det vil ta årevis før vi får sikrere veier. Regjeringen har en nærmest ideologisk motstand mot prosjektfinansiering. Det er lite framtidsrettet. Det burde være nødvendig å la ideologi gå foran hensynet til praktiske og gode løsninger.

Vi i Kristelig Folkeparti er opptatt av syklistene. Sykkel er sunt og miljøvennlig. Regjeringen har lagt fram en egen sykkelstrategi, slik Kristelig Folkeparti har foreslått, og bevilgninger til gang- og sykkelveier øker. Det er veldig bra. Regjeringen skal ha skryt for dette, men Kristelig Folkeparti vil ha mer. En av hovedutfordringene når det gjelder gang- og sykkelveier, er å få kommuner til å vedta reguleringsplaner som gir de beste løsningene. Derfor trenger vi en egen belønningsordning for dette formålet. En slik ordning tror jeg mange kommuner og fylkeskommuner vil ha nytte av. Derfor fremmer vi forslag om dette, og vi setter av 5 milliarder kr – 500 mill. kr pr. år – til en belønningsordning for gang- og sykkelveier.

Det er særlig viktig at gang- og sykkelveier bygges på trafikkerte strekninger der barn og unge ferdes. Det er min klare oppfatning at Nasjonal transportplan ikke tar trafikkutfordringene for barn og unge på alvor. Alle skal ha rett til en trygg skolevei. Derfor vil Kristelig Folkeparti ha en egen Barnas transportplan, og vi fremmer forslag om dette. Ved senere reguleringer av Nasjonal transportplan må Barnas transportplan bli en integrert del av den, slik at vi kan se ulike satsinger i en sammenheng. Skal vi gi barna våre en trygg oppvekst, må vi sikre at transportsystemet ivaretar hensynet til barn og unge. En egen Barnas transportplan skal bidra til å kartlegge særlige utfordringer som angår trafikksituasjonen for barn og unge. Det trengs en bred gjennomgang, og det trengs konkrete forslag til tiltak.

Vi må gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barna. Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer. Slik kan vi ikke ha det. Det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveier og gang- og sykkelveier. Det trengs planleggingsressurser og mer penger til investeringer. Jeg viser til innstillingen, der konkrete tiltak er nærmere omtalt.

Så må vi sørge for at den oppvoksende slekt har ren luft å puste i. Transportsektoren har et betydelig ansvar for å redusere klimautslippene. Det tar vi i Kristelig Folkeparti på alvor. Det betyr likevel ikke at vi skal la være å bygge veier. Faktisk kan bedre veier gi en miljøgevinst dersom vi sørger for at de nybygde veiene ikke får betydelig økt trafikk.

Det viktigste er at vi ser de ulike virkemidlene i sammenheng: Økning av belønningsordningen, satsing på jernbane, omlegging av kjøretøyrelaterede skatter og avgifter for å fremme lavutslipps- og nullutslippsalternativer, strengere utslippskrav ved statlige innkjøp av personbiler, miljøbilpremie, satsing på forskning og utvikling av ny teknologi. Dette er den veien vi må gå. Vi må oppmuntre til miljøvennlige løsninger og legge til rette for at folk kan ta miljøvennlige valg.

Jeg er glad for at det nå er et stort flertall for en offensiv satsing på hurtigtog. Det er et omfattende arbeid som må gjøres, og jeg forutsetter at Regjeringen setter opp farten. Jeg registrerer også at flere partier nå ønsker å få koblet sammen Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Det har Kristelig Folkeparti jobbet for lenge, og vi prioriterer planleggingsmidler til dette prosjektet i første del av planperioden. Nå er det tid for å komme i gang.

Det er også med glede jeg registrerer at Kristelig Folkeparti har fått flertallet med seg på en forpliktende merknad når det gjelder hurtigruta. Nå er det ingen tvil om at det er statens ansvar å sikre at det også i framtiden skal være daglige seilinger med hurtigruta fra Bergen til Kirkenes. Jeg forventer at statsråden etter nye signaler i går nå får fart på prosessen, som har tatt så altfor lang tid.

Fra denne talerstol lovet samferdselsministeren at Stortinget skulle få seg forelagt anbudskriteriene før anbudet ble lagt ut. Så kom beskjeden om at saken var utsatt til høsten på grunn av at departementet ikke maktet å komme i mål med proposisjonen før sommerferien. Så holder samferdselsministeren tale i nord og lover å få fart på saken, med løfte om at anbudskriteriene skal sikre et tilbud tilnærmet dagens seilingsmønster. Nå er tiden i ferd med å løpe ut for å få saken opp i dette stortinget. Står ministeren fortsatt fast på at anbudskriteriene skal til Stortinget? Og: Hva blir eventuelt konsekvensen av det?

Når det gjelder forvaltningsreformen og de økonomiske rammene som Regjeringen har lagt opp til der, viser jeg til Kristelig Folkepartis forslag i innstillingen til kommuneproposisjonen, der vi foreslår å øke de statlige rammene med 1 milliard kr utover Regjeringens forslag.

Med dette tar jeg opp forslaget fra Kristelig Folkeparti samt forslag som Kristelig Folkeparti har stilt seg bak.

**Presidenten:** Representanten Jan Sahl har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Irene Johansen (A) [11:43:11]:** Under debatten om NTP for fire år siden advarte Kristelig Folkepartis representanter flere ganger om at de 22 milliardene som Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet plusset på den gangen i forhold til Bondevik-regjeringen, var

«luftpenger», urealistisk, og ville ikke bli gjennomført. Nå har regjeringen Stoltenberg gjennomført dette vedtaket og vist at det er mulig å prioritere samferdsel. Og ikke nok med det: Vi har også pluss på 100 milliarder til de neste ti år.

En skulle ut fra den debatten som var for fire år siden, tro at Kristelig Folkeparti nå ville kutte i rammene i sitt forslag. Men hva gjør de? Jo, Kristelig Folkeparti plusser på 15 milliarder til. Vil representanten si at påplussingen er realistisk, sett i lys av debatten for fire år siden, eller er dette rett og slett «luftpenger»? Hvorfor har Kristelig Folkeparti snudd?

**Jan Sahl (KrF) [11:44:11]:** Jeg vedkjenner meg at jeg brukte begrepet «luftpenger». Men nå har vi en diskusjon om hvordan tilstanden var for fire år siden, og hvordan tilstanden er i dag. Vi lever i et samfunn som utvikler seg. Ut fra den økonomiske situasjon som den daværende regjering var i, var vår innstilling at det ikke var rom for å plusse på med de 22 milliardene pr. år, og jeg brukte uttrykket «luftmilliarder» om det. Men så har det skjedd en utvikling over tid, som jeg gav uttrykk for i mitt innlegg, der det er blitt et betydelig større rom for å bruke penger.

Statsminister Stoltenberg uttalte for en tid tilbake at hvis det var en tid da vi skulle bruke penger, så var det nå. Da har det skjedd en utvikling som har gitt rom for å få gjennomført Nasjonal transportplan, og til og med overoppfylt den. Kristelig Folkeparti har vært med på alle beløpene som har vært bevilget.

**Per Sandberg (FrP) [11:45:26]:** Jeg vil henlede representanten Sahls oppmerksomheten på kapittel 8.2 i innstillingen, for der står Kristelig Folkeparti sammen med Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre om en merknad. Der står det:

«Derfor ønsker disse medlemmer å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyest. Disse medlemmer ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positiv, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst økonomi.»

Det står Kristelig Folkeparti bak. Hvordan får representanten Sahl det til å harmonere med forslaget om at man ønsker å bygge høyhastighetstog, eller lyntog, til 350 milliarder kr i neste periode, når man ikke prioriterer veg høyere enn det man gjør i sine alternativer i innstillingen?

**Jan Sahl (KrF) [11:46:21]:** Når det gjelder bygging av høyhastighetstog, eller «lyntog», som representanten Sandberg bruker som begrep på dette, har Kristelig Folkeparti hele tiden vært klar over at skal vi ta en satsing i størrelsesorden 350 milliarder kr og bygge lyntog mellom de største byene i Sør-Norge, må det være en ekstraordinær satsing, midler man tar utenom de øvrige rammene som er lagt i Nasjonal transportplan. Det er ikke rom for slike beløp innenfor de prioriteringene som ligger der. Kristelig Folkepartis prioriteringer for veier ligger fast, og det som

står i merknaden, står vi inne for. Skal vi bygge lyntog, må det en ekstraordinær satsing til, midler tatt utenfor de rammene vi i dag har innenfor Nasjonal transportplan.

**Jenny Klinge (Sp) [11:47:21]:** Kristeleg Folkeparti går på sett og vis til val på at dei skal fjerne den raud-grøne regjeringa, og det må bety at dei må samarbeide med Framstegspartiet. Dette partiet bryr seg ikkje særleg om miljøet, om å avgrense bilbruken i og rundt dei store byane, der bilismen utgjør eit stort og aukande problem.

Representanten Sahl nemner i innlegget sitt eit ønske om at Regjeringa skulle ha vore med på eit kompromiss i samferdselspolitikken og i NTP-en. Men kva for kompromiss er det Kristeleg Folkeparti har ønskt seg? Er det eit som går i retning av den raud-grøne regjeringa sin politikk, eller i retning av Framstegspartiet sin?

**Jan Sahl (KrF) [11:48:02]:** Jeg konstaterer at vi nå har sittet fire år i mindretall i transport- og kommunikasjonskomiteen og gjort forsøk på å få til et samarbeid med den sittende regjering. Jeg kan, uten å ta for store ord i min munn, ikke vise til et eneste område der vi har klart å finne sammen med den sittende regjering. Det har hele tiden vært en lukket protokoll når vi har kommet til det punkt å skulle avgi sakene i komiteen. Så våre erfaringer med samarbeid med de rød-grønne er ikke av det gode slaget, for å si det enkelt.

Så vil jeg minne om at det er helt rett at Kristelig Folkeparti har sagt at vi ønsker den rød-grønne flertallsregjeringen avløst. Men samtidig har vi sagt at vi ikke støtter en regjering der vi selv ikke er med.

Når det gjelder vårt forhold til Fremskrittspartiet, har vi sagt at vi kan ikke sitte i regjering sammen med det partiet.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Jenny Klinge (Sp) [11:49:28]:** Å sjå målet klårt er på ein måte å skape framtida på førehand. Veit vi kor vi vil politisk, har vi ei retning for arbeidet vårt og kan nærme oss steg for steg den framtida vi ønskjer. På sitt beste er politikk eit kraftfelt, ein aktivitet, eit fenomen som dels speglar samtida, og dels pregar framtida. Politiske føringar, vedtak og løyvingar set spor, og politikk kan vere kart som terrenget så å seie formar seg etter.

Sjeldan er dette meir synleg enn i nettopp samferdselspolitikken. Det ligg politikk til grunn for at ei bru kjem til. Det er politiske vedtak som gjer at fjellet får ein tunell gjennom seg osv. I samferdselspolitikken vekslar det mellom dei store vyane og diskusjonar om dei konkrete vegstrekningane og rassikringsprosjekta. I Nasjonal transportplan skal dette sameinast.

Kva for type samfunn og framtid er det så vi ser for oss, og korleis skal vi kome oss dit? Vi i Senterpartiet arbeider for ei framtid der menneske og lokalsamfunn, både i bygd og by, får utnytte ressursane på ein berekraftig måte, med ei verdiskaping basert på naturgitte føresetnader, kreativitet og pågangsmot.

Gode kommunikasjonar og ein tenleg infrastruktur er

ein vesentleg føresetnad for kvart framtidretta samfunn. Ei grøn framtid krev nye løysingar både når det gjeld infrastrukturen og teknologien knytt til kjøretøya. For å nærme oss målet om ei berekraftig samfunnsutvikling og verdiskaping i alle delar av landet, har vi ført en differensiert politikk med relativt meir til jernbane og kollektivtrafikk i folketette område, medan vi har satsa betydeleg på vegane ute i dei store delane av landet der det ikkje finst jernbane. Denne politikken skal halde fram, og takta skal aukast kraftig.

Vi skal vidare leggje til rette for miljøbilar. Vi i Senterpartiet er klare på at vi ikkje ønskjer privatbilismen til livs i dei områda der kollektivtransporten ikkje er noko reelt alternativ, og det er mange stader. Derfor har vi programfesta ein høg vrakpant for å få gamle og forureinande bilar ut av trafikken. Derfor vil vi òg bruke andre verke-middel for å få ein rask overgang til ein nyare bilpark, der miljøvennleg teknologi ikkje nødvendigvis sit i framsetet, men i høgsetet.

Kva blir så viktige grep i samferdselspolitikken i neste tiårsperiode? Vi aukar løyvingane til påskjøningsordninga for å stimulere til meir og betre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i byane. Vi legg til rette for fleire ferjeavløysings-prosjekt ved å doble perioden som desse prosjekta kan få utbetalt ferjetilskot i, frå 15 til 30 år. Det å sleppe å stå i ferjekø eller å miste den siste ferja på natta vil vere eit stort framsteg for både privat- og næringslivstransportar i mange distrikt. Dessutan vil fylka ved hjelp av den nye ordninga med rentekompensasjon kunne ta opp rentefrie lån som egner seg til å ta unna viktige investeringar, utan at det direkte går ut over vedlikehaldet i driftsbudsjettet dei åra det er investeringstoppar.

Forvaltingsreforma er eit viktig grep i seg sjølv for alle oss som ønskjer større delegering av makt og mynde til det regionale nivået. Når no storparten av riksvegane blir fylkesveggar frå nyttår, vil fylka få eigarskapet til og ansvaret for ein særskild viktig del av vegnettet, og fylka kan i endå større grad dyrke rolla si som ein regional utviklingsaktør. Det blir samtidig ettertrykkeleg slått fast at staten har det overordna ansvaret for at fylka økonomisk blir i stand til å skjytte denne oppgåva på ein god måte. Underfinansierte reformer er dårlege reformer. Derfor blir det viktig aktivt å arbeide for fornuftige løyvingar til fylka også i åra som kjem etter 2010.

Så over til eit viktig og rettferdig prinsipp og grep som mange har venta på: Universell utforming som satsings-område står høgt i denne transportplanen. Tilgjengelegheit for alle er stikkord som viser ei retning for arbeidet vårt. Noko vi i Senterpartiet er opptekne av, er å utvikle TT-ordninga, slik at ho gir eit langt betre tilbod til dei brukarane som treng ho mest for å leve eit aktivt liv. Vidare må det nemnast at samferdsel er meir enn veg og bane. Ein framtidretta politikk for å stimulere til meir transport til sjøs er eit viktig grep i Nasjonal transportplan. Det handlar om ein meir fornuftig avgiftspolitik, det handlar om løyvingar til å utbetre hamner og skipsleier, og det handlar om eit spennande prosjekt som heiter Stad skiptunnel. Stad er eit av dei desidert verste punkta langs kysten vår. Ei løysing for å få skip og båtar trygt forbi her vil kunne

bety mykje for skipstrafikken. Det er ei oppstartsløyving til denne tunnelen i slutten av planperioden, men eg meiner det absolutt er aktuelt å vurdere om dette prosjektet kan takast tidlegare. Det vil også rykkje oss nærare målet om å få langt meir gods over på kjøll.

Når det gjeld flytrafikken, har det vore viktig for oss i Senterpartiet og i Regjeringa å få slått fast at flyplasstrukturen skal bestå, at det skal gjerast investeringar som sikrar at samfunn rundt om i heile det langstrakte landet vårt har tilgang til den einaste kollektivtrafikken som flytransporten faktisk utgjer mange stader.

Den mørke sida ved biltrafikken er dei alvorlege ulukkene og dødsfalla. I fjor sommar var det høge ulukkestal. Attom desse tala er det tragiske enkeltkjebnar og djup sorg hos dei som mista sine. Vi har derfor teke trafikktryggleik på det største alvor. Vi skal auke løyvingane til ulike trafikktryggingstiltak mykje, for alt frå kryssutbetringar, midtrekkverk, gang- og sykkelveggar til rassikring. Den nasjonale rassikringsgruppa sitt krav om ein årleg rassikringsmilliard blir oppfylt i den komande tiårsperioden.

Vi er også offensive når det gjeld ei eventuell framtidig satsing på høgfarbane. Intercitysatsinga som ligg i framlegget til Nasjonal transportplan, kan bli det første steget i ei framtidig høgfarbane som ikkje berre kan konkurrere med flytrafikken mellom dei store byane våre, men også gi ein heilt ny kvardag for mange lokalsamfunn langs dei aktuelle traseane. Det er viktig at utgreiingsarbeidet no held fram, slik at ein får eit fagleg robust grunnlag for å take politiske avgjersler.

Framsteg betyr alltid forandring, men forandring betyr ikkje alltid framsteg. Det skal vi bere med oss på minnet når det såkalla Framstegspartiet talar om at det trengst eit regjeringsskifte. Eg har mine sterke tvil om at den forandringa som eit regjeringsskifte inneber, kan bli eit framsteg for landet vårt, sjølv om det partiet er flink til å lage og bruke store ord. Eg tykkjer elles at det ofte er artig å høyre på dei lovnadene Framstegspartiet kjem med. Det bli mest som når sonen min på åtte år sit og fantaserer om alt han skal bruke pengane på når han blir vaksen, og pengar veks på tre. Det er altså ikkje særleg realistisk, men fascinerande. Når det blir noko slitsamt å høyre på dei politiske fabuleringane til partiet og slik feilinformasjon som representanten Sandberg kom med, om den prosentvise auken til fylkesvegane, som er på 34 pst, og ikkje på 9 pst. – det er betrakteleg meir – minner eg meg sjølv på det som er sagt: Dersom ingen sa noko utan at dei visste kva dei tala om, ville ein uhyggeleg tystnad senke seg over jorda.

For den raud-grøne regjeringa har det vore viktigare å gjere noko enn å tale. 15 milliardar kr meir til samferdsel i denne perioden har gjeve tallause bevis på at Regjeringa har satsa, og NTP-en gir no ei tydeleg retning vidare mot ei sorsatsing på veg og bane i åra som kjem. Vi har vist at vi kan følgje opp, og det skal vi gjere vidare òg.

Tilbake til der eg begynte: Samferdselspolitikken er fødselshjelpar og premissleverandør for korleis folk kan ferdast både til sjøs, på land og i lufta. Nasjonal transportplan er den store saka i kvar fireårsperiode som skal leggje desse premissane og vise retninga tydeleg. For oss i Sen-



terpartiet og i den raud-grøne regjeringa er dette i så måte ein stor dag. No viser vi kor vi vil, og folk har grunn til å vere trygge på at vi kjem til å følgje opp. Ord skal følgjast av handling. Ein ny periode med ei raud-grøn regjering vil gi resultat: eit terreng der gode transportløyningar i bygd og by i heile landet stig fram. Det er å satse på framtida.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [11:58:55]:** Visjon, retning og grep for Senterpartiet er bl.a. lyntog. De 350 milliardene til lyntog, er det penger som skal komme fra veibygging? Hvilken refleksjon har representanten Klinge om konsekvensen av lyntog for finansiering av regionsflyplassene rundt om i landet som får sine penger fra flyreisende i Sør-Norge?

Så har jeg en etterlysning. Hvor er det blitt av gratisfergene til Senterpartiet? Vi finner dem ikke i forslaget til NTP, vi finner dem heller ikke i forvaltningsreformen. Betyr det at vi nå får bekreftet og demonstrert igjen at Senterpartiets visjon, grep og retning om at vi skal få gratis ferger på riksveinet i Norge ettertrykkelig er gitt opp? Det blir ingen gratisferger, slik Senterpartiet lovet ved forrige valg?

**Jenny Klinge (Sp) [11:59:56]:** Først til det siste: Det er eit godt spørsmål når det gjeld ferjene, for vi i Senterpartiet har ønskt oss gratis ferjer, til liks med Framstegspartiet. Det som likevel skil oss frå det partiet som spør, er at vi har ikkje ei sareptakrukke å ta pengane frå, og då er det snakk om prioriteringar. Dei prioriteringane vi har gjort, er å gi 15 milliardar kr meir veg og bane. Vi har satsa stort. Det å oppretthalde frekvensen og ha eit godt ferjetilbod har vore det vesentlege for oss. Men så er ikkje alt sagt med det. Vi har stadig ambisjonar om å få til forsøk – og sjølv sagt på sikt få dette på plass. Men det er snakk om prioriteringar, og i den harde politiske verkelegheita lever vi i.

Når det gjeld høgfartsbane, er det eit spørsmål som nesten er så stort at vi har litt problem med å takle det, trur eg, og det skal vi kanskje ha også. Det er derfor vi ber om nøye utgreiningar om kva dette inneber, om det er samfunnsøkonomisk lønnsamt, og korleis vi skal gjere det.

**Jan Sahl (KrF) [12:01:09]:** Kristelig Folkeparti har vært opptatt av å få til en forsiktig konkurranseutsetting på jernbane – ta steg for steg. Vi konkurranseutsatte Gjøvikbanen, noe som jeg ser at Senterpartiet applauderer, og NSB konkurrerer i Norden med stor suksess. Men forslagene i NTP om å konkurranseutsette flere strekninger på jernbane går de rød-grønne regjeringspartiene imot.

Jeg trodde ikke Senterpartiet var prinsipielt imot å konkurranseutsette. Hva er årsaken til at man ikke vil være med på en forsiktig videreføring av konkurranseutsetting på jernbane, med den suksessen som Gjøvikbanen har vært?

**Jenny Klinge (Sp) [12:02:01]:** Det er heilt sant at Gjøvikbanen har vore ein suksess. Samtidig må ein ha med seg at ei strekning – og det å drive ho – er noko heilt anna enn å drive det store nettverket med jernbane som vi har i resten av landet. Det vi i Senterpartiet er opptekne av, er å gi så mykje pengar til infrastrukturen at det skal vere mogleg at folk skal kunne reise kollektivt, at det er eit reelt alternativ til bilbruk. At Gjøvikbanen har nokre fordelar, med høgare rutefrekvens, og at dei har dei same togsetta dei fer med, gir sjølv sagt resultat. Vi har tru på at det å ha eit nasjonalt togselskap, som NSB, vil gi stordriftsfordelar som er med på å byggje ut eit godt tilbod for framtida.

**Borghild Tenden (V) [12:02:50]:** Representanten Jenny Klinge er fra et fergefylke, Møre og Romsdal, som hun også var inne på selv. Tilgjengelige ferger er god distriktpolitikk, det vet vi. Venstre har i flere budsjetter lagt inn penger til de såkalte flyfergene, dvs. tidligavganger og senavganger, slik at folk slipper å overnatte borte mer enn strengt nødvendig. Er dette noe representanten Klinge synes er viktig – og i så fall vil støtte?

**Jenny Klinge (Sp) [12:03:21]:** Ja, i høgste grad. Derfor ser eg positivt på at fylka no i endå større grad skal ta hand om dei ferjene det gjeld. Med ein auke på 34 pst. til fylka, som ligg inne i kommuneproposisjonen, til vegløyvingar, vil det vere fullt mogleg for fylka å prioritere dei viktige avgangane til flyferjene, for at folk i heile fylket skal komme seg til flya før dei går – helst – og ikkje minst komme seg heim seint på kvelden.

Det er alltid interessant å høyre på Venstre når dei nemner våre løyvingar i forhold til sine egne. Det å vise fram kva vi faktisk har gjort, meiner eg er mykje viktigare enn å tale og bruke store ord – og det merkar eg at somme parti er flinkare til enn det vi er.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over.

**Borghild Tenden (V) [12:04:31]:** Venstres alternative nasjonale transportplan har overskriften «Et grønt og moderne Norge». I Venstres forslag satses det kraftig på kollektivtrafikken i byområdene, med over 10 milliarder kr mer enn regjeringspartiene, og Venstre overfører over 30 milliarder kr til en mer moderne jernbane enn det regjeringspartiene legger opp til. Som en konsekvens av dette foreslår Venstre redusert utbyggingstakt på vegnettet med 20 milliarder kr i forhold til Regjeringens forslag, men det legges allikevel opp til en økt innsats innenfor vegsektoren med om lag 3 milliarder kr årlig i forhold til dagens NTP-nivå.

Venstre legger videre opp til å bruke 12,5 milliarder kr mer enn Regjeringen på samferdselsformål i perioden, og vi vil gjennomføre effektiviserings- og moderniseringstiltak som vil gi en forventet innsparing på i underkant av 10 milliarder kr, dvs. om lag 3 pst. av totalrammen.

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan inneholder mange gode prosjekter, men den absolutt største svakheten ved NTP-forslaget fra Regjeringen er, som også flere organisasjoner påpekte under høringene, manglende

kollektivsatsing i byene våre. Det er ikke mulig å bygge seg ut av kø og trengsel i allerede hardt pressede byområder. Vi forventer en kraftig befolkningsvekst i årene som kommer. Dette tar ikke NTP-forslaget høyde for. For å sikre framkommelighet og et godt bymiljø betyr det at mer trafikk må over på kollektive transportløsninger. Venstre vil gjennomføre en kraftig satsing på kollektivtrafikken ved å premiere de byområdene som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektive transportmidler. Dette gjør vi ved bl.a. å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikken med 10 milliarder kr mer enn Regjeringens forslag. Ordningen omfatter i dag de største byområdene.

På bakgrunn av Venstres betydelige økte bevilgning vil vi utvide ordningen til også å omfatte Vestfoldbyene Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø og Arendal og Mjøsregionen, Lillehammer, Hamar, Gjøvik, og Akershus. De avsatte midlene skal også disponeres til planlegging og utbygging av bybaner, slik som bybanene i Bergen og på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebu-bane og bane til Akershus universitetssykehus. Dette er viktige prosjekter som vil gi et vesentlig bedre og mer framtidsrettet kollektivtilbud i de aktuelle byene.

Innenfor jernbaneanrådet foreslår Venstre en pakke med prosjekter som til sammen vil gi vesentlig redusert reisetid på jernbanen. Målet er at innen 2020 skal reisetiden i intercitytriangelet Oslo–Skien, Oslo–Halden, Oslo–Lillehammer reduseres med om lag 80 minutter, en reisetid mellom Oslo og Kristiansand på tre timer, og en reisetid Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim på fire timer.

I forkant av at arbeidet med innstillingen fra komiteen ble ferdigstilt, solgte regjeringspartiene ut at det var flertall for høyhastighetstog i Norge, og at regjeringspartiene på Stortinget hadde gått lenger enn Regjeringen. Det er bare på papiret. Regjeringspartiene har ikke lagt inn én ekstra krone til en slik satsing. Dette er å føre velgerne bak lyset.

Med dette skyver regjeringspartiene med SV i spissen satsingen på en mer moderne jernbane foran seg, ved å forsøke å selge ut nye utredninger og prat, i stedet for konkrete handlinger. Jeg vil på det sterkeste ta avstand fra denne typen populisme fra ytterste venstre fløy. SV nøyer seg her med billige oppslag i media framfor å kjempe for de sakene partiet selv har uttalt at de vil satse på, og som har betydning i det virkelige liv.

Et lysende eksempel på luftslottet høyhastighetstog er at de ikke engang foreslår å realisere den nye Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss i perioden. Denne banen er en del av de fleste konseptutredninger for høyhastighetstog i Norge, og ville vært det naturlige utgangspunktet for å starte en satsing på høyhastighetstog. Det er oppsiktsvekkende at SV etter å ha sittet fire år i flertallsregjering ikke har fått inn fullfinansiering av Ringerikstunnelen i planene sine.

Venstre støtter de merknadene i innstillingen som omhandler høyhastighetstog, men forskjellen mellom regjeringspartiene og Venstre er at vi samtidig følger opp med 30 milliarder kr mer til en moderne jernbane. Dette har vi bl.a. hentet fra veibudsjettet. Venstre prioriterer jernbanen.

I tillegg til å satse tungt på en mer moderne infrastruktur foreslår Venstre sammen med de øvrige opposisjonspartiene en rekke moderniseringstiltak. Modernisering gir mer igjen for de ressursene fellesskapet stiller til disposisjon. Det ble mer vei for pengene da Mesta ble utskilt fra Statens vegvesen og det ble full konkurranse om oppgavene. Det ble et bedre tilbud for de reisende da Gjøvikbanen ble satt ut på anbud. Venstre vil fortsette konkurranseutsettingen av togtrafikken og å avvikle NSBs togmonopol. Dette sier regjeringspartiene gang på gang nei til. I den forbindelse har jeg lyst til å vise til et sitat av samferdselsminister Liv Signe Navarsete i Klassekampen torsdag 5. mars 2009, der hun uttalte:

«Anbudspolitikken i jernbanesektoren ligger fast. Mitt inntrykk er at denne politikken virker i forhold til effektivitet og lønnsomhet.»

Denne vurderingen er Venstre enig i. Nylig sluttet Stortinget med bredt flertall seg til Regjeringens forslag til endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven, som sikrer ansattes rettigheter ved bruk av konkurranse på sporet. Dette gir et godt grunnlag for å videreføre arbeidet med konkurranse. Etersom samferdselsministeren selv slår fast at erfaringene med konkurranse er positive og de ansattes rettigheter er sikret, må Regjeringen og regjeringspartienes vedvarende motstand mot bruk av konkurranse i kollektivtrafikken, være et rent utslag av en ideologisk tilnærming og regjeringspartienes tette bindingen til fagforeningene.

Venstre vil også konkurranseutsette all den statlige entreprenørvirksomheten i regi av jernbaneloverket. Dette ønsker ikke regjeringspartiene. De ønsker å gå den andre veien, nemlig å vurdere å gjenopprette den statlige entreprenørvirksomheten i Statens vegvesen. Det vil jeg sterkt advare mot. Grepene som ble gjort gjennom opprettelsen av Mesta AS, har bidratt til å gi mer igjen for fellesskapets midler, anslagsvis om lag 1 milliard kr årlig.

Venstre vil også ta i bruk OPS-kontrakter for bygging av nye større vei- og jernbanestrekninger. Erfaringer fra OPS-prosjekter viser inntil halvert byggetid. Det gjør at OPS-kontrakter øker samfunnsfordelene ved prosjektene, ved at folk og næringsliv får glede av infrastrukturen langt tidligere.

OPS-kontrakter åpner også i større grad for å ta i bruk utenlandske entreprenører for å øke konkurransen om denne typen jobber i Norge. Økt konkurranse kan gi lavere kostnader.

Gjennom den økte satsingen på vei og ved å flytte mer trafikk fra vei over til bane og kjøll vil Venstre sørge for et sikrere og bedre veinett i hele landet. I tillegg til de menneskelige lidelsene påfører trafikkulykker samfunnet 26 milliarder kr i årlige kostnader. Sikre veier må prioriteres.

Venstre vil videre prioritere utbygging av kyststamvei Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim og tilgrensende veinett. Vestlandsregionen står for en stor del av verdiskapingen i Norge. Det er viktig å sikre bedriftene i denne regionen nær tilgang til markedet og å utvide arbeidsmarkedet i denne landsdelen.

For å styrke det systematiske arbeidet med trafikksik-

kerhet vil Venstre også opprette et uavhengig veitilsyn, på lik linje med det som er etablert innenfor luftfart og jernbane.

Når det gjelder Oslo-pakke 3, ønsket komiteens flertall å behandle den saken sammen med NTP. Dette mener jeg er uklokt, og jeg vil bruke et treminuttersinnlegg senere i dag på denne bompengepakken. Jeg vil bare her peke på noe som representanten Trond Helleland kanskje også vil nevne i løpet av sin behandling av Oslopakke 3, nemlig en setning der vi kritiserer samferdselsbyråden i Oslo. Det er det imidlertid ingen grunn til å gjøre. Som Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til i sine merknader i samme sak, er Oslo og Akershus et av de byområdene i Norge som gjennomfører den mest offensive satsingen på kollektivtrafikk. Om lag to tredjedeler av all kollektivtrafikk i Norge skjer i Oslo og Akershus. I Oslo er biltrafikken redusert med hele 8 pst. så langt i 2009. Antall reisende i kollektivtrafikken har økt med 14 millioner i 2008. Tilsvarende var det en vekst på over 6 pst. av kollektivreisende i Akershus. Et forbedret rutetilbud og lavere priser er nøkkelen til suksessen. Få andre byer i Norge har samme resultat å vise til som i Oslo. Det kan virke som den politiske fargen på de styrende i byene er viktigere enn hva som oppnås, men det vil jeg komme tilbake til senere under behandlingen av miljøpakken i Trondheim.

Kort oppsummert vil Venstres nasjonale transportplan prioritere følgende:

- økt framkommelighet og bedre kollektivtilbud i byområdene gjennom en betydelig økning i overføringene til kollektivtrafikken
- et radikalt forbedret togtilbud gjennom en kraftig forsering av jernbaneutbyggingen
- sikrere veier i hele landet gjennom styrket vedlikeholdsinnsetning, redusert trafikkbelastning og opprettelse av et uavhengig veitilsyn
- økt framkommelighet og høyere veistandard i hele landet gjennom økte overføringer og bruk av alternative kontraktsformer for å få mer igjen for fellesskapets ressurser
- innfasing av mer miljøvennlige biler gjennom bl.a. en kraftig vridning i bilavgiftene, slik at det blir mest mulig miljøvennlige biler på veiene våre

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Eirin Faldet (A) [12:14:43]:** Når jeg hører på representanten Tenden, tenker jeg: Jammen var det bra at hun slapp å lide seg gjennom fire år med Torild Skogsholm.

Det jeg lurer på, gjelder Nasjonal transportplan. Venstre vil nemlig kutte i rammen for vei med 20 milliarder kr, ifølge innstillingen – nei, ikke når det gjelder Oslo og Akershus. De blir spart og holdt skadesløse, har jeg skjønt. Men jeg har forstått det slik at Venstre vil kutte i bevilgningene til strekningen Dal–Minnesund på E6. Det innebærer altså at prosjektet ikke vil bli ferdigstilt i denne tiårsperioden. Kan Tenden gi oss eksempler på andre strekninger der Venstre vil kutte i bevilgningene? Det synes jeg velgerne har krav på å få vite.

**Borghild Tenden (V) [12:15:45]:** Først vil jeg si at jeg er veldig stolt over den jobben Torild Skogsholm gjorde de fire årene hun satt i regjering. Som også representanten Jan Sahl var inne på her i sted, hadde hun en helt annen økonomisk ramme å forholde seg til. Ifølge Aftenposten i mai er denne regjeringen verdens rikeste. Slik sett synes jeg det blir ganske feil og litt lumpent – jeg vet ikke om det er et parlamentarisk uttrykk – å sammenligne de to regjeringene her.

Så til veistrekninger. Venstre har ment at både i Hedmark og i Oppland skal jernbane bygges parallelt med – og helst før – vei. Vi har vist det i Bergen når det gjelder Arnatunnelen. Vi ønsker ikke å bygge vei, vi ønsker en jernbane, slik at bergenserne slipper å få alle bilene inn i byen sin.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:16:58]:** Det sies ofte at hvis det er to venstrefolk i samme sal, så har man to forskjellige oppfatninger. Etter å ha hørt representanten Tendens innlegg oppfatter jeg det vel slik at også representanten Tenden har to forskjellige oppfatninger. På den ene siden har hun vært sammen med Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti på en merknad der man sier:

«Derfor ønsker disse medlemmer å prioritere investeringer og vedlikehold av vegnettet høyest.»

På den annen side sier hun at Venstre ønsker å prioritere jernbane høyest. Så man kan jo begynne å lure på hva Venstre egentlig vil prioritere. Og når man sier at man ønsker å prioritere økning til vei og kutter med over 18 milliarder kr i budsjettforslaget sitt, lurer jeg på hvordan dette henger sammen – hvordan man da kan prioritere vei. Og hvilke strekninger er det som skal nedprioriteres? Er det strekninger på Vestlandet, er det strekninger i Akershus – eller er det kanskje i andre deler av landet Venstre kutter i veibevilgningene og sørger for at det blir mindre ordentlig vei i dette landet?

**Borghild Tenden (V) [12:17:53]:** Jeg takker for spørsmålet.

Jeg ser ikke den helt store forskjellen mellom det vi sier i merknad, og det jeg har sagt på talerstolen nå. Bakgrunnen er at noen steder er det klokt å bygge jernbane, f.eks. i intercitytriangelet. Og det skulle ha skjedd lenge før det denne regjeringen legger opp til, med tanke på den enorme befolkningsveksten vi opplever i f.eks. Oslo og Akershus, som ifølge en framtidsstatistikk jeg har sett, vil ha 37 pst. økning i befolkningen innen 2030.

I distriktene må vi ha trygge og sikre veier. Jeg vet at Bård Hoksrud og jeg er veldig enig når det gjelder trafiksikkerhet. Derfor sier vi det vi sier: Vi skal ha trygge, sikre veier i distriktene. Så er det viktig at man kommer opp med konkrete penger når det gjelder intercitytriangelet – og det må skje raskt.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [12:19:06]:** SV er fornøgd med at Venstre er med på det løpet me no legg når det gjeld høg fartstog i Noreg. Det er veldig positivt at Venstre er med på det. Og det er ikkje dei beløpa som Framstegspartiet opererer med, me skal operera med. Dei

forvekslar det nok med den motorvegsatsinga dei har, på 350 milliardar kr.

Mitt spørsmål går på to ting. Det eine er at SV synest det er viktig med konkurranse mellom transportformene, og at toget vinn i den konkurransen, mens Venstre er mest oppteke av konkurransen i seg sjølv – anbodspolitik og privatisering. Ein tapar jo det viktige miljøargumentet viss ein berre fokuserer på anbod. Det er vel kanskje derfor Venstre ikkje vil samarbeida med SV, fordi me set miljø først.

Og til slutt: Kvifor vil ikkje Venstre vera med og greia ut jernbane i Nord-Noreg, som er eit krav frå fylka i nord?

**Borghild Tenden (V) [12:20:08]:** Jeg takker for komplimenten. Jeg kan ikke gjengjelde den, for Venstre er faktisk ikke så imponert over hva SV har fått til i regjering. Vi er rett og slett veldig, veldig skuffet. Og jeg kan ikke fatte og begripe at dere ønsker å gå inn i en ny fireårsperiode og oppleve det samme som nå, at dere ikke får til noen ting. Da kan det kanskje være bedre å stå utenfor. Jeg nevner Ringerikstunnelen, en sak der dere virkelig har blitt lurt trill rundt.

Vi vil ha mer for pengene – mer vei for pengene, mer tog for pengene. Derfor synes vi det er klokt med anbudsutsettingen på Gjøvikbanen. Vi skulle gjerne fortsette med dette, men kanskje ikke på de helt store strekningene. De som bor langs Kongsvingerbanen f.eks., ønsker å få et tilbud lik det man har på Gjøvikbanen. Og vi er med på å utrede høyhastighetstog. Men vi vil altså ha mer for pengene.

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

Replikkordskiftet er omme.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:21:37]:** Om berre få dagar er det fem år sidan Stortinget drøfta Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. Utgangspunktet i dag er eit heilt anna enn den gongen. Me har no bak oss ein stortingsperiode der satsinga på transport er kraftig styrkt, og me har lagt fram ein nasjonal transportplan som inneber ytterlegare eit stort løft. Innstillinga tyder på at det er brei semje om at det no skal satsast kraftig på å ruste opp transportinfrastrukturen i heile landet. Det er òg ein stor skilnad frå debatten i denne salen for fem år sidan. Det er eg svært fornøgd med. Det lovar godt for samferdsla i dette landet.

Likevel høyrer eg nokre representantar gjenta påstanden om at denne regjeringa har så mykje meir pengar å bruke enn den førre regjeringa. Om ein ser på side 67 i Nasjonal transportplan, vil ein sjå at det står veldig klårt at ein har det same handlingsrom i den underliggjande vekst som den førre regjeringa, Bondevik II-regjeringa, hadde. Eg kan ikkje sjå at det er imøtegått i innstillinga. Men denne regjeringa prioriterer ikkje skattelette. Denne regjeringa prioriterer dei store pengane til dei viktige sakene, deriblant samferdslesatsing.

I tidlegare Nasjonal transportplan-framlegg har det vore signalisert ein forsiktig auke i rammene – ja, til og

med reduserte rammer. Denne gongen varslar me ein auke på 45 pst. Me skal fortsetje å byggje landet. Det gjer det nødvendig med ei kraftig satsing på transportsektoren over lang tid. I strategien for transportsektoren dei komande ti åra har me lagt vekt på ein god balanse mellom dei ulike målsetjingane for transportsektoren. Transportpolitikken skal bidra til å styrkje næringslivet si konkurransekraft og leggje til rette for vekst i næringslivet og velferd også i framtida. Samstundes har me eit overordna mål om å kome eit godt steg vidare mot nullvisjonen for trafikktryggleik, og me vil styrkje innsatsen for å snu transportsektoren i ei meir miljøvenleg retning. Ikkje minst skal me gjennom tilrettelegging av transportsystemet bidra til at samfunnet vert meir inkluderande og tilgjengeleg for alle.

Då dei noverande regjeringspartia saman med Framstegspartiet lyfta rammene til den førre nasjonale transportplanen, vart dette karakterisert som eit luftslott som ville bidra til å svekkje tilliten til politikarar generelt og til Nasjonal transportplan spesielt. Det vart sådd tvil om vår evne og vilje til å følgje dette opp i dei årlege budsjetta. Me *har* følgd opp, og med den breie politiske semja om å lyfte transportsektoren vidare, er eg ikkje i tvil om at dei djerve rammene me går for denne gongen, òg vil verte følgde opp.

Skal me satse på transport, må det fyrst og fremst løyvas meir over statsbudsjettet. Det verkar som om nokre trur at OPS er eit trylleformular som gir gratis midlar. Det er det ikkje. OPS er kjøp på avbetaling, med dei kostnader som følgjer med det. Noreg har ein pengerikdom som gjer det kunstig å gjere spørsmålet om auka transportinvesteringar til eit NM i «kreativ bokføring». Det finst nokre moment som talar for OPS, men OPS kan ikkje ta frå oss politikarar ansvaret for å prioritere. Regjeringa ser ingen grunn til å gå vidare med forsøk med å kjøpa veg på avbetaling. Det treng me ikkje i eit land med stå sterke statsfinansar som Noreg. Dessutan er det i dag me har handlingsrom, ikkje etter 2020, når belastinga ved innbetalinga på OPS kjem for fullt. Dei positive elementa ligg på organiseringssida av OPS-prosjekta. Det vil me vidareføre gjennom å utvikle nye kontraktsformer, t.d. der ein entreprenør får ansvaret for utbetringstiltak, vedlikehald og drift av ei lengre strekning over fleire år.

Regjeringa sin differensierte samferdslespolitikk tek omsyn til at det er ulike utfordringar i ulike delar av landet. Me må nytte andre verkemiddel i byane enn i distrikta. I Distrikts-Noreg er vegen ofte det einaste alternativet, og då må satsinga òg dreie seg nettopp om vegen. Det er viktig å sjå veg, jernbane, hamner og luftfart i samanheng. Medan auken i jernbaneløyvingane i hovudsak kjem dei sentrale stroka til gode, aukar vegløyvingane mest i resten av landet. Den sterke satsinga på skipsfarten, hamner og farleiltak kjem heile kysten til gode. Å gi Avinor gode vilkår set selskapet i stand til å vidareutvikle eit tilbod innafor luftfarten som bind landet saman, som er avgjerande for vekst i næringsliv og folkesetnad i et spreiddbygd land som Noreg er.

Nokre meiner at vegsatsing er det same som å byggje motorvegar, og vil starte med firefelts motorveg ut av Oslo. Når eg møter representantar for næringslivet som

brukar vegane til å transportere varer rundt om i landet, ser biletet litt meir nyansert ut. Då er driftssikre vegar som gir god punktlegheit, og gul midtstripe som gjer at store køyretøy kan passere kvarandre trygt, like viktig. Samstundes prioriterer me store prosjekt som kan fjerne flaskehalsar som følgje av topografi og trafikkvolum i sentrale strom. Meir heilskapleg standard på vegnettet vil gi ein heilt ny kvardag for dei som har arbeidsdagane sine langs vegane, og redusert reisetid på viktige strekningar vil gi innsparing i tid og pengar.

I byane vil me satse på jernbane, kollektivtrafikk og innfartsparkering som gjer innreisa effektiv, og ringvegar som gjer gjennomfarten effektiv, snarare enn generelt auka vegkapasitet, som bidreg til ytterlegare vekst i biltrafikken. All forskning og internasjonal erfaring syner at det ikkje er nok berre å satse på betre tilrettelegging for kollektivtransport og gang- og sykkelvegar om ein vil dempe bilbruken i byane. Me må òg våge å ta dei politiske vanskelege vala gjennom effektive og restriktive tiltak i høve biltrafikken. Her har det skjedd ei positiv utvikling i denne perioden. Viktige aktørar som LO, NHO og dei fleste transportbrukarorganisasjonane erkjenner at det er nødvendig å kombinere offensiv kollektivsatsing med restriktive tiltak. Det er bra!

Investeringar i store nye veg- og baneprosjekt er viktig for næringsliv og folk flest. Me skal bygge mange slike anlegg i åra som kjem. Det er ofte stor merksemd kring slike prosjekt, men det hjelper lite om resten av nettet forvitrar. Regjeringa har difor styrkt satsinga på drift og vedlikehald samanlikna med inneverande nasjonal transportplan. I den nasjonale transportplanen me no har lagt fram, legg me opp til ytterlegare å auke innsatsen til drift og vedlikehald – til det nivået transportetatane bad om i sitt innspel til Nasjonal transportplan. Samstundes vert innsatsen til mindre spektakulære, men ofte svært lønsame mindre investeringstiltak nesten dobla. I sum vert dette no så stort at me har døypt dei om frå «mindre investerings-tiltak» til «programområde». Her inngår fjerning av flaskehalsar, kapasitetsaukande tiltak, breiddeutviding, tiltak som gir ei meir universell utforming av anlegga, og ikkje minst viktige trafikktryggingstiltak. Desse tiltaka er ikkje så prangande, men i sum får me mykje igjen på viktige område, og dei gir stor samfunnsøkonomisk nytte.

For meg har det òg vore svært viktig at me har funne rom for å satse 1 milliard kr kvart år på rassikring – nær ei tredobling frå dagens Nasjonal transportplan, og like mykje som Nasjonal rassikringsgruppe har bedt oss om.

Eg er glad for at eit breitt fleirtal i komiteen sluttar seg til at det skal utarbeidast ei utgreiing som skal gi svar på om det er grunnlag for bygging av høgfallsbaner i Noreg. Det er viktig å få på plass eit godt fagleg grunnlag slik at regjering og storting kan ta stilling til denne store saka på eit seinare tidspunkt. Difor fremjar ikkje Regjeringa forslag om å starte bygging av separate høgfallsbaner i Noreg i denne transportplanen. Regjeringa har hovudfokus på å bygge eit kapasitetssterkt jernbanenett i intercitytriangelet. Den kraftige satsinga i intercitytriangelet vil vere eit godt grunnlag for ei seinare utbygging av eit høgfallsnett i Noreg. Det skal difor gjerast konkrete vurderingar

om konseptar for fleire av desse prosjekta kan tilpassast ei eventuell utbygging av høgfallsbaner.

Som i alle andre land er klimagassutsleppa ei stor utfordring. Det gjer det nødvendig med ei systematisk omlegging av transportsystemet slik at klimagassutsleppa går ned. Regjeringa har alt teke viktige steg – som omlegging av eingongsavgifta og innfasing av biodrivstoff – for å snu trenden med aukande utslepp frå sektoren. I tillegg til at me no aukar satsinga på jernbane og andre kollektivtiltak kraftig, satsar me òg tungt på gang- og sykkelvegar. Og det er eit viktig tiltak at påskjøningsordninga, som er dobla i årets budsjett, no vert foreslått dobla på nytt i løpet av fyrste fireårsperiode. Dei byane som vil ta eit krafttak, skal få skikkeleg drahjelp for å få ned bilbruken. Bilen vil likevel alltid vere viktig i eit land som vårt. Folk skal få køyre bil òg i framtida, men bilane må over på utsleppsfrie drivstoff. Rask innfasing av køyretøy med låge eller ingen utslepp er viktig. Det skal me få til ved å bruke avgiftssystemet, støtteordningar gjennom Transnova og forskingsmidlar.

Stortinget behandlar no òg Oslopakke 3 trinn 2. I tillegg til trafikantbetaling går staten inn med betydelege løyvingar, og det statlege tilskottet til investeringar på det framtidige fylkesvegnettet vil òg verte viktig. Oslopakke 3 er dessutan den største bompengepakka i historia, og det er brei tverrpolitisk semje om den. Det har vore ein lang og omfattande prosess lokalt, men Regjeringa har sørgt for ekspressfart i den vidare handsaminga, der me har fått på plass ei lovendring for å kunne bruke bompengeinntekter til drift av kollektivtransport, og pakka vart delt i to fasar for å kunne kome raskare i gang med sjølve innkrevjinga. Det har vore ein god dialog med lokale styresmakter, og eg vil gi honnør til Oslo og Akershus for at ein har evna å sjå fleire tiltak i samanheng, for å ha etablert samarbeidet om Oslopakke 3 og for etableringa av Ruter AS. Det er viktig at ein ynskjer å utvikle eit heilskapleg transportsystem der buss vert samordna med tog, osv. Oslopakke 3 er ei storsatsing for å framskunde utbygging av veg- og kollektivnettet i hovudstadsområdet dei neste 20 åra, og eg er glad for at me får dette på plass.

Dagen i dag er ein stor dag for Samferdsle-Noreg. Eg er glad for at Stortinget har store ambisjonar på vegner av samferdsle dei komande ti åra.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [12:32:10]:** Jeg er enig med statsråden i at det er mye å glede seg over på en dag som denne, og ikke minst kan jeg nå glede meg over å slå fast at statsråden på sin måte står tydelig fast på at det ikke bygges lyntog i den neste tiårsperioden – en viss kontrast til innlegg vi har hørt tidligere i denne salen. Og vi kan vel da avlyse åpningen til representanten Langeland i 2014. Jeg konstaterer at statsråden holder fast ved det hun sa da hun ble valgt som leder i Senterpartiet i september i fjor, at vi ikke kan avvise at det blir aktuelt, men i et lengre tidsperspektiv enn den neste tiårsperioden.

Kan statsråden reflektere kort rundt hvorvidt lyntog er et effektivt tiltak for å redusere CO<sub>2</sub>? Det som står i Nasjonal transportplan på side 174 avviser jo det. Kan statsrå-

den kort si noe om hvorvidt det er markedsmessig grunnlag for å drive lyntog i Norge? Det som står i NTP på side 174, tyder på at det ikke er det.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:33:11]:** Stortinget har samla – om ikkje fullstendig samla – bedt om at det skal gjerast ei utgreiing med sikte på utbygging av lyntog. Det skal gjerast. Det betyr at det ikkje er teke stilling til om det skal byggjast slike tog i Noreg eller ikkje – lat det vere klart. Men om det kan byggjast innanfor tiårsperioden, er ikkje bestemt, for ein ynskjer å ta stilling til det ved rullering av neste Nasjonal transportplan. Det vil då vere om fire år, dersom ein følgjer same rytme som no.

Desse utgreiingane skal nettopp gi svar på om klimagevinsten er stor nok, om marknaden er stor nok, om den samfunnsøkonomiske nytta er stor nok til at Stortinget vil gi grønt lys for ei slik utbygging. Så det er jobben som skal gjerast: få fakta fram på bordet, eit godt faktagrunnlag som set Regjeringa og Stortinget i stand til å gjere vedtak i den største samferdslesaka som har vore på mange, mange tiår.

**Trond Helleland (H) [12:34:24]:** Det er god grunn til å glede seg over mange gode vedtak som nå kan komme som en følge av denne Nasjonal transportplan, og statsråden brukte jo naturlig nok mye tid på å fortelle om det hun var godt fornøyd med.

Spørsmålet mitt til statsråden er egentlig: Hva er den største skuffelsen for statsråden etter fire år – bortsett fra at Høyre og andre tar opp dette med OPS? Er det jernbanen, som ikke leverer, og som selv på dagen Nasjonal transportplan behandles, ikke klarer å komme seg inn gjennom Oslostunnelen og ut igjen, eller er det det manglende planverktøyet statsråden har til rådighet for å vise samfunnsøkonomisk gevinst ved veibygging? Det er f.eks. bare to veiprojekter i Nasjonal transportplan, så vidt jeg har funnet ut, som er lønnsomme i henhold til beregningene. Eller er det andre ting statsråden kunne tenke seg hadde vært bedre etter fire år?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:35:24]:** Hvem teller de tapte slag på seierens dag? – må eg få lov til å minne representanten om.

Nei, eg er ikkje veldig skuffa, men eg er utolmodig etter å kome vidare. Me har – i motsetnad til Høgre, då dei sat i regjering – fått i gang eit samferdslelyft. Men det er klart at når ein startar med eit jernbanesystem som var så nedpint som det me har i Noreg, tek det meir tid enn eg skulle ynskje, å få det opp i fullgod standard. Og det handlar ikkje berre om pengar, for me har løyvt dei midlane som Jernbaneverket har ynskt seg til den opprustinga, ikkje minst her i Oslo-området, som har eit eige program. Men det skal faktisk gjerast, og det skal gjerast samtidig som trafikken helst skal gå. Så det er ei kjempeutfordring. Men me er i full gang. Og det å få stå her i dag og leggje fram ei slik melding og få ho debattert i Stortinget, må eg seie er fantastisk moro, for her legg me grunnlaget for noko som vil få positive konsekvensar for folk i heile landet.

**Jan Sahl (KrF) [12:36:38]:** Det er absolutt grunn til å gratulere hverandre med dagen i dag, for i neste fireårsperiode og tiårsperiode vil det skje utrolig mye bra på samferdselssiden. Når det gjelder den økningen av rammen på 45 pst. som kom, har Kristelig Folkeparti vært raus og sagt at det var veldig bra.

Men jeg merket meg at ministeren nå i innlegget sitt ikke sa noe om riksvei nr. 1, Hurtigruta, men da statsråd Navarsete var i nord for noen dager siden, var hun meget offensiv og sa at her skal anbudskriteriene hurtig på plass, Hurtigruta skal få et seilingsmønster å la det vi har i dag. Men problemet er at tiden renner ut i forhold til Stortinget, for lovnadene var at Stortinget skulle få være med og debattere anbudskriteriene. Betyr det at saken nå utsettes? Jeg går ut fra at det ikke legges fram noe i løpet av sommeren, og at det blir neste regjering som skal ta stilling til dette.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:37:43]:** Det er ingen tvil om at arbeidet med det nye anbudet for hurtigruta har teke meir tid enn det eg som utolmodig minister skulle ha ynskt meg. Det har fleire årsaker. Ikkje minst gjeld det tilhøvet til konkurransereguleringen, EØS-avtalen og ESA, som me må halde oss til og forankringa i det systemet, men det gjeld sjølv sagt og gjennomgangen og dialogen ein må ha med regionale og lokale styresmakter, som eg har ynskt å lytte til og heile tida har sagt at eg skulle lytte til. Slik tida har gått, er det ikkje mogleg å få den saka opp til debatt i Stortinget i vår, så eg må få lov til å kome attende til komiteen, eventuelt på skriftleg vis, i den grad det er mogleg å få dette på plass før Stortinget går frå kvarandre.

**Borghild Tenden (V) [12:38:43]:** Jeg får starte med å ta opp forslagene, som jeg ikke fikk tid til å gjøre under innlegget mitt.

Jeg har to spørsmål til samferdselsministeren. Det ene går på at jeg ikke er helt sikker på hva Senterpartiet mener når det gjelder å satse på jernbane. I Jernbanemagasinet blir Senterpartiet spurt om deres planer for jernbanen, og der sier de følgende: «Ruste opp eksisterende banenett til å tåle hastighet på opp mot 200 km/timen.»

Her snakker samferdselsministeren om intercitytriangelet, men setter ikke noen klare mål for når det skal være oppe å gå.

Det andre gjelder belønningsordningen. Som jeg sa i innlegget mitt, føler jeg at Oslo og Akershus har kommet veldig dårlig ut. Vi betaler 40 kr i bomringen inn fra vestregionen. Hva mer kan vi gjøre i Oslo og Akershus for å få bedre uttelling fra belønningsordningen? Skal vi opp i 100 kr? Hva er målet til samferdselsministeren når det gjelder at Oslo og Akershus skal få mer fra belønningsordningen?

**Presidenten:** Representanten Borghild Tenden har tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:39:51]:** Når det gjeld påskjøningsordninga, får Oslo og Akershus ein stor del av dei midlane. Det er ikkje slik at dei på nokon måte

vert nedprioriterte, langt ifrå. Det skulle òg berre mangle – Oslo og Akershus gjer veldig mykje bra innan kollektivsatsing og vil gjere mykje bra i den grad ein greier å innrette Oslopakke 3 slik det ligg i føringane når trinn 1 har vore behandla i Stortinget, og kollektivsatsing vert den viktige biten som den skal vere der. Når me no har dubla påskjøningsordninga i år, og legg opp til å doble den på nytt, er det klart at Oslo og Akershus skal få ein større del av dei midlane.

Når det gjeld jernbanesatsing, trur eg representanten Tenden må vere einig med meg i at med Senterpartiet i ministerstolen har me fått gjort atskilleg meir på jernbane enn det Venstre greidde i den same stolen, og det vil kome intercitytog i andre større byar og landet totalt sett til gode. Eg har store ambisjonar på vegner av jernbanen i Noreg, for det er viktig, ikkje minst for dei mest folketette områda.

**Per Sandberg (FrP) [12:41:06]:** Det er tydelig at lyntogprosessen innan regjeringspartiene er vanskelig. Jeg registrerte at statsråden i innlegget sitt sa klart og tydelig at det var uaktuelt å bygge lyntog i denne perioden, altså fram til 2019. På en replikk fra representanten Sortevik svarer statsråden: Ja, det kan bli bygd lyntog, men avgjørelsen skal tas under rulleringen av Nasjonal transportplan om fire år. Det hadde vært interessant å vite hva som skjer i forhold til ønsket om å bygge lyntog.

Jeg har nærmest blitt kalt en bløffmaker i dag av representanten Klinge fordi jeg påstod at de nye fylkesveiene ikke får de ressursene som er nødvendig. I den sammenhengen kom representanten Klinge fram med et regnestykke som sa at de nye fylkesveiene får 34 pst. økning. Et slikt opplegg har ikke komiteen vært i nærheten av å se. Men hvis det er slik at frie inntekter, rammeoverføringer til fylkeskommunen, rassikringsmidler, rentekompensasjon og ferjedrift legges inn i alt det her, skjønner jeg at man har kommet fram til et annet tall.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:42:15]:** Fyrst i høve til lyntog: Det eg sa, var at Regjeringa i denne meldinga ikkje har fremja forslag om å starte bygginga av separate høgfartsbanar i Noreg i denne transportplanen. Det tyder sjølv sagt ikkje at Regjeringa – uansett kven som måtte sitje her i Stortinget om fire år – ikkje kan gjere eit anna vedtak. Det utelukkar sjølv sagt ikkje lyntog i tiårsperioden. Men me har ikkje lagt fram forslag om det no, for me har ikkje eit godt nok fagleg grunnlag til å gjere det. Eg er oppteken av at dei forslaga me legg fram for Stortinget, og dei vedtaka me gjer, skal vere tufta på faglege, gode utgreiingar.

Når det gjeld fylkesvegane, sa Jenny Klinge det som er rett: Rammene ligg no i kommuneproposisjonen – og det svaret som var gitt til Stortinget på spørsmål 155, var gitt før kommuneproposisjonen var lagd fram, og var tufta på transportplanen. Det som no er saka, er at i kommuneproposisjonen har me auka rammene med 1 milliard. Me må sjølv sagt rekne rentekompensasjonsordninga og rassikringsmidlane inn, for det går definitivt til fylkesvegane, og då er talet 34 pst.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Truls Wickholm (A) [12:43:43]** (ordfører for sak nr. 3): Jeg skal i hovedsak snakke om Oslopakke 3. Men jeg må også få lov til å si at jeg er veldig stolt over å være en del av det parlamentariske grunnlaget til en regjering som har holdt det de har lovet når det gjelder samferdsel de fire siste årene, og som nå presenterer en historisk, visjonær og ambisiøs plan for bygging av infrastruktur i Norge de neste ti årene. En påplussing av 100 milliarder kr i planperioden er ambisiøs, men jeg mener at vi – gjennom det vi har gjort de siste fire årene – viser at vi har evnen til å prioritere samferdsel og å gjennomføre de utbyggingene. En av de store, viktige utbyggingene som kommer, er Oslo–Ski til over 11 milliarder kr – et jernbaneprojekt som vil gjøre at man fra Holmlia i Oslo vil kunne reise hvert femte minutt inn til byen og bruke 10 minutter, og at man fra Ski, to mil lenger ut, vil kunne reise til Oslo på 10 minutter. Dette er en vanvittig bra forsterking av hovedstadsregionen og svarer også på en del av de spørsmålene representanten Tenden tok opp tidligere.

Ved møtets slutt i dag vil vi ha et stort og solid flertall bak Regjeringens stortingsmelding om Oslopakke 3 her på Stortinget. Oslopakke 3 trinn 1, og nå med trinn 2, er ment å skulle gi svarene på Oslos og Akershus' transportutfordringer de neste 20 årene. Derfor stiller også alle partiene, fra SV til Høyre, seg bak Oslopakke 3 nå. Fremskrittspartiet stiller seg dermed helt på sidelinjen ved behandlingen av pakken i Stortinget. Det er beklagelig, for denne meldingen hadde fortjent like bred støtte her på Stortinget som det den har i Oslo. Der er nemlig også Fremskrittspartiet med på å støtte pakken.

Oslopakke 3 er et bompengeprojekt som har stor lokalpolitisk tilslutning, og er dermed også robust med tanke på svingninger i denne 20-årsperioden som den er ment å skulle håndtere. I trinn 1 fikk vi på plass finansieringssystemet for pakken, og vi fikk startet innkrevningen allerede i 2008. Dette har bl.a. satt Oslo i stand til å sette i gang med sju og et halvt minuttstrute på Grorudbanen, noe som har ført til en dramatisk økning i antall reisende. Prosjekter som Ulven–Sinsen og Kolsåsbanen kunne også starte opp tidligere enn dersom pakken skulle vært vedtatt som en helhet, og ikke i to trinn.

Ved forrige behandling av Oslopakke 3 var alle partier, unntatt Fremskrittspartiet, med på en merknad der vi sa:

«Flertallet er glad for at man gjennom behandlingen av Oslopakke 3 i to faser sørger for at man nå kommer i gang med overføringer til drift av kollektivtrafikk langt tidligere enn dersom man skulle ha behandlet pakken samlet.»

Og videre:

«Flertallet er også fornøyd med at det legges opp til at man også kommer i gang igjen med viktige investeringsprosjekter som Ulven–Sinsen og Kolsåsbanen.»

Det er derfor litt overraskende å se at flere av partiene nå går bort fra dette og skriver merknader som kan gi et inntrykk av at Ulven–Sinsen ikke lenger er en del av Oslopakke 3, dette til tross for at prosjektet er beskrevet i forliket fra partene i Oslo og Akershus.

Oslopakke 3 trinn 2 er en melding til Stortinget om styringssystemet for pakken og en beskrivelse av pakkens innhold. Fordi pakken bygger på bred lokal enighet, er det viktig at det videre arbeidet med pakken gjøres gjennom bred forankring lokalt mellom de partiene som var en del av kompromisset om Oslopakke 3.

Selv om det gis mulighet for lokale representanter til å følge pakken gjennom behandlingen av ulike prosjekter i Akershus fylkesting eller Oslo bystyre, mener flertallet her på Stortinget at de lokale partene som sitter i styringsgruppen, må drive et aktivt forankringsarbeid opp mot partiene og representantene i sine respektive lokale organer.

I går gikk det ut en pressemelding fra styringsgruppen for Oslopakke 3, der de beskrev hvilke prosjekter de mente det skulle satses på de neste årene. Ut fra reaksjoner som har kommet på telefon og i pressen, må det kunne sies at dette neppe hadde bred forankring. Det gjør at undertegnede nå mener at departementet burde vurdere denne modellen på nytt, og i hvert fall sikre at opposisjonen er bedre representert, og sikre at vi får den brede forankringen som alle partiene hele tiden har vært enig om at vi skal ha i pakken.

I høring her på Stortinget har det nettopp blitt framholdt av partene at dette kompromisset er kjørt, og at det krever en bred forankring lokalt. Reaksjonene på gårdsdagens pressemelding tyder altså på at dette ikke har vært tilfellet. Uttalelser til NRK Østlandssendingen fra byråd for miljø og samferdsel her i Oslo tyder også på at man ikke har tatt på alvor de merknadene et tverrpolitisk flertall her på Stortinget har stått bak, som sier at det skal være balanse mellom vei og kollektivtrafikk, og at reduksjon av klimautslipp skal være styrende for gruppens arbeid.

Vi må sørge for å ha et system som sikrer at de partiene som er en del av det kompromisset, blir løpende ivare tatt i de prosessene som skal gå i de neste 20 årene. Dette er den eneste måten vi kan være sikret å ha en pakke som vil kunne overleve skiftende flertallskonstellasjoner både lokalt og her på Stortinget i de neste 20 årene. Oslo fortjener ikke at vi politikere nå roter til det som skulle vært ment å løse Oslos framtidige transportutfordringer og klimautfordringer, og også sikre en reduksjon av klimautslipp, noe som blir sterkt framhevet av Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV i de felles merknadene til meldingen. Det er altså et bredt stortingsflertall som slår fast at hensynet til reduksjon av klimautslipp må være styrende for den videre utviklingen av Oslopakke 3.

Jeg mener at vi nå sikrer satsingen på kollektivtrafikk gjennom det vi gjør her på Stortinget, når et tverrpolitisk flertall slår fast at eventuelle budsjettsprekke på store investeringsprosjekter ikke skal gå på bekostning av den satsingen som vi har på drift av kollektivtrafikk. Når denne pakken skal rulleres hvert fjerde år, er det viktig at de som styrer pakken til enhver tid, er tro mot forliket og de føringene vi har lagt her på Stortinget, og ikke prøver å drive partipolitikk på bekostning av det.

Belønningsordningen for kollektivtrafikk er en del av NTP, men det er ikke en del av Oslopakke 3. Til tross for

dette kan pengene fra belønningsordningen være med på å bidra til at vi når målene om reduksjon av klimautslipp fra transportsektoren. Derfor er det også skuffende at byråd for miljø og samferdsel i Oslo ikke har gjort mer for å få noe ut av belønningsordningen for kollektivtrafikk. Det er skuffende at Fremskrittspartiet er mer opptatt av politisk spill enn å opptre samlet for Oslo og Akershus. De søker Samferdselsdepartementet om å opprette en bompengepakke for Oslo og Akershus, men når den kommer til Stortinget, stiller de seg ikke bak den. Den samme dobbeltheten ser vi også når det gjelder belønningsordningen. Fremskrittspartibyråden klager over at Oslo ikke får nok penger fra belønningsordningen, men nekter å gå i dialog med departementet om hvilke tiltak som kan innføres for å hente mer ut av de pengene som flertallet her på Stortinget ble enig om i klimaforliket, skulle gis til de byområdene som var villig til å inngå forpliktende, langsiktige avtaler om reduksjon av biltrafikken. Der ligger ballen nå, hos byråden, og for Oslos del håper jeg at han tar den videre.

Flertallet i komiteen har også valgt å presisere muligheten for forskuttering av større prosjekter i pakken. Meldingen peker på at det etter all sannsynlighet vil være nødvendig med ny kapital inn for å gjennomføre alle prosjektene i porteføljen. Det er derfor positivt at det vil kunne være mulig å hente inn kapital, ved at f.eks. private eiendomsutviklere eller andre bidrar med kapital inn i veiprosjektene i bytte mot at man f.eks. kan bygge oppå de lokkene man bygger, eller bygge oppå den eksisterende veien, dersom denne legges i tunnel. Denne typen løsning vil kunne gi mulighet til å komme i gang langt tidligere, eller at vi i det hele tatt greier å gjennomføre de prosjektene vi har tatt mål av oss å gjøre. Områder som E18 vestover, E6 i Groruddalen eller Mosseveien fra sentrum til Hvervenbukta vil – hvis vi greier å realisere disse prosjektene – kunne framstå som rene natur- og friluftsområder istedenfor møkkete veianlegg som plager beboerne i nærheten med støv og støv.

Jeg er veldig glad for at Oslopakke 3 får såpass bred oppslutning som den får. Det er en stor satsing på vei og kollektivtrafikk i Oslo. Kollektivtrafikken i Oslo vil etter dette være rustet opp til et moderne nivå. Vi vil også bidra til å drifte kollektivtrafikken, noe som gjør at Oslos befolkning kan få et bedre tilbud enn det man ellers ville hatt.

Ellers vil jeg benytte anledningen til å takke komiteen for det samarbeidet som vi har hatt om denne og også mange andre saker i løpet av de fire årene som vi har jobbet sammen. Tusen takk!

Til slutt tar jeg opp det forslaget som er omdelt i salen.

**Presidenten:** Representanten Truls Wickholm har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevis (FrP) [12:53:35]:** Vi har registrert det forslaget som er omdelt i salen. For oss som venter på at staten skal betale regningen også i storbyene, er det like-



vel interessant å følge med på om avtaler som er inngått, blir oppfylt.

En merknad fra alle partiene, unntatt Fremskrittspartiet, i Innst. S. nr. 301 om denne saken sier følgende:

«(...) reduksjon av klimagassutslipp bør inn som et av de etterprøvebare målene for pakken, og av dette at oppnåelsen av dette målet bør ligge til grunn for prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3.»

Når representanten Wickholm på vegne av regjeringspartiene fremmer forslag nr. 3 i dag, går jeg ut fra at det er for å dempe uroen, uklarheten og usikkerheten knyttet til hva bilistene faktisk skal få igjen når de fortsatt skal betale bompenger. Er det slik, som det står i forslaget, at det er den balansen som ligger i avtalen, som skal overholdes? Eller er det styring etter reduksjon av klimagassutslipp, som ligger i merknaden, som skal styre prosjektene?

**Truls Wickholm (A) [12:54:41]:** Flertallet her på Stortinget har, som representanten Arne Sortevik sier, tatt klimaproblematikken på alvor og er opptatt av å få til en reduksjon av klimagassutslippene fra transportsektoren. Vi vet at transportsektoren står for 30 pst. av utslippene, og her i Oslo-området står den for så mye som 60 pst. av CO<sub>2</sub>-utslippene.

Det som bør være styrende for Oslopakke 3, er, som flertallet skriver, at kompromisset videreføres. Men det er ingen veiprosjekter som ligger inni denne pakken, som tar mål av seg til å øke klimagassutslippene. Det har vært en viktig forutsetning for mange partier å være med på dette. I tillegg mener man at man i balansen her bør prioritere de prosjektene som gir den største reduksjonen i klimagassutslippene.

**Trond Helleland (H) [12:55:54]:** Det er jo fabelaktig når lokale partier klarer å bli enige om en så stor pakke som Oslopakke 3. Og når samtidig de samme partiene klarer å handle så raskt, er det jo grunn til jubel i Stortinget. Dagen før Stortinget skal behandle Oslopakke 3 trinn 2, legger Oslo, Akershus og Vegvesenet fram en plan over hvilke prosjekter som nå skal prioriteres. Det er Kolsåsbanen, E18 Vestkorridoren, det er E16 Sandvika–Wøyen, E6 Manglerudtunnelen og rv. 22 Fetveien som er de store, samt at det fokuseres mye på kollektivtrafikk.

Men så fremmer Wickholm et forslag, som etter vår mening er helt uproblematisk, for det er å slå inn en åpen dør. Men jeg lurer litt på hvorfor han foreslår det. Er det fordi representanten Wickholm er redd for at Stortinget ikke får nok å holde på med når man skal styre denne pakken, for det hørtes slik ut på innlegget hans? Eller er det fordi han er redd for at Arbeiderpartiet, som er i opposisjon både i Oslo og Akershus, blir spilt utover sidelinjen?

**Truls Wickholm (A) [12:56:59]:** Jeg er helt enig med representanten Helleland i at det er fantastisk at så mange partier har greid å bli enige om en felles pakke. Det som har vært undertegnede mål i denne prosessen, er å sikre rammer som gjør at vi sammen greier å håndtere Oslopakke 3 i de neste 20 årene. Da vil det noen ganger være Høyre som sitter i fører-

set, andre ganger Arbeiderpartiet som sitter i fører-

set. Bakgrunnen for at jeg fremmer det forslaget i salen, er et ønske om, som Helleland sier, å slå fast det vi alle egentlig er enige om, nettopp for å dempe uroen for ikke å bli hørt, som mange lokalt føler. Jeg tror også representanten Helleland vil være enig i at det er viktig at det i pakkens første år ikke oppstår usikkerhet, slik at partiene begynner å løpe fra det de har vært med på, men at vi fortsatt greier å samle alle partiene om dette fantastiske kompromisset.

**Borghild Tenden (V) [12:58:08]:** Jeg er veldig glad for at representanten Truls Wickholm er positiv til Oslopakke 3, og så håper vi at vi greier å holde sammen, slik at det ikke blir spell og spetakkel i valgkampen.

Men det er to utfordringer. Den ene er Ulvensplitten–Sinsen, som ble langt dyrere enn forutsatt ved oppstarten i 2005. Dette kan gå ut over kollektivtrafikken, som representanten Wickholm også er veldig opptatt av. Deler representanten den bekymringen med Venstre?

Den andre utfordringen er at bygging av bybaner er kostnadskrevende. I forbindelse med Bergensprogrammet deltok Bondevik II-regjeringen aktivt når det gjaldt å bygge ut bybanen der. Deler representanten Wickholm Venstres synspunkt på at denne regjeringen også burde være mer aktiv når det gjelder å bygge ut bybaner?

**Truls Wickholm (A) [12:59:03]:** Denne regjeringen har jo stilt veldig mange hundre millioner kroner til disposisjon for de store byområdene gjennom belønningsordningen. Noe av tanken bak det var f.eks. at man kunne inngå forpliktende avtaler om bygging av kollektivtrafikk, gjerne bybaner, men da er man også nødt til å ville gå inn på avtaler, gå i dialog med departementet, komme med ideer til hvordan man skal gjøre det. Fram til nå har altså Oslo ikke villet gjøre det, fordi man ikke vil gjøre de tingene som representanten Tenden tok opp i sitt innlegg, drive en restriktiv areal- og parkeringspolitikk, f.eks.

Jeg er enig i at vi burde ha en ytterligere satsing på kollektivtrafikk. Men som sagt: Der ligger ballen litt i byrådens hjørne akkurat nå.

**Presidenten:** Replikordskiftet er over.

**Arne Sortevik (FrP) [13:00:19]** (ordfører for sak nr. 2): La meg først ta opp de forslagene som Fremskrittspartiet har i sakene nr. 2 og 3, som også er en del av denne debatten.

Da samferdselsministeren 13. mars i år presenterte Regjeringens forslag til ny Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, sa hun at det var et lite skritt i riktig retning. Det er det. Det er et lite skritt i riktig retning – men det er langt fra å møte behovet. Det er ofte slik i selvskrytets egenmåling at man helst ser bakover, ikke fremover, og ikke måler seg med behov. Det gjelder også Regjeringens egenmåling.

Regjeringens rammer for ny NTP er større enn for gjeldende plan. Alle som fulgte behandlingen av transportplanen for 2006–2016, i 2004, husker nok at det var

Fremskrittspartiet, som sammen med Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet sørget for at det da kom 22 milliarder kr mer til samferdsel. Det var et flertall i Stortinget som løftet rammene for dagens nasjonale transportplan. Dagens regjering løfter videre. Regjeringen får ros fra Fremskrittspartiet for at den øker rammene når forslag til ny transportplan er lagt frem.

Fra Fremskrittspartiet får Regjeringen også kritikk for at det blir for smått. «Et lite skritt i riktig retning» blir for smått. Norge har ingen grunn til å vente med de store skrittene innenfor samferdsel. Norge har fortsatt et av Europas mest umoderne vei- og jernbanenett. Behovet for investeringer er enormt. Samtidig har store oljeinntekter gitt Norge en økonomisk kraft som de fleste land misunner oss. Norge – staten og Regjeringen på vegne av oss alle – har penger så det rekker langt.

Også i ny NTP mangler viljen og evnen til å koble finansiell rikdom med investering i nasjonal infrastruktur – investering ikke i Coca-Cola, men i E6, ikke i Coca-Cola, men i E18, ikke i Coca-Cola, men i E134, ikke i Coca-Cola, men i E39, for å nevne noen av våre nasjonale, viktige stamveier. Viljen og evnen til å gjennomføre en slik kobling har manglet hos flere foregående regjeringer, og den mangler også hos denne regjeringen.

Norge – staten og Regjeringen på vegne av oss alle – har penger så det rekker langt. Derfor er det ingen – overhodet ingen – grunn til å bruke bompengefinansiering for å betale for utbygging av et moderne, effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge.

Fremskrittspartiet kritiserer også denne regjeringen for en kraftig økning i bruk av bompenger. Fire år med rødgrønn regjering har gitt 30 pst. økning i bompengebrauken. I forslaget til ny NTP ligger det mer bompenger – en ekstraskatt på 75 milliarder kr knyttet til bompengebetaling for ny vei, for nye kollektivtiltak og for drift av kollektivtiltak.

Norge har ikke råd til å vente med de store skrittene. Vår avstandsulempe forsterkes med økte driftskostnader på grunn av dårlig vei, økte transporttider på grunn av dårlig vei og økte transportkostnader knyttet til passering av stadig flere bomstasjoner. Går det slik EU vil, blir også passeringkostnadene kraftig økt fordi EU vil at de rabattordningene som vi nå har, skal reduseres kraftig.

Under Stoltenberg-regjeringen har vedlikeholdsetter-slepet på norske veier økt. Ved utgangen av 2009 vil vedlikeholdsetter-slepet på stam- og riksveier være på hele 19 milliarder kr.

Regjeringens viktigste grep er å nedklassifisere 17 150 km «øvrige riksveier» til fylkesveier fra 2010. Den gir seg selv fritak fra veglovens bestemmelser om at veier som omklassifiseres, skal være i god stand. Norge har et umoderne samferdselsnett som svekker – ikke styrker – norsk konkurransekraft, og som dermed hindrer vekst og verdiskaping over hele landet. Den såkalte Forvaltningsreformen er en ulykke for Vei-Norge. Den gir ikke bedre veier. Det blir ikke bedre veier selv om staten overfører veier den selv ikke har klart å vedlikeholde, til fylkeskommunene, med beskjed om at nå får de jammen gjøre jobben! Statlig ansvarsfraskrivelse kalles slikt – ofte en po-

pulær øvelse hos regjeringer som ikke klarer, eller ikke vil gjøre, jobben selv.

Norge har ikke råd til å vente. Næringsliv og trafikanter behøver heller ikke vente.

Fremskrittspartiet vil ikke vente. Med Fremskrittspartiets forslag til ny Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, og også helt frem til 2034 – et 25 års perspektiv – vil Norge ta mange og store skritt fremover. Mange store FrP-skritt må til, ikke Regjeringens små. Fremskrittspartiets store skritt kommer med 580 milliarder kr på toppen av Regjeringens rammer, sammen med et perspektiv og en ramme som altså går 25 år frem.

Sammen med Nasjonal transportplan behandler vi nå også St.meld. nr. 17 for 2008–2009, som omhandler Oslo-pakke 3 trinn 2. La meg kort si noe om det, i tillegg til replikkvekslingen med saksordføreren. Det som ble gjort tydelig i høringen i komiteen om denne saken, var bl.a. en klar uttalelse fra lederen i samferdsels- og miljøkomiteen i Oslo, Rune Gerhardsen, som oppfordret sterkt til å ivareta balansen i det vedtatte programmet.

Med merknaden som ligger i innstillingen til denne saken, er det etter vårt syn mer usikkerhet innenfor den avtalen som er inngått. Det er usikkert hva bilistene får, men det er helt sikkert at de får betale – betale mye, hele 45 milliarder 2006-kroner for en pakke på 54 milliarder kr. Uten Fremskrittspartiet i regjering vil bilistene kunne risikere at de må betale bompenger i Oslo også etter 2028.

Vi behandler faktisk tre saker i denne runden. Den siste av de tre er Innst. S. nr. 201. Det er et representantforslag fra undertegnede og flere andre fremskrittspartirepresentanter om å få en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.

I behandlingen av Nasjonal transportplan er det hovedfokus på veier og på jernbane. Også i innstillingen og i dagens debatt er det hovedfokus på veier og jernbane, og det er på mange måter forståelig. Intensjonen med NTP var bedre samordning mellom transportsektorene. Fremskrittspartiet registrerer at en slik samordning ikke på noen måte er tydelig til stede, heller ikke slik at de fire transportsektorene får nødvendig fokus. Vi ser et klart behov for å se nærmere og grundigere på mål, strategier, virkemidler og finansielle rammer for sjøtransport og havnestruktur.

Vi ønsker derfor en egen stortingsmelding om sjøtransport – ikke istedenfor Nasjonal transportplan, men som et viktig tillegg til Nasjonal transportplan. Vi vil se på rammeverket for sjøtransporten. Vi vil se på offentlig finansiering og drift av infrastruktur. Vi vil se på stamnettet, altså stamnetthavner og tilknytning til annen infrastruktur. Vi vil se nærmere på sjøbasert kollektivtransport og på sjøbasert godstransport, og vi vil se nærmere på beredskapen, ikke minst oljevernberedskapen, men også farledsmerking og bergningstjenester. Vi vil se på den statlige organiseringen, og vi vil se nærmere på spørsmålet om statlig finansiering til havner, og utrede og avklare det. Der må en også se på ordninger for tilskudd, lån eller lånegarantier for ulike investeringsformål for å modernisere og effektivisere norske stamnetthavner.

Det er jo bred enighet i Stortinget om å overføre mer av godstransporten til sjøbasert transport, altså fra land til

sjø. Derfor er det underlig at ikke flere partier enn Fremskrittspartiet vil ha en egen stortingsmelding om hvordan vi konkret kan få dette bedre til.

Det samme gjelder for luftfartsområdet. Tiden min, ti minutter, tillater ikke mange kommentarer om det, men etter Fremskrittspartiets syn har vi det samme behovet der: en egen luftfartsmelding basert på den strategirapporten om norsk luftfart som foreligger.

**Erna Solberg (H) [13:10:41]:** Det går et hovedskille mellom Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for de neste ti årene og det Høyre har lagt inn i sin alternative plan – og alternative virkemidler. Hovedskillet går på at Regjeringen i hovedsak fortsetter med den politikken som det over lang tid har vist seg ikke virker når det gjelder å løfte samferdselsatsingen i Norge opp på det nivået norsk økonomi trenger i årene fremover, mens Høyre har lagt frem konkrete forslag til andre måter å organisere på, andre måter å bygge på, andre måter å finansiere på som gjør at vi betydelig raskere kan få et resultat som løfter norsk samferdsel på en ny måte.

La meg få lov til å invitere Stortinget til å ta noen litt langsiktige perspektiver. Dette er jo en langtidsmelding som dreier seg om de neste ti årene. Hvis man går til slutten av denne tiårsperioden, kommer man til 2020. I 2020 vil Norge ha ca. 100 milliarder kr mer, hvert eneste år, fra oljepengene. Hvert eneste år kan vi på grunn av handlingsregelen putte 100 milliarder kr mer inn i budsjettene våre. Det vi har gjort, er å si: Hvordan kan vi sikre det som var den opprinnelige intensjonen bak handlingsregelen, at vi ikke bare skulle investere – for å bruke Sorteviks ord – i Coca-Cola i utlandet, men også investere i infrastruktur og vekstevne i Norge? Det var intensjonen bak handlingsregelen den gangen vi innførte den. Derfor sa jo også stortingsflertallet at vi skulle bruke det på vekstfremmende skattelettelser, vi skulle bruke det på forskning, utvikling, utdanning og kompetanse, og vi skulle bruke det på infrastruktur og samferdsel.

I 2020 har vi 100 milliarder kr mer enn det vi i dette året kommer til å bruke etter handlingsregelen. Hvis vi ser på hva Regjeringen har tenkt å bruke de neste ti årene, utgjør det bare 15 pst. av de ekstra oljepengene som kommer ifølge handlingsregelen. Det betyr at man har tenkt å bruke 85 pst. på helt andre ting. Vi har tenkt annerledes. Vi har ment at vi kunne ta en kraftsatsing nå og si at innenfor handlingsregelen og de pengene som er, skal vi bruke mer på de opprinnelige tiltakene. Derfor kan vi si at i den neste tiårsperiode må vi ha et stort samferdselsløft.

Men det holder ikke bare å bevilge mer penger, man må også bruke pengene på en annen måte enn det man gjør i dag. Derfor har vi valgt å legge frem en rekke budsjetterings- og planleggingsforslag, men vi har også valgt å si at vi må ha et krafttak på Offentlig Privat Samarbeid. Hvorfor det? Jo, for det er så viktig å få bygget veiene raskere i Norge, først og fremst fordi bedre veier betyr færre drepte.

Det å mene, med åpne øyne, at det er greit fortsatt å drive med stykkevis og delt-utbygging i Norge, er etter min mening det samme som å si at det er greit at vi ikke

tar de løftene som skal til for å få færre trafikkdrepte i årene som kommer. Men det betyr også at vi venter til en periode hvor det blir vanskeligere å få til satsingen med å binde opp pengene til å bygge veier. Offentlig Privat Samarbeid er ikke veibygging på avbetaling – det er å bygge veier nå, det er å sørge for at kostnadene for norsk næringsliv blir mindre, det er å sørge for at folk kan komme raskere tilbake igjen på jobb. Mer vekstevne raskere betyr faktisk at man bidrar til en investering for fremtiden, ikke bare en avbetaling. Man bidrar til å investere slik at det vanlige norske nærings- og arbeidslivet har mer penger i ordinære skatteinntekter til å løfte velferden fremover. Og handlingsrommet etter 2020 er mindre, fordi vi da kommer til å få både eldrebølge og ikke minst et stort press på eldreomsorgen.

Vi har egentlig ti år fremover hvor vi kan ta løftet for norsk konkurransevne, og et kjernepunkt i det løftet dreier seg om å få til en annen satsing på infrastruktur og samferdsel. Så er det noen som sier at det kommer vi ikke til å få råd til. Men vi har altså i perspektivmeldingen foreslått at vi tar de 500 milliarder kr som skal innføres i norsk økonomi i de neste ti årene, og så lager vi et eget regnskap slik at vi følger opp de hovedprioriteringene som ble gjort da vi skulle innføre handlingsregelen. Det tvinger oss til å bruke mer penger på infrastruktur og samferdselsårer, mer penger på forskning og mer penger på bedre rammebetingelser for norsk næringsliv. Det er en strategi for fremtiden, og jeg synes det er leit at vi har en regjering som ikke har strategier for fremtiden, men som først og fremst driver hestehandel i et kortsiktig perspektiv.

**Statsråd Helga Pedersen [13:15:47]:** Utlendingers første møte med Norge gir oss mange interessante og viktige refleksjoner. Mange av dem lar seg fascinere og imponere over måten vi har brettet ut samferdselsløsninger for hele nasjonen på. Det går veier opp bratte fjellsider og inn i de dypeste fjorder. Det er bruer over sund og ferger ut til øyene. Vi har flyplasser over hele landet og hurtigruta langs kysten. I ny tid har vi også rullet ut bredbånd til hele folket. Dette er den moderne versjonen av hvordan Norge ble – og blir – samlet til ett rike, et land som tar seg råd til å knytte mennesker, bygder, byer og regioner sammen. På mange måter har vi overvunnet naturkreftene og vår egen topografi med teknologi og politikk for å binde landet sammen.

Nasjonal transportplan er nye byggesteiner for samlingen av Norge. Gjennom generasjoner har vi gjort enorme løft, men det er nye løft som står foran oss nå. Vi må vedlikeholde det som er skapt, og vi må bygge mer for å skape nye verdier og binde landet enda tettere sammen ved å satse både i byene og i distriktene, og ved å bygge opp under det som er Regjeringens nordområdesatsing. Derfor er det historiske vedtak Stortinget skal gjøre i dag. Vi vil hvert år framover se resultater av den enorme prioritering samferdsel er gitt av den rød-grønne regjeringen og flertallet her i Stortinget.

Norge er en viktig og sentral kystnasjon. Vår styrke og posisjon skyldes ikke bare at vi har en langstrakt kyst fra naturens side. Det skyldes også vilje og innsats for å

bygge ut infrastruktur langs hele kysten. Derfor er jeg veldig fornøyd med at den nasjonale transportplanen legger opp til en økning på hele 77 pst. på Kystverkets område. Sammenliknet med NTP 2006–2015 vil Kystverkets årlige budsjett styrkes med 471 mill. kr i året. Det vil jeg karakterisere som en betydelig satsing på sjøtransport. Det befester og styrker Norges rolle som kystnasjon.

Sjøtransporten spiller også en nøkkelrolle for å nå overordnede mål i transportpolitikken. Sjøtransport er mer klimavennlig en veitransport. Og mer transport på sjø fører til færre kjøretøy på veien – og dermed kortere køer og færre trafikkulykker.

Regjeringen presenterer i denne meldingen en pakke med tiltak for å styrke sjøtransportens stilling i markedet. Vi går inn for reduksjon i gebyrer og avgifter for sjøtransporten. Moderne og framtidsrettede havne- og farvannslovgivning er lagt fram tidligere av denne regjeringen. Vi har økning i investeringer og vedlikehold av sjøveien og tilrettelegging for kombinerte transportløsninger.

Regjeringen foreslår å redusere brukerbetalingen for sjøtransporten ved at kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet avvikles. Dette vil bety en årlig gebyr- og avgiftslette for sjøtransporten på 115 mill. kr i året. Det vil bedre sjøtransportens konkurransevilkår i forhold til veitransporten. Behovet for reduksjon i sjøtransportens brukerbetaling har blitt sterkt signalisert fra sjøtransportnæringen i lengre tid, og det er et signal som Regjeringen har tatt på alvor.

Losing er et viktig tiltak for å unngå grunnstøting og kollisjoner. Dette er en tjeneste som er 100 pst. brukerfinansiert. Jeg registrerer at aktører i sjøtransportsektoren mener losplikten bidrar til høye kostnader for næringen. Det er derfor svært viktig – av hensyn til næringen og legitimiteten for finansieringsordningen – at tjenesten er så kostnadseffektiv som mulig. Sjøtransporten skal ikke påføres unødige kostnader. Det arbeides derfor med en gjennomgang av lostjenesten med sikte på effektivisering. Regjeringen skal komme tilbake med forslag som gjør bruk av farledsbevis mer attraktivt sammenliknet med bruk av los ved at en større del av den samlede betalingen blir lagt på faktisk bruk av los. I tillegg vil vi vurdere tiltak som gjør det lettere å få farledsbevis, bl.a. vil krav til fartstid bli redusert til fordel for faktisk prøving av kompetansen. Vi vil også se nærmere på utviding av lospliktfriske innseilingskorridorer.

Forslag til endringer i lostjenesten og gebyrene og avgiftene til Kystverket vil bli sendt på høring i løpet av året.

Når det gjelder ny havne- og farvannslov, ble den vedtatt av Stortinget i februar i år og skal etter planen tre i kraft 1. januar 2010. Den nye loven legger til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Loven legger til rette for en effektiv og forretningsmessig havnedrift med fokus på kostnadskontroll. Dette vil i sin tur komme brukerne og sjøtransporten til gode. Blant annet erstattes havneavgiftene med alminnelig prisfastsettelse for de havnetjenestene som leveres, slik at det blir likere konkurranseforhold mellom sjøtransporten og andre transportformer. Det vil også bli

enklere å etablere hensiktsmessige havnesamarbeid slik at infrastrukturen kan utnyttes bedre.

NTP legger opp til en sterk satsing på farledsutbedringer, som vil gi tryggere og mer effektiv seilas langs kysten. Regjeringen har prioritert 42 større og mindre tiltak i viktige farleder og legger opp til at det skal brukes nesten 3 milliarder kr til dette formålet de neste ti årene.

Farledsutbedringer er en viktig del av arbeidet med å gjøre sjøveien sikker og effektiv. Færre ulykker og kortere seilingstid vil gjøre sjøtransporten enda mer miljøvennlig og attraktiv som transportalternativ.

Kystverket har ansvaret for et betydelig antall innretninger for navigasjonsveiledning i farledene – fyr, merker og andre ting. Disse innretningene er helt sentrale for å opprettholde en sikker og effektiv sjøtrafikk. I de siste årene har Kystverket satset spesielt på navigasjonsinnretninger for å imøtekomme hurtigbåtenes behov for sikker og effektiv navigasjonsveiledning. Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på navigasjonsinstallasjoner, og Regjeringen foreslår derfor å styrke den årlige bevilgningen.

Regjeringen foreslår også å øremerke midler til nye fartøy til Kystverket. Dette er fartøy som bl.a. brukes til drift og vedlikehold av navigasjonsinstallasjonene, og nye fartøy vil bidra til å få mer vedlikehold for pengene. Kystverkets fornyelsesplan for fartøyparken legger opp til en overgang til færre og multifunksjonelle anleggs- og vedlikeholdsfartøy og oljevernfarfartøy.

Kystverkets fem trafikksentraler er etablert langs kysten i områder hvor trafikken representerer en særlig risiko for sjøsikkerhet og miljø. Det er et stort behov for nyinvesteringer og reinvesteringer av teknisk utstyr ved trafikksentralene. For å opprettholde den gode overvåkingen av trafikken langs kysten vil Regjeringen øke bevilgningene til investeringer i nytt utstyr ved trafikksentralene med om lag 25 mill. kr årlig.

Regjeringen prioriterer fortsatt innsats for å utbedre fiskerihavnene. Det er satt av 2 milliarder kr til dette formålet i de neste ti årene. Det vil tilrettelegge for framtidens næringsaktivitet og «lys i husan» langs hele kysten. Nær halvparten av fiskerihavnemidlene er prioritert til tiltak i nord for å bygge opp under Regjeringens nordområdesatsing.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 fokuseres det spesielt på koblingen mellom transportformene og på utvikling av intermodale knutepunkt. Det defineres bl.a. et antall stamnetthavner som er koblet til sjøverts og landverts transportnett, som staten har ansvar for, og Regjeringen legger opp til en satsing på utbedring av veiforbindelsene til enkelte av stamnetthavnene.

Jeg har merket meg at Fremskrittspartiet ønsker en egen stortingsmelding om sjøtransport, og jeg deler selvfølgelig deres engasjement for å styrke denne transportformen. Jeg mener imidlertid at samspillet mellom ulike transportformer er grunnleggende for å styrke sjøtransporten, og at det derfor ikke er hensiktsmessig med en egen stortingsmelding om sjøtransport. Alle transportformene bør behandles samlet og med lik planleggingshorisont, slik som NTP nettopp legger opp til. I all hovedsak mener jeg at NTP 2010–2019 behandler de temaene som

Fremskrittspartiet ønsker drøftet i en egen stortingsmelding.

Jeg er derfor veldig fornøyd med at Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for de neste ti år staker ut en kurs som vil styrke sjøtransporten som en sikker, miljøvennlig og konkurransedyktig transportform og legge til rette for levedyktige kystsamfunn.

Ved å ta grep om både gebyr- og avgiftspolitikken og juridiske rammebetingelser, og ved å øke bevilgningene til maritim infrastruktur, lanserer Regjeringen en samlet virkemiddelplan for å styrke sjøtransporten. Vår politikk legger til rette for at transportører og vareeiere nå kan vurdere sjøtransportalternativet med nye øyne. Jeg vil understreke at tilbakemeldingene fra sjøtransportnæringen er at dette er gode tiltak.

La meg helt til slutt få kommentere en av hovedskillelinjene i norsk samferdselspolitikk. Den går mellom Fremskrittspartiet og den rød-grønne regjeringen. Fremskrittspartiet deler stadig ut nye milliarder, og vi kommer snart til å være oppe i flere «fantasillioner» med det tempoet de deler ut penger i.

Men norske veier får ikke asfalt av «fantasillioner». De får i hvert fall ikke asfalt med den politikken Fremskrittspartiet fører, når de selv sitter med makt. I forrige stortingsperiode samarbeidet Fremskrittspartiet og Bondevik-regjeringen om tre statsbudsjetter. De økte samferdsels-satsingen med skrøpelige 451 mill. kr. Den rød-grønne regjeringen har brukt mer til Nasjonal transportplan enn noen regjering tidligere. Vi har bevilget det vi lovet pluss litt til. I sum bruker vi altså 12,2 milliarder kr mer til vei og bane enn den forrige fremskrittspartistøttede Bondevik-regjeringen. Det er greit å ha med seg når Fremskrittspartiet her i dag gir full gass i samferdselsdebatten. Det er flotte og store ord, men når partiet blir testet, leverer de ikke!

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [13:26:16]:** Det er også greit å ha med seg at rammene for denne planen som vi fortsatt lever under, 2006–2015, er lagt av bl.a. Fremskrittspartiet. De 22 milliarder kr kom på plass ved hjelp og støtte av samarbeid med Fremskrittspartiet.

Jeg har ikke et spørsmål om finansiering og rammer – det får vi ta i andre sammenhenger og ikke på 1 minutt – men om to farledsprosjekter, som er viktige byggesteinsprosjekter. Det ene er omtalt, det andre ikke.

Det som er omtalt, er Stad skipstunnel. Regjeringen har satt av 200 mill. kr i andre del av planperioden. Hvordan mener statsråden dette kan sikre byggingen av prosjektet i overskuelig fremtid?

Så til et farledsprosjekt som ikke er omtalt, og som vi har vært i dialog om tidligere, nemlig ny seilingsled til Bergen indre havn uten høydebegrensning. Hvorfor vil ikke Regjeringen prioritere dette prosjektet, som ble lovet da Askøybrua ble bygget? Broen stod ferdig i desember 1992, og fortsatt har vi altså en begrenset innseiling til Bergen.

**Statsråd Helga Pedersen [13:27:21]:** For det første er jeg glad for at Fremskrittspartiet var med på å skape flertall for forhøyede bevilgninger i forrige planperiode. Det er interessant etter fem år, som er gått siden den gangen, å konstatere at det måtte en rød-grønn regjering til for å innfri de ambisjonene.

Det kunne vært veldig interessant om Høyre og Fremskrittspartiet her i dag kunne avklart hva som ville være politikken i forhold til handlingsregelen dersom Fremskrittspartiet og Høyre skulle danne regjering sammen. Er det Høyres eller er det Fremskrittspartiets pengebruk som vil legges til grunn?

Så til de to konkrete prosjektene: Når det gjelder Stad skipstunnel, er den nå underlagt KS1-evaluering. Det må fortsatt jobbes med den. Når den er ferdigstilt, vil Regjeringen komme tilbake til den saken.

Når det gjelder innseilingen til Bergen, er det klart at dette er et prioriteringsspørsmål, og det har ikke nådd opp i denne omgangen.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

**Øyvind Halleraker (H) [13:28:38]:** I NTP fremgår det at 300 mill. kr pr. år skal gå til merking av farleder. Det kom fram i høringen og også i ettertid at vesentlig deler av dette beløpet skal gå til kompensasjon for frafall av inntekter bl.a. fra kystgebyrene, som faktisk utgjør 130 mill. kr årlig. Nettobeløpet krymper faretruende. Kilder i Kystverket mener at det reelle beløpet ligger så lavt som 30 mill. kr i året – altså bare 10 pst. av det det kan se ut om i NTP. Da synes jeg statsråden bør svare oss konkret på hvor mye hun har lagt opp til å budsjettere med hvert år til nymerking av farledene.

**Statsråd Helga Pedersen [13:29:33]:** De tallene som er satt av i NTP til de forskjellige formålene, til merking av farleder, til fiskerihavner osv., står selvfølgelig fast. De tallene som står i NTP, er dem som gjelder.

Så har vi også innenfor NTP-rammen satt av 115 mill. kr som skal gå til å avvikle de to gebyrene, havnesikringsgebyret og kystgebyret. De tallene i NTP som skal gå til merking av farleder, går direkte til det formålet.

**Jan Sahl (KrF) [13:30:16]:** To ting: For det første hørte jeg jo svaret når det gjelder Stad skipstunnel. Nå har vi hørt i tre år at det jobbes med KS1, og jeg kan ikke se det som noe annet enn ren ansvarsfraskrivelse at man, for å slippe å ta en avgjørelse i forbindelse med at vi går til et valg, skyver det over til kommende regjeringer.

For det andre: Ministeren var inne på det at man vil skaffe nytt utstyr til trafikksentralene. Nå ser vi at oljevirk-somheten flytter nordover, og vi har en del utstyr, men det er dessverre ikke godt nok. Oljelenser i dag er et problem. De tar ikke mer enn to meters høyde. Så mitt konkrete spørsmål til ministeren er: Bidrar man med forskning og utvikling på dette område for å få lenser som er tilpasset Nord-Norge, på plass?

**Statsråd Helga Pedersen [13:31:19]:** Først til Stad skipstunnel: Det er pr. i dag et prosjekt som er kostnadsberegnet til 1,8 milliarder kr. Det vil være det største sjøtransportprosjektet noensinne i norsk historie, og derfor skal vi gjøre grunnlagsvurderingene meget nøye. Vi har satt av 200 mill. kr i Nasjonal transportplan nettopp for at det skal være mulig å sette i gang det prosjektet hvis Regjeringen konkluderer med det. Da er det viktig at vurderingene viser at det har samfunnsmessig nytte, og det vil også bli tillagt vekt at andre er villig til å være med og delfinansiere det prosjektet.

Så takker jeg for spørsmålet om oljevernberedskap, for det har vært et område som vår regjering har prioritert veldig høyt. Vi har forholdt oss til Kystverkets faglige anbefalinger når det gjelder utskifting av utstyr, og har økt bevilgningene først med 25 mill. kr og så lagt inn 88 mill. kr til. Så har vi i forbindelse med «Nye byggesteiner i nord» sagt at vi skal bygge opp Kystverkets kompetanse spesielt på det som har med arktisk oljevernberedskap, herunder is, mørke og bølgehøyde, å gjøre. Så det må vi prioritere i årene framover.

**Vera Lysklætt (V) [13:32:35]:** Oljetransporten fra Russland og ned langs norskekysten har steget dramatisk de siste årene. I 2002 ble det fraktet om lag 4 millioner tonn olje fra Russland. Volumet ble tredoblet i løpet av de to påfølgende årene, og i år er det forventet ytterligere økning til om lag 15 millioner tonn, ifølge eksperter som følger disse transportene. Det er også under etablering en transportrute for russisk olje langs finnmarkskysten. Vi har ved ulike anledninger opplevd at større skip fra Russland har vært nær ved å havarere i dette området, noe som kan få alvorlige konsekvenser for miljøet og for fiskeriene i nord.

Er statsråden bekymret for den økende oljetransporten langs finnmarkskysten, og eventuelt hvilke tiltak vil Regjeringen iverksette for å møte denne utfordringen?

**Statsråd Helga Pedersen [13:33:30]:** For det første vil jeg si at jeg er veldig glad for økt aktivitet i nord, og jeg ønsker enda mer av det. Men det er klart at vi når vi ser økt trafikk av oljetankere langs kysten, er vi nødt til å bygge opp beredskap i tråd med det. Trafikksentralen i Vardø er jo et veldig viktig bidrag til det, og vi gjør alt vi kan for å bygge opp rundt miljøet i Vardø. Vi har fått på plass seilingskorridorer som får risikotrafikken lenger ut – et svært viktig forebyggende sjøsikkerhetstiltak – og som jeg allerede har nevnt i svaret til forrige replikant, har vi altså styrket oljevernberedskapen betydelig. Ytterligere krav er jo stilt i forbindelse med Goliat-utbyggingen. Jeg har også store forventninger til den kompetansen som skal bygges opp i Vardø, i Kystverkets regi, spesielt rettet mot arktisk oljevernberedskap, og som altså ble varslet i «Nye byggesteiner i nord».

**Bård Hoksrud (FrP) [13:34:45]:** Det var interessant å høre statsrådens refleksjoner over utlendingers møte med Norge. Det er mange utlendinger som i hvert fall jeg har vært i kontakt med, som får lov til å kjøre rundt på de dår-

lige norske veiene, og som spør om når de kommer inn på den gode motorveien eller på europaveien. Jeg har da måttet fortelle at de har kjørt på europaveien i flere timer, så de opplever det kanskje ikke akkurat like glamorøst som de eksemplene som statsråden viste til.

Men jeg har lyst til å utfordre statsråden på det hun sa fra talerstolen, at man ikke ønsket en egen melding om sjøtransporten fordi man ønsker ikke å gå inn og diskutere veldig mye oljevernberedskap, og man ønsker ikke å gå inn og diskutere slepebåtberedskap, som er viktig for mange av havnene langs kysten på Sørlandet, hvor man altså ikke har en tilfredsstillende slepebåtberedskap. Spørsmålet blir jo da: Når har statsråden tenkt å diskutere disse viktige problemstillingene når man ikke vil diskutere dem i Nasjonal transportplan?

**Statsråd Helga Pedersen [13:35:49]:** For det første: Hvis man skal kople sjøtransporten opp mot det øvrige infrastrukturet i Norge, er Nasjonal transportplan det riktige verktøyet for å gjøre det. Hvis man skal ha en egen politikk for sjøtransporten, separat fra Nasjonal transportplan, tror jeg det vil bringe oss galt av gårde.

Når det gjelder slepebåter, har Regjeringen styrket slepebåtberedskapen i nord og skal bygge den videre ut til neste år. Jeg har sagt tidligere her fra Stortingets talerstol at Sørlandet står for tur, men det er noe vi må komme tilbake til i de årlige budsjettene.

Så vil jeg si: Norge skiller seg fra mange andre land med at vi har en bosetting i distriktene. Det gjør at vi har mange flere hensyn å ta enn f.eks. vårt naboland Sverige. Der går det også en skillelinje i norsk politikk mellom den rød-grønne regjeringen som vil bygge vei også i distriktene, og Fremskrittspartiet der lederen har sagt at man bør bygge der det bor folk, og det er på Østlandet, ikke i Nord-Norge og på Vestlandet.

**Presidenten:** Replikordskiftet er slutt.

**Bård Hoksrud (FrP) [13:37:09]:** Det var godt at jeg kom rett etter at replikkunden var ferdig, for det er i hvert fall tydelig at fiskeriministeren ikke har lest veldig nøye hva Fremskrittspartiet har foreslått i sin alternative nasjonale transportplan og i sine alternative budsjettforslag i de fire årene som har gått. Der slår man veldig klart fast at Fremskrittspartiet ønsker å bygge hele landet, både i nord, sør, på Østlandet, på Vestlandet – «you name it». Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan viser jo at vi ønsker å satse over hele landet og ønsker å bygge hele landet.

Jeg har lyst til å ta fram et kart fra 1962. Det er Nasjonal transportplan – eller Nasjonal veiplan, som det het den gangen, før Nasjonal transportplan kom – som ble vedtatt for perioden fra 1963 og fram til 1980. Da vedtok et storting at man skulle bygge 785 km ny motorvei i Norge, og den skulle stå ferdig i 1980. I dag er vi i 2009, og vi har bygd 239 km motorvei.

Så har vi hørt på alle innleggene som har vært før meg, hvor man har sagt at man liksom har ambisiøse mål, og at dette er en satsing. Vi skal bygge 240 km ny motorvei de

neste ti årene! Det betyr at det gjenstår ca. 300 km motorvei for å oppfylle den planen som man vedtok i 1962, og som skulle være gjennomført i 1980 – og det er nå vi er ved utgangen av 2019. Jeg synes faktisk ikke at det er så veldig ambisiøst når det gjelder satsing på bygging av motorvei, som vi vet faktisk både reduserer antallet hardt skadde og, ikke minst, drepte i trafikken. Nordre Vestfold er et av de beste eksemplene, hvor det før den nye motorveien åpnet, dessverre var mange mennesker som mistet livet. Det var flere mennesker hvert eneste år, men etter at veien ble åpnet i 2005, er det bare ett menneske som har mistet livet der.

For dem som fikk med seg VG i fjor, så stod det om dødsveiene i Norge, der hvor alle ulykkene skjer. Jeg har kartet her. Noen av disse strekningene er kanskje ikke engang ferdige når vi kommer til 2019. Mange av dem vil ikke være påbegynt innen utgangen av denne fireårsperioden.

Fremskrittspartiet har fått mye kritikk fordi vi sier at vi ønsker å satse. Vi ønsker å bygge et motorveinett med 2 ½ tusen km motorvei, 2 300 km mer enn det som vi har pr. i dag. Så blir vi liksom spøkt med og latterliggjort. Da synes jeg faktisk det er interessant å se hva andre land i Europa gjør. I Romania, f.eks., som kanskje ikke har de samme økonomiske forutsetningene som Norge, for å si det forsiktig, skal de bygge 1 798 km motorvei og 507 km ekspressvei i perioden 2007–2013. 800 km er allerede igangsatt. Det «ambisiøse» målet til den rød-grønne regjeringen er altså 240 km på ti år. Jeg synes ikke det er veldig ambisiøst. Det samme med Polen, som skal bygge 636 km og 2 219 km ekspressvei i løpet av samme periode. Det beste eksemplet er kanskje Albania, et av Europas fattigste land, som i 2009 får ferdigstilt 759 km motorvei. Norge har altså 239.

Så har jeg lyst til å si at dagen i dag faktisk er ganske spesiell. Den er spesiell på mange måter. Det er kanskje en gledens dag for mange av dem som har klart å få gjennomslag i Nasjonal transportplan. Da tenker jeg først og fremst på dem som har fått gjennomslag de fire første årene. Jeg skal komme tilbake til hva jeg mener om årene etter de fire første.

Men det er en skuffelsens dag for alle dem som har hørt på løfter fra både statsministeren, samferdselsministeren og andre som har lovet titalls milliarder i samferdselsløft. Jeg tror mange av dem opplever at det ikke er de titalls milliarder eller kanskje opp mot hundretalls milliarder man hadde forventet.

Det er også viktig å ha med seg at selv om man er kommet med i Nasjonal transportplan, betyr det ikke at man får noen penger. Det betyr bare at man har lov til å være med i dokumentet. Det er i de årlige budsjettene pengene bevilges, fordi det politiske flertallet ikke ønsker å gjøre som Fremskrittspartiet og si at når vi vedtar Nasjonal transportplan i dag, så vedtar vi rammene for de ti neste årene. Da ville folk visst hva de hadde å forholde seg til, og at prosjektene faktisk ville blitt gjennomført.

Det som blir spennende å se, er om det nye stortingset ønsker å følge opp Nasjonal transportplan. Forhåpentligvis får man en ny regjering fra høsten som vil følge

opp langt utover det som dagens regjering har lagt opp til.

Jeg må også gå litt tilbake, for det er mange representanter fra de rød-grønne partiene som har vært rundt og solgt inn dette som at man nå virkelig satser på samferdsel, og mange fikk gode løfter. Vi vet bl.a. at i Buskerud var en av stortingsrepresentantene fra Arbeiderpartiet ute og solgte inn at man skulle få 1 milliard kr til å bygge riksvei 36 de fire første årene. I Telemark, der jeg kommer fra, lovet de rød-grønne partiene, med Arbeiderpartiet i spissen, 900 mill. statlige kroner til utbygging av et prosjekt til 2,6 milliarder kr. Det kom ingen statlige midler de første fire årene, men det som skjedde da komiteen hadde behandlet saken, var at i stedet for å ha en kostnadsramme på 2,6 milliarder kr, ble kostnadsrammen økt til 3 milliarder kr, og i stedet for at bilistene skulle få en statlig finansiering for 900 mill. kr, fikk man 400 statlige mill., og ikke 900 mill. kr, som det var forespeilet. Så først blir man fratatt 500 mill. kr, og i tillegg blir det plussset på 400 mill. kr ekstra i bompenger for bilistene. Jeg synes ikke det er veldig mye satsing. Det er bilistene som satser i den nasjonale transportplanen som foreligger her i dag.

Jeg synes også det er viktig å ha med seg det perspektivet at det er over 700 milliarder kr som de neste ti årene skal tas inn fra norske bilister. Og det er i overkant av 220 milliarder kr som går tilbake til veibyging og drifting av Statens Vegvesen. Det betyr at bilistene skal betale over 300 pst. av de veiene vi skal få bygd de neste ti årene.

Jeg har også lyst til å si at denne NTP-en er et valgkampdokument fra regjeringspartiene. Det er sjelden jeg i et dokument har sett så mange løfter som forutsetter såkalt lokalt initiativ, lokalt brukerinitiativ, altså at det må komme et lokalt initiativ om brukerfinansiering, eller brukermedvirkning – over 30 prosjekter. Som statsråden mange ganger har sagt på talerstolen, så er det de lokale initiativene denne regjeringen følger opp. Nå er det ikke veldig mange lokale initiativ lenger – når forutsetningen for at man i det hele tatt skal få muligheten til å legge fram prosjektet, er at man kommer til Stortinget med forespørsel om å få lov å ta opp noen bompengeprojekter.

Så har jeg lyst til å si, når man hele tiden hevder at det er 100 milliarder kr Regjeringen plusser på, at Regjeringen egentlig, reelt sett, plusser på 74 milliarder kr i forhold til de rammene som ligger der for 2009. Men jeg skjønner at det er viktig å late som om man bruker mye mer penger enn det man reelt sett gjør.

Jeg synes også at det som er viktig, og det som er synd at vi ikke diskuterer i denne saken, er: Hva er behovene der ute? Det er jo det Fremskrittspartiet har lagt til grunn i sitt forslag til Nasjonal transportplan: Hva er behovene, og hvilke ting må vi gjøre for at vi skal få et skikkelig, effektivt, moderne samferdselsnett både på vei og jernbane i hele landet? Dessverre er det slik at det politiske flertallet ikke har vist den samme vilje eller sett det fornuftige i å bruke mer penger på infrastrukturbygging istedenfor på Coca-Cola og andre utenlandske selskaper.

Jeg synes også det er viktig å vise til Knut Boge, som

har sagt at hvis man hadde brukt 100 milliarder kr på rett måte, ville man årlig spart inn igjen 62 milliarder kr, som man kunne brukt på andre viktige oppgaver i samfunnet.

Jeg vil også peke på at dette med midtdelere har blitt en stor diskusjon, men vi må ikke lage midtdelere som gjør at ikke utrykningskjøretøy kommer fram. Vi må lage midtdelere som gjør at de kommer fram, men som også hindrer at vi får møteulykker. Hadde man brukt 5,5 milliarder kr – kanskje 6–7 milliarder kr – hadde man redusert antall skadde og drepte i trafikken med 80–100 hvert år. Det betyr at disse pengene ville vært spart inn i løpet av tre–fire år, hvis man hadde satset og brukt penger på det.

Så registrerer jeg at regjeringspartiene i en flertallsmerknad nå plutselig sier at de er opptatt av skolebuss-transporten, og det sier de jo for så vidt at de har vært før også. Men istedenfor bare å prate og putte ting inn i merknader, må man faktisk gjøre noe konkret, vi må sørge for å få ting på plass. Derfor har vi i dag fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss.»

Jeg håper virkelig at flertallet følger opp Fremskrittspartiets forslag og går for dette.

Vi foreslår også å bruke 15 milliarder kr til jernbane på strekningen Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, nettopp for å følge opp det som vi mener er viktig, nemlig å få en jernbane som kan gå opp mot 250 km/t, istedenfor å prate om høyhastighetstog eller lyntog. Det ville virkelig bety noe. Så jeg håper virkelig at flertallet støtter det, så får vi en ordentlig og moderne jernbane.

**Eirin Faldet (A) [13:47:30]:** I motsetning til foregående taler er jeg svært fornøyd i dag. Det er den tredje nasjonale transportplanen jeg har fått lov til å være med på, og det jeg kan si, er at den transportplanen vi behandler i dag, er den aller beste. Tenk så mye penger!

Det kommer også mer penger til fylkesveiene. Det dreier seg faktisk om 1–2 milliarder kr mer pr. år i kommende tiårsperiode. Fire år etter at Bondevik II-regjeringen gikk av, har vår regjering, vi – de rød-grønne – gjennomført dette vedtaket og mer enn oppfylt rammene. Vi holdt løftene vi gav. Det er derfor en god dag for oss.

Jeg representerer et fylke som er avhengig av både vei og bane. Det gleder mitt hjerte at det nå satses på jernbane, at vi nå får dobbeltspor fra Eidsvoll helt fram til Hamar stasjon, og at elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen kan vurderes ved neste rullering. Kongsvingerbanen skal rustes opp, slik at den i større grad tilfredsstiller de krav og ønsker de reisende har. Kongsvingerbanen er en viktig godsbane mot Sverige. Det er viktig med samordning av samferdselstiltak mellom norske og svenske myndigheter.

Næringslivet i Hedmark er helt avhengig av gode veier. Uten lastebilen stopper Norge, er det sagt, og det gjelder i særdeleshet for Hedmark. Dette er min siste samferdselsdebatt, men jeg føler ikke vemod. Jeg er glad og stolt over at jeg nå etter 24 år kan kvittere ut de veistrekningene som har stått på prioriteringslisten i Hedmark. I 18 år har jeg jobbet med rv. 2, og nå får vi kanskje en tidlige-re oppstart der ved at bompengeselskap har mulighet til

å ta opp lån og starte opp før. På den måten bidrar det til at vi får sammenhengende utbygging av de to prosjektene. Dette vil også gjelde E6, som er en dødsvei. Det har skjedd altfor mange ulykker. E6 mellom Gardermoen og Lillehammer er den farligste veistrekningen i Norge – den med flest dødsulykker. Utbygging, som nå er godt i gang, er et viktig bidrag til å få ned ulykkene. Men jeg må samtidig minne om at det er vi som sitter bak rattet på bilen, som har hovedansvaret for å unngå at trafikkulykker skjer.

Jeg mener det er viktig av hensyn til ulykkessituasjonen å legge til rette for å fortsette utbyggingen av E6 nordover fra Kolomoen til Lillehammer så tidlig som mulig i neste periode. I NTP åpnes det for at bompengeselskapene gis anledning til å forskottere midler til planlegging, prosjektering og grunnerverv.

Det er viktig for meg å påpeke at de foreslåtte trafikk-sikkerhetstiltakene på E6 nord for Hamar er viktige, men disse tiltakene skal ikke erstatte de planlagte utbyggingene på strekningen Kolomoen–Lillehammer, som er gitt en statlig ramme på 430 mill. kr i perioden 2014–2019.

Jeg vil også gi uttrykk for glede over de utbedringene som er foreslått på rv. 3 gjennom Østerdalen. I NTP er det presisert at det er aktuelt å legge om rv. 3 fra Løten til Grundset, nord for Elverum. Prosjektet vil bedre regulariteten for næringslivets transporter. Trysil er en viktig turistkommune i Hedmark og er sterkt trafikkert i turistsesongen. Nå blir det slått fast i NTP at rv. 25/rv. 3 forblir riksvei og skal ivaretas av staten.

Nå kan jeg kvittere ut alle de henvendelsene jeg har fått innen samferdselssektoren i mitt fylke. For et fylke som ligger i fiskeskyggen og oljeskyggen, er det helt nødvendig for næringsliv og bosetting at vi har gode kommunikasjoner.

Jeg vil avslutte med å juble fra Stortingets talerstol over denne storsatsingen på samferdsel, som bl.a. vil gi bedre og tryggere riksveier og fylkesveier. Vi får skikkelig fart på jernbaneutbyggingen og får mer godstransport over fra vei til bane, noe som betyr tryggere og bedre framkommelighet på veiene våre. Det fortjener Hedmark og resten av landet.

Representanten Borghild Tenden sa at Venstre i Hedmark og Venstre sentralt prioriterer jernbane framfor vei. Ja, da ville det sett stusslig ut i Hedmark. Vi er nemlig avhengig av både vei og bane, og slik er det mange steder i landet vårt.

**Øyvind Halleraker (H) [13:52:37]:** Regjeringspartiene liker å beskrive sin samferdselspolitikk som et takt-skifte; man går nå i takt, men særlig fortere går det ikke.

La oss se litt på realitetene. I dag har vi hørt regjeringspartiene skryte av at de øker NTP-rammen med 40 pst. i forhold til gjeldende plan. Ja, det stemmer nok det, og det er bra, men ikke godt nok, for kostnadene har også økt med 40 pst. Det er denne realiteten Regjeringen blir veldig provosert av at vi stadig tar opp, nemlig at det riktig nok er større økonomiske ressurser i sektoren nominelt sett, men det bygges ikke flere kilometer veg enn under Bondevik-regjeringen.



Høyre har helt andre løsninger og tar helt andre grep enn denne regjeringen. Vi har presentert en helhetlig strategisk plan som vi har kalt Høyres transportplan. Her presenterer vi løsninger som skal gi oss muligheter til å utnytte det handlingsrommet som foreligger i de nærmeste 10–15 årene, før andre store og tunge samfunnsoppgaver gjør seg gjeldende. Høye oljeinntekter gir oss sannsynligvis minst 500 milliarder kr mer å rutte med de neste ti årene enn vi ville hatt med dagens nivå.

Høyre mener det er avgjørende at vi klarer å disiplinere oss til å anvende disse ressursene til å investere for fremtiden de neste ti årene. Derfor har Høyre funnet fram til systemer som forplikter oss til å bruke oljeinntekter på nettopp langsiktige investeringer. Fordi vi i Høyre har forpliktet oss til å prioritere samferdsel, vil det bety økning i direkte bevilgninger til veier og jernbane, men også en rekke andre grep. Vi prioriterer 31 friske milliarder mer enn Regjeringen til investeringer i veier, som representerer en økning i forhold til Regjeringen på 40 pst. Vi vil etablere et vedlikeholdsfond på 50 milliarder kr. Men dette er ikke nok. Vi laget vår egen nasjonale transportplan nettopp fordi vi ikke syntes Regjeringens plan var egnet som utgangspunkt for å legge en strategisk samferdselspolitikk for neste periode. Vi vil ha en egen transportplan når vi går i regjering til høsten.

Høyres transportplan beskriver løsninger på noen av de største utfordringene som er knyttet til samferdsel i Norge, nemlig å ta igjen det enorme etterslepet både innenfor investeringer og vedlikehold.

Gammell medisin som Regjeringen anviser, hjelper ikke lenger, selv om de øker dosene noe. Den er dessverre gått ut på dato. Det må nye virkemidler til.

Høyre mener at problemene og manglene innenfor samferdselssektoren har blitt såpass alvorlige og omfattende at nytenkning og nye løsninger, som Høyre nå lanserer i stor skala, er helt nødvendig. Høyres tydelige satsing på OPS som prosjektform er et sentralt element. Høyre fremmer konkrete forslag om OPS-løsninger på 23 strekninger og i alt 35 enkeltprosjekt. Vi ønsker å få innført OPS-organisering også på jernbanesektoren og faktisk også utrede OPS-løsning på sjøen, nemlig for Stad-tunnelen. Dette betyr at Høyre vil igangsette tre til fem OPS-prosjekter hvert år i tiårsperioden med et årlig investeringsvolum på anslagsvis 5–7 milliarder kr mer enn Regjeringen, bare innenfor vegsektoren. Dette betyr dobbelt så rask realisering av viktige strekninger på våre riksveier som det Regjeringen legger opp til, og i løpet av 15 år vil vi med Høyres modell ha et moderne riksvegnett i Norge.

For å få dette til vil Høyre innføre omfattende reformer i måten vi planlegger å utføre oppdragene på. Høyre vil endre våre transportetater fra å være byråkratiske, litt tunge og lite dynamiske til å bli mer operative og handlingsorienterte. De må bli fleksible, ha fokus på løsninger og få en langt friere stilling enn i dag. Alle tilsynsoppgaver må overtas av andre, slik at kompetansebasen som etatene utgjør, rendyrkes, og tro meg, med Høyres modell vil viktige fagfolk som ingeniører og andre innenfor veg og bane strømme til de fristilte selskapene, for her kommer det til å bli moro

å jobbe. Disse etatene skal konkret bygge framtidens Norge.

Jeg skal ikke gå gjennom alle de 23 handlingspunktene i Høyres transportplan, men viser til at hele planen er tuftet på tre hovedpilarer for hva Høyre mener er viktig. Det er først og fremst hensynet til personlig frihet og livskvalitet, men selvsagt også det å gi norske bedrifter konkurransedyktige transportløsninger.

Som tredje pilar vil vi i Høyre utvikle løsninger som peker i retning av et grønnere samfunn, med smartere, mer moderne løsninger som spiller på lag med miljøet. I denne sammenheng må jeg få framheve Høyres tydelighet i satsingen på høyhastighetsjernbane i Norge. I mange år ble dette sett på som noe noen få såringer beskjefteget seg med. Det var først da Høyre tok fatt i saken i 2006, i form av et Dokument nr. 8-forslag, at temaet virkelig kom på dagsordenen.

Åre være entusiastene som holdt ut. SV har vært tydelig. Så får vi tro at hele – hele – Arbeiderpartiet etter hvert samler seg om dette. Statssekretæren i det siste regjeringspartiet vil nok finne sin plass i folden etter hvert.

For Høyre passer en moderne jernbane med høy hastighet, utmerket komfort, fleksibilitet og miljøfortreffelighet perfekt inn som et satsingsområde relatert til de tre hovedpilarene jeg nevnte at Høyre har lagt til grunn. Høyre har simpelthen klokkeetro på konseptet som kombinerer lyntog med regiontog, at denne funksjonen er på samme nett og i korridorer hvor det i generasjoner har vokst fram næringsstrukturer og befolkningskonsentrasjoner.

I dette landet flyr vi ti ganger mer med innenriksfly enn i land som f.eks. Tyskland og Frankrike. Mange er ikke klar over at dette betyr et stort trafikkpotensial for høyhastighetstog i Norge. Dette ønsker Høyre å ta fatt i. Vi går inn for å bygge høyhastighetstog der driften av togene er lønnsom, slik at vi ikke bygger noe som blir et driftsøkonomisk subsidiesluk i fremtiden.

Samfunnet må ta ansvaret for investeringene i bane- og kjøreledning, men den kommersielle driften oppå linjene må være lønnsom. Jeg skulle gjerne sett at de rød-grønne partiene sluttet seg til Høyre, Venstre og Kristelig Folkepartis forslag her i dag; det ville ryddet all tvil til side.

Det gleder meg at opposisjonen står samlet i et felles forslag om OPS-løsninger på E39, eller Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim, selve eksportvegen i Norge. Den går gjennom industri- og næringsområder med svært stor befolkning og har betydning for nasjonens eksportinntekter og verdiskaping. Her er en rekke strekninger som egner seg for OPS-finansiering. Jeg nevner firefeltsvegen mellom Bergen og Os, den ligger gryteklar i departementet, men også Nyborg-tunnelen nord for Bergen er viktig for trafikk nordover mot Sogn og Fjordane.

Men det er jo ferjeavløsningsprosjektene, Rogfast, Hordfast og Møreaksen som virkelig representerer revolusjonen i landsdelen, fordi man med de prosjektene får på plass en fergefri kyststamveg mellom Stavanger og Bergen – hvor det bor en million mennesker – og dessuten binder de Møre og Romsdal bedre sammen.

En tilnærmet fergefri kyststamveg, som vi da får, vil

bidra til kolossal regionutvikling og verdiskapning. En nylig presentert rapport fra Econ Pöyry viser store besparelser for samfunnet ved å bygge fergefritt. Neddiskontert nåverdi er oppgitt til 2,7 milliarder kr. Rapporten konkluderer med at styrkingen av det regionale næringslivet på Vestlandet kommer hele nasjonen til gode, fordi vi her snakker om viktige eksportnæringer for landet.

Dessverre har ikke regjeringspartiene eller Regjeringen i sitt dokument nevnt verken ferjefri kyststamveg eller f.eks. Hordfast i Hordaland. Jeg håper det er en forglemelse, og at de ved neste korsveg kan støtte opposisjonens forslag. Regjeringspartiene viser kun til de mange merknader og ønsker om å få realisert en ferjefri kyststamveg, som framkom i høringene. Men selv nevner de bare at det er viktig at ferjesambandene får hyppige rutefrekvenser på hele strekningen.

Høyre vil ha ferjene bort. Vi ønsker en ferjefri kyststamveg så snart som overhodet mulig. Det er synd at ikke regjeringspartiene er enige i dette. Her er det ingen tid å miste. Høyre vil komme i gang med disse OPS-strekningene så snart som mulig.

**Irene Johansen (A) [14:02:01]:** Regjeringen la i mars fram sitt forslag til Nasjonal transportplan, et forslag som tok pusten fra de fleste, også opposisjonspartiene. Nå har de fått pusten igjen, og har bidratt til en innstilling fra transportkomiteen på 300 sider. Forut for dette har det vært en bred og lang prosess som startet opp omtrent da forrige transportplan ble vedtatt for fire år siden, og som har pågått i transportetatene i kommuner og fylker, i de politiske partier, i organisasjoner og aksjoner – en omfattende og grundig prosess der alle har fått uttale seg i flere runder.

Jeg mener det er grunnleggende viktig at NTP er en overordnet strategiplan som angir retningen på transportpolitikken og dens plass i samfunnsutviklingen, og som også drøfter nye grep, slik Regjeringens forslag til NTP gjør. Men prosessen burde kunne kortes ned, og man kunne gjøre planen mindre omfattende enn i dag, og også vurdere å tilføre bredere kompetanse i arbeidet med f.eks. samfunnsplanlegging og analyse i neste runde.

Samferdsel engasjerer – det har jeg merket meg i denne perioden. Det er kanskje ikke så rart sett i forhold til at folk reiser mer også innenlands, og høykonjunktur med økt kjøpekraft har gitt mer gods på veg, jernbane og sjø og økt trafikk. Det er derfor et stort behov for et effektivt, tilgjengelig, bærekraftig og sikkert transportsystem her i landet. Transportplanen som foreligger, gir et godt grunnlag for å komme et langt stykke videre mot dette transportmålet de neste ti årene, med mange små og store prosjekter innenfor veg, jernbane, havner og farleder.

I mitt hjemfylke, Østfold, har de fått en ny merkedag, nemlig 13. mars. Da la Regjeringen fram forslag til NTP, der vi endelig fikk gjennomslag for lokale prosjekter det har vært kjempet for i mange år, som videre utbygging av dobbeltsporet gjennom Moss til Såstad, nytt dobbeltspor Oslo–Ski, med påkobling av østre linje, videre sammenhengende utbygging av E18, utbedring av farleder og Moss og Borg havner som stamnetthavner. Og i dag vedtas det her.

Jeg sier ikke at vi dermed er i mål, men vi er et godt

stykke på vei til målet om bl.a. dobbeltspor gjennom byene til Halden og svenskegrensen og sammenhengende utbygging av E18 fra grensen til Oslo – et godt stykke lenger enn med forrige regjering. Det er vi fornøyd med.

Økt satsing på jernbane som svar på klima- og transportutfordringene, og som en viktig premiss for samfunnsutviklingen, er en av strategiene i planen. Arbeiderpartiet mener det er et riktig og viktig grep. Med de problemene som har vært på jernbanen, spesielt på Østlandet, siste år, grunnet flere års nedprioritering av vedlikehold av jernbanenettet, har drift og vedlikehold førsteprioritet for oss i første planperiode. Folk må kunne stole på at toget kommer og går når det skal. Derfor prioriterer vi mer penger til vedlikehold, og dette arbeidet er alt i gang, bl.a. i Oslostunnelen.

Regjeringens strategi for utvikling av jernbanenettet, med utbygging av dobbeltspor i intercitytriangelet Oslo–Lillehammer, Oslo–Skien, Oslo–Halden og mellom de store byene er også viktig og riktig.

Hastigheten på jernbanen har vært et livlig debattert tema i hele perioden og er et av de nye grepene som tas opp i planen. En pussighet i denne debatten er at vi ikke har den samme hastighetsdebatten når det gjelder veg. Men den kommer kanskje, for mens Fremskrittspartiet vil ha seksfelts motorveger f.eks. på E6 mellom Svinesund og Oslo, vil vi ha høyhastighetsbaner bygd for en minimumshastighet på 250 km/t på den samme strekningen.

Over hele Europa satses det offensivt på utbygging av jernbanenettet og høyhastighetsløsninger. Gjennom dette flyttes transport av gods og personer fra fly og veg til bane, og bidrar til en mer effektiv, sikker og bærekraftig transport. Norge er det landet med størst andel flytrafikk innenlands sammenlignet med andre europeiske land. Grunnen er at vi ikke har alternativ som gir tilnærmet samme reisetid som med fly. Høyhastighetsbaner kan være et slikt alternativ. Regjeringen har igangsatt flere utredninger av høyhastighetsbaner i perioden og hatt en bred og god prosess. Jeg registrerer nå at Høyre prøver å ta æren for dette, men det er viktig å merke seg at dette arbeidet har Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, tverrpolitisk støttet opp om og vært pådrivere for, gjennom våre vedtak om behov for mer kunnskap om effekter et slikt transportalternativ vil kunne gi. Konklusjonene fra disse utredningene er ikke entydige, mens utredninger fra andre miljøer viser at det er markedsgrunnlag for lønnsomme høyhastighetsbaner i Norge. Flertallet i transportkomiteen har derfor i sin innstilling understreket at videre utredninger nå må ha bygging som siktemål, og et beslutningsgrunnlag må foreligge i god tid før neste rullering av NTP.

Det må ikke etableres en motsetning mellom satsing på utbygging og opprusting av eksisterende jernbanenett og framtidig satsing på høyhastighetsbaner, slik enkelte gjør. Den jernbane vi bygger nå, bygger vi for de neste 100 år. Vi må derfor vite mer om transportbehovene og mulighetene en høyhastighetsbane vil kunne gi oss, ikke bare for de neste ti årene, men langt fram i tid. Vi må sette en konkurransedyktig jernbane som mål for jernbanen for de neste 100 år, så gir hastigheten seg selv. Spørsmålet er ikke høyhastighetsbaner eller ikke, men å kombinere krav

til hastighet med våre krav til en dobbeltsporet jernbane gjennom byene i intercitystrekningene. Svaret får vi ved neste korsveg.

**Steinar Gullvåg (A) [14:07:32]:** For fire år siden var det relativt få som hadde forventninger til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan. Daværende jernbandedirektør Steinar Killi gav faktisk uttrykk for at han langt på vei betraktet etatenes arbeid med transportplanen som spilt møye, fordi skiftende regjeringer likevel ikke evnet å følge opp beskjedne planrammer. I dag er situasjonen helt annerledes. Regjeringen har ikke bare oppfylt, men overoppfylt Stortingets vedtak fra fire år tilbake, og transportplanen har for første gang blitt et politisk styringsredskap, slik den var ment å være. Men ikke bare det: Regjeringen har løftet samferdsel som politikkområde og lagt til rette for en samferdselsstrategi uten sidestykke i nyere tid. Derfor er forventningene mye høyere nå. Jeg synes at det plandokument vi behandler i dag, representerer et samferdselspolitisk tidsskille, og da særlig for jernbanens vedkommende.

Også regjeringen Bondevik II-partiene, som gikk inn i denne stortingsperioden med halen mellom beina, har gradvis gjenvunnet selvtiliten. Opposisjonstilværelsen har tydeligvis gjort dem godt, selv om de henfaller til gammelt ideologisk tankegods og går inn for en stortilt privatisering av både vei og bane. Men det får våge seg. Jeg synes derfor det bare er positivt at skillelinjene i norsk samferdselspolitikk nå synliggjøres.

Med støtte fra stortingsflertallet vil Regjeringen nå heve samferdselsbevilgningene opp til et helt nytt nivå. Det er ganske formidabelt når innsatsen heves med 10 milliarder kr årlig. Det pussige er at partier som tidligere har prioritert skattelette framfor samferdsel, nå byr over – selv sagt med unntak av Fremskrittspartiet, som i alle henseende har meldt seg ut av den økonomiske virkeligheten. Så får vi heller bruke valgkampen til å forklare velgerne at denne politikken bare er skuebrød, og at den aldri vil komme til anvendelse.

Transportplanen er nå et så ambisiøst dokument at de tyngste transportetatene kan få problemer med å følge den opp. Det er ikke fordi de kommer til å mangle bevilgninger, snarere tvert imot, men jeg tror at plankapasiteten kan bli en flaskehals når transportplanen skal gjennomføres, også fordi den faller sammen med at en generasjon dyktige planleggere forlater samferdselsetatene og går over i pensjonistenes rekke de neste årene. Manglende rekruttering gir nemlig grunn til bekymring. Ved NTNU har det overhodet ikke vært søkere til jernbanetekniske og visse veitekniske fag de to siste årene.

Vi står nå på terskelen til jernbanens renessanse her i landet. De neste ti årene skal store jernbaneprosjekter realiseres. Jeg er glad for at det såkalte intercitytriangelet nå prioriteres. Utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen er i virkeligheten en transportrevolusjon som ikke bare forkorter reisetida mellom vestfoldbyene og Oslo, men som også legger grunnlaget for en helt ny næringsutvikling på vestsiden av Oslofjorden.

I all denne debatten om høyhastighetstog – og jeg er

ikke uenig i at den muligheten bør utredes – kan det være vanskelig å holde fokus. Det er lett å la seg besnære av hastigheter på over 250 km/t. Men for meg, som siden årsskiftet 1982/1983 har pendlet på Vestfoldbanen, og som samlet sett har tilbrakt et par årsverk på toget – og da inkluderer jeg også forsinkelsene – er drømmen å kunne doble gjennomsnittshastigheten fra dagens 65 km/t. For meg vil det være noe i retning av en månelanding dersom vi kunne skaffe til veie en ny sporveksel og et nytt signalanlegg på Skøyen stasjon, slik at vi med en rimelig grad av sikkerhet kan stole på at toget går og kommer når det skal.

Oppgaven blir nå å sette fortgang i den videre planleggingen av dobbeltspor gjennom Vestfold og Telemark med en forlengelse til Sørlandsbanen, herunder en kombinasjon av ny stasjon og flyplassterminal på Torp. Jeg har ikke noe imot at det planlegges å legge til rette for tog med hastigheter over 250 km/t, forutsatt at det ikke forpurrer eksisterende planer.

**Berit Brørby (A) [14:12:51]:** Nasjonal transportplan er et stort løft for landet og for Oppland. Mange gode og nødvendige prosjekter har fått plass i planen, og jeg er svært tilfreds med at Stortinget nå satser så mye på både vei og jernbane.

En arbeidssang har teksten «Vi bygger landet». Ja, vi er godt i gang, og med NTP blir det enda mer «Vi bygger landet».

På Hadeland er det mange ulike transporttemaer som vi er opptatt av: Gjøvikbanen, rv. 4, Randsfjordferga og ikke minst rv. 35. Det er viktig at Gjøvikbanen blir definert som en del av intercitytrafikken. Jeg synes det nå er på sin plass at togtilbudet Oslo–Gjøvik får samme status som andre sammenlignbare togtilbud til byer på Østlandet.

Når det gjelder de to prosjektene på rv. 4, må de kunne slås sammen, slik at fremdriften ikke stopper opp. Rv. 35 skal etter det som står i innstillingen, bygges ut med oppstart så tidlig som mulig i perioden. Etter min og mange andres mening må rv. 35 på strekningen Hønefoss–Jessheim omklassifiseres, slik at den blir en del av en framtidig E16. Det er viktig at Stortinget forstår at rv. 35 gjennom Akershus, Oppland og Buskerud sammen med rv. 2 utgjør en tverrforbindelse nord for Oslo. Denne tverrforbindelsen sammen med den etablerte tverrforbindelsen sør for Oslo, Oslofjordforbindelsen, er lansert som ytre ring rundt det sentrale osloområdet, og vil kunne avlaste Oslo – som et nav i transportsystemet, også kalt Ring 4.

I nasjonal sammenheng er tverrforbindelsen rv. 35 hovedforbindelse til Gardermoen for Indre Telemark, deler av Hordaland og Sogn og Fjordane, Numedal, Hallingdal, Valdres, deler av Nedre Buskerud og Vestoppland. Disse nevnte områdene er de områdene i landet som har lengst vei til flyplass. Rv. 35 gjennom Jevnaker har en døgnetrafikk på vel 9 000, dvs. et kjøretøy hvert 15.–16. sekund hele døgnet. 600–700 tunge kjøretøyer forsinkes daglig på rv. 35 og skaper køer og farlige trafikksituasjoner. Det dunderer én stor lastebil gjennom Jevnaker sentrum hvert annet minutt hele døgnet.

Dagens rv. 35 har en elendig standard, og uansett bygging av ny trasé på rv. 35 må veien rustes opp fordi den

ikke er tilrettelagt for myke trafikanter på store deler av strekningen. Det er helt uakseptabelt at det ikke kan gjøres noe med dette.

Rv. 35 har en stigning på 6–7 pst. og er en stamveg som er så smal at den ikke engang har gul midtlinje. Derfor er det svært viktig at rv. 35 får en rask framtidig løsning hvor bompengeretningslinjene gir muligheter for forsering av veien. Det er et flertall i komiteen som gir disse signalene, som jeg synes er veldig bra.

Når terminal 2 på Gardermoen eventuelt en gang blir bygget og står ferdig, vil en ny rv. 35 og Ring 4 gi nødvendige vekstimpulser til næringslivet gjennom en bedre transportstandard og kortere avstander som gjør bolig- og arbeidsmarkedet mer tilgjengelig på hele Hadeland.

NTP er et løft. Det er en viktig infrastruktur som skal videreutvikles, og jeg synes at vi med det vedtaket Stortinget i dag kommer til å fatte, virkelig ser at vi bygger landet.

**Bendiks H. Arnesen (A) [14:17:26]:** Gode samferdselstilbud er helt avgjørende for at store og små lokalsamfunn skal kunne fungere og produsere. Samferdselen er selve blodsløpet i samfunnet vårt. Ofte hører jeg utsagn om hvorfor det skal brukes penger til samferdsel i distriktene – der bor det jo så lite folk. Det telles hoder, men ikke kilometer, og det blir sett helt bort fra den enorme verdiskapingen som skjer i Distrikts-Norge. Jeg er glad for at vi nå har en regjering og et stortingsflertall som har forstått hvor viktig samferdsel er for alle, og at by og land må gå hand i hand. Jeg er særlig tilfreds med Regjeringens nordområdestrategi, og at den følges opp i Nasjonal transportplan.

Ved å styrke infrastrukturen i nord skaper vi mye større muligheter for næringsutvikling og bosetting i nordområdene, noe landet som helhet vil tjene på. I den sammenheng er jeg glad for at vi også får en utredning om det framtidige samferdselsbehovet i nord, hvor utbygging av jernbane i nord skal være med.

Utbygging av havner og farleier vil øke verdiskaping langs kysten og gi større trygghet for dem som skal livnære seg av virksomhet knyttet til fiskeri og maritim virksomhet. La meg som eksempel nevne Vannvåg i Karlsøy kommune, som er et livskraftig lite kystsamfunn, men som uten en bedre fiskerihavn ikke vil ha noen muligheter til utvikling.

Hurtigruta er et meget viktig samferdselstilbud for befolkningen og for reiselivsbedriftene langs kysten. Jeg er meget godt tilfreds med de tiltak denne regjeringen har satt i verk for å sikre hurtigrutas framtid. Uten innføringen av en nettolønnsordning og tilføring av ekstra tilskudd kunne situasjonen ha vært helt håpløs for hurtigruta. Denne handlekraften fra Regjeringen har folk langs kysten merket seg, og jeg forventer at hurtigrutas framtid sikres.

Jeg tror ikke alle forstår hvor viktig rassikring er flere steder i landet vårt. Tenk på alle skolebarna, arbeidsfolk og all tungtransport som daglig må ferdes langs rasfarlige veier. I dag kreves det at produktene kommer raskt og effektivt til markedet, særlig er dette viktig for de varer som skal komme ferske til markedet. Vi kan ikke ha det slik at

rasfare og manglende fergekapasitet skal påføre næringslivet i distriktene tap av penger og marked. Dette gjør det nå noe med.

Komiteen har i en merknad omtalt en svært gammel sak i Troms, som gjelder fastlandsforbindelse til Bjarkøy. Her snakker vi også om et livskraftig lokalsamfunn med utrolige muligheter til økt verdiskaping og unike reiselivsmuligheter, men som hemmes av mangel på framkommelighet. Her sier innbyggerne at de med glede vil ha en kommunesammenslåing med Harstad dersom de får en fastlandsforbindelse, og Harstad vil ha en slik sammenslåing, men under den samme forutsetning. Dette forteller med all tydelighet hvor viktig samferdsel er for å få til mest mulig rasjonell drift i samfunnet vårt.

Langsundforbindelsen i Troms fylke er et annet eksempel på at en fastlandsforbindelse vil bedre lokalsamfunnets utviklingsmuligheter dramatisk – og som absolutt må komme før det er for sent. Fylkene kjenner forholdene best og må selv være suverene når det gjelder å prioritere sine prosjekter, men med det løftet som nå kommer i NTP, vil også Troms kunne realisere flere viktige prosjekter på kortere tid.

Dagens regjering og stortingsflertall har vist at de er i stand til å gi årlige bevilgninger til samferdsel i tråd med Nasjonal transportplan. Den beste garantien for å realisere innholdet i den nye transportplanen er derfor å beholde det rød-grønne flertallet også etter høstens valg.

**Marianne Aasen (A) [14:22:13]:** Jeg vil først kommentere til Høyres hovedtalsperson, Trond Helleland, som i sitt innlegg viste til handlingsreglen da han kritiserte Regjeringen for at det etter hans mening ikke satses nok på samferdsel. Helleland har rett i at tiltak for en bedret infrastruktur er ett av de områdene som ble nevnt i St.meld. nr. 29 for 2000–2001 – hvordan bruke avkastningen av Statens pensjonsfond. Men det blir svært fristende å minne representanten Helleland om da hans eget parti satt i regjering, for den gang klarte den Høyre-dominerte Bondevik-regjeringen ikke engang å oppfylle sine egne mål i Nasjonal transportplan for 2001–2005. Satsing på samferdsel ble den gang ikke prioritert. Spørsmålet som henger i luften er hvorfor Høyre ikke prioriterte samferdsel mye høyere da de hadde mulighet, særlig med tanke på at de var med på en slik bruk av oljepenger.

Denne regjeringen bygger landet med en solid satsing på samferdsel. Det er bra, for etterslepet er stort. Vi bygger mer, vi vedlikeholder bedre og vi styrker kollektivtilbudet. Det sier sitt når VG tidligere i vår hadde en forside som viste hvilke veier man må unngå i sommer på grunn av omfattende asfaltering. Det frister da med en omskriving av et kjent ordtak: Aldri så godt at det ikke er galt for noe. Jeg er redd vi må leve med den ulempen som følger med både nødvendig vedlikehold og bygging av nye veier og jernbanetraseer en god tid framover. Det gjelder hele landet, men jeg vil heretter konsentrere meg litt om Oslo-området, og i den forbindelse komme innom Oslopakke 3.

I Oslo-området satses det nå betydelig på infrastruktur, og det er på tide. De siste fire årene har jeg daglig

ved selvsyn fulgt utviklingen og byggingen av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika. La meg minne om følgende: Da vi kom til regjeringsmakt i 2005, var man i ferd med å starte nedrigging av anleggsarbeidene der. Det lå ikke penger i Bondevik-regjeringens siste budsjett til dette dobbeltsporet. For topendlere fra vest, i Akershus, fra Buskerud og fra Vestfold utgjør det en åpenbar forskjell med hensyn til hvem som styrer dette landet. Det ser man hver dag, for denne regjeringen snakker ikke bare om satsing på tog, vei og bane – vi bevilger penger til det.

Behovet for ny E18 gjennom Asker og Bærum har vært stort lenge. Igjen er det pendlere fra samme regioner som har vært rammet av manglende politisk handling gjennom mange år. Køene vest for Oslo er vel kanskje de mest stabile køene i hele landet. De er der hver morgen, hver ettermiddag – fast fem dager i uka. I tillegg er de der på søndag ettermiddag og kveld, når hyttefolk skal hjem til Oslo fra Hallingdal, Vestfoldkysten eller Telemark. Det bor tusenvis av mennesker langs en av de største miljøsynderne i kommunene Asker og Bærum. Beboerne plages av støy og luftforurensning. Miljøtunnel under Sandvika og Asker er etterlenget.

For første gang er E18 inne i Nasjonal transportplan. Det er bra. Både satsingen på tog – som vi har sett, og som vi nå flytter over fjorden til Oslo–Ski etter at strekket på vestsiden er ferdig – og vei i denne regionen vil dessuten ha store samfunnsøkonomiske konsekvenser og gevinster.

Årsakene til at vi nå får på plass store infrastrukturinvesteringer er en bred tverrpolitisk enighet. Det skal alle partiene som er en del av kompromisset om Osloapakke 3, ha ros for. Som representanten Truls Wickholm har pekt på tidligere i debatten, er dette et skjørt kompromiss. Det hviler på alle parter å respektere de grunnprinsippene man ble enige om. Det betyr bl.a. at fordelingen mellom kollektivtrafikk og veiprojekter må ligge fast, og at hovedprioriteringene ikke endres. De som nå sitter i styringsgruppen, det vil si fylkesordfører Jegstad i Akershus og byråd Kallmyr i Oslo har et særlig ansvar for forankring. Noe spesielt er det jo at en representant for Fremskrittspartiet, nemlig Kallmyr, har en hånd på rattet i en sak partiet hans stort sett er imot. Motstanden mot Osloapakke 3 hos Fremskrittspartiet kan karakteriseres på mange måter – imponerende er det i hvert fall ikke. Ukritisk bruk av oljepenger er i stedet Fremskrittspartiets svar.

Problemet med et slikt standpunkt er at det går ut over noe annet. Det er greit å bruke oljepenger i og for seg, men det har konsekvenser. Man får for det første mindre penger i framtiden til pensjoner og velferd, og samferdsel for den saks skyld, for det vil ikke bli slutt på å bygge landet én gang for alle. Sågar må vi kanskje også øke skattenivået senere hvis vi bruker for mange penger nå. For det andre gambler man med kronekursen, noe ingen jeg har møtt i norsk eksportindustri, synes er en god idé. Dette forteller ikke partiets representanter noe om når de øser ut penger i øst og vest.

Høyre har funnet sin sareptakrukke. De tar selvfølgelig avstand fra oljepengetil bruk til Fremskrittspartiet. Men byr anledningen seg, løses alt med trylleordet OPS. Det hørte vi i replikkordvekslingen litt tidligere i dag.

Jeg tror representanten Wickholm er inne på noe når han påstår at Høyre nå bruker OPS på samme måten som Fremskrittspartiet bruker oljepenger.

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

**Arne L. Haugen (A) [14:27:34]:** Jeg er enig med komiteen i at det er en ambisiøs Nasjonal transportplan for de neste ti årene. En økning på 45 pst. må være bra.

Så får vi heldigvis ferdigstilt E39 Høggjølens–Harangen. At denne parsellen ble stående igjen når man først var i gang med et større utbyggingsprosjekt i området, har vært tungt å svelge og komplett umulig å forstå og akseptere for befolkningen i regionen. Nå kommer dette på plass.

Da jeg var ordfører i Meldal, arbeidet jeg aktivt for å få til utbedring av en kort, men trafikkfarlig og ulykkesbefengt veistrekning, rv. 700, Klingliene i Orkdal kommune på grensen mot Meldal. Dette var et svært viktig prosjekt, særlig for industrien på Løkken Verk. Blant annet er det slik at militær ammunisjon og klasevåpen fra mange land i verden transporteres etter denne svingete og bratte veien, før det blir destruert under miljømessig optimale forhold i Løkkengruva. Jeg håper inderlig at fylkeskommunen nå prioriterer dette prosjektet for en rask realisering.

Vi sørtrøndere har den oppfatningen at vi gjennom lang tid har fått lite av samferdselsinvesteringene. Men jeg må si jeg ser lyspunkter i denne NTP-en. For det første legges det nå opp til en samlet opprusting og utbygging av E6 og rv. 3 fra Opplands og Hedmarks grense mot Trondheim, og tilsvarende tas det grep i forhold til Trønderbanen. Det samordnende grepet begge fylkeskommunene har tatt initiativ til, inkludert en samlet styrking av kollektivtilbudet, er virkelig både nyskapende og framtidsrettet. Dette initiativet registrerer jeg at regjering og komité tar tak i.

Elektrifisering av Meråkerbanen er også et veldig viktig prosjekt, der det er stort engasjement fra svensk og finsk side. Jeg har merket meg den nye låneordningen som stilles til disposisjon for fylkeskommunene, som bidrar til at det skal være mulig å få til et mer helhetlig grep om samferdselsinvesteringene. I tillegg til mer penger direkte, gir dette nye og bedre muligheter.

Jeg håper at det nå kan bli fortgang i arbeidet med elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen, slik at NSB slipper å ta til takke med gammelt vognmaterieell når de om noen år skal vurdere å investere i nytt vognmaterieell på Trønderbanen.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [14:30:36]:** Dette er en gledens dag. Endelig har vi en transportplan med visjoner. Vi har en statsråd og en regjering som har løftet samferdselssektoren. Vi har en regjering som ser at man må bruke ressurser på å binde landet sammen. Folk har merket at det har kommet en ny regjering og en ny samferdselsminister i Norge.

Mitt hjemfylke, Hedmark, er et godt eksempel. Det er et samferdselsfylke. Det har fire ulike jernbaner og tre store hovedveier, som binder Norge sammen, og som bin-

der Norge og Sverige sammen. Hva har skjedd? Bygging av ny firefelts E6 er i gang. Denne regjeringen viste politisk vilje og overstyrte Vegdirektoratet. E6 blir utbygd fra begge sider – det er fullt «trøkk». Dagens NTP legger opp til videre utbygging. Det er svært bra. Nytt dobbeltspor på Dovrebanen ble løftet fram i tiltakspakken. I dagens NTP løftes det videre. Over 6 milliarder kr ligger inne. I tiltakspakken lå 30 mill. kr inne til å sette i gang prosjektering. Det er en stor seier. Det vil være en revolusjon for vårt område når dobbeltsporet jernbane mellom Gardermoen og Hamar er på plass.

Så til Rørosbanen. I forbindelse med den forrige NTP, som ble vedtatt for fem år siden, ble det stilt spørsmål om Rørosbanens framtid. Skulle vi ha fortsatt persontrafikk på denne banen? I dag blir det ikke stilt noen spørsmål om det. Det har vært fullt «trøkk», det er fulle tog. Dagens rød-grønne flertall løfter heller dette spørsmålet opp: Burde Rørosbanen bli elektrifisert – og også Solørbanen?

I forrige NTP var rv. 3 helt uteglemt. Den fikk bare noen små, usle kroner. I forrige valgkamp gikk Senterpartiet ut og lovet 100 mill. kr hvert år til rv. 3. Vi ble delvis latterliggjort av alle – løftet ble kalt useriøst – også av våre gode venner i Arbeiderpartiet og SV. Med vedtak av dagens NTP vil det bli 140 mill. kr hvert eneste år til rv. 3 – 1 400 mill. kr som gjør at vi får et gedigent løft. Det er en stor seier for det å binde Norge sammen, og det er en stor seier for det å klare å få redusert antallet trafikkuulykker på en av Norges mest ulykkesbelastede veier.

Dette er en stor dag for samferdselsfylket Hedmark. Alle de store samferdselsårene har fått et stort løft. Vi har fått et stort løft innenfor jernbanesektoren. Vi har fått et stort løft innenfor veisektoren. Vi har også fått et løft for rv. 3, et løft som alle var mot for fem år siden, men som alle er for i dag. Dette er den endelige begravelsen av lottorekken. Nå tar vi hele fylket på alvor, og det er kjempeartig.

**Dag Ole Teigen (A) [14:33:32]:** I den politiske debatten blir det ofte sagt at veistandarden i Norge er for dårlig sammenliknet med andre land. Det er nok mye sant i det, og derfor skal det også brukes ganske mye mer penger i den kommende planperioden.

Men det er også viktig å ha med at Norge egentlig har ganske mye vei. Det er bare 50 land i verden som har mer vei enn Norge, til tross for at det er over 60 land som har større areal enn Norge, og over 100 land som har flere innbyggere. Når vi diskuterer vei, er det også mindre relevant enn ofte ellers å omtale Norge som et av verdens rikeste land. Norge er et av verdens rikeste land pr. innbygger, og pr. innbygger har vi også over dobbelt så mye vei som f.eks. Tyskland. Men Norge er på langt nær verdens rikeste land i forhold til areal, og det er jo det som skaper de spesielle utfordringene som vi har innenfor samferdsel. Jeg sier det på ingen måte for å antyde at veiene er gode nok, men fordi det er en viktig forklaring på hvorfor vi har de utfordringene vi har, slik jeg ser det.

Jeg er glad for at så mange prosjekter har kommet med i Nasjonal transportplan, og jeg er særlig glad for den sat-

singen på miljøtiltak som Regjeringen har lagt opp til, bl.a. innen jernbane- og sjøtransport.

Jeg vil nevne to konkrete prosjekter spesielt. Det første er nytt Sotrasamband, som i NTP er bevilget 400 mill. kr, og som vil knytte min bostedskommune, Fjell, sammen med Bergen. I Arbeiderpartiet lokalt har vi sett på dette som et miljøprosjekt, først og fremst fordi et nytt samband gir rom for å satse på kollektivtransport, gang- og sykkelsti og bybane, som er visjonen på sikt, men selvsagt også fordi trafikken over dagens tofeltsbru er for stor, f.eks. klart større enn over Svinesund. Det må gjøres noe med de lange køene i rushtrafikken. Jeg vil takke statsråden for bidraget til å holde framdriften, slik at vi så raskt som mulig kan få på plass det nye sambandet. Det gjenstår fortsatt mye arbeid, men dette er en stor dag for hjemkommunen min.

Det andre jeg vil nevne, er Stad skipstunnel, som får 200 mill. kr. Skipsleia forbi Stad er et fryktet og værhardt område. Jeg vokste opp rett innenfor det værharde Stadlandet og husker godt mye ekstremvær, som f.eks. nyttårsorkanen 1. januar 1992. I lokalbefolkningen har muligheten for en skipstunnel blitt diskutert i lang, lang tid. Stad skipstunnel er ikke bare et prosjekt som en først og fremst trenger lokalt, men et prosjekt som er viktig for sikkerheten langs hele kysten. Derfor er jeg glad for det arbeidet som er gjort for å forankre prosjektet, som bl.a. representanten Gjølseth har vært involvert i. En skipstunnel vil ikke bare kunne skape turisme og lokale ringvirkninger, men mest av alt gi en tryggere skipslei forbi Vestkapp. Det er en nasjonal interesse, og jeg ser fram til at tunnelen kan bli realisert.

**Henning Skumsvoll (FrP) [14:36:37]:** I hele etterkrigstiden har samferdselsutbyggingen i Norge vært utført stykkevis og delt. Selv etter at oljeinntektene begynte å strømme inn i statskassen, har denne utviklingen fortsatt. Knappe budsjetter og ivrige distriktpolitikere var med på å gjøre veibyggingen til et lappeteppe. Her gjaldt det at alle fylker skulle få sitt.

Konservative trafikkprognoser gir lav veistandard. Et eksempel på dette fra mitt hjemfylke Vest-Agder er E39-utbyggingen i Listerpakken. Samtidig med åpningen i 2006 konkluderte Vegvesenets evaluering med at veien allerede var gammeldags.

Mange av de tidligere problemene med veiutbygging kan tillegges lokalpolitikernes mangel på å se de store linjene innenfor samferdselssektoren. At en liten kommune kan stanse en reguleringsplan, og derved også selve prosjektet, hører ikke hjemme i dagens demokrati. Ansvaret for gjennomføringen av disse hovedplaner må være hos staten. Om nødvendig må lovgrunnlaget endres, slik at kommunene bare blir høringsorganer.

Fremskrittspartiet ber i sine merknader om at Regjeringen utarbeider overordnede planer for hele samferdselssektoren, slik at både riks- og lokalpolitikere til enhver tid kan orientere seg i godt detaljerte planer.

NTP som i dag behandles, må sies å være svært konservativ, særlig med hensyn til framdrift. Bilstene må stadig betale mer av veiutbyggingen. I NTP-perioden vil biliste-

ne gjennom skatter og avgifter betale ca. 500 milliarder kroner til statskassen enn det de får igjen i NTP. Bompeng-utbygging er blitt en vekstnæring for Regjeringen.

Fremskrittspartiet vil i løpet av 25 år bygge ut nødvendig stamvei- og riksveinett. Fremskrittspartiet foreslår å øke totalrammen til NTP med 580 milliarder kroner. Dette er en fornuftig omdisponering og en sikring av statens midler fra aksjer og fonds til realverdier som ikke er konjunkturavhengige.

I Vest-Agder foreslår Fremskrittspartiet å bruke 20 milliarder kroner for å bygge firefelts E39 fra Kristiansand til Sandnes innenfor NTP-perioden. Tilsvarende beløp i Regjeringens NTP er 3,49 milliarder kroner, hvorav 2 milliarder kroner er bompenger.

Fremskrittspartiet foreslår videre å bygge ny oppgradert rv. 41 mot Kristiansand lufthavn, Kjevik samt å bygge en ny firefelts rv. 456 Vågsbygd– E39. Fremskrittspartiet foreslår å bruke 1,6 milliarder kroner i perioden 2010–2019. Fremskrittspartiet støtter Regjeringens forslag om å bygge ny Varoddbru i perioden. Fremskrittspartiet foreslår å prioritere rv. 469 Hidra Landfast i perioden. Fremskrittspartiet vil utbygge Kristiansand lufthavn, Kjevik og Kristiansand Havn.

Uten Fremskrittspartiets storsatsing vil samferdselssektoren lide av dårlig framdrift.

**Anna Ljunggren (A) [14:40:04]:** Når jeg reiser rundt i Nordland, er det alltid ett politikkområde som skaper et voldsomt engasjement, og det er samferdsel. Jeg har grublet mye over hvorfor det er slik. Jeg skal ærlig innrømme at jeg har lett etter de ideologiske skillelinjene innenfor dette politikkområdet. Jeg har funnet svaret. Alle har en veistubb som de ønsker å få utbedret eller bygd, og mange i distriktene føler at samferdselsinnsatsingen gjennom flere år har vært i det sentrale Østlandsområdet. Denne regjeringen vil utbedre, vedlikeholde og bygge veier over hele landet.

Da det ble mulig for den vanlige mannen i gata å kjøpe bil, skapte det frihet for folk. Man var ikke lenger avhengig av buss eller tog for å transportere seg selv og familien fra sted til sted. Gjennom de siste 30–40 årene har bilen blitt en selvfølge i samfunnet vårt, og noe de fleste har råd til å skaffe seg. Mange har gjort seg avhengige av bilen. Mange vil nok mene at dette har gått for langt. Etter fire år i Oslo kan jeg være enig i det. Men i små bygder, både i nord og i sør, er folk avhengige av bilen for å komme seg til jobb, for å frakte barna til og fra barnehagen og til fritidsaktiviteter på kvelden. Det er nok spesielt derfor jeg møter et stort engasjement for veier i Nord-Norge.

Men det er ikke bare privatpersoner som er avhengige av gode samferdselsløsninger. Det er også næringslivet. Derfor bygger vi ikke bare nye og bedre veier slik at privatpersoner kan ferdes på en tryggere og sikrere måte, men vi stimulerer næringslivet til å satse og videreutvikle seg også i distriktene.

Hålogalandsbrua er et godt eksempel på tiltak som er foreslått i Nasjonal transportplan, som vil stimulere næringslivet i Nord-Norge. Nord for Narvik, på E6 mellom Narvik og Bjerkvik, går det meste av næringstransporten

i Nord-Norge. Hålogalandsbrua vil gi næringslivet mulighet til å skape større verdier i Nord-Norge, og i anleggsperioden vil Ofoten-regionen merke ringvirkninger og muligheter ved bygging av brua. Jeg ser det som naturlig at prosjektet delvis finansieres ved bompenger. Dette er også næringslivet i regionen enig i. Narvik-samfunnet har også gått med på å legge ned flyplassen på Framneslia når brua står ferdig.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet lokalt og her på Stortinget ikke er enige om dette. Fremskrittspartiet lokalt har satt seg i en posisjon som garantister for at flyplassen på Framneslia opprettholdes. Til og med stortingsrepresentant Kenneth Svendsen var ute i lokalavisen Fremover mandag denne uken og garanterte at brua ikke blir lagt ned så lenge passasjergrunnlaget holder seg på et relativt høyt nivå.

I merknadene i innstillingen som vi i dag behandler, skriver Fremskrittspartiet at den dagen Hålogalandsbrua står klar, «kan kortbaneflyplassen i Narvik legges ned». Brua vil skape store utviklingsmuligheter for hele regionen, bl.a. vil det føre til en innkorting av reisetiden mellom Narvik og flyplassen på Evenes. I 20 år har dette vært på planleggingsstadiet, og jeg er veldig glad for at det nå blir en realitet.

**Arne Sortevik (FrP) [14:43:17]:** Samferdsel fenger i stortings salen. Det fenger godt utenfor stortings salen også. Folk flest er opptatt av dårlige veier, bompenger, ferger og rassikring. La meg gjenta: Regjeringen Stoltenberg skal ha ros for å fokusere på samferdsel. Men la meg også gjenta at regjeringen Stoltenberg får kritikk fra Fremskrittspartiet for at god fokusering ikke omsettes i god samferdselspolitikk.

Behovet for modernisering er enormt. Innsatsen må måles mot behovet. Regjeringens perspektiv er at det fortsatt skal gå 50 år før Norge har et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

I norsk samferdselspolitikk er det mange paradokser. I Nordisk sammenheng har Norge lenge vært det rikeste landet. Vi har det dårligste veinettet. Våre nordiske naboer betaler svært lite bompenger. I Norge er bompenger nå snarere en regel enn et unntak. En ting vi bør lære av våre nordiske naboer, som ikke har olje og gass, er at utbygging av vei og jernbane vurderes som en sentral del av næringspolitikken. De har bygd gode veier uten å ødelegge økonomien. Jeg kan ikke se at veibyggingen i Sverige, Danmark og Finland har ødelagt økonomien der. Jeg kan heller ikke se at de nasjonene nedover i Europa som bygger veier for stor hastighet, har fått ødelagt økonomien sin – snarere tvert imot. De fornyer infrastrukturen sin, samferdselsnettet sitt og transportnettene sine for å skape ny vekst.

Norges veinett er mange steder i forfall. I den tiårsperioden som denne planen omfatter, må vi gjennomføre en omfattende modernisering og en omfattende opprusting, og satsingen til Regjeringen blir for liten til å klare det. Derfor foreslår Fremskrittspartiet omfattende investeringer i veinettet. Dessverre er jernbanenettet i samme bedrøvelige forfatning som veinettet.

Vi må ta et krafttak for å få fart på dagens jernbane.

Debatten om lyntog preges mer av entusiasme og fantasifulle regnestykker enn av realisme. Om vi skulle ta på alvor at store deler av reisende skulle flyttes fra fly til tog mellom de store byene i Sør-Norge, forsvinner økonomien ved de få flyplassene som i dag finansierer alle de øvrige. Vi hører lite fra lyntogentusiastene om hvordan resterende innenriks luftfart skal finansieres, kanskje fordi de ikke ønsker at det skal finnes flytilbud innenlands når lyntogene er bygget.

Fremskrittspartiet ser behovet for en bedre statlig styring av planlegging og fremdrift av samvirkende løsninger i de sentrale byene, gode løsninger som kobler vei, jernbane, flyplass og havn. Fremskrittspartiet vil ha statlig finansiering. Det er lagt inn i Fremskrittspartiets bypakke for Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

**Gunnar Kvassheim (V) [14:46:32]:** Venstres NTP-opplegg preges av en storstilt satsing på tog og en storstilt satsing på kollektivtransport.

Venstre setter av 30 milliarder kr mer til tog enn det Regjeringen har i sitt opplegg, og vi setter av 10 milliarder kr mer til kollektivinnsats i storbyområdene. Dette er en prioritering som vil monne. Resultatet vil bli redusert reisetid på mange viktige strekninger og et kollektivløft i byområdene som Regjeringen ikke er i nærheten av å levere.

Venstre innretter sin NTP-prioritering slik vi gjør, fordi vi tar klima- og miljøutfordringene på alvor. Det ble sagt av enkelte i miljøbevegelsen da Regjeringen la fram sitt NTP-opplegg, at det luktet asfalt. Venstres opplegg lukter det tog og kollektivtransport av. Det har en satsing innenfor realistiske rammer: Dette kan vi levere.

Politikk er å prioritere, og det har Venstre gjort i favør av tog og kollektivtransport. Vi har gjort det ved å tilføre mer midler enn det Regjeringen legger opp til i planperioden, og ved å skyve på noen veiprojekter.

Jeg registrerer at et flertall ønsker fortløpende arbeid med hurtigtog. Det er bra. Men en leverer ikke på noen måte de midlene som er nødvendige for at en skal kunne gjennomføre en slik satsing. Med 30 milliarder kr mer til tog legger Venstre grunnlaget for en hurtigtogsatsing på sentrale strekninger i Norge.

Misforholdet mellom hurtigtogambisjonene og det en faktisk er i stand til å få til, kommer godt til uttrykk når en ikke fra Regjeringens side legger opp til å gjennomføre tunnelprosjekter i Drangsdalen i Rogaland. Det er en strekning der toget nå kjører i 20 km i timen. Med Regjeringens opplegg skal en fortsette å gjøre det i ti år til, og så skal en altså skape en slags forventning hos folk om at en skal få hurtigtog i Norge. Venstre leverer et forslag som baner vei for at en kan starte arbeidet med denne tunnelen i siste planperiode.

Venstre har også lagt opp til en satsing i storbyområdene som innebærer at en skal kunne gi statlig støtte til et bybaneprojekt på Nord-Jæren. Det er et uhyre viktig prosjekt for å få et velfungerende og miljøvennlig byområde. Det er en for svak formulering fra regjeringspartienes side

når det gjelder statlig forpliktelse til å støtte dette, og det som er enda verre, er at regjeringspartiene ikke setter av de midlene som er nødvendige for at en med tyngde skal kunne bidra til en bybaneutbygging på Nord-Jæren. Det gjør Venstre gjennom sin milliardsatsing på storbyområdene, og vi ser fram til at vi skal komme i posisjon for å bidra til å starte opp dette prosjektet.

**Alf E. Jakobsen (A) [14:49:52]:** Det er en svært innholdsrik og omfattende transportplan for de neste ti årene som vi behandler i dag.

Arbeiderpartiet og den rød-grønne regjeringens innfallsport har vært at vi skal bygge ut og ruste opp infrastruktur i alle deler av landet, enten en bor i nord, sør, øst eller vest. Vi ønsker å binde landet sammen framfor å sette de ulike landsdelene opp mot hverandre.

Jeg ser at Fremskrittspartiets leder har vært på signingsferd i sør, nærmere bestemt på Nøtterøy, og fått klart fram at hun ikke vil prioritere veitbygging på Vestlandet og i Nord-Norge. Samferdselsinfrastruktur må bygges ut der behovet er størst, og det er på Østlandet, var det klare budskap.

Det er en ambisiøs transportplan som nå behandles, der det legges opp til å bruke 100 milliarder kr mer på samferdsel i planperioden, når vi sammenholder den med gjeldende plan. I tillegg kommer økninger som følge av at fylkeskommunene fra nyttår skal overta ansvaret for fylkesveier.

Ser vi på Finnmark, er det mye å glede seg over når det gjelder veibevilgninger i de ulike delene av fylket. Det samme gjelder fiskerihavner og farleier på kysten av Finnmark, der det har vært en veldig kraftig økning.

Når det gjelder veiprojekter, er det veldig positivt at det nå er lagt inn midler som sikrer at innfartsveien E6 vest for Alta kan fullføres. Der har jeg lyst til å rose samferdselsministeren, for hun har stått på i ulike sammenhenger. Når det har stoppet opp, har hun prøvd å finne midler for å komme videre. Det skal hun ha honnør for. Det samme gjelder ytterligere midler til sårt tiltrengt opprusting av rv. 94 Skaidi–Hammerfest. Her må det også nevnes at det allerede er midler inne i inneværende års budsjett for å starte opprustingen av rv. 94 på strekningen rundt Sjøholmen bru, som er svært trafikkfarlig, og der det dessverre har skjedd trafikkulykker. E69 Skarvberg tunnelen er gledelig nok også kommet med.

I Øst-Finnmark er det avsatt midler både til E105 på strekningen Storskog–Hesseng og E6 Tana bru. I tillegg vet vi at det er avsatt mange millioner til bru- og veiprojekter i tiltakspakken som kom tidligere i år, eksempelvis 30 mill. kr til utbedringstiltak på rv. 98 Ifjordfjellet, som kan ses som et første trinn for helårlig å korte ned avstanden mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark. Det er også en rekke kystprosjekter som er med: satsing på fiskerihavner og farleier i hele fylket.

Så vil jeg kommentere spørsmålet om utredning av en kystvei i Finnmark for å korte ned avstanden mellom øst- og vestfylket. Jeg har jobbet for det som ordfører i Hammerfest, jeg har jobbet for det i stortingsposisjon og jeg vil gjøre det når jeg er tilbake i Hammerfest. Jeg skjønner at



flertallet i denne omgangen ikke har gått inn på mindretallets forslag om en utredning. Her bør fylkeskommunen først komme inn og prioritere saken.

**Per Roar Bredvold (FrP) [14:53:14]:** Skal et distrikt overleve og blomstre, må veinettet være oppdatert. Det nytter ikke å prate om distriktpolitikk hvis man ikke har gode og trygge veier for sine innbyggere. Barn skal til barnehage, skole og aktiviteter og de voksne skal på jobb og til andre gjøremål. Det kan ikke være slik at folk flytter og grendene dør ut i mangel på trygg vei.

Når man leser i avisen at det med dagens tempo vil ta 340 år før rv. 3 er utbedret, står ikke folk og næringsliv i kø for å flytte dit. Det sier seg selv at det motsatte vil skje. Nå var denne avisartikkelen fra 19. desember 2002, men den sier mye om hvordan veistandarden i Hedmark var og er. I Hamar Arbeiderblad 4. juni i år, dvs. for en uke siden, kan vi lese at rv. 25, veien til Trysil, ikke lenger er god nok for 90 km/t-sone. Den oppfyller ikke dagens krav. Det mangler midtskinner, den er uoversiktlig og ikke minst slitt mange steder. Blant annet for turistnæringen er veien en flaskehals og gir negative signaler. For fylket Hedmark er turisme av den største viktighet når det gjelder bosetting og næringsliv. Veidirektoratet har stor forståelse for at fartsgrensen må ned, men hadde det ikke vært mer riktig at man hadde bevilget nok penger slik at man kunne ha utbedret veien og beholdt 90 km/t? Rv. 25 bl.a. mellom Hamar og Elverum bør uten tvil bli en firefeltsvei. Her er trafikken så stor, at det stadig er kjempekøer og ulykker. Det vil være en vinn-vinn-situasjon for alle hvis denne blir utbedret.

I Hedmark kommer vi ikke utenom E6. Denne må utbedres, og det i et sammenhengende tempo uten stopp. Veien er godt kjent for alle når det gjelder trafikkmengde og ikke minst antall dødsulykker. Det er en katastrofe for alle hvis ikke utbedringen skjer. Det samme gjelder rv. 2: Nok penger og ingen flere utsettelser! Veien er kjempeviktig, og alle tjener på en sammenhengende utbygging. Krangel om traseer og verneinteresser må opphøre, slik at storsamfunnets interesser kan vinne fram.

Jeg er ellers glad for at rv. 3 ser ut til å få midler. Men hadde det vært opp til meg og Fremskrittspartiet, hadde dette vært løst tidligere. Allerede våren 2005 ordnet Fremskrittspartiet penger til deler av denne veien i revidert statsbudsjett, og 11 km vei ble oppgradert.

Jeg hørte med stor interesse innlegget fra Hedmark Senterpartis representant og hans skryt av bl.a. rv. 2. Men husker jeg riktig, er det vel nettopp Senterpartiet som har forsinket framføringen av denne viktige veien for bl.a. Hedmark.

**Gunvor Eldegard (A) [14:56:28]:** Dette er ein glederik dag for oss som er frå Follo. I mange år har me jobba for nytt dobbeltspor Oslo–Ski. I dag vert det vedteke, det største prosjektet i NTP. Allereie i budsjettet sette me av midlar til ferdigplanlegging av dobbeltsporet, og då Regjeringa la fram NTP i mars, var dobbeltsporet lagt inn. Det måtte ei raud-grøn regjering til! I tillegg er det lagt inn som eit prosjekt som skal ha samanhengande og heil-

skapleg utbygging med ein eigen post på statsbudsjettet. Dette er viktig for å sikra optimal framdrift.

Eg ser at opposisjonen har lagt inn eit forslag om OPS og påstandar om at då vil prosjektet verta fortare realisert. Men planlegginga er allereie starta, og i 2011 er ein klar til å starta utbygginga av Oslo–Ski. Då startar ein med bygginga på Ski stasjon. Parallelt med dette går planprogramma og reguleringsarbeidet i dei tre kommunane med høyringar og vedtak som skal gjennomførast, og det skal ervervast grunn. Men det kan jo henda at Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti ikkje er så opptekne av at prosessane skal gå demokratisk for seg? Eg spør: Skal ein ikkje ta omsyn til kommunane sitt arbeid?

Det er heilt klart at under Bondevik II skjedde det ingen ting med Follo-bana, verken planmidlar til Ski stasjon eller dobbeltsporet vart prioritert. Så eg skjønar at det er bittert for Høgre-, Venstre- og Kristeleg Folkeparti-representantane, spesielt dei frå Akershus, at dei må innrømme at det er ei raudgrøn regjering som får det gjennom. Den samfunnsmessige nytta ved nytt dobbeltspor Oslo–Ski strekkjer seg langt utover Follo sine grenser. Det vil koma veldig, veldig mange til gode. Dobbeltsporet Oslo–Ski er i ein region som med et innbyggjartal på over 900 000 har 19 pst. av Noregs befolkning. Ifølgje SSB kan Oslo og Akershus forventa ein befolkningsvekst på heile 30 pst. innan 2025. I dag reiser 150 000 menneske dagleg gjennom Sørkorridoren. Dette syner behovet for og viktigeita av det nye sporet.

I dag kan me feira. Med ei raud-grøn regjering har me tryggja nytt dobbeltspor Oslo–Ski, som vil vera til glede for alle pendlarane, som gir moglegheit for meir gods på bane, og som er starten på høgastigheitsbane til Europa.

**Åge Starheim (FrP) [14:59:29]:** I Sogn- og Fjordane har vi ei vegstrekning som er kjent i riksmidia som ei av dei farlegaste og dårlegaste vi har i landet. Det er turistvegen inn mot turistmagnetane Stryn, Olden og Loen, vegstrekninga Olden–Innvik. Dette er ei av dei farlegaste og dårlegaste vegstrekningane som staten har eksportert til Sogn og Fjordane fylkeskommune, utan at det har føljt nødvendige midlar med. Det ligg i dag inne ei løyving på 110 mill. kr. Statens vegvesen har utarbeidd eit forslag om å bygge ein tunnel i det farlegaste området og bruke tunnelmasse til vidare utbygging av vegen. Men dette vil krevje ei tilleggsloyving på 20 mill. kr.

Ut frå dei utfordringane og prioriteringane som fleirtallet av fylkespolitikarane i Sogn og Fjordane har gjort, og som statsråden er godt kjend med, vil det kunne gå fleire tiår før denne vegstrekninga kan få ei tilfredsstillande utbetring.

I den siste tida har ein vorte kjend med at fleire reiseselskap har signalisert at dei ikkje lenger er villige til å sende sine bussar med turistar gjennom denne vegstrekninga. Dersom reiseselskapa gjer alvor av sine trugsmål om å boikotte dette reiselivsområdet i indre Nordfjord, vil det kunne få store negative ringverknader, både lokalt og sentralt. Eg vil difor innstendig be samferdsleministeren i revidert å hjelpe til med ei ekstraløyving på 20 mill. kr til opprusting av vegstrekninga Olden–Innvik.

Så nokre ord om Stad skipstunnel. Det er svært gledeleg at det for første gong er avsett statlege midlar til bygging av denne skipstunnelen. Eg var den første formannen i eit pådrivarselskap for dette prosjektet som vart oppretta i 1984. Sidan den gong har eg saman med mange andre eldsjeler arbeidd målretta for å realisere denne skipstunnelen. I alle desse åra sidan 1984 har Stad skipstunnel vore framheva som eit fantastisk prosjekt som vil ha stor positiv verdi for heile Vestlandet.

Staten sin fagetat har utarbeidd eit forprosjekt for prosjektet, som konkluderte med at skipstunnelen ville medføre positiv samfunnsøkonomi.

Ved valet i 2005 fekk tunnelen støtte frå alle politiske parti i Sogn og Fjordane. Det er likevel ikkje tilfredsstillande det som står i NTP, der Regjeringa set av 200 mill. kr, og skriv at prosjektet dermed kan startast opp i slutten av planperioden, det vil seie fram mot 2019. Eg er difor svært glad for at Framstegspartiet og dei andre opposisjonspartia i sin merknad har lagt opp til ein langt tidlegare oppstart av dette prosjektet som er så viktig for heile Vestlandet.

Så vil valet 14. september vere avgjerande for om tunnelen skal realiserast i denne planperioden, eller, dersom noverande regjering framleis skal styre landet, ikkje kan takast i bruk før etter 2019.

**Lise Christoffersen (A) [15:02:26]:** Stortinget behandler i dag tidenes transportplan. Den planen som nå rulleres, ble, som vi alle vet, vedtatt under den forrige regjeringen av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Men det var altså ikke deres forslag som fikk flertall i 2004. Arbeiderpartiets forslag om 22 milliarder kr mer fikk støtte fra Fremskrittspartiet, Kystpartiet, SV og Senterpartiet. Høyres komitéleder påstod at planene aldri kom til å bli gjennomført. Det gjorde de, men først da Navarsete overtok. Som den første noensinne har den rød-grønne regjeringen ikke bare oppfylt, men endog overoppfylt gjeldende transportplan. Nå økes innsatsen med ytterligere 100 milliarder kr.

Mange har grunn til å være fornøyd i dag, også vi i Buskerud. Viktige prosjekter er med: rv. 23, der Oslofjordforbindelsen ender i en boliggate gjennom Røyken og Lier, E134 som skal ut av Kongsberg sentrum, og den nye Ringeriksbanen, som kommer fordi vi dobler bevilgningene til jernbane. Drammen kommune kan nyte godt av en kraftig opptrapping av belønningsordningen for kollektivtrafikken, for å nevne noe.

Men det er en enda større grunn til å være fornøyd i dag. 45 pst. økning i rammene åpner helt nye muligheter for universell utforming av transportsystemene. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven er fulgt opp i ny handlingsplan med en ambisiøs målsetting: universelt utformet Norge innen 2025. «Alle skal med» er samfunnsvisjonen som i NTP-sammenheng faktisk får en ganske konkret betydning – alle skal med, på toget, på bussen, på ferden, på banen. Alt nytt skal heretter tilfredsstillende kravene, og det koster veldig lite. Det lønner seg faktisk. Punktligheten øker fordi det blir lett å gå av og på for alle. Å bære barnevogner og tunge koffertar blir en saga blott. Rullestolskiltene blir overflødige.

Men det er et stykke fram, for nå kommer regningen for gamle synder. Alle partier har et ansvar for det. Den rød-grønne regjeringa legger inn et nytt gir, men ikke alle partier blir med på ferden. Høyre og Fremskrittspartiet viser i merknad til det faktum at manglende transporttilbud er en vesentlig årsak til diskriminering. En stor gruppe mennesker stenges ute fra deltakelse i samfunnet. Desto mer uforståelig blir det at de samme partiene skriver svart på hvitt at de ikke ønsker å bruke flere titalls milliarder kroner av skattebetalernes penger til en generell opprusting av samtlige holdeplasser. Maken til kynisk tankegang! Og maken til snuoperasjon! For nøyaktig ett år og én dag siden stod Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen på denne talerstolen og foreslo en absolutt frist for universell utforming av alle eksisterende bygg, anlegg, uteareal m.m. innen 2025. Så lenge varte det – ett år og én dag. Det bør de funksjonshemmede organisasjoner merke seg.

**Odd Einar Dørum (V) [15:05:27]:** For en som har kjørt tog på Nordlandsbanen for ca. 30 år siden, da bevegelser nord for Grong både gikk sidelengs og i alle andre retninger samtidig – med andre ord: det manglet både pukk og sviller – som har opplevd at vi for ca. 12 år siden måtte stenge jernbanestrekningen mellom Trondheim og Hell fordi det også manglet pukk og sviller, og som i sin tid hadde sin fulle hyre med å overbevise Stortinget om at det ikke hjelper å kjøpe Rolls-Royce på skinner, hvis man mangler pukk og sviller, er det bra at det blir pukk og sviller. Men Venstre vil gjerne markere veldig sterkt at vi ikke bare er for en visjon om å tenke mye på jernbane, som mange vil, men vi er også for å satse penger på det. Derfor flytter vi 30 milliarder kr for å styrke jernbanesatsingen både på intercitytriangelet på Østlandet, og også på forbindelsene Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Kristiansand.

Det betyr i praksis og i klar tale at der andre nøyer seg med å utrede framtidvisjoner, bruker Venstre penger på noe som er nødvendig, mens vi venter på at utredningene kommer. Det er fint med utredninger, men det er nødvendig med penger, og pengene må satses der det skal satses, og jernbanen trenger det.

Jeg har selv vokst opp i en tid da veitraseene ble fornyet jevnt og bra. Det er jeg glad for, men vi vet at jernbanetraseene ikke har vært fornyet. Vi vet at Vestfoldbanen omtrent følger en trasé som er så gammel at det er en fascinerende naturstudie å bli med på den på deler av strekningen.

I den andre delen av innlegget har jeg lyst til å ta ut min «byfile» legning – vi snakker altså om bokstaven «y» – og det handler om å satse på kollektivtransport på en skikkelig måte. Jeg vil gjerne minne stortingsalen om at Oslo og Akershus til sammen bruker mer penger på kollektivtjenester – ca. 2 milliarder kr til sammen – enn staten bruker på kjøp av NSB-tjenester. Det er en enorm satsing, og i den satsingen ligger det en kollektiv vilje lokalt til å beskutte biltrafikk gjennom Oslopakke 3, som i det alt vesentlige – ca. halvparten – går til kollektivsatsing og trafiksikkerhetstiltak. Det er en formidabel satsing. Jeg vil gjerne si at jeg unner dem som nå bor i Trondheim, den

byen hvor jeg vokste opp, både 5 kr og 10 kr i bompengesatser, men det er ca. 40 kr i Oslo/Akershus. Jeg håper ikke staten skal bruke det at det er en fremskrittspartibyråd i Oslo, mot det at Oslo, sammen med Akershus, faktisk satser. Vi vet at satsingen teller. Vi vet at det er 12 pst. økning i kollektivtransporten i dette området, mens biltrafikken går ned. Med andre ord: Det er en politisk vilje til å gjøre at krafttak. Og så er den hyggelige nyheten at det er et velgermessig flertall for å gjøre dette i denne delen av landet, i Oslo og Akershus, fordi man leverer resultater. Det er ikke slik som i andre deler av landet, at hvis man prøver en bomring, får man etterpå inn et særparti, fordi noen er ansvarlige.

Venstre markerer sterkt, i forhold til de rød-grønne, en jernbanesatsing, ikke bare ved å ha gode ord, men også sterk omprioriteringsvilje på kroner. Vi satser sterkt på å belønne kollektivtransport i de største byene. Det er viktig, og den linjen kommer vi til å slåss for.

**Gunnar Gundersen (H) [15:08:40]:** Vår velferd og utvikling av næring og arbeidsplasser forutsetter en velutviklet samferdselsstruktur. Mitt fylke, Hedmark, er et stort og langstrakt fylke med spredt bosetting, og en stor del av trafikken til og fra andre fylker må gjennom fylket. Toget spiller en viktig rolle for de sentrale områdene, men det kan ikke dekke store deler av fylkets behov. Vei er det sentrale.

Vi er på etterskudd. Enten det er rv. 2 mot Sverige, rv. 3 eller E6 til Trondheim, er trafikkbelastningen og godsmengdene for store i forhold til den veistandarden vi har. Vi kan ikke vente 10, 15 eller kanskje 20 år. Belastningene, dødsulykkene og tragediene er for mange allerede, og da har jeg ikke nevnt sentrale veier som rv. 25 til Trysil. Norges største turistdestinasjon vil bli hemmet i sin utvikling uten bedre vei. Derfor kan jeg ikke forstå flertallets motstand mot OPS-prosjekter. Regjeringen har ikke kommet opp med noe alternativ til hvordan man skal få mer fart på utbyggingen av de sentrale ferdssårene i landet.

Jeg vil sammenligne dette med noe de fleste nordmenn vet noe om – investering i bolig. Knappt noen nordmann sparer lenger opp penger for å kjøpe boligen. Da ville man bli boende hjemme eller i en lavstandardbolig lenge. Nei, vi gjør det motsatte: Vi får lån i banken med framtidig inntjening og inntekt som den begrensede faktor for lånets størrelse. OPS gir oss samme mulighet når det gjelder vei.

Hedmark vil ut av sin lavstandardbolig og inn i en veistandard som klarer å håndtere den belastningen fylket har allerede i dag. Hedmark har ikke tid og råd til å vente på Regjeringens bevilgninger. Jeg kjører for øvrig ukentlig på nyskapingen «smal 4-felts vei», som den kalles, som ble bygd mellom Kløfta og Nybakk på rv. 2. Jeg kan ikke forstå at veier med en trafikkbelastning på 7 000–8 000 kjøretøy i årsdøgntrafikk kan planlegges med en lavere standard enn dette, og er glad for at flertallet har blitt med Høyre på slike løsninger i stedet for vekslende kjørefelt og 3-feltsløsninger.

Til sist: Debatten rundt høyhastighetstog forundrer meg litt. At ikke hele komiteen stiller seg bak et fokus på et nordisk triangel og forbindelsen mot Stockholm, er for meg

uforståelig. Dette er nok den enkleste strekningen å bygge ut. Svenskene har gjort mye allerede, og det er der man konkurrerer om flest passasjerer. Da skulle jo grunnlaget for god lønnsomhet være til stede, og dermed også å få fokusert på utbyggingen av forbindelsen mot Stockholm.

**Inger Løite (A) [15:11:33]:** For oss i Aust-Agder er det gledelig at ny E18 Tvedestrand–Arendal på nytt har kommet inn i transportplanen, etter at den tidligere falt ut. Dette er en strekning som er svært ulykkesutsatt, på grunn av veldig mange avkjøringer, skolevei og generelt dårlig standard. Jeg må òg nevne at utbyggingen av rv. 9 gjennom Setesdal skyter fart, og det gir grunn til optimisme.

Når det gjelder jernbanestrekningen Oslo–Stavanger, er jeg glad for at Regjeringen nå vurderer dobbeltspor i hele eller deler av Eidangerparsellen. Dette er avgjørende for å få en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. For hele Aust-Agder, og spesielt for min hjemkommune, Gjerstad, er det svært viktig å få realisert denne sammenkoblingen. Store arealer som òg kan være attraktive for f.eks. boligbygging, er satt av med tanke på framtidig jernbanetrasé i min kommune. Engasjementet og utålmodigheten er stor over hele Sørlandet, og jeg oppfatter nå at visjonene og målsettingene er klare for at jernbanen skal bli et raskt og konkurransedyktig alternativ til fly, buss og bil fra Oslo og kanskje så langt som til Stavanger.

En annen ting som er viktig for Sørlandet, som jeg må ta med, er at det er veldig gledelig at man nå tar grep når det gjelder oljevernberedskapen langs sørlandskysten. Med den trafikken som er i Skagerrak, er det ingen som helst tvil om at det haster å få økt slepebåtkapasiteten.

**Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [15:13:43]:** Om ti år, i 2019, vil pendlerne til Østfold og Akershus kunne bruke det nye dobbeltsporet Oslo–Ski. Ti år – ja, la oss si inntil ti år og ikke én dag lenger. Kristelig Folkeparti er utålmodige fordi klimautfordringene gjør oss utålmodige. Blant annet derfor ønsker vi at et nytt dobbeltspor Oslo–Ski skal utredes som et samarbeid mellom private og offentlige aktører.

Representanten Eldegard var inne på dette i sitt innlegg og sa at vi ikke ønsket gode prosesser når vi kunne fremme noe slikt. Denne påstanden er uten noe belegg.

Som pendler på denne strekningen og videre til Østre linje er jeg glad for at Stortinget i dag gir sin tilslutning til at Østre linje skal kobles på det nye dobbeltsporet. Dette har ikke vært en selvfølge, selv om det burde ha vært det. Men Stortinget slår altså fast dette i dag. Østre linje er fra 1882. Vi som pendler, er glade i denne linjen, og vi er tålmodige. Det viser jo den rutetabellen som NSB i neste uke legger fram for oss. Ifølge den vil vi bruke 6 minutter mer pr. tur når vi skal ut å kjøre tog. Men la oss da håpe at den nye rutetabellen og toget vil være litt mer samkjørt enn de har vært de siste årene. Det er mange som ønsker å bruke toget, og derfor har Kristelig Folkeparti foreslått å øke antall avganger fra og til Rakkestad, og også utrede om vi kan få en sammenkobling mellom Østre og Vestre linje.

20 pst. av all internasjonal godstransport til og fra Norge

fraktes på E18 gjennom Østfold, og derfor er det viktig at denne veistrekningen blir ferdig bygd – ikke bare gjennom Østfold, men helt inn til Vinterbro. Men før vi kan bygge veien, må planene være ferdige. Dessverre mangler de på E18-strekningen fra Retvedt til Vinterbro. Derfor har det vært viktig for Kristelig Folkeparti direkte i NTP-innstillingen å si til Statens vegvesen at de kan prioritere planleggingmidler på denne viktige veistrekningen. Dessverre er ikke regjeringspartiene med på dette, noe jeg sterkt beklager med tanke på framdriften på E18 til Vinterbro.

E18 er viktig for Kristelig Folkeparti, for oss i Indre Østfold og for hele Østfold fylke. Jeg håper at selv om man ikke er med på denne merknaden, så vil engasjementet og viljen være der for at vi skal lykkes, og for at vi skal komme til Vinterbro i løpet av denne planleggingsperioden.

**Sigvald Oppebøen Hansen (A) [15:16:36]:** Eg har lytta på mange innlegg i dag, og eg får ei oppleving av at me lever i litt forskjellige verder, sjølv om vi har det same dokumentet å halde oss til.

I motsetnad til ein del talarar frå opposisjonen vil eg gje ros til samferdselsministeren og Regjeringa for eit offensivt og godt forslag i Nasjonal transportplan. Aldri før har det blitt lagt fram ein plan som er så ambisjøs som den planen vi behandlar i dag.

Sjølv om ikkje min fylkeskollega Bård Hoksrud gleder seg like mykje, er Nasjonal transportplan teken veldig godt imot i Telemark – både av næringslivet, fagrørsla og lokalmiljøa rundt omkring i Telemark. Eg trur Telemark har kome atskillig betre ut i denne nasjonale transportplanen enn i dei tidlegare, for no har me klart å oppnå einigheit i fylket, i motsetnad til tidlegare da prioriteringane sprikte. No er me einige om prioriteringane og om trasévala.

Eg vil starte med E18. Eg er glad for at eit fleirtal vil prioritere utbygging av E18 Langangen–Dørdal. Eg har registrert at det er eit ønske om optimal framdrift i planlegginga av utbygginga på denne strekninga. Dersom det blir gjeve lokal tilslutning til bompengefinansiering – noko eg reknar med vil gå veldig greitt – kan bompengeselskapet ta opp lån på om lag 500 mill. kr, slik at oppstart kan skje i siste delen av denne første fireårsperioden.

Da er vi i gang – det er det viktige! Dette er veldig positivt og ein heilt annan offensiv enn retorikken til Framstegspartiet. Dei er mest opptekne av å framstille dette som ei negativ sak.

Eit anna viktig og positivt prosjekt for Telemark er tunnelen Århus–Gvammen på E134. Resultatet er ei stor glede for alle dei som har jobba for dette prosjektet i mange år. Planlegginga har kome så langt no at spaden kan stikkast i jorda i morgon den dag.

Nye tunnelar over Haukeli og forslaget om at ny Haukelitunnel skal gjennomførast i andre delen av planperioden, er også veldig gledelege signal.

Så litt om jernbane – ny bane Farriseidet–Porsgrunn, eller Eidanger-sambandet som me vel å kalle det i Telemark. Den nye strekninga vil gje ei innsparing på 22 minutt i køyretid mellom desse to punkta, og det vil vere ei ny tid for jernbanetilbodet mellom Grenland og Oslo. I og med at dette sambandet i utgangspunktet var tenkt plan-

lagt som enkeltspora strekning med kryssingsspor, er det veldig positivt og gledeleg at det no skal vurderast om det er meir hensiktsmessig å byggje heile eller delar av strekninga som dobbeltspor – da med tanke på å kople saman Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Så eit lite hjartesukk heilt til slutt: Det gjeld rv. 36 og rv. 41. Hadde dei to strekningane vore omtalte i Nasjonal transportplan, hadde det vore fullkome.

**Geir-Ketil Hansen (SV) [15:19:58]:** Hålogalandsbrua nord for Narvik er det største samferdselsprosjektet i Nord-Norge de neste ti årene. 2,2 milliarder kr skal brukes til å bygge en bru som vil binde regioner og lokalsamfunn sammen. Dette har vi kjempet for lenge i Narvik, og fått med Hålogaland. Det vil korte ned kjøretiden mellom Narvik, Evenes og Harstad med 18–20 minutter. Det betyr spart drivstoff og reduserte utslipp.

Det vil også gi økt fart på satsing på gods på jernbane til og fra Nord-Norge. E6 nord for Narvik har opplevd en utrolig vekst i godstrafikken de siste 10–15 årene, som følge av ARE-toget – godstransport med jernbanen fra Oslo til Nord-Norge. Derfor er Narvik i dag det største knutepunktet for godstransport i landsdelen. Jeg er veldig glad for at Regjeringen har prioritert dette, og at vi kan begynne byggingen av brua i første fireårsperiode.

Narvik kommune har også akseptert at flyplassen kan legges ned, fordi brua vil korte ned kjøretiden til Evenes til et akseptabelt nivå. Slik finansieringen av brua er beskrevet, hersker det en viss usikkerhet om hvor stor bompengandelen vil bli. Jeg forutsetter at Regjeringen vil legge til grunn at den skal utgjøre 700 mill. kr, at bompengesatsene vil ligge på et moderat nivå – slik som planen fra regionveisjefen har beskrevet dem – og at de resterende 1,4 milliardene blir finansiert av staten, bl.a. ved sparte midler fra nedleggelsen av flyplassen. Vi forutsetter også at flyplassen skal bestå helt fram til den dagen Hålogalandsbrua blir åpnet.

Belønningsordningen for kollektivtransport er fordoblet fra 2008 til 2009, og skal ytterligere dobles i fireårsperioden – til 647 mill. kr i året. Det er bare Tromsø kommune i Nord-Norge som får tilskudd fra denne ordningen.

Vi har jobbet for å få byer som Bodø inn i selskap med miljøbyer som kan søke om penger fra ordningen, og vi har fått gjennomslag. Det rød-grønne flertallet vil gi alle byer med store miljø- og trafikkutfordringer anledning til å søke om fireårige avtaler om tilskudd til kollektivtransporten. Det betinger at byene tar i bruk virkemidler som konsekvent prioriterer buss, bane og sykkel.

Bodø er en by med 50 000 innbyggere. Den har i dag veldig lav kollektivandel. Biltrafikken står for om lag 60 pst. av alle klimautslippene. Kommunen har skjerpet parkeringspolitikken, og Nordland fylkeskommune er i ferd med å lage en egen plan for styrking av kollektivtrafikken i Bodø, som er senter for en stor region. Vi vil gjøre en jobb for å få mer penger til Saltenpendelen, jernbanen mellom Rognan og Bodø. Så må Bodø gjøre sin del av jobben, lage en offensiv plan for å styrke kollektivtrafikken, redusere biltrafikk og klimautslipp.

Kristiansand kommune fikk 285 mill. kr over fire år i forrige uke for å satse på kollektivtrafikk og klimakutt. Bodø bør ha som ambisjon å få en formidabel satsing på flere titalls millioner kroner i årene til skyss, til buss og bane, til klima og miljø.

Til slutt: Hurtigruten har slitt økonomisk over lang tid. Jeg er glad for at samferdselsministeren tok grep for et år siden og la mer penger inn i avtalen, slik at det blir mulig å opprettholde normal drift fram til nytt anbud. Hurtigruten er svært viktig for Nord-Norge, og spesielt langs kysten av Nord-Norge, hvor den i tillegg til å være viktig for reiselivet betyr veldig mye for gods- og persontransport.

Jeg vil anmode statsråden om å legge fram det nye anbudet i tråd med de veldig tydelige signalene som kommer fra Stortinget i dag.

**Torfinn Opheim (A) [15:23:26]:** Det er ingen tvil om at vi i dag behandler en svært ambisiøs transportplan. Fra 2010 blir det enda mer interessant å bli med i fylkespolitikken. De får da et stort ansvar for de nye veiene de nå blir tildelt eierskapet til. Vi snakker om nærmere 20 000 kilometer tidligere statlig veinett. Fylkeskommunen vil gjennom dette tiltaket få mulighet til bedre å samordne og gjøre helhetlige prioriteringer mellom veisektoren og andre sektorer. Det er her jeg tror fylkeskommunen vil få en bedre status som regional utviklingsaktør. Om ikke areal- og transportplanlegging har vært viktig før, blir det i hvert fall det nå.

Mange gleder seg til å ta fatt på den nye oppgaven. Men jeg tror altså det blir veldig spennende for mange. Nå er det fylkespolitikeren som må ta dette viktige ansvaret. Det er tross alt fylkespolitikeren som kjenner best til problemet eller utfordringen, og da vil det være naturlig at det er denne politikeren som skal stilles til ansvar. Derfor blir det svært viktig for lokalpolitikeren å feste blikket på riktig plass.

Fylkeskommunen får overført den rammen til investering i drift og vedlikehold av fylkesveinettet som ligger til staten i 2009, dvs. godt og vel 5 milliarder kr. Dessuten overføres ytterligere 1 milliard kr. til fylkeskommunene til samferdsel for 2010. I tillegg legges det opp til å innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene på 2 milliarder kr pr. år.

Store deler av samferdselsektoren har vært forsømt av mange regjeringer. Tilliten til hva som stod i NTP-en, har vært svært liten. I NTP-en stod det mye bra, men hva var vitsen med det når bevilgninger til å nå de målene som var satt, totalt uteble? Dette bestemte den rød-grønne regjeringen å gjøre noe med helt fra dag én. Dagens regjering har oppfylt rammene som ble lagt i den forrige NTP, faktisk overoppfylt rammene med nesten 2 milliarder kr, og i forbindelse med tiltakspakken i disse finanskrisetider kom det ytterligere 3,8 milliarder kr.

Det er mange samferdselsprosjekt i Rogaland som er viktige for bosetting, næringsutvikling, trafikkikkerhet og kollektivtrafikk. I mange år har det vært fokus på å få knyttet Ryfylke sammen med Nord-Jæren med Ryfast. Nå kan dette endelig bli en realitet ved at Eiganestunnelen nå blir bygd. Det å få de to store næringsklyngene i Roga-

land, nemlig Nord-Jæren og Haugalandet, nærmere sammen, kan nå bli en realitet gjennom en tunell under Boknafjorden, den såkalte Rogfast. Men i påvente av at denne strekningen skal bli bygd, og T-forbindelsen på Haugalandet endelig er påbegynt, vil det bli økt press på ferjesambandet på Boknafjorden. Derfor håper jeg at vi kan vurdere å få inn en tredje ferje på denne strekningen.

E134 går fra Drammen til Haugesund, og knytter på den måten Vestlandet og Østlandet sammen. På denne strekningen er det mange flaskehals som nå blir rettet opp, og jeg vil spesielt nevne tunnelen i Stordalen, som lenge har vært en utfordring.

Jernbanen får en betydelig satsing i denne transportplanen, noe jeg er glad for, og jeg skulle ønske at Drangsdalen som flaskehals fikk sin løsning snarest.

Det er en offensiv transportplan vi i dag vedtar – en framtidrettet samferdselsatsing.

**Alf Ivar Samuelsen (Sp) [15:26:44]:** I dag føler jeg en veldig stor glede ved å stå på talerstolen og snakke om samferdsel, snakke om infrastruktur.

Vi opplever en situasjon der vi endelig får til en skikkelig satsing. Jeg vil gå så langt som å si at dette er en historisk satsing. Det som er hovedgrepet her, blir gjort som et håndslag til næringslivet. Det er næringslivet som i årene som kommer, virkelig får glede av det som skjer i dag, og det forplikter til en skikkelig oppfølging i ettertid.

Jeg vil peke på at et samlet storting har vært klart og tydelig på at vi skal ha en nordområdesatsing. Nå blir det gjort. De fleste partiene har erkjent at nordområdene har de store økonomiske ressursene som vi skal ta vare på for framtidige generasjoner. I tillegg har vi fått et areal på 230 000 kvadratkilometer som vi også skal ivareta. NTP gjenspeiler den erkjennelsen. Vi har satset på jernbane. Vi får en løsning på Gjevingåsen, som betyr at vi kan utnytte investeringene i jernbanen i nord enda bedre enn før. Vi har fått en økning på havneinvesteringer på 77 pst. Dette er historisk. Vi får en økning på investeringer på E6, selve livsnerven gjennom landet vårt, og vi gjør noe med miljøet i mitt hjemfylke Nordland, for nå har vi utsikt til å få to gassferjer som et synlig bevis på at vi trenger det.

For Nordlands vedkommende har jeg som regionalpolitiker opplevd at pilen har pekt nedover, og investeringer i veibudsjettet har kommet under 5 pst. Vi nærmer oss i dag nesten 10 pst., i et fylke som har nesten 11 pst. av landets samlede veilengde. Ikke siden Johan J. Jakobsen var samferdselsminister har vi hatt et slikt nivå.

Det som er artig, er at nesten samtlige partier på Stortinget er enige om dette, faktisk, på tross av at Regjeringen la listen så høyt, går over. Det betyr at sjansen for framtidig satsing i infrastruktur er til stede. La oss håpe at vi etter valget fortsetter med en rød-grønn regjering som virkelig fullfører det løpet som de nå har lagt.

**Karin Andersen (SV) [15:30:04]:** Så lenge jeg har holdt på med politikk, har jeg slåss for en moderne jernbanesatsing, og derfor er det med stor glede jeg i dag kan si at vi er i ferd med å få til det. SV kom i regjering, og det har sannelig betydd en forskjell, spesielt på jernbane.

Nå får vi et historisk løft. Vi har også forslag til vedtak i denne innstillingen som peker framover mot virkelig en moderne, framtidsrettet jernbanepolitikk. Det ser også ut som om alle partier har tenkt å konkurrere om å være gode på jernbane, og det gleder meg faktisk. Men jeg er nok litt i tvil, når det bærer i hælginga, om alle står på de jernbaneprioriteringene, hvis de er nødt til å prioritere mellom en del større vegsatsinger. Der har SV vært klare, og kanskje det klareste partiet på at vi prioriterer jernbane før veg. Dette handler om klima, det handler om trafikksikkerhet, det handler om framkommelighet, og det handler om komfort – det handler slett ikke om at vi vet at mange steder trenger man også annen type transport. Men skal vi få til det løftet som må til på jernbane, må man satse stort, og det er denne regjeringen i ferd med å gjøre.

Dobbeltspor til Hamar er viktig. Det er viktig at det dobbeltsporet kommer helt fram til Hamar, og det føler jeg meg sikker på at komiteen nå er sikret. For en helhetlig godsstrategi er det nødvendig å elektrifisere Solørbanen og Rørosbanen. Det er også nevnt i innstillingen. I tillegg er det selvfølgelig viktig med midtdele og trafikksikkerhet på de vegene vi har som er farlige.

Høyhastighetssatsingen er viktig. Jeg vil faktisk si meg enig i det som representanten Gundersen fra mitt hjemfylke nevnte. Jeg tror at den beste strekningen å starte med når det gjelder høyhastighetstog, burde være strekningen Oslo–Stockholm. Det er en kort strekning på norsk side, en lang strekning på svensk side som er til dels god, og man kunne fått til et samarbeid med svenskene, som jeg tror norsk jernbaneutbygging hadde hatt godt av.

Til slutt litt om universell utforming. For første gang er det satt av store summer til å få et transportsystem som kan brukes av alle. Det er ca. 4,4 milliarder kr, og man kan kanskje diskutere om det er nok. Vi vet at her må satsingen være sterk og stor framover. Jeg skal love at jeg skal vokte de pengene som en ørn, sånn at ingen som kommer med gode prosjekter, og som har lyst til å bruke de pengene til noe annet, skal få lov til å røre dem. Det utfordrer jeg også mine medrepresentanter og statsråden til. Det er ikke én krone for mye. Vi er nødt til nå å sikre at de investeringene vi gjør, kan brukes av alle på en likeverdig måte. Der har vi langt igjen både når det gjelder tog, når det gjelder buss, når det gjelder fly, og når det gjelder tilgjengelighet ellers. Men også på det området varsler denne nye nasjonale transportplanen et skifte i riktig retning.

**Rune J. Skjælaaen (Sp) [15:33:13]:** Vi er nå kommet til de innleggene der de fleste hilser hjem med et eller annen prosjekt som enten er omtalt eller som en skal få realisert. Og det er viktig, fordi vi har alle noen prosjekter som vi ønsker å få til i løpet av den tiden vi sitter på Stortinget, og jobber konkret for det.

Jeg har ikke i dag spesielt behov for å hilse hjem, for når vi er med i et regjeringsparti, fattes det vedtak stadig vekk som angår hjemfylket, for det handler noe om å bygge landet sånn stein på stein – et bygg her, en bro der osv. Så jeg har liksom ikke behov for å nevne noen spesielle strekninger eller noe sånt i Bergen eller i Bergensområdet eller i Hordaland i dag.

Men jeg mener det er på sin plass å minne opposisjonen om at denne regjeringen faktisk har levert det den har lovt, og litt til. Vi har altså fått mer til vei og mer til jernbane, og det vet jeg også at opposisjonen kommenterer og synes er bra, for det gir troverdighet. Bakgrunnen for at Regjeringen har greid det, var at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ved utgangen av forrige stortingsperiode greide å samle seg om et nivå som da fikk støtte også fra Fremskrittspartiet. Det har vi altså holdt og kjørt på gjennom denne perioden. Så ser jeg litt på hva opposisjonen holder på med nå. Venstre vil liksom øke med 12 milliarder kr i forhold til Regjeringens forslag, Kristelig Folkeparti vil øke med 15 milliarder kr, Høyre med 31 milliarder kr og Fremskrittspartiet – forstår jeg – med 580 milliarder kr mer i den tiårsperioden som vi har foran oss.

Jeg synes det er underlig å høre på representanten Halleraker som snakker om Høyres samferdselsplan som de skal gjennomføre i neste periode, og jeg stiller meg spørsmålet: Hvem skal de gjennomføre den sammen med? Jeg vet at de er enige om en del forslag osv., men hvem skal de gjennomføre den sammen med når det spriker sånn i hva en skal satse på osv.? Høyre sier at når det gjelder samferdsel, skal de ha en spesiell finansiering som gjør at de sikrer dette framover. De sier at det er så viktig framfor alle andre ting at de skal satse på det sånn. Kristelig Folkeparti gjør ikke det, de satser ikke på samme måten. Fremskrittspartiet gjør det heller ikke – de sier ikke at dette liksom er det eneste. Så spørsmålet mitt er – og det synes jeg debatten her avslører noe om: Hva skal det bli til – på en måte – med opposisjonspartiene i neste periode? Hvem er det som skal gjennomføre hva? Det gir altså ikke disse partiene svar på i det hele tatt.

**Irene Johansen (A) [15:36:41]:** Høyre har i sine innlegg bejublet Offentlig Privat Samarbeid, OPS, ved utbygging av vei og jernbane – deres hovedgrep for å få fart på samferdselsinvesteringene og bygge et moderne Norge, som de kaller det i sin alternative plan. De har bejublet privatisering og konkurranseutsetting. Nå har de pratet sammen nok, som det står i planen deres, nå skal de handle – som om Norge har stått stille mens Høyre har pratet sammen de siste fire årene.

Jeg reagerer sterkt på den retorikken som Høyre bruker for å framheve sin egen transportpolitikk og karakteriserer regjeringspartienes. Alle de såkalte nye grep som Høyre foreslår, er gammelt nytt og prøvd før. To av de OPS-prosjektene som nå er i gang eller avsluttet, var det regjeringen Stoltenberg I som fremmet som forsøksprosjekt. Vi har evaluert disse prosjektene, og positive erfaringer er at prosjektene gjennomføres på en mer effektiv måte fordi prosjektene har en forutsigbar finansiering og kan planlegges forutsigbart og sammenhengende. Negativt er det at det ikke er noe billigere – tvert imot, det er utbyggig på avbetaling, og det vet vi er dyrere.

For Arbeiderpartiet er det viktig å få opp prioritering av samferdsel og bruke mer penger på dette de neste årene, samtidig som vi bruker midlene effektivt og får til en sammenhengende og helhetlig utbygging av store prosjekter.

Vi har vist gjennom den NTP-en vi har gjennomført, og den som blir vedtatt i dag, at vi er åpne for å bruke ulike løsninger, også OPS, og at vi er villige til å bruke mye penger på samferdsel.

Ut fra de erfaringene som er gjort med OPS, mener vi imidlertid at vi får mer igjen for pengene ved å sette tre store prosjekter på egne poster på budsjettet, prosjektfinansiering, som skal sikre det vi alle vil, nemlig sammenhengende og forutsigbar utbygging og finansiering.

Dette avvises og latterliggjøres av Høyre, som kaller det ideologi. Jeg savner at Høyre er åpen for andre løsninger enn de tradisjonelle og ideologisk betingede løsningene de kommer med i enhver sammenheng, nemlig privatisering og konkurranseutsetting. Høyre avviser konsekvent at det offentlige kan utføre de samme oppgavene med samme kvalitet og kostnad som private, selv om erfaringene fra konkurranseutsetting av f.eks. Mesta viser at det ikke spares penger og er mer effektivt. Det er Høyre som trenger modernisering og åpne seg for nye løsninger, ikke Arbeiderpartiet eller den rød-grønne regjeringen.

**Inger S. Enger (Sp) [15:39:42]:** Senterpartiet og jeg er svært opptatt av tog og ikke minst lyntog eller høgshastighetsbane, som det også kalles. Jeg vil allikevel bruke den svært korte, tilmålte taletida mi her til å snakke om vegene E16 og E6 gjennom Oppland.

Jeg vil begynne med å si at det er gledelig både for befolkningen og de som bruker disse vegene til daglig og for samfunnet for øvrig – for gjennomkjøringstrafikken er veldig stor – at Regjeringa nå tar grep for å ruste opp disse vegene.

E16 gjennom Valdres er den sikreste vintervegen mellom Øst- og Vestlandet, men vegen er smal og utsatt for ras på mange av strekningene. I NTP for 2010–2019 gis det et løft for å sikre denne viktige vegen mellom Oslo og Bergen.

Regjeringa vil bruke 800 mill. kr på den sørlige strekningen av E16 i Oppland, på strekningen Fønhus–Bagn–Bjørge. Dette inkluderer tiltak for å sikre vegen mot ras.

Det sier seg sjøl at for folk i Valdres har dette stor betydning. Det blir tryggere og raskere veg til jobb, skole og fritidsaktiviteter. God veg er bedre for næringslivet, og en viktig del av næringslivet i Valdres er jo reiseliv.

Regjeringa foreslår å bruke hele 1,7 milliarder kr på strekningen lengst nord i Oppland, dvs. fra Øye til Borlaug over Filefjell. Det er denne fjellovergangen som gjør dette til den sikreste og beste vintervegen mellom Oslo og Bergen.

Så litt om E6. På strekningen Biri–Otta skjer det svært mange alvorlige ulykker. Fra 1994 til 2008 har det faktisk omkommet 74 personer på denne strekningen. Framkommeligheten er dårlig på grunn av stor trafikk og ned-satt hastighet på lange strekninger. Folk er plaga av støy osv. E6 Biri–Otta inngår i stamveg-ruta Oslo–Trondheim, som er en del av hovedforbindelsen nord–sør i landet. En svært stor del av landets eksportverdier blir transportert på denne strekningen. Den skal nå rustes opp.

Det er derfor gledelig å kunne si at trafikksikkerhet er

topp prioritert i de nye planene. E6 Otta–Biri skal utformes slik at møteulykker og andre alvorlige ulykker ikke kan skje: Det skal etableres midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Vegen skal i utgangspunktet ha planskilte kryss for å unngå trafikkfarlige situasjoner ved av- og påkjøring. Det nye vegsystemet skal gi redusert støy og forurensning for dem som bor langs dagens E6. Den nye vegen vil derfor bli lagt utenom tettstedene, det blir bygd støvvern osv. Dette er et bra innslag for Oppland.

**Eirin Faldet (A) [15:43:04]:** Jeg har så stor respekt for de tusenvis av trailersjåfører som har sitt daglige virke på norske veier. Jeg vil derfor komme med en henstilling til Statens vegvesen og statsråden om å sørge for at rasteplassene og toalettene langs veiene holdes rene og ordentlige. Det skylder vi alle de sjåførene som gjør en hederlig innsats i samfunnet vårt.

Jeg vil også trekke fram drosjenæringen som et viktig supplement til kollektivtrafikken. Drosjene har en spesielt viktig rolle innenfor syketransport, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstrafikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Jeg vil framheve viktigheten av at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklingsprosjektet for kollektivtransporten i distriktene. Drosjene står for en stor del av skolebarnkjøringen i Distrikts-Norge.

En undersøkelse viser at 138 000 barn i grunnskolen har skoleskyss. 12 000 av disse barna må daglig stå på bussen. Når vi vet at 7 000 barn blir skadet på bussen, slik at de må være hjemme fra skolen, må det nå innføres setebelte for skolebarn i skoleskyss.

Jeg vet at samferdselsministeren er opptatt av trafikk-sikkerhet, ikke minst for barna våre, så jeg regner med at statsråden vil vurdere dette spørsmålet. Jeg vil understreke at barn er trafikanter med helt spesielle behov. Barn har problemer med å se over hekker, parkerte biler og andre sikhindringer, og de kan være vanskelige å oppdage for andre trafikanter.

Trygg Trafikk gjør en flott innsats for å gi barn trafikk-kunnskap. Det er viktig for barn å lære seg å bruke sitt nærmiljø aktivt. Det er derfor nødvendig å bygge ut gang- og sykkelveier, slik at både barn og eldre kan oppleve trygghet ved ferdsel i nærmiljøet.

Vi i den rød-grønne fraksjonen fant det ikke nødvendig å lage en egen barnas transportplan. Vi mener at barn er en del av det vanlige pulserende liv, og de skal integreres i alt vi gjør, i alt vi tenker, hele tiden, overalt.

**Lena Jensen (SV) [15:45:57]:** For Troms og for Nord-Norge er dagen i dag en merkedag. Aldri har vi i Nord-Norge blitt prioritert så sterkt når det gjelder å bygge landet, som det vi blir i dag. For oss i Nord-Norge betyr den store satsingen på en landsdel som i altfor mange år har vært nedprioritert når det gjelder veibudsjetter, at vi får en tro og en optimisme for framtiden. Den nye satsingen vil binde regionene sammen. Vi vil få trafikksikre veier. Fiskerihavner vil det bli satset på. Vi får rassikring, og vi vil få mange flere gang- og sykkelstier, noe det er et enormt behov for. Det har en enorm betydning for næringslivet, og for det å leve og bo i landsdelen.

Hurtigruten, riksvei nr. 1 verdens vakreste reise, er utrolig viktig for godstransport og for næringstransport, for reisende og for turistene i Nord-Norge, og det er veldig nødvendig og bra at man fra Stortinget i dag sier at det er statens oppgave å sikre en god finansiering av Hurtigruten.

FNs klimapanel sa i 2008 at veksten i klimautslipp må snus innen 2015, og det må kuttes 85 pst. globalt innen 2050. De rikeste landene må gå foran. Statistisk sentralbyrå sa i 2009 at klimautslipp fra veitrafikk er økt med 33 pst. fra 1990 til 2007.

Det gis et klarsignal i Stortinget i dag fra de rød-grønne partiene for en utredning av Tromsbanen – en utredning som kommer til å vise at det er behov for og nødvendig å få fort i gang en utbygging av Tromsbanen. Tromsø fylkeskommune har allerede satt av 8,5 mill. kr, og næringslivet og store deler av landsdelen ønsker dette. Det er ikke lenger utopisk med en tromsbane. Tiden jobber for Tromsbanen.

Norge og verden står overfor en klimakrise som truer vår eksistens. Trusselen om global oppvarming krever offensive politiske svar, ikke minst gjelder det for transportområder der veksten i klimautslippene er helt ute av kontroll. Tog, basert på elektrisk drift, er energieffektivt og slipper ikke ut klimagasser. Derfor satser stadig flere land store ressurser på å bygge ut miljøvennlig og attraktivt jernbanenett. Klimavennlig og effektiv transport er å bygge landet for de neste 100 år. En ny tromsbane er ikke en fjern utopi, men et nødvendig ledd i å skape grønn samfunnsutvikling. På andre siden av grensen satser Sverige flere titalls milliarder på bygging av en ny jernbane nordover til Umeå og Luleå. Tromsbanen kan bli en norsk bottniabane som binder regioner og lokalsamfunn sammen, der vi uten å bidra til global oppvarming kan pendle behagelig til jobb, utdanning eller oppsøke kulturtilbud i nabokommunen.

Det er på tide å hoppe etter svenskene. Tromsbanen vil overføre tusenvis av vogntog fra utrygge veier til miljøvennlig bane. En ny jernbane nordover vil sette ny fart i nordområdepolitikken, som er Regjeringens viktigste utenrikspolitiske satsing.

Jeg ser fram til utredningen og til at Tromsbanen blir bygd.

**Jan Tore Sanner (H) [15:49:15]:** I dag har de rød-grønne politikerne nærmest kappet om å fortelle om hvilken gledens dag dette er for Vei-Norge fra nord til sør. Og det er selvsagt mye å glede seg over. For hver spade som stikkes i jorden, for hver veikilometer som legges, og for hver linje som trekkes for toget, er det grunn til å glede seg. Men jeg merker meg at det er ett punkt som de rød-grønne politikerne ikke gleder seg over, og det gjelder den prioriterte listen som styringsgruppen for Oslopakke 3 la frem i går. Tvert imot så virker det nærmest som om det har spredt seg en viss panikk i Arbeiderpartiet og SV over at styringsgruppen, med Høyres fylkesordfører i Akershus, Nils Aage Jegstad, har lagt frem en prioritert liste med Kolsåsbanen fra Bekkestua til Kolsås, E18 Vestkorridoren, E16 Sandvika, E6 Manglerudtunnelen og rv. 22 Fetveien.

Marianne Aasen fra Akershus Arbeiderparti snakker

om at nå er det viktig å sikre forankring av Oslopakke 3. Det er vel knapt noen pakke som er så godt forankret, og som har hatt så bred støtte som nettopp denne. Det legges frem et forslag i salen i dag, som skal opp til votering, som bare er å slå inn åpne dører, hvor man skal pålegge styringsgruppen å forholde seg til stortingsvedtak. Det er ikke styringsgruppen for Oslopakke 3 som er utfordringen i forhold til den enigheten som er. Det er det statsråd Navarsete og den sittende regjering som er, og som gjennom mange år har forsøkt å stikke kjepper i hjulene for å få realisert bl.a. Vestkorridoren E18 vestover. Det er den rød-grønne regjeringen som er utfordringen når man pålegger styringsgruppen at kostnadsoverskridelser knyttet til statlige prosjekter skal spise av bompenger som skulle ha gått til lokalt vedtatte og prioriterte prosjekter. Det er den rød-grønne regjeringen, som til stadighet ønsker å få ilagt rushtidsavgift, som er problemet for Oslopakke 3. Det er ønsket om å utsette realiseringen av E18 til 2014–2019 som er utfordringen. Når vi som er valgt fra Akershus, ser våre velgere i øynene – velgere som hver eneste dag betaler bompenger, som skal gå til én konkret vei – kan vi selvsagt ikke si at de må vente i seks, sju, åtte år før spaden stikkes i jorden. Tvert imot skal vi glede oss over at vi nå har fått frem en prioritert liste, som gjør at Oslopakke 3 blir realisert, på grunn av enigheten i befolkningen og de partiene som står bak Oslopakke 3. Jeg vet også ut fra erfaring at man ikke kan lene seg tilbake og være i ro før spaden stikkes i jorden, og vi mener fortsatt at E18 bør realiseres fra 2012. Det vil Høyre fortsette å kjempe for.

**Elisabeth Røbekk Nørve (H) [15:52:27]:** Høyre viser i sin alternative transportplan til at vi vil ta i bruk nye virkemidler – dette for raskere å kunne sikre Norge en mer moderne og tryggere samferdselssektor. Enkeltmennesker skal ha frihet til å bo og jobbe der de selv ønsker. Da må vi politikere sørge for at både mennesker og varer kommer raskere fram, samtidig som vi må sørge for at den enkelte kommer sikkert hjem!

Som næringspolitiker fra Møre og Romsdal er jeg svært fornøyd med at Høyre i transportplanen har valgt å prioritere næringsfylket Møre og Romsdal høyt. Høyre viser at de står fast på at Eksportvegen E136 Ålesund–Oppland grense skal finansieres som OPS-prosjekt, noe som betyr bygging av lange, sammenhengende strekninger, som kan ferdigstilles langt raskere enn det Regjeringen legger opp til. Det vil også gi en langt tryggere vei for dem som bor langs veien.

Ferjekrysninger på landets kanskje viktigste «eksportvei» er i dag en stor ulempe for rasjonell logistikk. Det er også svært konkurransevridende for norsk næringsliv. Ferjefri kyststamvei, E39, vil derfor ha enorm betydning for næringslivet langs kysten.

Høyre vil prioritere ferjefri kyststamvei, inklusiv Møreaksen i Møre og Romsdal, svært høyt i neste planperiode. For å komme raskt i gang – og raskt i mål – vil Høyre benytte OPS-prosjektfinansiering også her, ved å fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger i løpet av planperioden 2010–2019.



For å få mer av varetransporten over fra vei til bane og sjø vil Høyre også framskynde oppstart av Stad Skipstunnel. Høyre er svært skuffet over Regjeringen, som har valgt å utsette prosjektering av skipstunnelen til slutten av planperioden. Jeg registrerer at representanten Jenny Klinge fra Senterpartiet uttalte følgende i Romsdals Budstikke 3. juni:

«Vi i Senterpartiet meiner det er aktuelt å starte å bygge denne tidlegare i perioden, og vil arbeide for det.»

Jeg inviterer herved representanten Klinge og resten av Senterpartiet til å stemme med Høyre og opposisjonen, som ber Regjeringen prosjektere Stad Skipstunnel allerede i 2010. Eller blir det bare tomt prat også her? Tar Senterpartiet nok en 180 grader rundt, slik de gjorde i saken om frivillighetsmomsen? Ord og handling bør henge sammen!

Det er mange viktige prosjekt på rv. 70 mellom Oppdal og Kristiansund som ligger inne i forslaget til NTP for 2010–2019, bl.a. kan nevnes den svært så rasfarlige Oppdølstranda. Høyre vil forsere alle disse prosjektene som OPS-prosjekt, samtidig som vi foreslår å ta med utbygging av den ferdigregulerte strekningen Meisingset–Tingvoll i første del av planperioden.

Dårlige veier svekker ikke bare konkurransevnen for næringslivet. De tar også daglig liv. Høyre vil prioritere å bygge trygge veier, slik at vi alle kan komme raskere fram og sikrere hjem!

**Per Rune Henriksen (A) [15:55:50]:** Jernbanesatsingen i NTP er formidabel, og det er gledelig og spennende å se den oppmerksomheten som jernbanen som transportmiddel nå får. Høyhastighetstog blir løftet fram som framtidens løsning av alle partiene, bortsett fra Fremskrittpartiet. Dette gir løfter om en offensiv jernbanesatsing også i framtiden.

Når det gjelder Bergensbanen, er bygging av Ringeriksbanen etter hvert en sikker gjenganger i samferdselspolitikken. Denne vil redusere reisetiden mellom Oslo og alle reisemål vest for Hønefoss med én time. I Bergen mener vi det er mange gode argumenter for å starte byggingen av Ringeriksbanen i første del av perioden. Med tanke på prosjektets historikk burde den faktisk ha vært ferdig bygget nå. Prosjektet er overmodent, men det er tross alt bra, noe vi er glade for, at det nå ligger penger inne i andre del av perioden, slik at prosjektet faktisk vil bli realisert.

Bergen–Oslo er et av Europas mest trafikkerte flysamband, og det er et enormt miljøpotensial i å flytte trafikk over fra fly til bane på denne strekningen. Reduksjon i reisetid, hyppigere avganger, mer komfort og arbeidsmuligheter på toget vil gjøre toget konkurransedyktig. Tiltakene som blir gjennomført på Bergensbanen og Vossebanen i denne NTP-perioden, vil bidra til å styrke jernbanen på en uhyre viktig strekning, med tanke på både passasjerer og godstrafikk.

I Bergen bygges det nå bybane. Det er en realisering av en gammel visjon for et helt nytt kollektivtrafikksystem for byen. I Bergensprogrammet har vi samlet et bredt politisk flertall for utbyggingen av et tjenlig veinett rundt Bergen, kombinert med bygging av bybane. Det er uhyre viktig at Bergensprogrammet blir videreført, og at bybanen blir bygget – i første omgang til Flesland, i neste omgang til de andre bydelene i Bergen og på sikt til Sotra og Knarvik på Lindås. Etter at vi har flyttet øvrige riksveier over til fylkeskommunen, er det først og fremst overføringene i kommuneproposisjonen som er viktig for vår evne til å finansiere dette i kombinasjon med former for trafikantbetaling.

Alle de partiene i Bergen bystyre som lever i virkelighetens verden, har erkjent at bompengefinansiering er nødvendig for å få til store samferdselsprosjekter. Vi er glade for at dette har Regjeringens og samferdselskomiteens oppmerksomhet, men jeg er av den oppfatning at uten et tydeligere og sterkere statlig engasjement vil bybanebygging gå altfor langsomt i forhold til behovet. Storbyenes spesielle problemer er grundig beskrevet i både NTP og i komiteens innstillinger. Løsningene ligger i både biltrafikkreduserende tiltak og styrket kollektivtrafikk. Skal vi få dette til, må våre lokalpolitikere være framsynte og djerve og ha mot til å gå for bompengefinansiering. Ingen liker å betale bompenge, men vi vet alle at det må til for å få realisert prosjekter. Men like viktig som djerve lokale politikere er det at staten gir klar beskjed om at lokale planer, vedtak og finansiering vil bli fulgt opp av statlige bidrag. Det ene lar seg ikke gjøre uten det andre.

**Presidenten:** Den reglementsmessige tiden for formiddagens møte er straks ute, og presidenten foreslår at forhandlingene avbrytes og fortsetter kl. 18. – Det anses vedtatt.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

## Møte torsdag den 11. juni 2009 kl. 18

President: Thorbjørn Jagland

### Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 99)

Man fortsatte behandlingen av

sak nr. 1

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2010–2019 (Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009))*

sak nr. 2

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur (Innst. S. nr. 201 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:48 (2008–2009))*

sak nr. 3

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 2 (Innst. S. nr. 301 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009))*

**Jenny Klinge (Sp) [18:02:42]:** Det er ikkje noka hemmelegheit at mange brukar denne anledninga til å helse heim – til å omtale dei prosjekta som vi veit er særleg viktige i heimfylka våre. Eg skal driste meg til det same i dette innlegget, men vil avgrense meg til tre prosjekt.

I Møre og Romsdal er det tre prosjekt som av ulike grunnar har stor betydning. Først vil eg nemne Tresfjordbrua og tunnelen mellom Måndalen og Våge på eksportvegen E136, som vi kan sjå samla som eitt stort prosjekt. Vegstandarden i og rundt Tresfjorden er håplaus, og det har vore mange alvorlege ulukker på strekninga.

Tresfjordbrua vil bli eit stort framskritt. Den nye tunnelen vil avløyse ein rasfarleg, smal og krunglete veg langs fjellsida, der det kjennest som eit lykketreff kvar gong to trailerar møtest og den eine ikkje hamnar på sjøen. Mange års målretta kamp for dette bru- og tunnelprosjektet har vorte krona med hell, og det er grunn til å gratulere forkjemparane med ein stor dag.

Så er det ein annan stamveg i fylket som har to særlege utfordringar, og det er rv. 70. Dei fleste har fått med seg raset på Oppdølstranda i august i fjor, då ein mann vart hardt skadd. Denne strekninga er definert som den desidert mest rasfarlege i Midt-Noreg. Raset sette tydeleg på dagsordenen behovet for å få på plass ei tunnelloysing her. Jubelen var derfor stor då Regjeringa la prosjektet inn

med 400 mill. kr i første del av planperioden og resten, 200 mill. kr, i neste.

Dette var og er ein siger. Men så skjer det stadig nye steinsprang, og seinast i førre veke eit nytt ras med massive steinblokker. Derfor meiner eg ein må vurdere korleis ein kan sørge for at tunnelarbeidet kan starte så snart planlegginga er ferdig, anten ved at ein opnar for ei forskotering eller aller helst ved at alle dei statlege løyvingane kjem på plass i første del av planperioden.

Til sist til strekninga mellom Tingvoll og Meisingset, som har falle ut i mange omgangar tidlegare, og som heller ikkje vart nemnd direkte i Nasjonal transportplan for neste periode. Nettopp derfor er eg glad for fleirtalsmerkningen som peiker på den særleg dårlege standarden som er på denne parsellen, og som vidare viser til handlingsplanen til Statens vegvesen. Staten får med dette eit signal om at parsellen både kan og bør gjerast noko med frå 2014.

I dag er eg stolt av å sitje i transport- og kommunikasjonskomiteen, og glad for det store lyftet som kjem til samferdsel både i fylket vårt og i alle andre delar av landet dei neste ti åra.

**Jan Sahl (KrF) [18:05:39]:** Jeg merket meg at representanten Alf Ivar Samuelsen gledet seg over at alle piler nå peker oppover for Nord-Norge. Det gleder jeg meg over også. Men jeg vil også minne om at vi nå har hatt fire år med den rød-grønne regjeringen, vi har hatt tidenes satsing på samferdsel, og samtidig er realiteten at pilene i hele perioden har pekt nedover for de tre nordnorske fylkene. Derfor er det etter mitt skjønn nå all grunn til å glede seg over det som skjer i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, og det er en absolutt nødvendighet at Nord-Norge får sin rettmessige del av samferdselsmidlene.

Jeg skal bare kort innom noen prosjekter der Kristelig Folkeparti og andre deler av eller hele opposisjonen er med når det gjelder satsing i Nord-Norge. For det første vil jeg peke på Nordlandsbanen, som man nå så for seg at vi i nær framtid skulle få automatisert. Så viste det seg altså at man har valgt et system for automatisering, Merkur, som dessverre ikke blir godkjent av tilsynet, og vi havner i en situasjon der Nordlandsbanen blir satt mange år tilbake. I tillegg gjør ministeren det grepet at man tar 100 mill. kr fra Nordlandsbanen og flytter over til generelt innkjøp av utstyr til jernbanen totalt sett. Det er Kristelig Folkeparti sterkt imot. I vårt forslag til revidert nasjonalbudsjett fører vi de pengene tilbake. Vi plusser på 25 mill. kr og vil bruke de midlene til kryssningsspor – når vi ikke får den automatiseringen vi skulle få.

Så vil jeg også peke på en sak som har versert en stund, nemlig helikopterruten til ytre Helgeland, som ministeren har sagt at Regjeringen ikke vil gjøre noe med, fordi en mener det blir for dyrt. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har felles merknad og forslag til vedtak, der vi ber om at vi får en utredning om helikopterruten i 2010, for å få den realisert.

Jeg nevner videre Bjarkøyforbindelsen. Der er komiteén samlet, og jeg håper nå at Bjarkøyforbindelsen kan komme opp å gå, og at vi får en kommunesammenslåing på kjøpet.

Så bare kort om ferjeavviklingen i Vestfjorden. Ministeren har lovet to gassferjer. Det gleder vi oss over og håper de skal komme i 2012. Men jeg tror det er behov for en konsekvensutredning når det gjelder totaliteten av ferjeforbindelser i fjorden, og Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber om at det blir utredet.

**Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [18:08:57]:** Det er svært viktig at transportsystemet er universelt utformet, slik som denne talerstolen er. Infrastruktur må være utformet og tilrettelagt slik at alle sikres best mulig mobilitet.

For Kristelig Folkeparti innebærer prinsippet om universell utforming at samfunnet legger til rette for alle, ikke bare for de fleste. Når nye løsninger og infrastruktur planlegges, skal det legges opp til én hovedløsning som er tilrettelagt for alle. Vi kan ikke ha én hovedløsning som passer for de fleste, for så å supplere med spesialløsninger for grupper med særskilte behov.

Funksjonshemmede og bevegelseshemmede 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 hinder og menneskeskapte barrierer. Transportsektoren har dessverre store utfordringer på dette området. For Kristelig Folkeparti teller universell utforming og tilrettelegging for alle mer enn økonomiske hensyn og markedskrav.

Funksjonshemmede passasjerer må sikres tilgang til assistanse under reisen, spesielt ved knutepunkter når man skal videre med et annet transportmiddel. Informasjon må finnes i et format som er lesbart for alle, og betjeningspaneler må kunne brukes av alle. Dessverre svikter storsamfunnet på disse områdene.

NSB har et betydelig ansvar for å skape universelt utformede løsninger. Derfor bør Regjeringen i kjøpsavtalen med NSB stille mer spesifikke krav om tilgjengelighet. Det må stilles krav ved innkjøp av nye tog og ved oppgradering av eksisterende materiell. Både departementet og NSB har et ansvar for å gjøre nytt og eksisterende materiell tilgjengelig for funksjonshemmede. Det er nettopp når avtaler skal inngås ved offentlige kjøp at konkrete og forpliktende krav om bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede kan og må stilles.

**Borghild Tenden (V) [18:11:24]:** Saksordføreren for Oslopakke 3, Truls Wickholm, gav en redegjørelse om den tidligere i dag, så jeg skal ikke gjenta det. Jeg har imidlertid fulgt denne pakken i flere år, og sett på nært hold det gode, men også krevende arbeidet som er lagt ned lokalt. Jeg har sett hvordan partier har måttet ta og gi. Mye har smertet, men det vitner om at nesten alle, tverrpolitisk, i Oslo og Akershus ser at man må holde sammen for å oppnå noe og få framdrift for miljøet, framkommeligheten og viktige kollektivprosjekter i Norges mest folkerike område. Nå håper jeg ingen lar seg lokke til å bruke valgkampen til kortsiktige løsninger som kan være skadelig på lang sikt.

Så fremmet representanten Wickholm et forslag på vegne av regjeringspartiene. Det har Venstre ingen proble-

mer med å støtte, men det jeg vil oppfordre Wickholm til, er at han påvirker Regjeringen til å la staten ta sin del av regningen når det gjelder Ulvensplitten–Sinsen. Er det noe som virkelig kan gå ut over kollektivtrafikken, som Wickholm var opptatt av i sitt innlegg, så er det det at staten ikke tar sin del av ansvaret.

Jeg vil også oppfordre representanten Wickholm til å påvirke Regjeringen til å overføre mer av belønningsmidlene til nettopp Oslo og Akershus, istedenfor å skylde på en samferdselsbyrå fra Fremskrittspartiet. Han burde heller berømme den samferdselsbyråden. Det er jo ikke dagligdags å se folk fra Fremskrittspartiet gå inn for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk.

Avslutningsvis vil jeg litt inn på E18. Representanten Marianne Aasen snakket om at man trengte miljøtunneler i Asker og Sandvika. Men behovet er faktisk mye større enn som så. Jeg står daglig ved den veien, og har gjort det i mange år, og nå er kollektivfeltet sprengt. Vi politikere har latt elbilene kjøre der, og det synes jeg er rett. Men det vitner om at man trenger veier også i byer, nettopp fordi vi ønsker utslippsfrie kjøretøy, og da må vi også legge til rette for det.

**Elisabeth Aspaker (H) [18:14:16]:** Jeg har for moro skyld googlet «Nasjonal transportplan 2009» og fått nærmere 100 000 treff. Det viser noe av den enorme oppmerksomheten denne saken faktisk har.

Oljeformuen gir oss inntekter og muligheter andre land misunner oss. Likevel er vi kommet i en situasjon der mange av veiene våre holder en uakseptabel standard. Raskere fram – sikkert hjem; Høyre vil satse betydelig mer enn Regjeringen i Nasjonal transportplan. Det er nødvendig å ta et større skippertak på vei, og Høyre mener Norge har økonomiske muskler til å kunne gjøre det.

Bedre og nye veier, bruer og tunneler er avgjørende for bosetting og for et lønnsomt næringsliv i nord. Om Regjeringen mener alvor med sin nordområdeplan med fokus på næringsutvikling og reiseliv, krever dette større satsing på samferdsel i regionen. Det er f.eks. bemerkelsesverdig at regjeringspartiene ikke engang vil være med på å utrede kystriksvei i Finnmark.

Alle som har kjørt E6 nordover til Kirkenes, vet at veien varierer fra fantastisk til katastrofal. Fra Bodø, der toget stopper, er det fortsatt 1 330 km vei til Kirkenes, der veien er eneste alternativ. Sammen med E6 er øst–vest-forbindelsene E10 og E8 til Sverige og Finland hovedtransportårer lengst nord. Det er på tide at disse veiene får en totalstandard som gjør det både raskere og tryggere å ta seg fram. Høyres forslag om å bruke OPS for å få opp tempoet i veiarbeidet burde derfor også regjeringspartiene ha støttet.

Tromsø by vokser raskt med de transportutfordringene dette gir. Veisystemene i og rundt byen må videreutvikles og gjenstående deler av E8 ferdigstilles. For Harstad er stamveistatus for E10 viktig for havneutviklingen i byen.

Nye Lofast har betydd en veirevolusjon i den mest folketette regionen i Nord-Norge. Trafikken på veien bare øker, og resten av E10 må komme opp på samme standard som Nye Lofast. Strekingen fra Tjeldsund bru til

Gullesfjord er en flaskehals som krever snarlig utbedring.

Hålogalandsbrua ved Narvik er utpekt som et av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene i transportplanen. Narvik er et svært viktig godsknutepunkt. Brua vil gi kortere vei, god miljøgevinst og erstatte en rasfarlig og ulykkesbelastet veistrekning. Det er derfor svært viktig at dette prosjektet kan realiseres raskt.

Hurtigruta er uunnværlig som godstransportør for mange lokalsamfunn langs kysten. Reiselivsproduktet Hurtigruta er en av Norges fremste merkevarer. Hurtigruta er utvilsomt inne i en meget kritisk fase, og Regjeringens somling med nye anbudsbedingungen er derfor beklagelig. Selskapet trenger rask avklaring av framtidige rammebetingelser.

Dagen i dag er en milepæl for Bjarkøyforbindelsen når en samlet komité påpeker at økt bruk av ferjeavviklingsmidler vil kunne gjøre prosjektet lønnsomt. Mye skulle da ligge til rette for at tre øyer kan bindes sammen med tunneler og kommunesammenslåingen med Harstad gjennomføres.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [18:17:29]:** Det er interessant å lytte til ein innholdsrik debatt om samferdsle. Debatten viser ein opposisjon som sprikjer i alle retningar. Då inneverande Nasjonal transportplan vart vedteken, bygde Senterpartiet, SV og Arbeidarpartiet ei bru og samla seg om prioriteringar og ambisjonar som ein skulle ha gjennomført. Og dei har me gjennomført. Viss det etter valet til hausten vert ei anna regjering utgått frå ein eller annan konstellasjon av opposisjonspartia, er det ingen som i dag kan få ein idé om kva slags transportpolitikk me får.

Framstegspartiet er i ein eigen klasse, med pengar til alt og satsing sær i folketette område, iallfall ikkje på Vestlandet og i Nord-Noreg. Dei andre partia tyr til avbetaling og OPS.

Helleland svara ikkje på kor store bindingar dei 23 prosjekta ville gi på statsbudsjettet etter 2020. Men eit overslag som er gjort, viser at det vil vere rundt rekna 8–10 milliardar kr pr. år når prosjekta er ferdigstilte rundt 2020 – på det tidspunktet som Høgres partileiar, Solberg, i salen sa at det begynner å stramme seg til. Det er då ein ikkje har handlingsrom. Det er no me har handlingsrom, og då er det uforståeleg at ein skyv betalinga for desse vegprosjekta inn i ei framtid der me veit at det er andre utfordringar som vert tydelege.

Fleire hevdar at kostnadene i samferdslesektoren har auka med 40 pst. Det er ikkje rett. Det som er rett, er at fornyinga av dei funksjonskontraktane som kom etter utskiljing av Mesta og konkurransutsetjing av drift og vedlikehald, har vist ein kostnadsauke på 40–50 pst. Då spørst det kor mykje som vert igjen av dei store innsparingane som Tenden og Venstre viste til. Dei forsvinn nok ganske så sikkert i det store sluket som kjem når konkurransen ikkje er så stor, og ein skal inngå fornying av funksjonskontraktane – dessverre.

«Ja, penger har de, men det er også alt de har», sa Helleland i sitt innlegg. Det er òg feil. Me har tusenvis av dyktige fagfolk som me spelar på lag med, og som me omtalar med respekt, som står på kvar einaste dag med

å omgjere alle dei ekstra midlane som me tilfører, til nye prosjekt rundt omkring i heile landet. Når representanten Gundersen samanliknar satsing på OPS og privatpersonar sine kjøp av bustad, er det ein stor forskjell. Mens me som privatpersonar vanlegvis har forholdsvis slunken lommebok, er det ei velfylt statskasse, gode statsfinansar, som gjer at det ikkje er behov for å bygge veg på avbetaling.

**Tord Lien (FrP) [18:20:24]:** Det har flere ganger i dag vært framsatt en påstand i denne sal om at høyhastighetstog er miljøvennlig. Da må jeg si at da legger man på bordet en meget snever tolkning av miljøbegrepet. Her skal man altså i teorien bygge en snorrett linje mellom Oslo og Trondheim – en snorrett linje som må beskyttes av høye gjerder og en trasé som kommer til å bli et sted mellom 70 og 100 meter. Hvis en treffer en elg i 70 km i timen – det gjør Dovrebanelen stadig vekke – får det verst konsekvenser for elgen. Å treffe en elg i 300 km i timen vil få helt andre konsekvenser. Dette kommer til å bli et gigantisk miljøinngrep, med høye gjerder, store kraftlinjer og en veldig bred trasé, som, i motsetning til jernbanelen i resten av landet, ikke kan følge de naturlige endringene i terrenget, men som må gå rett fram – en operasjon som er langt enklere å få til i Europa enn i Norge. Dette kommer til å bli norgeshistoriens største inngrep i til dels urørt natur i kommuner som toget i all hovedsak kommer til å dundre igjennom i 300 km i timen.

Argumentet for dette gigantiske inngrepet er klima. Utslippene fra norsk flytrafikk går ned fra år til år. I 2020 forventer norske flyselskaper at utslippene fra flytrafikken er gått ned med 20 pst., til tross for en trafikkøkning på 4–5 pst. Innen 2050 vil norsk flytrafikk være klimanøytral. I beste fall – eller i verste fall – er høyhastighetsbanen ferdigstilt i 2030. Da får vi en investering på 350 milliarder kr, som i beste fall er marginalt klimapositiv i 20 år – 350 milliarder kr. I dag er Oslo og Trondheim bundet sammen av infrastruktur som til sammen er 200 meter bred og to ganger 4 km lang. 4 km lang. Det kalles flyplasser. De fungerer helt utmerket. Disse flyplassene er ikke avhengig av en eneste skattekrone. Dette bør Høyre få med seg. Vi er ikke avhengig av en eneste skattekrone for å forbinde disse to byene.

Å tro at høyhastighetstog kan bli konkurransedyktig, samfunnsøkonomisk eller bedriftsøkonomisk, sett mot flytrafikken, er absurd. Når denne antakelsen er basert på utredninger fra folk som har alt å tjene på at man skal bruke 350 milliarder av mine og dine skattepenger på å bygge dette, gjør det bare saken enda mer håpløs. Skulle det bli sånn at man får redusert flytrafikken som man ønsker, med 90 til 95 pst., vil det si at man ønsker å ta farvel med Værnes lufthavn, som i dag server 300 000 mennesker i Midt-Norge direkte.

**Gunn Olsen (A) [18:23:37]:** Denne regjeringen har virkelig stadfestet at Nasjonal transportplan er et verdidokument. Veiprosjekter har blitt ferdigstilt etter planene, og den gamle Nasjonal transportplan har blitt overoppfylt. Jeg kan gjerne bruke innfarten til min egen by, Kragerø, som prakt eksempelpå det.

Arbeiderpartiets representanter i Telemark har i mange samferdselsdebatter gitt uttrykk for sterk misnøye fordi vi har følt at vi ikke har fått gjennomslag for viktige transportløsninger i vårt fylke. I Nasjonal transportplan har vi nå fått bevis for at vi egentlig har hatt rett, og at våre prosjekter har vært vel begrunnet. Vi har nå fått gode gjennombrudd i de fleste telemarksakene – endelig. Jeg synes vi skylder Regjeringen og statsråden, og også vår fraksjon i transportkomiteen, stor takk.

Telemark er det fylket som i mange år har prioritert jernbane på topp. Det er vi veldig stolte av. Vi har ventet i tålmodighet og holdt fast ved at vi må ha en Eidanger-tunnel, som den heter på lokalspråket. Det er ikke bare et telemarkprosjekt, men et nasjonalt jernbaneprosjekt som er avgjørende viktig for jernbanens framtid i denne landsdelen og en forutsetning for framtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Nå tror vi endelig at vi skal få se lyset i denne tunnelen. Vi har merket oss de siste dagers drahjelp – om jeg kan bruke det ordet – fra Jernbaneverket, som har vist stor interesse for denne jernbanestrekningen.

Når det gjelder E18 gjennom Bamble, har den med tyngde kommet på den politiske dagsordenen. Det er nå nedfelt i innstillingen at det skal settes fart i planleggingen på denne strekningen. Det er vi rett og slett lykkelige for. Jeg nekter å la meg dra ned i den politiske jammerdalen sammen med representanten Bård Hoksrud i den saken. Det er også et nasjonalt prosjekt. Det er en strekning som det er stor trafikk på, som har mange ulykker og stygge dødstraller.

Min partifelle fra Telemark, Oppebøen Hansen, har nevnt tunnelen mellom Århus og Gvammen i et tidligere innlegg. Han har også nevnt Haukeli-tunnelene. Det er også saker som stadfester at vi har fått gjennomslag i Regjeringen for våre prosjekter, som er noe av det som knytter by og land sammen også i Telemark.

Så vil jeg vise til side 70 i innstillingen og takke våre medlemmer i transportkomiteen. Det er en svært viktig presisering de har gjort når det gjelder ferjestrekningene på Randsfjorden og i skjærgården i Kragerø.

**Truls Wickholm (A) [18:27:00]:** Det har vært interessant å følge debatten her og høre på de partiene som skal gå til valg på å kaste en rød-grønn regjering. Det må være utrolig sikre på at de skal greie å bli enige om en transportpolitikk. Jeg må jo si at de har et godt fundament for det når de har greid å legge fram to forskjellige nasjonale transportplaner og de ikke engang sitter i regjering sammen. Det er et greit utgangspunkt for velgerne å se at Høyre og Fremskrittspartiet ikke engang greier å samarbeide når de er i opposisjon. Vi, de rød-grønne partiene, har i hvert fall greid å legge fram en nasjonal transportplan sammen.

Grunnen til at jeg tok ordet, var klimaforliket. Jeg har inntrykk av at alle partiene som var med på klimaforliket, er ganske stolte av det. Ved klimaforliket dobler vi belønningsordningen. Der sier vi at den doblingen som vi har fått til, skal være forbeholdt de byene som inngår forpliktende, langsiktige avtaler om trafikkreduserende tiltak.

Så kommer altså representanten Dørum og representanten Tenden opp her og er skuffet over at Oslo ikke får noen av disse pengene. Men det er faktisk ikke så rart, for byråden for miljø og samferdsel i Oslo, Gøran Kallmyr, har uttalt at han ikke vil innføre trafikkreduserende tiltak. Han mener ikke at det er riktig. Men både representanten Tenden og representanten Dørum sa i sine innlegg at det var viktig med trafikkreduserende tiltak, arealplanlegging og parkeringsrestriksjoner. Er det sånn å forstå at så lenge Venstre sier det er greit, skal man på en måte slippe å innføre de tiltakene som hele Stortinget minus Fremskrittspartiet er enig om skulle ligge til grunn for å få mer penger i klimaforliket? Så lenge Gøran Kallmyr sitter som byråd i Oslo, konkurrerer Oslo bare om halve potten av pengene. Dette har absolutt ikke noe med politikk å gjøre. Høyre-styrte Kristiansand har vært villig til å gå inn på en slik avtale, vært kreative, prøvd å finne løsninger som gjør at de får mer penger – og det har de fått, fordi de følger opp klimaforliket. Oslo følger ikke opp klimaforliket. Venstre sier at de er en av de største pådriverne og er stolte av klimaforliket. Men bare fordi Venstre sier det, skal altså Oslo få mer penger – til tross for at de ikke har fulgt opp de viktigste kriteriene, nemlig at man skulle inngå forpliktende, langsiktige avtaler om trafikkreduserende tiltak?

**Olav Akselsen (A) [18:30:12]:** Det er få område der det har vore lova og loge meir enn når det gjeld samferdsleområdet. Sjeldan sit pengane lausare enn når Stortinget behandlar NTP. Både i 1997 og i 2001 lovde opposisjonen milliardlyft til samferdsle ved behandlinga av NTP. Begge gongene blei det regjeringsskifte berre månader etterpå, og opposisjonen inntok regjeringskontora. Men i staden for at løyvingane til samferdsle gjekk opp, gjekk dei ned. Også i 2005 lovde opposisjonen – den gongen rett nok ein annan opposisjon – meir pengar til samferdsle. Òg i 2005 blei det regjeringsskifte, men denne gongen gjekk faktisk løyvingane opp og ikkje ned, og for første gong kan me slå fast at NTP har blitt følgt opp i løpet av perioden. Han er faktisk overoppfylt. Derfor er dagens regjering historisk. Ho er den første som har halde lovnadene til samferdsle.

NTP for neste periode er òg historisk. Aldri før har det vore føreslått liknande lyft i samferdsleløyvingane. Nok ein gong er det slik at opposisjonen prøver seg med det gamle trikset med meir pengar. Men kor er truverdet? Historia har vist at lovnadene er lite verde når dei ikkje blir gjennomførde. Kvifor skal me i dag t.d. stola på Høgres lovnader når historia har vist at det ikkje er samferdsle som blir prioritert når dei kjem i ein situasjon der dei har moglegheit til å gjennomføra lovnadene?

Den lange talarlista i dag viser at samferdsle er viktig for alle som bur i dette langstrakte landet. Anten me skal på arbeid, skule eller besøka venner og kjende, er me avhengige av gode og tenlege transportløyvingar. Neste år feirar flyplassen på Stord 25-årsjubileum. Som pendlar mellom Stord og Oslo i 20 år har eg sett kva denne flyplassen har betydd. Særleg for det lokale næringslivet som er svært eksportretta, har det vore viktig med tenlege flytilbod. Den lokale viljen til å stilla opp for flyplassen har vore enorm, og både det lokale næringslivet og kommunen

har strekt seg langt for å sikra drifta ved flyplassen. Alle andre samanliknbare flyplassar i Noreg er statlege. Eg er svært glad for at staten no skal ta eit ansvar for flyplassen på Stord. Sjølv om det skjer gjennom eit tilskot og ikkje ved å overta drifta, er det viktigaste for brukarane at flyplassen blir halden i drift. Med eit årleg driftstilskot sikrar ein vidare drift av flyplassen på Stord, samtidig som ein får utnytta den lokale evna til billeg og effektiv drift.

Ny veg forbi Røldal på E134 er ikkje berre eit viktig vegprosjekt. Ein ny veg vil redusera køyretida med 25 minutt, og det vil redusera opp- og nedstiginga, slik at ein får redusert drivstoffbruk og dermed utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Det er viktig at dette viktige miljøprosjektet blir sett i gang så fort som mogleg.

Alle som er opptekne av samferdsle, har grunn til å glede seg i dag, men òg eg er bekymra: Om det blir regjeringsskifte, er det ingen som veit kva samferdslepolitikk me får i dette landet.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [18:33:30]:** Vei, bane og havner har vært forsømt under skiftende regjeringer. Denne regjeringa startet snuoperasjonen etter valget i 2005, og i arbeidet med å oppfylle planramma for perioden 2006–2009 har den rød-grønne regjeringa nådd langt bedre resultat enn tidligere regjeringer, sjøl om handlingsrommet i budsjettpolitikken grovt sett har vært det samme under denne regjeringa som under Bondevik II.

Det har under denne regjeringa, medregnet saldert budsjett for 2009, blitt bevilget om lag 10,6 milliarder kr mer til samferdsel enn under tidligere regjering. Senterpartiet ser taktiskiftet i transportpolitikken, hvor det er tilført økte midler til drift, vedlikehold og investeringer, som stort. Likevel står mye ugjørt. Ja, etterslepet for vedlikehold har økt jevnt, bl.a. på riks- og fylkesveier i mitt fylke – altså dårligere framkommelighet på veier for all nyttekjøring. Derfor er NTP positiv. Det trengs en kraftinnsats, og det må vurderes framover om NTP ikke bør bli bindende som minimum, slik at det kan gå inn i konsekvensjustert budsjett for regjeringene.

Den økonomiske konjunktursituasjonen gjør det lettere å sikre en slik investering. Den norske stat er rik i motsetning til USA, Italia og Storbritannia. Vi trenger ikke å låne penger som dem. Staten trenger ikke å lease veier gjennom OPS. OPS er bare dyrt, men finansnæringsa som formidler og låner ut, vil tjene mer. Høyres hovedpoeng må være å gå deres ærend og skyve regninga foran seg – rein privatiseringsideologi, en tapsbringende samfunnsøkonomi.

Jeg er glad for at Regjeringa går for prosjektfinansiering, sammenhengende planlegging og investering på lengre strekninger. Ja, Regjeringa går lenger i positiv retning. For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard bør lengre strekninger på store deler av riksvegnettet med liten trafikk vurderes i sammenheng, slik at utbedringer planlegges og utføres under ett. Disse utbedringene er det viktig å se i sammenheng med drift og vedlikehold.

Regjeringa mener det er behov for å gå videre med nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av veistandarden. Det er en kontraktstype som

innebærer langsiktighet både for kontraktspartner og for lokalsamfunn. Ja, det er krevende å utvikle slike kontraktsformer, spesielt fordi det ikke må bli slik at det bare kan utføres av de store entreprenørene. Det gir for liten konkurranse. Dette arbeidet har Senterpartiets fulle støtte og vil fullstendig ta bort alle argumenter for Høyres flaggskip, nemlig OPS, som jeg vil kalle for fattigmannsfinansiering som alternativ for en rik stat.

Som representant for Buskerud Senterparti arbeider jeg systematisk for å krympe avstandene i det langstrakte Norge. Tilbudsstyrt fiberutbygging innen breibånd, sterk satsing på bane i området rundt Oslo, rushtidsavgift på bomveier inn til Oslo samt veiinvesteringer i hele landet, hvor det ikke bare er snevre nytte-kost-vurderinger som Fremskrittspartiet står for, men hvor også perspektivet «bygge Norge» står sentralt.

Det er i innstillinga mye positivt for Buskerud. Alle fylkestingets toppprioriterte saker er kommet med i tiårsperioden, og finansiering av Ringeriksbanen og plattformer innen jernbane håper vi kan få en ytterligere styrking, slik at også det kan komme med i enda større grad.

**Bård Hoksrud (FrP) [18:36:49]:** Det var interessant å høre foregående taler prate om fattigmannsfinansiering. Jeg vil vel kanskje påstå at bompenger er i omtrent samme kategori, i hvert fall hvis man ser hva det koster, og hvor mye ekstra man må ut med for å betale inn med bompenger. Vi vet at representanten Lundteigen har stemt imot OPS i bøtter og spann i denne salen bare i denne perioden – sammen med representanten Irene Johansen, som var opptatt av akkurat det samme, at OPS er en dyr måte å finansiere på. Jeg tror ikke akkurat at bompenger er noen bedre måte å finansiere på. Jeg tror nok at alle som betaler bompenger hver eneste dag, opplever at de betaler mye mer enn det de faktisk får tilbake.

Representanten Gunn Olsen var inne på at NTP ble oppfylt, og viste til innfartsveien til Kragerø. Nå er det slik at innfartsveien til Kragerø skulle ha vært bygd for mange, mange år siden – lenge før denne nasjonale transportplanen. Det er i hvert fall ikke tvil om at mye av pengene har gått fra rammene til Telemark fylkeskommune, og det har gått på bekostning av andre riksveier. Men selvfølgelig er det bra at veien er på plass.

Så skulle jeg gjerne ha sagt at jeg er veldig glad for at man nå har laget en merknad om de to ferjesambandene som ikke får lov til å være en del av riksveiferjesambandet, eller som ikke er en del av det øvrige riksveiferjesambandet som skal overføres til fylkeskommunene, men dessverre har vi opplevd at disse to ferjesambandene har vært inne i merknader tidligere – og flertallsmerknader – uten at det har blitt fulgt opp. Så jeg gleder meg faktisk til fortsettelsen, og jeg forventer at det nå blir fulgt opp. For representanten Gunn Olsen, sammen med sine andre kollegaer på telemarksbenken, har jo tidligere sagt at de egentlig vil støtte et forslag om å sørge for fullfinansiering og for at disse ferjestrekningene kommer inn på det øvrige riksveiferjesambandet.

Så hører jeg at representanten fra Arbeiderpartiet skryter voldsomt av E18 gjennom Telemark. Jeg synes det ikke

er så veldig mye å skryte av når man først går ut og sier at det skal komme 500 statlige millioner i første del av planperioden, og så viser det seg at dette ikke stemmer. Så skal man bevilge 400 statlige millioner i sluttperioden, og så skal man altså få lov til å ta bompenger i første periode, med 500 mill. kr. Det betyr at det er 900 mill. kr til å finansiere en vei som det koster 3 milliarder kr å finansiere. Det betyr at veien Langangen–Dørdal ikke blir ferdig i inneværende nasjonale transportplanperiode. Dette er egentlig bare å holde velgerne for narr – ikke minst de som skal kjøre på veien – hvis det ikke blir fulgt opp med ytterligere bevilgninger. Så langt ligger det ingenting i dette framlegget til Nasjonal transportplan.

Så er jeg glad for at Århus–Gvammen på E134 kommer på plass. Det er kjempebra. Men jeg har lyst til å si at jeg synes det er litt trist – og jeg har hørt mange på denne talerstol prate varmt om hvor viktig det er med trafikksikkerhet – at man har rv. 36, som går gjennom Telemark, hvor det altså skjer én ulykke med personskader hver eneste uke. Det er altså ikke satt av en eneste krone til å gjøre noe med denne veien. Jeg synes det er skammelig når man hører på debatten, og hører mange snakke om hvor viktig det er med trafikksikkerhet. Her er det en vei hvor man virkelig kunne ha gjort noe med trafikksikkerheten hvis man ville. Hvis flertallet ville, kunne man bevilget penger, men det ønsker man altså ikke å gjøre – dessverre.

**Svein Gjølseth (A) [18:40:06]:** I dag er vi vitne til ein historisk Nasjonal transportplan. Han viser også ei historisk satsing på kysten, med ein auke i rammene på nærmare 80 pst. dei nærmaste ti åra.

For meg som er ein kystens mann, er det kjekt å lese om stamleia, som går frå Kirkenes til svenskegrensa, og om stamhamnene som no skal aukast frå ti sentrale hamner til 31 stamnettshamner. Vi veit også at alle desse stamnettshamnene vil verte knytte saman med ein stamveg. I tillegg veit vi at det vert lagt opp til opprusting av vegnettet, nord–sør, langs kysten. Dette vil i lag med stamvegtilknytningane sikre næringslivet ein sikker veg fram til stamnettshamna og til stamleia, med varer inn og med varer ut. Gods frå veg til sjø vil no i langt større grad kunne verte ein realitet. Vi må aldri gløyme at det er på kysten moglegheitene finst.

Møre og Romsdal kom godt ut i høve til stamvegane. I den samanhengen vil eg spesielt nemne Tresfjordbrua–Vågetunellen og rassikring på Oppdølstranda. Begge desse prosjekta ligg inne i første del av planperioden. Prosjektet Tresfjordbrua–Vågetunellen vil eliminere 20 km med trafikkfarleg veg, der vi fram til no har hatt mange, mange dødsulykker. Prosjektet vil også gje ein raskare og billigare transport for det store næringslivet oppe på Nordvestlandet, og dette prosjektet har i seg element som ein kan forvente i høve til ein god stamveg. Her er rassikring, vi har innkorting, her er trafikksikkerheit, og ikkje minst er dette eit miljøprosjekt. Rassikring av Oppdølstranda vil gje ein sikker veg til arbeid og skule for 2 000 personar.

Eg vil avslutte med å seie at for alle dei som har stått

på for desse prosjekta opp gjennom tidene, er dette ein historisk dag.

**Ivar Skulstad (A) [18:42:37]:** Dette har vært en lang og viktig debatt om en omfattende og viktig plan. I et av sine tidligere innlegg tok representanten Bård Hoksrud fra Fremskrittspartiet en tur til Albania for å finne støtte for sin politikk. Jeg vil heller ta for meg utfordringer og muligheter mellom våre naboland. Men først er det på sin plass å gi ros til samferdselsministeren og Regjeringen for tidenes beste nasjonale transportplan.

I de nasjonale transportplanene i Norge og Sverige blir infrastrukturen i grenseområdene som regel betraktet som utkantstrøk. Men dette kan være infrastruktur gjennom områder som til sammen på norsk og svensk side har god kommunikasjon på tvers av grensen, og som til sammen har store befolkningskonsentrasjoner. I indre Skandinavia, med store deler av Hedmark, Akershus, Värmland og Dalarna, bor det ca. 1 million mennesker. Det krysset som forener disse områdene, ligger i Kongsvinger og kalles for Skandinavia-krysset. Krysset forener to nord–sør-forbindelser på norsk og svensk side. Nordover går den ene forbindelsen mot Midt- og Nord-Sverige, og sørover fra Karlstad går forbindelsen sammen gjennom Sverige mot Göteborg, Malmö, Øresund og kontinentet. Den raskeste ruta fra Oslo og Gardermoen til Stockholm går også gjennom Kongsvinger – aksene øst–vest, Bergen–Gardermoen–Gävle det samme. Både rv. 2 og Kongsvingerbanen går altså gjennom dette krysset.

Rv. 2 er Norges viktigste mellomriksforbindelse etter E6 over Svinesund. Det er viktig at nettopp denne mellomriksforbindelsen blir en del av det arbeidet som flertallet i komiteen, alle utenom Fremskrittspartiet, peker på i sin merknad. I merknaden ber man

«Regjeringen om å følge opp det nordiske samarbeidet om å utvikle jernbane og klimavennlige transportløsninger på tvers av landene».

Det nordiske samarbeidet kan få et løft når man for alvor setter dette på dagsordenen. Man vil kunne oppnå et samordnet transportnett mot Sverige og kontinentet. Det vil avlaste Oslo-området, gi miljøgevinst og vekstimpulser for hele innlandet. Alt dette er viktig.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:45:13]:** Aller først har jeg et ønske om å ta oss fire år tilbake i tid. I 2005 gikk Arbeiderpartiet i Finnmark til valg med mottoet: «Det skal bli lys i husan.» Det har aldri vært så mørkt på finnmarkskysten som det er i dag. Det er trist. Hvorfor er det mørkt på finnmarkskysten? En av de viktigste årsakene er at vi mangler effektiv infrastruktur, og da spesielt vei.

Det går ikke an å forholde seg til et veisystem i Finnmark hvor man må kjøre både 18, 20 og 30 mil for å komme ut med varer og for å frakte sin egen befolkning. Bor man i Vardø og ønsker å dra til Båtsfjord, må man sette seg i bilen og kjøre nærmer 30 mil. Men ønsker man å utrede og bygge en kystvei, er ikke avstanden større enn 30 kilometer. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å få på plass en kystriksvei i Finnmark. Dette vil styrke kystens behov når det gjelder næringslivet, for både fiskeriene og ikke

minst den næringen som er i størst vekst, turismen. Det er viktig å få på plass en riksvei som knytter kysten sammen på en langt bedre måte enn det gjøres i dag.

Hva så med E6? Vi har i dag en avstand mellom Alta og Kirkenes som er på 570 kilometer. Jeg er veldig enig med representanten Lundteigen som er opptatt av å krympe avstander. Ja vel, hvis man vil krympe avstanden på E6 i Finnmark, kan man lage en ny trasé til Lakselv fra Alta. Da har man krympet avstanden med ca. 90 kilometer. Hvis man utreder videre et veialternativ til Tanadalen fra Porsanger kommune, har man krympet avstanden med nye 80 kilometer. Det vil si at man kan forkorte avstanden mellom Alta og Kirkenes med et sted mellom 170 og 180 kilometer. Det er god krymping. Men finnes det politisk vilje i denne salen til å få på plass en effektiv struktur som ivaretar de behovene som er i Finnmark? Dessverre gjør det ikke det. Jeg må si at jeg er svært redd for at de lysene som vi så i husene, vil forsvinne for godt mange steder.

**Bent Høie (H) [18:48:12]:** Det er interessant å høre de rød-grønne politikerne snakke om OPS-finansiering som om dette bare var en finansieringsmodell og ikke en utbyggingsmodell. Ikke minst er det fascinerende å høre på representanten Lundteigen, som åpenbart er blitt nyfrelst tallmagiker. Han legger fram sine teorier. Det er teoriene i Finansdepartementet som vi alle kjenner så godt til, og som Lundteigen tidligere var en sterk motstander av, men som han nå er blitt en nyfrelst tilhenger av.

La meg ta et eksempel på det i forbindelse med et vei-prosjekt som vil kunne realiseres raskere, billigere og tryggere ved å ta i bruk en OPS-løsning. Rogfast er en ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen. Det er kanskje et av de største regionale utviklingsprosjektene som dette landet kan sette i gang for å skape en vekstkraftig region som faktisk har kraft nok i seg til å være en motpol og konkurrent til hovedstadsområdet. Hvis det prosjektet igangsettes med en OPS-løsning, vil prosjektet kunne igangsettes tidligere, slik at man slipper å bruke penger på å bygge to nye ferjeleier og å investere i en ny ferje, som man vil bli nødt til hvis man bruker den framdriften som regjeringspartiene legger opp til i proposisjonen. Man vil få en sammenhengende utbygging. Ikke minst vil man legge risikoen for de utfordringene som ligger i et så stort prosjekt, på private hender i stedet for å ha risikoen på offentlige hender. Dette i sum viser at OPS ikke bare er en finansieringsmåte, men en utbyggingsmåte som gjør oss i stand til å bygge landet på en raskere og bedre måte enn det som regjeringspartiene legger opp til.

Et annet prosjekt som omtales i proposisjonen, er behovet for kollektivtransport i byene, altså bybaneutbygging. Jeg må si jeg er skuffet over at representanten Hallgeir Langeland i komiteen ikke har klart å få gjennomslag for sin store tanke om en statlig medfinansiering av en bybane på Nord-Jæren. De eneste partiene som står igjen med dette standpunktet, er Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Uten Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ved makten etter valget vil det altså ikke bli mulig å realisere et bybaneprosjekt på Nord-Jæren, som representanten

Langeland kaller for sin egen baby. Hans egne partifeller og samarbeidspartnere i fylket har sviktet ham. Hans egne regjeringskamerater i Stortinget har sviktet ham. Han er nødt til å stole på en borgerlig seier ved valget i 2009.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [18:51:37]:** I Sør-Trøndelag var det ikke akkurat noen stormende jubel den dagen Regjeringen la fram sitt forslag til Nasjonal transportplan. Til og med fylkesordføreren fra Arbeiderpartiet, Tore O. Sandvik, gikk ut og la ikke skjul på sin skuffelse. Hans eneste trøst var at han skulle på høring i Stortinget. Han skulle reise ned til Stortinget og til transportkomiteen. Han skulle sørge for at regjeringspartiene virkelig skulle styrke veisatsingen for trønderne. De var så misfornøyd at de til og med hadde ferdigskrevne merknader som de kom og la fram for transportkomiteen. Trønderne hadde store forventninger. Dessverre er dette en skuffelsens dag for Sør-Trøndelag. Mange trodde at regjeringspartiene ville følge opp forslagene fra sine egne, at de ville følge opp det deres egne kom og fortalte om, den store skuffelsen som nå var. Men regjeringspartiene har ikke nevnt verken lakseveien, Fosenvegen eller veien fra «Fjord til fjell» med et eneste ord.

E6 Trondheimsveien, som knytter Norge sammen, har heller ikke flertallet forpliktet seg til å følge opp slik som Trøndelag har bedt om. Men heldigvis, fylkesordføreren har blitt hørt. Høyre har tatt ham på ordet. Veldig mange av de innspillene som Trøndelag har samlet seg om, har også Høyre samlet seg om i denne innstillingen.

Jeg er glad for at jeg representerer et parti som evner å tenke nytt, et parti som ikke er redd for å finne nye løsninger til beste for hele landet. Nettopp derfor prioriterer Høyre Trondheimsveien, innfartsåren til Norges tredje største by, som i dag fremstår med en veldig kritisk standard når det gjelder trafiksikkerhet, fremkommelighet og næringslivets behov.

Strekningen Trondheim til Oppland grense er det viktigste prosjektet for Sør-Trøndelag. Høyre prioriterer en helhetlig utbygging av hele strekningen. I motsetning til Regjeringen, som klatter litt her og der, vil Høyre oppgradere den ved å bygge ut hele veien i ett. Jeg er bekymret for at Regjeringens manglende vilje til å prioritere å bygge ut denne strekningen vil utsette dette prosjektet i mange år framover.

Kjører man kysten mot Sør-Trøndelag, ser man at det er flotte veier. Den første strekningen, utover mot Orkaner, er den første OPS-strekningen i landet, som i rapport etter rapport fremheves som særdeles vellykket. Jeg liker å kalle den den blå veien, initiert, gjennomført og ferdigstilt under en Høyre-ledet regjering. Resten av veiene i Sør-Trøndelag kaller vi den rød-grønne veien. De er ikke oppgradert, de er ikke ferdigstilt, og det er en stor skuffelse i Trøndelag over at Regjeringen dessverre ikke leverer.

**Magnar Lund Bergo (SV) [18:55:04]:** Ingen kan være i tvil om at SV i regjering har bidratt til å få norsk jernbane tilbake på sporet, etter mange års forsømmelser under ulike regjeringer. Etter at vi overtok for de borgerlige, har vi lyktes i å få til en tredobling av jernbaneinvesteringene.



Vi har også fått til en firedobling av den statlige satsingen på klimavennlig kollektivtrafikk i Drammen og i de andre større byene. Jeg er komfortabel med at min hjemby, Høyre-styrte Drammen, følger opp miljøforliket og er en av de tre beste byene når det gjelder vilje til å satse på bane, buss og sykkel – og redusere biltrafikken.

SV og Regjeringen har startet en jernbanesatsing av stor betydning for regionen vest for hovedstadsområdet. Over noen år investerer vi 20 milliarder kr på jernbanen mellom Lysaker og Porsgrunn. Det betyr en radikal forbedring av togtilbudet mellom Drammen og Oslo. Det betyr at Grenland og vestfoldbyene knyttes stadig nærmere Buskerud.

Ringeriksbanen har i lang tid vært en hovedsak for Buskerud SV – og for SV. Prosjektet står inne i Regjeringens transportplan med 577 mill. kr mot slutten av tiåret. Det er vi ikke helt fornøyd med. Derfor arbeider vi for å framskynde prosjektet. Vi har fått drahjelp fra SVs landsmøte. I neste periode vil SV både trappe opp jernbanesatsingen ytterligere og få til nye finansieringsordninger, og vi vil bruke mer oljepenger til å bygge ut jernbanen. Slik skal vi få ringerikstoget på sporet. Vi må se nærmere på modernisering av andre banestrekninger i vår region. Ringeriksbanen alene vil kutte reisetiden mellom Oslo og Bergen med nesten 1 time. Det vil også bety enorme forbedringer for de 50 000 innbyggerne i Ringerike og Hallingdal. Ringeriksbanen vil kapre omtrent 1 million nye togpassasjerer, viser beregningene.

Jernbane og kollektivtrafikk er mye mer enn lokalpolitikk. Det handler om å skape effektive og framtidrettede transportløsninger på tvers av både kommuner og fylkesgrenser. Det handler om å binde sammen landsdelene med rask og klimavennlig jernbane. Jeg og SV vil derfor gjøre det til en hovedsak å få framskyndet Ringeriksbanen. Da behøver vi et sterkt SV i en ny rød-grønn regjering.

Med SV i regjering vet folk hva de får på samferdselsområdet: en storsatsing på jernbane og framtidens klimaløsninger. Det vil tjene vår region, og det vil tjene klimaet. Drammen vil bli et knutepunkt for persontrafikk og et nav for godtransport i Norge, der bl.a. utbygging av havna kombineres med utbygging av moderne toglinjer i alle retninger. En slik visjon betinger ikke bare gode løsninger for Drammen, men et fungerende jernbanesystem i hele regionen og nasjonalt.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Robert Eriksson (FrP) [18:58:02]:** Det har så langt vært interessant å høre på debatten i dag. Det er tydelig at det er festtalernes aften – vi har hørt en rekke festtaler fra regjeringspartiene her.

Å høre på debatten minner meg også om Lillebjørn Nilsens vise «Ola Tveiten». Jeg siterer starten på det nest siste verset, som lyder som følger:

«Og snart skal vegen opnast med mange store ord,  
Så får vi sjå ein kakse som kan klippe av ei snor.

Og narren står og smiler – vi har sett det så ofte før –

og held si takketal for den stolte kontraktør.»

Jeg er redd det nok er en rekke kontraktører som ikke vil stå så stolte med denne nasjonale transportplanen. Jeg tror regjeringspartiene har forlovet seg når det gjelder mange snorklippertaler – som det ikke blir noe av, for denne nasjonale transportplanen er ikke noe løft, den betyr en stagnasjon.

Hvis vi ser på de trønderske veiene, ser vi at selv denne såkalte historiske satsingen fra Regjeringen vil bety at veikapitalen forringes. Så skryter regjeringspartiene av, merker jeg meg, at de har prioritert at Værnes-Kvithamar i Nord-Trøndelag skal bli motorvei. Det er 5 kilometer. Hvem er det som skal betale regningen? Jo, det er bilistene, gjennom bompenger. Det er de norske bilistene som får regningen. Dette blir, etter mitt skjønn, på mange måter som å invitere til fest, og så ber man festdeltakerne betale både maten, musikken og det som har vært av underholdning på festen.

Jeg registrerer også at når det gjelder rv. 17, som har vært en viktig sak i Nord-Trøndelag, gjør Regjeringen det samme grepet. Den skal man overføre til fylkeskommunene uten at det følger penger med. I tillegg er det bilistene som – også her gjennom bompengefinansiering – skal betale gildet.

Når det gjelder jernbane, er jeg svært skuffet over den sittende regjering og regjeringspartiene. Jeg oppfatter det slik at Regjeringen går inn for å bruke 350 milliarder kr på lyntog sør for Trondheim, noe som i alle fall ikke vil glede trønderne spesielt. Det vi er opptatt av, er å få elektrifisert Trønderbanen og Meråkerbanen, og å satse på det som har vært det store prosjektet, og som Arbeiderpartiet i vårt hjemfylke har lovet i tre valgkamper – én times reisetid mellom Trondheim og Steinkjær. Det ser det ut til at man må se langt etter. Det er fortsatt bare valgløfter og festtaler også på det området.

Jeg har registrert den enorme satsingen på lyntog. Hvis man skal følge den retorikken som har vært i salen i dag, og alle de påstandene som har kommet fra regjeringspartiene, må det bety at man kan si takk og farvel til Værnes Lufthavn, at dens tid er forbi. Jeg tror og håper selvfølgelig ikke det, men jeg registrerer at det kun er Fremskrittspartiet som satser på vei, bane og lufthavner.

**Torstein Rudihagen (A) [19:01:27]:** Debatten i dag streka under kor viktig politikkområdet samferdsel er. Det er egentleg så viktig at det er litt underleg at denne sektoren har vore nedprioritert i såpass mange år.

Eg nemnde ikkje eit einaste konkret prosjekt i mitt fyste innlegg. Men dei ulike prosjekta rundt i dei ulike korridorane har fått ei grundig omtale – naturleg nok frå ulike representantar, for ein forventar at representantane er opptekne av prosjekta i deira fylke og i lokal- og regionalmiljøa rundt omkring.

Elles sa førre talar, Robert Eriksson, at regjeringspartia har forlova seg. Ja, eg lurar på kven som har forlova seg i denne salen. For det som står fast, er at Framstegspartiet vil bruke 900 milliardar kr på veg – eller kanskje 1 000 milliardar kr, som eg refererte til frå Drammens Tidende. Men det gjenstår å sjå kva moglegheiter Framstegspartiet har

til å få realisert dei lovnadene.

Den einaste sjansen Framstegspartiet har for å komme i regjeringsposisjon, er i eit samarbeid med Høyre. Men både Per-Kristian Foss og Jan Tore Sanner seier at det er fullstendig uaktuelt å gå inn på Framstegspartiet sin økonomisk politikk. Eg har eit avisutklipp frå Dagbladet her. Der seier Jan Tore Sanner:

«Min beskjed til Siv Jensen er klar. Høyre blir ikke med på noen økonomiske eksperimenter. Folkes trygghet er det viktigste. Vi samarbeider gjerne med Frp, men den økonomiske politikken skal Høyre styre.»

Høyre har jo sete i posisjon, men da prioriterte dei aldri samferdsel. I opposisjon gir dei atter ein gong uttrykk for at no skal det bli ein annan sving på dette. Alt skal løysast gjennom OPS. Eg registrerer at dei er ute og «sel» OPS-prosjekt over heile landet. Høyre har heller ikkje svara på kva bindingar dette kan føre med seg. Statsråden var innom det. Høyre har vore utfordra på det fleire gonger. Det er altså snakk om 22 punkt i innstillinga – 35 OPS-prosjekt. Eit estimat – i og med at Høyre seier at dei skal bruke 57 milliardar kr årleg – viser at det fort vil dreie seg om 90 milliardar kr. Da vil det fort belaste statskassa med 8–10 milliardar kr i året. Så seier altså Høyre at det er viktig at vi investerar no, for om nokre år kjem dei store pensjonsutgiftene, og oljeinntektene går ned. Kvifor foreslår ikkje Høyre da at staten rett og slett skal finansiere dette ved å løyve pengar no, i staden for å skyve dei utgiftene til statskassa 20 år fram i tid?

**Anne Margrethe Larsen (V) [19:04:46]:** Venstre vil bygge en framtidrettet jernbane – også på Sørlandet. Transportvekst i og mellom de største byene bør skje via jernbane og kollektivtrafikk. Venstre har dessuten et mål om å doble gods- og persontransporten med jernbane innen 2020. Da må vi bygge ut og oppgradere jernbanen, med oppretting av kurver og dobbeltspor for høyere hastighet.

Miljø, nullutslipp, mobilitet og verdiskapning er her viktige stikkord. Å satse på tog er faktisk å ta klimautfordringene på alvor. Derfor er jeg veldig tilfreds med at Venstre har en betydelig økt satsing på tog. En togreise mellom Kristiansand og Oslo på tre timer er vårt klare mål. Det er et klart alternativ til flyturen, og et langt bedre miljøalternativ.

Venstres alternativ går lenger enn regjeringspartiernes forslag, nemlig å sikre en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, nærmere bestemt det vi kaller Grenlandsbanen, eller, som noen kaller den, Sørvestbanen. Dette er virkelig framtidrettet og kan være på sporet av en høyhastighetsbane. Det er også svært viktig at Sørlandsbanen i Sør-Rogaland, nærmere bestemt i Drangsdalen, igjen er satt på dagsordenen som forslag her i kveld. Det er noe underlig at dagens regjering nå signaliserer høyhastighetstog, mens toget på denne strekningen i dag går med en hastighet på 20 km/t! Det er nå behov for et oppdatert plan-/kostnadsoverslag for sikkerhet og tunnel på strekningen, og oppstart må skje i denne planperioden.

Dessuten har Venstre en viktig merknad når det gjelder E39 i Vest-Agder, fra Søgne til Rogaland grense. Det er svært viktig å få på plass virkningsberegninger og kon-

sekvensutredning for en veitrasé med lav standard og betydelig trafikkøkning. Gods fra hele Vest- og Sør-Norge skal faktisk til kontinentet herfra. Det er svært viktig å få på plass en plan for hele traseen, ikke bare en klattvis utbygging på 3,5 km.

Til slutt: Venstre vil øke belønningsordningen kraftig, nettopp for å fremme bedre kollektivtrafikk i storbyene, bl.a. i Kristiansand. Å gi økonomisk belønning til byer, fylker og transportetater som når sine miljømål, vil gi frihet til å ta i bruk aktive virkemidler for å få transport til buss og bane, til glede for mange innbyggere.

**Torfinn Opheim (A) [19:07:37]:** Ryfylkevegen, Fjordvegen, eller rv. 13, er en og samme vei, og det er en veldig viktig vei, en indre stamvei. Den strekker seg pr. i dag fra Jæren i sør, gjennom Ryfylke og Hardanger og går helt til Førde i Sunnfjord. Som alle skjønner, knytter denne veien kommunene og næringslivet i indre strøk sammen. Vi vet gjennom rapporter som er utarbeidet, at en utbedring av denne veistrekningen har en utrolig stor verdi for de kommunene som er knyttet til veien. Selvsagt betyr den mye for næringslivet, som igjen betyr mye for bosetting, fordi nettopp disse elementene, avstand og trygghet, vil gi et bedre grunnlag for pendling.

Hvis vi tenker etter, ser vi at det ligger svært mange viktige næringsklynger i indre strøk i Rogaland, både innen mat, turisme og smelteverk – for å nevne noen. For all denne industrien er kommunikasjon viktig, ikke bare for å komme nærmere markedene, men også for kommunikasjonen mellom kommunene i indre strøk.

La meg ta et eksempel. Innen mekanisk industri, som har spesialisert seg på smelteverksindustrien, vil det være svært avgjørende om det er korte strekninger mellom verkene. Da er det litt ufornuftig om de ansatte i disse virksomhetene først skal kjøre ut mot kysten, før de må svinge innover igjen for å komme til neste smelteverk. Det finnes selvsagt flere eksempler. Sikker og god vei er clouet for videreutvikling av denne delen av landet.

Det vareproduserende næringsliv er lokalisert i hele landet, og da sier det seg selv at denne produksjonen genererer transport. Vi vet at det aller vesentligste av transporten går på vei, og om lag 70 pst. av godsvolumene fraktes kortere enn tre mil. Dette betyr at vei er viktig og kanskje det eneste alternativet mange steder. Samtidig ser vi at lagerkapasiteten til flere virksomheter snart er ikke-eksisterende. Lageret er nå inne i en eller annen trailer på vei fra ett sted til et annet. Vei er viktig. Kommunene i indre strøk i Rogaland valgte å støtte de gigantiske prosjektene i ytre strøk, fordi de også er viktige for indre strøk. Kommunene i ytre strøk har støttet de mindre prosjektene i indre strøk, fordi de er viktige for ytre strøk.

Jeg vil spesielt nevne to prosjekter i indre strøk som er viktige. Det ene er bru over Sandsfjorden. Denne brua vil erstatte en ferjestrekning mellom Sand og Ropeid og binde kommunene Suldal, Vindafjord og Sauda tettere sammen. Det andre prosjektet er tunnel mellom Sauda og Etne. Den er ikke lengre enn 11 km, og gjør nesten ikke noen inngrep i naturen utover selve tunnelen.

I og med at de to største veiprojektene i Rogaland, nemlig Ryfast og Rogfast, nå kan bli en realitet i løpet av de neste ti årene, vil en nødvendigvis måtte ha en mye større fokusering på veiprojektene i indre strøk framover. Her ligger det både et statlig og et fylkeskommunalt ansvar.

Jeg har hørt at en god del av debatten i dag har dreid seg om høyhastighetstog. Da kan jeg fortelle at Sauda kommune allerede har lagt inn høyhastighetstraseen i sin arealplan, og har tomten til en stasjon klar.

**Per Roar Bredvold (FrP) [19:10:39]:** I mitt lille innlegg vil jeg nå omtale E6 og strekningen Kolomoen i Stange i Hedmark til Lillehammer. Her er det foreslått midtrekkverk. Dette er en strekning som har hatt svært mange ulykker, på samme måte som resten av E6, som også kalles dødsveien. Midtrekkverk kan på enkelte strekninger være riktig, men det gjør også at f.eks. forbikjøringer blir svært vanskelig. Dette er mindre heldig når f.eks. utrykningskjøretøy raskt skal fram.

Grunnen til at jeg nevner midtrekkverk, er at hvis det blir det på nevnte strekning, fører det til at man må vente med å gjøre veien til firefelts vei. Dette opplyser prosjekt-sjef Stein Fyksen i Statens vegvesen til Hamar Arbeiderblad 9. juni i år. Han anbefaler midtrekkverk, fordi det er «en effektiv og forholdsvis billig løsning».

Jeg mener bestemt at E6 må være firefelts vei. Dette er den veien som uten sammenligning har flest ulykker og flest ulykker med døden til følge. Den er svært trafikkert, og det er heller ikke noe som tyder på at det blir færre trafikanter i framtiden. Området har en forholdsvis stor befolkningstetthet og et rikholdig næringsliv. Dessuten bygges det allerede i dag firefelts vei noen steder, og det blir da mindre fornuftig og trafikksikkert med en overgang fra firefelts vei til tofelts vei og igjen tilbake til firefelts vei.

Det er også billigere på sikt å gjøre seg ferdig med utbyggingen i én fase. Det å utvide senere koster mer enn om vi gjør det nå. Dette er anslått til en ekstrautgift på 1 milliard kr – hvis vi venter – pluss planleggingsomkostninger og ikke minst tidsforlengelse. Derfor bør vi, slik Fremskrittspartiet ønsker, bygge ut E6 til firefelts vei også på denne strekningen.

Dette er også alle politikerne i de berørte kommuner, med ordførerne i spissen, enige om. De har bl.a. laget en brosjyre om dette, hvor overskriften er: E6 4-felts motorvei nå, det må alle forstå!

**Harald T. Nesvik (FrP) [19:13:11]:** Jeg har flere ganger hatt gleden av å få være med og behandle og ikke minst følge debattene knyttet til Nasjonal transportplan. Også dagens debatt har nærmest vært en vandring i NAFs veibok, fra nord til sør, innover fjordene og utover fjordene, ut langs kysten og inn i innlandet. Man hører utrolig mange gode ønsker, og man hører om alle de prosjektene som vi nå skal sørge for blir realisert. Og det er veldig bra.

Men etter å ha fulgt nesten den samme debatten opp til flere ganger i denne salen, stiller jeg meg spørsmålet: Hvordan har vi klart å stille oss i en slik situasjon at dagens veinett i Norge er blant de dårligste i Vest-Europa – ja, ikke bare i Vest-Europa, men i hele Europa?

Ute langs kysten og i min del av Norge kjører man faktisk bil, for man er redd for at barna i skolebussen skal bli tatt av ras. Vi snakker om et av verdens rikeste land.

Representanten Klinge var i et av sine innlegg her i dag inne på nettopp dette temaet, når det gjelder Oppdølstranda. Der har det nettopp gått et ras igjen, rett etter at man igjen har begynt å kjøre skoleelevene i busser. Og så sier representanten, som også sitter i transportkomiteen, at det er viktig å prøve å få en løsning, slik at vi kan komme raskere i gang. Ja, jeg er helt enig. Det skulle bare mangle om vi ikke kunne sørge for å få på plass penger, slik at i hvert fall barna våre som skal til skolen, kan reise på en trygg måte!

Og den eneste måten å få til det på på det strekket, er å få på plass en tunell. Man har muligheten, det ligger faktisk et forslag på bordet i dag. Det er fullt mulig å slutte seg til forslag nr. 116. Senterpartiet er mer enn velkommen til å slutte opp om dette forslaget, skape flertall, så Jenny Klinge kan komme tilbake til sin del av Møre og Romsdal og fortelle: Ja, jeg tok dere på alvor – ja, jeg sørget for at Fremskrittspartiets forslag fikk flertall i Stortinget. Det skulle bare mangle – for dere er like mye verdt som alle andre i dette landet.

Her er også en rekke andre gode prosjekt: Tresfjordbrua, Måndal–Våge har blitt nevnt. Måndal–Våge er faktisk også et rassikringsprosjekt. Vi har mange gode tiltak, og man trenger midler. Det vi ikke trenger, er mer av det landeveisrøveriet som vi ser rundt omkring, der det popper opp bomstasjon på bomstasjon. Norge har råd til å gjøre litt av finanskapitalen sin om til realkapital og sørge for at folk kan ferdes godt og trygt på veiene i landet.

**Presidenten:** Presidenten vil bemerke at «landeveisrøveri» ikke er et parlamentarisk uttrykk om vedtak Stortinget har fattet.

**Marianne Aasen (A) [19:16:36]:** Jeg tar ordet for annen gang i denne debatten som et svar på representanten Jan Tore Sanners innlegg tidligere i dag. Han brukte halve innlegget sitt på å reise tvil om Regjeringens interesse, intensjon og vilje til å gjøre sin del av jobben i forhold til ny E18. Jeg må si jeg synes det er litt rart, rett og slett fordi det er den første regjeringen som har klart å få E18 gjennom Asker og Bærum inn i Nasjonal transportplan, f.eks. i kontrast til den forrige regjering, hvor Høyre satt. Jeg mener at dette ikke er en dag for å surmule eller svartmale, når vi akkurat har fått det på plass.

Den andre grunnen til at jeg vil kommentere representanten Sanners innlegg, er at han harselerte litt rundt det jeg sa om at det hviler på alle parter i Oslopakke 3 å respektere de grunnprinsippene som man er enige om, særlig gjelder det styringsgruppa, dvs. fylkesordfører Jegstad i Akershus og byråd Kallmyr i Oslo. De har et særlig ansvar for forankring. Jeg mener det ikke er noe problem å måtte understreke det, i stedet burde representanten Sanner ha gjort det samme selv. Også han har et ansvar for at vi, alle parter, skal samarbeide videre. At Oslo og Akershus tidligere har slitt med å få prosjekter inn i Nasjonal

transportplan, handler om at vi har samarbeidet for dårlig på tvers av partigrensene. Vi har mye å lære av mange andre fylker i så måte. Derfor beklager jeg at den tonen kom inn når det gjelder Oslo-pakke 3.

**Øyvind Halleraker (H) [19:18:34]:** Senterpartiet har funnet en ny retorikk i dag om OPS: Vei på avbetaling. Det er forresten pussig at det kommer fra Senterpartiet, som egentlig er for OPS. De har stemt for det her i salen tidligere. Vei på avbetaling eller lånefinansiert? Tja. Sykehus blir lånefinansiert, skoler lånefinansieres, til og med Gardermoen er lånefinansiert. Forretningsbygg lånefinansieres, skip lånefinansieres, maskiner lånefinansieres. Det skulle ikke forundre meg om også traktoren til Lundteigen er lånefinansiert. Hvorfor? – Jo, fordi avkastningen på det ikke-lånefinansierte er langt større enn rentekostnadene. Dessuten har vi et knippe saker som vi skal stemme over her i kveld, bl.a. fire bompengeprojekt, og jeg tror jammen andelen bompengefinansiering, altså lånefinansiering, ligger på mellom 80 og 90 pst. i de prosjektene. Snakket noen om at de ikke ville ha prosjekt på avbetaling?

Utbygging av OPS går dobbelt så raskt. Det er alle enige om – TØI, Veidirektoratet og Jernbaneverket. Men det blir ikke billigere, sier statsråden og de rød-grønne. – Ja, mon det. En KPMG-rapport fra England viser faktisk det motsatte. Men det interessante er: Billigere for hvem? For staten? – Tja, kanskje. Men ikke for næringslivet, for folk flest eller for de trafikkofer som ikke fikk veien fire-fem år tidligere. Dette er viktig for Høyre. Derfor har vi gått tungt inn for OPS. Jeg la merke til at statsråden ikke var i salen da jeg holdt mitt innlegg. Men jeg sa faktisk at en av grunnene til at vi går så tungt inn for OPS som en prosjektfinansieringsløsning, er nettopp at vi ønsker å forplikte oss og bruke oljeinntektene på langsiktige investeringer. Ja, det vil gi bindinger. Ja, det er privatfinansiert, og – ja, det er en suksess. Det er imidlertid ikke Regjeringens løfte om prosjektfinansiering.

Det er galt når Lundteigen kaller det å få et prosjekt, en egen post på statsbudsjettet, for prosjektfinansiering. Med all respekt – da har han ikke satt seg inn i hva prosjektfinansiering er. Det kunne være fristende å spørre hva representanten Steinar Gullvåg fra Arbeiderpartiet og hans kampefeller, som måtte kuppe inn en formulering i Arbeiderpartiets program, sier om Lundteigens tolkning. Han må jo også være svært skuffet over (presidenten klubber) at dette ikke er tatt inn i flertallsinnstillingen.

**Presidenten:** Taletiden er over.

Presidenten tillater seg å minne om at vi fortsatt har en betydelig dagsorden foran oss i Stortinget og deretter i Odelstinget.

**Rolf Terje Klungland (A) [19:21:52]:** Nasjonal transportplan er det dokumentet innenfor transportstrukturen som Regjeringen i planperioden legger til grunn for sitt arbeid. Men nå må Stortinget snart kreve at statsråden følger opp vedtak som allerede er fattet. Jeg sikter da til vedtak om nattog-tilbud fra Kristiansand til Oslo. Liv Signe Navarsete har uttalt i Stortinget den 19. november 2008:

«Eg tek sterkt avstand frå alle insinuasjonar om at me ikkje følgjer opp Stortinget sine vedtak.»

Videre sa hun:

«Me jobbar for å oppfylle dette og alle andre stortingsvedtak på ein ryddig og god måte. Det skal me fortsetje med å gjere.»

Hun sa også:

«I mitt hovudsvar sa eg at me jobbar med denne saka, at NSB jobbar med saka, at me har hatt eksterne konsulentar som jobbar med saka, og at dei løyvingane som er stilte til disposisjon, på ingen måte er dekkjande for det som dette vil koste. Men når det er Stortinget si prioritering, må me òg finne rom for dei midlane.»

Om statsråden fortsatt tar sterkt avstand fra insinuasjoner om at hun ikke følger opp stortingsvedtak, vet jeg ikke, men det virker i alle fall slik på meg. Jeg har vært i kontakt med departementet om denne saken flere ganger. Når svaret fra politisk ledelse i departementet er at det ikke er mulig å skaffe Norges femte største by et nattog-tilbud, lyder det hult og utrolig. I dag er det to sovevogner fra Stavanger, og toget stopper i Kristiansand. At det er umulig å sette av en av vognene i Kristiansand, mener jeg taler for seg selv.

NSBs verksted på Strømmen skal bygge nye vognsett til Flytoget – et frittstående selskap der togsettene har langt større hastighet. At de samme ikke har kompetanse til å bygge sovevogn, virker også utrolig for meg. At et selskap i Drammen som heter MiTrans kunne bygge om og modernisere vogner til den svenske jernbanen, som NSB ikke ville ha, i løpet av seks måneder, er også et tankekors.

Det var «all makt i denne sal» som ble uttalt, ikke all forrakt for denne sal. Nå må stortingsvedtaket følges opp. Det forventer jeg, og det bør også Stortinget forvente.

**Dagrun Eriksen (KrF) [19:24:38]:** Da NTP ble lagt fram, var det sterke reaksjoner på Sørlandet. Og som vi hørte av foregående taler, kan sørlendinger være ganske sterke i sine reaksjoner. Bortsett fra oppkonstruerte hylingsscener som var arrangert for og av de rød-grønne, og uttalelser fra Freddy de Ruiter, representanten fra Aust-Agder, om at dette var julaften for Sørlandet, var resten av landsdelen preget av dyp skuffelse. Knappe 500 mill. kr var vi tilgodesett med gjennom planperioden. Det var sågar så ille at på kartet på sidene 277 og 278 i NTP-en har man til og med klart å kutte ut selve sørlandsspissen – man har ikke klart å få hele Sørlandet med på kartet.

I Bondevik II-perioden fikk vi et etterlengtet prosjekt til Sørlandet – 500 milliarder kr var med på å gjøre at alle de prosjektene vi nå ser ferdigstilles, ble igangsatt. Som en trønder som var på besøk hos meg sa: Jeg skal aldri mer klage på E6-en etter å ha beveget meg på veinettet nede hos dere. I dag har vi fått bekjentgjort at NODE blir et NCE, Norwegian Centres of Expertise, en næringsklynge som virkelig har hatt utrolig suksess, og som trenger bedre infrastruktur.

En sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med prosjektmidler, burde vi klart å få til. Jeg ser at det står gode ord, men å få inn midlene så man kan komme i gang, hadde vært bra.

Motorveien må gjenspeile at det bor mennesker også vest for Kristiansand. Vi våknet riktignok opp til et jublende Senterparti, som jublet over at nå var veien blitt litt mer forlenget enn det som stod i NTP-en. Det viste seg at det var ca. 100 meter. Hvis statsråden har et par hundre meter til, tror jeg vi skal klare å ta det imot.

Kristelig Folkeparti har laget en trafiksikker transportplan. En av de tingene som har gledet meg mest, er at vi har tatt til orde for å få en Barnas transportplan. Det å klare å se trafikken utfordringer og løsninger med barns øyne og ut ifra deres behov, var noe vi skulle gjort på mange flere felt, ikke bare i forbindelse med trafikk-løsninger.

Vi har et motto: Sørlandet – der du får overskudd til å skape. Alt det som nå skjer på Sørlandet, fortjener at vi får bedre infrastruktur enn det det ligger an til i den planperioden som nå ligger foran oss. Jeg spør meg selv: Hva slags julaften er det de rød-grønne har, når de kan uttale at dette er julaften for oss? Det eneste vi har fått, er jo et tilbud om sovevogn – men nei, det er jo sant, den har vi ikke sett snurten av, den heller.

**Truls Wickholm (A) [19:27:51]:** I Oslopakke 3 meiser vi ut framtiden for trafikken innenfor fylkesgrensene i Oslo og Akershus. Kollektivtrafikk står i fokus, klima og miljø skal være styrende. Hvis også Venstre kunne avslutte sin nesegruse beundring for fremskrittspartibyråden for miljø og samferdsels innsats for å få på plass klimaforliket, kunne vi kanskje også fått en enda sterkere satsing på kollektivtrafikk.

Vi kan godt krangle om belønningsordningen, men om Oslopakke 3 må vi stå sammen. Det er det mange som har vært oppe her og understreket i dag, og det er jeg glad for. Det er et skjørt kompromiss, og vi har lite å hente på å utfordre hverandre på dette i denne salen.

Vi må også ha kollektivtrafikk i hele landet. Da er høyhastighetstog et stikkord. Vi må kunne reise raskt fra Oslopakken til Bergenspakken, for å si det slik. Derfor vil Regjeringen også utrede høyhastighetstog, slik at vi har en mulighet til å komme i gang med prosjektering og bygging – kanskje allerede ved neste rullering av NTP. Det er det et stort flertall her i Stortinget som er enig i. Det er bare Fremskrittspartiet som står på siden av dette.

Men har du sett: I Bergens Tidende 8. juni, i forbindelse med Bergensbanens markering, slår Fremskrittspartiets ordfører i Bergen, Gunnar Bakke, et slag for lyntog. Det er bra at fremskrittspartiordføreren deler vårt optimistiske syn på lyntog, men fremskrittspartiordføreren i Bergen er nok på full kollisjonskurs med Fremskrittspartiet på Stortinget, som Fremskrittspartiet på Stortinget er det med sine lokallag i veldig mange saker. Her har Sandberg og Sortevik brukt Stortingets talerstol til å latterliggjøre det rød-grønne initiativet om en grundig, positiv utredning av lyntog. Slike visjonære tanker vil ikke partitoppene i Fremskrittspartiet høre snakk om – nok et eksempel på at de fremste tillitsvalgte i Fremskrittspartiet er uenige med folk flest og Fremskrittspartiet ute i landet.

Per Sandberg har tidligere uttalt her i salen at FrP-ere som går inn for bompenger, lider av Stockholm-syndromet. Antakeligvis er det da gisler som må reddes fra seg

selv. Det kunne være interessant å spørre Sandberg om han mener at ordfører i Bergen, Gunnar Bakke, også lider av Stockholm-syndromet, siden han går inn for noe som Regjeringen er for. Førrige gang noen i Bergen gikk inn for bompenger, måtte man sentralt gripe inn og redde dem fra seg selv. Kommer også Fremskrittspartiet sentralt til å gripe inn for å redde Gunnar Bakke fra de farlige tankene om raske tog mellom Oslo og Bergen?

**Presidenten:** Presidenten vil bemerke at uttrykket «latterliggjøre» er på kanten av det som er parlamentarisk språkbruk.

**Elisabeth Aspaker (H) [19:31:03]:** Regjeringen omtaler forvaltningsreformen som en gavepakke til fylkene, men jeg har ikke sett eller hørt én fylkesordfører eller fylkesrådsleder som jubler over å få riksveiene i fanget – tvert imot.

Sannheten er at Regjeringen har ofret riksveiene på fylkenes alter. I stedet for å være opptatt av helhetlig planlegging og effektiv ressursutnyttelse vil Regjeringen aktivt bidra til det motsatt når 19 fylker skal planlegge hver for seg og stykkevis og delt. Regjeringen har gjort alle veiførende tidens bjørnetjeneste.

Troms fylke har i dag store uløste fylkesveioppgaver, og samferdselsråden fra Arbeiderpartiet har kommet med følgende advarsel: Overføring av riksveier fra staten vil ytterligere forverre situasjonen, fordi det ikke følger nok penger med. Regjeringen legger opp til et svarteperspill med fylkene, som Høyre tar avstand fra og ikke vil være med på.

Høyre går imot å overføre riksveiene til fylkene, fordi det vil gi mer fragmentert og mindre effektiv veiutbygging. Høyre vil ha mer vei for pengene, ikke mer byråkrati. Vi vil ikke ha mindre veier, og vi vil ikke ha et system som gjør innbyggerne til tapere når overføring av riksveiene var det reelle innhold de rød-grønne kunne gi forvaltningsreformen.

Så til Tromsbanen: Sist fredag brakte Nordlys nyheten over hele førstesiden om at Stortinget sier ja til Tromsbanen, og SV-representant Lena Jensen presenterte like godt togets rutetabell og anslo byggestart i 2014. I et innlegg på formiddagsmøte i dag fortsatte Jensen lovprisningen av ideen om å bygge Tromsbanen Narvik–Tromsø. Dette er tidenes velgerbedrag! Jensens problem er for det første at hennes drøm om byggestart på Tromsbanen i 2014 er behørig knust av regjeringspartner Arbeiderpartiet, med nestleder Helga Pedersen i spissen. For det andre har Jensen åpenbart ikke studert NTP-tallene, for det ligger ikke én krone der til den jernbanen hun skal bygge, eller til utredningen av den.

Nord-Norge og Troms har veiutfordringer så langt tanken rekker, og store deler av bosettingen er konsentrert langs kysten. Dit vil toget aldri komme, og det må Lena Jensen og andre jernbaneentusiaster snart ta inn over seg. Derfor må det være en soleklar prioritering at veiene i nord – europaveier, riksveier og fylkesveier – må være i tipp topp stand før det kan komme på tale med noen jernbane. Dernest har vi en rekke kystkommuner som skriker etter

bedre havner og tryggere farleder. Derfor er det etter Høyres mening en solid avsporing å bringe inn Tromsbanen når andre uløste samferdselsprosjekter står i kø.

Forslaget om å utrede Tromsbanen framstår mest som et desperat og useriøst valgkamputspill – uten finansiering og dermed uten sjansje til å kunne bli realisert.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [19:34:17]:** Representanten Halleraker uttrykte seg slik at det kunne høres ut som om lånefinansiering er billigst, og for virkelig å understreke det kom han med KPMGs rapport fra England for å bevise det.

For meg er det bare sunt bondevett – lån er dyrest. Det er noe en bruker når en ikke har råd til å finansiere noe sjøl, så enkelt er det. En trenger ikke å gå til England for å erfare det.

Så til Høyres Bent Høie, som lurte på om Lundteigen var blitt tilhenger av Finansdepartementets regnemodeller. Nei, det er fortsatt et godt stykke igjen til det. De er fortsatt ganske ufullstendige, men mitt hovedpoeng om OPS var – og jeg har lyst til å understreke det – at OPS er fattigmannsfinansiering som alternativ for en rik stat.

Representanten fra Høyre sa at OPS er for Høyre både finansieringsmåte og utbyggingsmåte. Jeg refererte til Regjeringas standpunkt på side 91 i stortingsmeldingen angående nye kontraktsformer, hvor en ber om å utrede nye kontraktsformer som også skal gjelde ved planlegging og utbedring av lengre strekninger, med lav trafikk på veien, altså hvor drift, vedlikehold og utbedring settes på anbud, som innebærer reell konkurranse. Det er forbillig. Dermed vil utbyggingsmåten komme i de beste hender, samtidig som finansieringsmåten er i de beste hender.

Fremskrittspartiet og Høyre har et ideologisk dogme i prioritering av veiinvesteringer. Det er nytte-kost-vurderinger. «Global økonomi - Hvordan de rike ble rike og de fattige blir fattigere», er en aktuell bok om internasjonal økonomisk politikk fra professor Erik S. Reinert. Dette blir også resultatet i veisektoren dersom enkle økonomiske nytte-kost-vurderinger er ledesnora. Sagt på veiens måte, blir boktittelen: Hvorfor de gode veiene blir bedre, og de dårlige veiene blir dårligere. Dette er slik mange lokalsamfunn føler det rundt omkring i distriktene.

For Senterpartiet er det viktig å bruke statens makt og økonomiske ressurser til å motarbeide sentraliseringskreftene – krympe landet, som Fremskrittspartiet var tilhenger av – fiber, tilbudsstyrt gjennom offentlige investeringer, vei og moderne jernbane. Dermed vil vi slippe å kappfly med økende køproblemer rundt våre store byer, et kappløp som alle regjeringer verden over taper, uansett demokratisk farge.

Representanten Aspaker fra Høyre kritiserte den rød-grønne regjeringa for manglende bevilgninger til Nord-Norge. Fakta: Med Høyre-regjering ble investeringene til vei i Nord-Norge i forrige planperiode halvert, jf. den tidligere perioden. Nå er det fire ganger økt utbyggingstakt i den nye NTP-en. Dette viser den rød-grønne regjeringa, som på dette området tar slagordet «By og land hand i hand» mer på alvor enn det som er gjort tidligere. Og takk og pris for det!

**Presidenten:** Representanten Borghild Tenden har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Borghild Tenden (V) [19:37:16]:** Representanten Truls Wickholm slutter ikke å forundre meg. I motsetning til alle andre her i kveld, taler han imot sitt eget valgdistrikt, nemlig Oslo. Det er oppsiktsvekkende, og det bør faktisk velgerne merke seg.

Det gjelder belønningsordningen. På Samferdselsdepartementets side står det følgende:

«Belønningsordningen er i utgangspunktet en resultatbasert ordning som skal premiere dokumenterte resultater».

I hele kveld har han stått og snakket om det klimaforliket som vi i opposisjon faktisk var en pådriver for. Så står det også på Samferdselsdepartementets side hvordan belønningsordningen skal håndteres.

Listen over hva Oslo faktisk har gjort, kan Truls Wickholm få av meg etterpå. Det rekker jeg ikke å si på det korte minuttet jeg har.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [19:38:21]:** Historisk sett er det dessverre slik at veldig mye av det man planlegger innenfor samferdsel som ligger i annen halvdel av planperioden, aldri blir realisert. Det har vi sett under mange regjeringer.

Dessverre er det også slik at veldig mange av de veiutbygginger som er planlagt i Finnmark, ligger i annen halvdel av planperioden. Derfor har Fremskrittspartiet løftet ut både utbyggingen Skaidi-Hammerfest og utbyggingen Tana bru. Vi har løftet E105 Storskog-Hesseng inn i første plandel, og vi har også ekstrabevilget 100 mill. kr til Storskog-Hesseng.

Jeg kan heller ikke si mye positivt om den rassikringen som det er lagt opp til i NTP for Finnmarks del. Det er ingen storstilt satsing, slik noen representanter legger opp til at det er her.

Men min største bekymring er kanskje den at vi ser at Senterpartiet ønsker en formidabel satsing på lyntog, med 350 milliarder kr. Det kan være vel og bra for store deler av landet.

Samtidig vet vi at vi har veldig få flyplasser som går med økonomisk overskudd, og den tildelingen som flyplassene med økonomisk overskudd i dag gir til flyplassene i Finnmark, er faktisk livsnødvendige for at vi skal ha regularitet på våre flyplasser. Samtidig avviser dagens regjering enhver form for statlig drift av våre flyplasser. Er det slik at Senterpartiet tar til orde for å legge ned våre flyplasser i Finnmark? Det finnes ingen finansieringsmodell for disse i det som blir forelagt Stortinget i dag.

**Trond Helleland (H) [19:40:44]:** Dersom statsråd Navarsete, Torstein Rudihagen, Irene Johansen, Rune J. Skjælaen, Marianne Aasen, Per Olaf Lundteigen og alle andre som har viet Høyres OPS-forslag i dag oppmerksomhet, er bekymret for at Høyre ikke skal kunne dekke inn utgiftene i framtidige statsbudsjett, må jeg skuffe dem.

Ja, det vil gi større bindinger med OPS – ja, det vil det!

Samtidig vil det gi Norge et tjenlig veinett i løpet av en mye raskere periode enn det vi har sett at vi har fått til så langt. Vi vil få lange, sammenhengende utbyggingsstrekninger. Vi vil ikke få et etterslep, fordi veien skal vedlikeholdes i 25 år som en del av kontrakten.

Norge har penger nok, sier de rød-grønne. Hvorfor har da samferdselsandelen av BNP gått nedover hvert eneste år, også under det rød-grønne styret? Hvorfor står det da mange titalls prosjekter urealisert fra den gamle transportplanen – den vi nå er midt inne i, og som de rød-grønne skryter av er overopplyst? Hvorfor er det et tjuetalls prosjekter som ikke er startet opp i det hele tatt? Jo, fordi fokuset hele tiden har vært på kroner og øre, ikke på prosjektenes gjennomføring.

Med OPS vil en få den muligheten, og derfor kommer jeg til å slåss videre for dette. Jeg er glad for at en samlet opposisjon har sett det som representanten Lundteigen, representanten Rudihagen osv. ikke har sett, nemlig at OPS er et tjenlig verktøy, som svært mange andre land bruker. «OPS er fattigmannsfinansiering», sier Lundteigen. Lånefinansiering er liksom fattigmannsfinansiering. Røkke, Fredriksen og til og med sambyggingen min, Olav Thon, har lånefinansiert det meste av det de driver med. Lånefinansiering er en hensiktsmessig ordning, og det er også lånefinansiering staten legger opp til ved å bruke bompenger i de aller fleste prosjekter.

Ta Buskerud som et eksempel. Rv. 7 Sokna–Ørgenvika er klar til utbygging. Alt er klart, men departementet vil at det skal komme i 2013–2014. La oss komme i gang med en gang. Vi kan votere over det her i kveld. Representanten Lundteigen og andre kan få lov til å stemme for eller imot oppstart av Sokna–Ørgenvika.

Hva med rv. 23? Oslofjordtunnelen er nedbetalt i 2013. Da kommer trafikken til å strømme gjennom Lier og Røyken, men det er ingen planer om å starte opp dette før tidligst i 2014–2015. Høyre vil komme i gang tidligere. Derfor ønsker vi å bruke utradisjonell finansiering, derfor ønsker vi et løft for samferdsel. Det er alvorlig ment, og det har vi tenkt å følge opp.

**Presidenten:** Representanten Eirin Faldet har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Eirin Faldet (A) [19:43:50]:** Da vi behandlet forrige transportplan her, var det et løft. Det var alle enige om. Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV fikk støtte fra Fremskrittspartiet. Takket være Fremskrittspartiet fikk vi løftet inn mer penger til samferdsel. Det var vi glade for.

Nå bevilger Regjeringen enda mer penger, og da kan folk få seg til å si at det er så lite penger at det blir mørkt på finnmarkskysten. Men det er faktisk mer penger! Jeg synes det er litt stusslig – når vi kan se at det blir økning på budsjettene – at noen går opp her og framstiller det som så svart og dystert at det ikke bare er mørkt, men at noen faktisk må ha stjålet hele sikringskapet!

**Arne Sortevik (FrP) [19:44:57]:** Når Fremskrittspartiet i sak nr. 2 her i dag foreslår en egen stortingsmelding

om sjøtransport, er det som et supplement til NTP. Det sa jeg i mitt første innlegg, og debatten her har vist at det er lite fokus på tiltak og strategi for å få økt sjøtransporten. En del av denne meldingen må dreie seg om omorganisering, om finansieringsgrunnlaget for å få forsert innsats for å bygge ut farleder og oljevernberedskap, og også om å investere i havnestrukturen.

Det bringer meg til de økonomiske rammene. Da tror jeg først jeg skal hjelpe representanten Rudihagen med å rydde opp i hans forvirring. Hvis han begynner med å lese innstillingen på side 9, vil han kanskje oppfatte at det er forskjell på en tiårsperiode og en 25-årsperiode. Det er klart fremvist på side 9 at i tiårsperioden er det snakk om en investering på 580 milliarder kr, i tillegg til Regjeringens forslag, og i hele perioden frem til 2034 er det snakk om en investering på 1 015 milliarder kr – altså i et 25-årsperspektiv. Fremskrittspartiet blir da beskyldt for å opptre økonomisk uansvarlig når vi vil bruke 580 milliarder kr mer enn Regjeringen.

Men regjeringspartiene og de andre partiene som vil ha lyntog, sier jo relativt klart at de er villige til å bruke inntil 350 milliarder kr mer enn det som ligger i Nasjonal transportplan til et ganske uklart prosjekt, nemlig lyntog. Altså vil de gå lenger enn det som ligger i rammene for den planen som nå blir vedtatt. Det betyr at det er jo ikke noen diskusjon om man skal bruke mer penger eller ikke, diskusjonen går på hvor mye man skal bruke. Vi vil bruke 580 milliarder kr på vei og på dagens jernbane. Regjeringspartiene vil bruke det som er tilmålt til vei og dagens jernbane i denne planen, og så vil de bruke inntil 350 milliarder kr mer på et ganske uklart prosjekt. Så kan man jo vurdere hvem som er uansvarlig.

To statsråder har i denne salen gitt feilaktige opplysninger om Fremskrittspartiets prioriteringer på samferdsel utover landet. Det er fortsatt feil at vi ikke prioriterer på Vestlandet og ikke prioriterer i Nord-Norge. Det er faktisk slik at hvis man tar for seg alle de åtte korridorene, hvis man tar for seg rassikring, hvis man tar for seg fergesatsingen, hvis man tar for seg utmåling til øvrige riksveier, så ligger vi godt over det denne regjeringen har foreslått i denne planen. Hvordan det kan bli dårligere prioritering er vanskelig å forstå.

Så er det til slutt å si at når det gjelder fattigmannsfinansiering, så ligger det altså 60 milliarder bompengekroner i denne planen – 60 milliarder kr.

**Jan Tore Sanner (H) [19:48:15]:** Når representanten Per Olaf Lundteigen snakker om dogmatisme, så skal man lytte, for da er det en ekspert som uttaler seg. I den grad Høyre er dogmatisk, så er det at vi er dogmatisk pragmatiske. Vi ønsker OPS-prosjekter, Offentlig Privat Samarbeid, og noe mer pragmatisk enn samarbeid mellom offentlige og private kan man vel vanskelig tenke seg. Høyre er nemlig ikke opptatt av om oppgaven løses av offentlige eller private, vi er opptatt av at veiene skal bygges, at jernbanen skal bygges, og da ønsker vi å finne de løsningene som gir oss raskest mulig og billigst mulig utbygging.

Lundteigen velger å kalle OPS for fattigmannsfinansiering. Han får kalle det hva han vil. Det er realitetene

som må avgjøre. Når det er slik at man gjennom OPS kan få bygget veiene raskere, når man gjennom OPS kan få bygget veiene til den tiden som er avtalt og til det beløpet som er avtalt, og når man i tillegg kan utløse kreativitet gjennom konkurranse, så er dette et virkemiddel som må benyttes.

Jeg registrerer at flere har forsøkt å fremheve at kanskje ikke finanspolitikerne i Høyre vil være tilhengere av det som ligger i Høyres veiplan. Jo, Høyres finanspolitikere er sterke tilhengere av Høyres transportplan. Vi ønsker å bruke store deler av de oljepengene som skal fases inn i norsk økonomi, til å bygge landet, til å investere i veier, kunnskap, forskning, gode rammebetingelser for bedriftene og til miljøinvesteringer.

Så til representanten Marianne Aasen som åpenbart likte dårlig at jeg påpekte den manglende entusiasmen i Arbeiderpartiet over at E18 vestkorridoren nå fremskyn- des. Det minner meg om at Arbeiderpartiet og statsråd Navarsete i alle år har slept beina etter seg i forhold til å realisere E18. Først var man sterkt imot å få bygget E18 vestkorridoren, og siden man har fått på plass en enighet, har man med jevne mellomrom, særlig fra statsråd Navarsetes side, satt spørsmålstejn ved om E18 vestkorridoren skal bygges.

Jeg må få lov til å spørre statsråd Navarsete, som har ordet etter meg, og også Marianne Aasen om det er slik at man er uenig i at E18 vestkorridoren skal fremskyn- des til 2013? Det er et viktig spørsmål. Jeg mener at det skulle bare mangle, bilistene startet å betale på den veien allerede i 2008. Hvis det er slik at man mener at veien først skal realiseres etter 2014, så leverer bilistene, mens vi som politikere leverer dårlig. Det skulle bare mangle at ikke prosjektet fremskyndes.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [19:51:34]:** Når ein høyrrer på enkelte av innlegga i salen i dag, må eg seie at det er godt gjort å framstille ei satsing på 45 pst. i auka ramme i Nasjonal transportplan som det me på godt sognemål kallar «inkjevetta», og det frå parti som sjølve la fram ein nasjonal transportplan der dei reduserte veg- investeringane. Dei auka rett nok på drift og vedlikehald bitte litt, slik at dei kom ut omtrent i nullvekst. Så legg me fram ein nasjonal transportplan med 45 pst. vekst, med 100 milliardar kr i vekst, og så vert det framstilt som om det er ingenting. Då sloknar lyset på Finnmarkskysten. Re- presentanten Lundteigen har vel gjort greie for forskjjel- len på denne og den førre regjeringa si satsing nettopp på Nord-Noreg.

Sortevik framstiller det som om det i dag er sagt ja til å starte bygging av høgfartsbane, og bruker ein sånn 350 milliardar kr som eit eksempel på det. Det vert feil. Det ein har sagt i salen i dag, er at ein skal ha fram eit godt fagleg grunnlag, slik at Stortinget kan ta avgjerd i denne store saka. Det skal gjerast før neste rullering av Nasjonal transportplan, og det skal sjølv sagt verte følgt opp.

Når det gjeld fordelinga mellom landsdelar, må me for å sjå på Framstegspartiet sin vilje til vegløyvingar i heile landet, sjølv sagt sjå på deira totalitet og fordele den pro- sentvis. Då ser me kor dei store pengane frå Framstegspar-

tiet går. At det enkeltvis for regionen vert større summar enn regjeringspartia – vel, vel når du blar opp ein halv milliard ekstra, skulle det berre mangle at du ikkje greier å overgå det meste. Men det er jo fordelinga mellom dei ulike regionane som ein då må sjå på.

Det var eit sterkt innlegg om nattog til Kristiansand. Eg vil berre slå fast at eg har stor respekt for Stortinget, og følgjer opp Stortinget sine vedtak. Saka ligg i Regjeringa og vil verte avgjort i Regjeringa. Representanten som var så skarp, kan snakke med sine partifellar i Regjeringa og slik vere med og syte for at saka vert avgjort som ho skal. Men eg følgjer opp det som Stortinget har pålagt.

Når det gjeld Oslopakke 3, har me eit særdeles godt samarbeid med dei regionale styresmaktene som er Oslo og Akershus. Eg ynskjer å få bygt ut E18, men eg ynskjer òg å følgje opp det som er grunnleggjande i Oslopakke 3, nemleg balansen mellom kollektiv og veg. Det er jo den balansen som det er stilt spørsmålsteikn ved, om han no vert forstyrra gjennom dei prioriteringane som er gjorde. Det må ein i så fall gå inn og sjå nærare på.

**Odd Einar Dørum (V) [19:54:40]:** Etter å ha jobbet med Oslopakke 3 i 11 år, ca. 3,5 år før unnfangelsen for å forberede unnfangelsen, og deretter 7,5 år etter unnfangelsen for å pleie barnet til det vokser opp, kan jeg si føl- gende: Dette er den oppriktige norske spleise- og dugnads- modellen. En samferdselsminister fra Senterpartiet og alle andre bør glede seg. Det er 80 pst. lokal bilbeskatning til fordel for a) kollektiv 40 pst., b) 10 pst. trafikksikkerhet, c) 50 pst. vei. Jeg tror statsråden skal legge til grunn – slik som det blir stemt over senere i kveld – at den fordelingen blir holdt. Det legger jeg til grunn.

Men jeg tok ordet for å understreke én ting til. Jeg vil gjerne slippe at noen rød-grønne har lyst til å ta en Frp- er fordi det er det de elsker mest i denne verden. Jeg slåss med Frp-ere når det er saklig grunn for det. Men når en fremskrittspartibyråd i Oslo sitter i et byråd og kollektiv- transporten øker med 12 pst., biltrafikken avtar med 1 pst., må man ikke være så lysten på å ta noen for at de har gal partietikett, da må man holde seg til at Oslopakke 3 er så- pass solid i Oslo at der er alle unntatt Rødt med – Frem- skrittspartiet er med. Når man skal fordele disse beløn- ningsmidlene, må vi ikke risikere at Oslo og Akershus som har en 40 pst. kronesats i bomringen, ikke får belønning for det. Man burde egentlig få belønning for det. Jeg vet at statsråden er ganske flink til å ta disse tingene til seg, men jeg har behov for å si det. En bør heller se det slik at her har man i de sentrale deler av landet tatt krafttak for at man også andre steder kan satse der det ikke er så mye å hente inn av bompenger.

Når det gjelder kollektivmidlene, er det oppnådd utro- lig mye, og de resultatene bør man være stolte av. Man bør studere hvordan kollektivtransporten kan øke med 12 pst., hvordan biltrafikken kan avta med 1 pst., og så bør man skjønne at det å betale 40 kr, som man da gjør, til dels får satsingen i Stockholm til å blekne noe. Dette er et norsk resultat. Det er et samarbeid mellom sentrum/høyre og sentrum/venstre for å stå fast på en pakke.

Jeg tok ordet nå fordi jeg har merket meg at det er



noen små reflekser og litt sånn politisk nervøsitet rundt dette. Det bør det ikke være. Selvfølgelig er det slik at alle kan ha markeringsbehov i mange retninger, men soliditeten i dette verket ligger der. Det er to hovedpilarer i verket, pluss noe i tillegg. Hovedpilarene er kollektivsatsing og E18. Det er det som er grunnkontrakten, og så kommer de andre tingene med som ble med i det omforente, lokale forliket.

For å avslutte: Jeg synes det er flott at Trondheim får til den pakken de får. Men det må ikke bli slik at man snakker ned resultatet i Oslo og Akershus fordi det passer ut fra politisk korrekthet å gjøre det. Det vil jeg advare veldig sterkt imot. Hvis noen har lyst til å ha en konflikt med Venstre, er det bare å velge akkurat denne konflikten, for det å belønne en suksess som å styrke kollektivmidler må være noe av det beste man kan gjøre. Så la det gjerne bli belønning i Trondheim, men ikke bruk belønningen i Trondheim fordi det er rød-grønt, og noen andre i tillegg: sentrum. Sørg for at det blir skikkelig uttelling også i Oslo og Akershus, for det fortjener de ut fra resultatene.

**Presidenten:** Neste taler er Vera Lyseklætt.

**Vera Lyseklætt (V) [19:57:41]:** Mitt navn er Lyseklætt, ikke Lyseklætt, bare for å ha sagt det.

**Presidenten:** Presidenten beklager.

**Vera Lyseklætt (V) [19:58:04]:** Det er en veldig viktig plan vi behandler i dag, nemlig en tiårsplan for samferdselssektoren her i landet.

Som finnmarksrepresentant er jeg svært glad for at vi nå kommer skikkelig i gang med en utbygging av E6 vest for Alta. Dette er en sak som vi i Finnmark Venstre over år har kjempet sammen med veldig mange andre i fylket vårt for at vi må få på plass. Den er særdeles viktig både for næringslivet, reiselivet og for hele fylkes befolkning i alle mulige sammenhenger, bl.a. i beredskapssammenheng.

Så vil jeg si at jeg kommer til å stemme for forslag nr. 18 i innstillingen, som lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

Jeg anser det for å være svært viktig at vi i hver fall kan komme i gang med å utrede en kystriksvei i denne transportplanperioden. Finnmark er et enormt stort fylke, på størrelse med Danmark, og vi har et stort behov for å kunne knytte de ulike delene langs kysten mye tettere sammen enn slik vi har det i fylket vårt i dag. En slik vei ville kunne redusere avstanden fra Loppa og Sørøya til Hammerfest med 20 mil og avstanden fra Båtsfjord til Vardø med 19 mil. Det vil eventuelt kunne kreve kun 50 km ny vei og to broer.

Den store fraflyttingen fra finnmarkskysten er bekymringsfull, og den bør også bekymre våre sentrale myndigheter. Vi må gjøre noe for å stoppe denne fraflyttingen. Å knytte de ulike samfunn og kommuner mye tettere sammen via en kystriksvei kan være veldig viktig i denne sammenhengen. En kystriksvei vil også være svært viktig med

tanke på den aktiviteten vi ser for oss i framtiden i nord, i Barentshavet, i reiselivssammenheng og sist, men ikke minst i beredskapssammenheng, f.eks. ved havari av en oljetanker utenfor finnmarkskysten. Først må selvfølgelig et slikt prosjekt utredes, slik at vi kan veie de positive og eventuelt negative sidene opp mot hverandre.

Til slutt vil jeg si litt om noe som står mitt hjerte veldig nær, nemlig hurtigruta – verdens vakreste sjøreise. Det er viktig at denne nevnes på en dag som denne. Hurtigruta er svært viktig for Nord-Norge. Den er så viktig at vi i Venstre har programfestet at vi skal opprettholde de anløpsstedene vi har i dag. Jeg kan derfor ikke være med på at vi skal utvane det hurtigrutekonseptet som vi har ved at, slik enkelte nå tar til orde for, hurtigruta skal seile fra Stavanger til Kirkenes, og ikke slik den gjør i dag, tur-retur Bergen–Kirkenes.

Det er svært viktig at vi fastholder det seilingsmønsteret som er, og at vi heller setter alt inn på å bidra slik at vi kan opprettholde de anløpsstedene som er langs seilingsruta fra Bergen til Kirkenes. Hurtigruta er det viktigste reiselivsproduktet vi har her i landet, og også det som er mest kjent i utlandet. Da blir det helt feil å ta fokus vekk fra den opprinnelige seilingsruta.

**Heikki Holmås (SV) [20:01:19]:** Vi skal behandle Oslopakke 3 her i dag også. Dette har vært en lang prosess, som flere representanter tidligere har vært innom.

Jeg vil minne om hva det er som ligger til grunn for dette forliket. Dette forliket har fire komponenter som det er viktig å huske – det er et kjempesvært forlik: Det handler om rekkefølgen på prosjektene. Det handler om finansieringen av prosjektene. Det handler om balansen mellom hva pengene skal gå til. Og det handler ikke minst om klima.

Jeg vil si det så sterkt at når vi her på Stortinget etter alle de forhandlingene som har funnet sted lokalt og alt det arbeidet som har skjedd fram til nå – vi har merknader fra hele komiteen, med unntak av Fremskrittspartiet, som sier at alle eventuelle endringer skal være godt forankret lokalt – så grenser det til illojalitet mot det forliket vi får til her i dag, å gå ut dagen før dette skal behandles i Stortinget og løfte inn et kjempesvært veiprojekt, E18, et enormt veiprojekt som har ligget etter 2014 i Oslopakke 3, slik som den nå foreligger, og på den måten, innenfor den neste fireårsperioden, si at dette skal nå prioriteres opp. Det er ingen tvil om at alle vi som sitter her og prioriterer samferdselsprosjekter, vi vet jo at prioriterer du noe opp, så prioriterer du andre ting ned.

Når vi er enige om at klima skal ligge til grunn for det arbeidet vi skal gjøre, vil jeg stille det grunnleggende spørsmålet om det å sette inn E18 i dette prosjektet og dermed prioritere ned andre ting, vil være noe som forbedrer klimaet i den pakken. Svaret på det er at det vil det ikke kunne gjøre.

Dermed synes jeg at det opplegget det legges opp til, og de ballongene og de forslagene som er fremmet fra de to fra styringsgruppen, fra både byråden i Oslo og fylkesordføreren i Akershus, er med på å gjøre det vanskeligere for oss når vi skal drive på her.

Jeg merker meg at dette dras opp som en sak til valgkampen. Dette er altså et forlik vi har gått sammen om for å sørge for både å løse problemene i samferdselsektoren i Oslo og sørge for den første satsingen der vi faktisk tar bompenger og bedrer driften av kollektivtrafikken. Vi ser at allerede før vi vedtar dette i dag, er altså Høyre og Fremskrittspartiet på krigsstien. Jeg stiller ett spørsmål til høyresiden, og det er om Høyre og Fremskrittspartiet her ikke skjønner at det de holder på med, er å sette på spill et kjempesvært og viktig forlik, som i utgangspunktet også var for å løse klimaproblemene.

Så er det det siste (presidenten klubber) ... og det får vi ta på et senere tidspunkt.

**Presidenten:** Taletiden er ute.

Presidenten vil igjen minne om at vi har fortsatt et heftig program foran oss.

**Per Sandberg (FrP) [20:04:41]:** Jeg er enig i det siste presidenten slo fast. Jeg skal prøve å gjøre mitt beste for ikke å provosere noen til videre debatt.

Årsaken til at jeg tok ordet, er Senterpartiet og Lundteigen, som har snakket om fattigdomsfinansiering.

Fremskrittspartiet er for Offentlig Privat Samarbeid, men vi deler ikke Høyres oppfatning av det som ligger i Offentlig Privat Samarbeid. Vi har en mistanke om – men det må Høyre selv få bekrefte eller avkrefte – at det ligger bompengefinansiering til grunn for deres offentlig-private samarbeidsprosjekt.

Men Offentlig Privat Samarbeid kan brukes på mange måter uten å innføre brukerbetaling fra bilistene. Det er Fremskrittspartiet for, fordi det de tre OPS-prosjektene har vist, er, som også Høyre har presisert ganske kraftig, at det går mye raskere å få på plass en vei. Når man får på plass en vei raskere, vil det gi samfunnsøkonomisk gevinst på sikt. Det er det ingen tvil om.

Men når representanten Lundteigen oppfatter Offentlig Privat Samarbeid, OPS, som fattigdomsfinansiering, vil jeg bare gjøre oppmerksom på at i denne perioden, som avsluttes ganske snart, vil Senterpartiet ha stått bak 32 bompengeprojekter – 32 bompengeprojekter! – med en samlet kostnad for bilistene på nærmere 81 milliarder kr. Av de 81 milliarder kr som Senterpartiet har pålagt bilistene i avbetaling på vei, er det 13 milliarder kr i finanskostnader og innkreivingskostnader.

Jeg registrerte at representanten Lundteigen sa at det skal ikke være nødvendig å ta veier på avbetaling i Norge når man er så rik. Jeg er helt enig! Men hvorfor i all verden stiller da Senterpartiet seg bak og aksepterer å betale 13 milliarder kr i finanskostnader og innkreivingskostnader ved at de har akseptert 32 bompengeprojekter som er vei på avbetaling? Det er akkurat det Fremskrittspartiet prøver å presisere: Vi har da pengene til å få en kontantflyt til å bygge denne typen infrastruktur. Så blir vi også kritisert for det. Men som representanten Sortevik klart og tydelig sa i sitt siste innlegg, er det jo ikke det at vi bruker så mye penger, det handler om, for regjeringspartiene ønsker også å bruke tilsvarende midler, men da til å bygge lyntog i Sør-Norge.

**Vidar Bjørnstad (A) [20:07:57]:** Som beboer i Oslo og Akershus-området er jeg glad for at man nå har kommet i gang med Oslopakke 3. Jeg tror at den viktigste årsaken til at vi har fått Regjeringen på linje, er den tverrpolitiske enigheten Oslopakken hviler på. Jeg har merket meg at Regjeringen har levert i Nasjonal transportplan, og i en egen proposisjon om Oslopakke 3, og jeg er glad for innstillingen fra komiteen. Det er først gang det står i Nasjonal transportplan at det vil skje en utbygging av E18.

Når jeg tok ordet, var det fordi jeg satt på kontoret og hørte et innlegg fra Jan Tore Sanner, som påstod at Regjeringen og samferdselsministeren dro beina etter seg når det gjelder utbyggingen av E18. Og det sier altså en representant fra området – Jan Tore Sanner, som i valgkampen i 2001 lovte at ny E18 ville komme i neste stortingsperiode bare Høyre kom i regjering. Det ble ikke en millimeter mer E18 i løpet av den borgerlige regjeringsperioden, verken i ord eller i handling.

Det var ingen som var i tvil om at det var en del usikkerhet knyttet til planene rundt prosjektene i pakken, og at man sannsynligvis måtte ta en runde etter at det var kvalitetssikret, og at man måtte ta en diskusjon om porteføljen. Men poenget her er følgende: Det ble nedsatt en lokal styringsgruppe som skulle komme med innspill til hvordan man eventuelt skulle endre rekkefølgen i prosjektene, men det skulle skje etter en omforent holdning blant dem som var blitt enige om pakken i utgangspunktet. Så jeg må si at den største faren for framdriften i Oslopakke 3, er hvis Høyre skal fortsette å valgkampposisjonere seg og ikke forholde seg til at man her fortsatt må prøve å holde på den lokale enigheten politisk både i Oslo og i Akershus.

**Truls Wickholm (A) [20:10:32]:** Jeg tror mye av den debatten vi har hatt rundt Oslopakke 3, med all tydelighet viser at det er behov for at vi fatter det vedtaket som mange har signalisert at de vil være med på, at vi er enige her om balansen, og at vi på en måte slipper en situasjon der vi skal gjøre det til største valgkampsak å slåss om hvem som er best på millimeteren. Det tror jeg det er Oslopakke 3 og innbyggerne i Oslo og Akershus som kommer til å tape på.

Grunnen til at jeg tok ordet, er at jeg reagerer ganske sterkt når en representant fra et annet fylke kan gå på denne talerstolen og si at jeg svikter mitt eget valgdistrikt. Det synes jeg er ganske sterk kost. Det jeg har vært oppatt av, er at vi følger klimaforliket, og da skal jeg lese klimaforliket. Der står det:

«Flertallet er enig om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning, skal styrkes. Flertallet er videre enig om at bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Byområder som ønsker å utprøve veipricing, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak, skal prioriteres. Veipricing er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veipricing uten lokal tilslutning.»

Det er dette jeg mener at byråden i Oslo ikke har fulgt

opp. Legg også merke til at jeg ikke tar hele byrådet under ett. Jeg legger ansvaret der det er, for byråden har uttalt ganske tydelig at han ikke ønsker å gå inn i en dialog om denne typen tiltak. Det mener jeg Oslo taper på, og da synes jeg det er dumt at Venstre på en måte skal lage et spill ut av dette og framstille det som om det er Regjeringen som svikter Oslo. Regjeringen følger opp det vedtaket som hele Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet har stått bak, ordrett. Jeg tenker det må være en grunn til at man satt natt etter natt i forbindelse med klimaforliket og kom fram til akkurat disse ordene. Det var ikke for moro skyld. Det var ikke for at noen partier skulle ha definisjonsrett på hva som var bra nok. Når Samferdselsdepartementet sender et brev til byråden i Oslo med invitasjon til dialog for å prøve å få til en forpliktende avtale, og det blir avfeid, kan man jo ikke henge bjella på Samferdselsdepartementet og si at de ikke har gjort jobben sin. Oslo skal ha ros for alt de gjør innen kollektivtrafikk. Oslo gjør veldig mye bra, og derfor får også Oslo over 80 mill. kr i tildelingen, men de følger altså ikke opp klimaforliket, det er det jeg har tatt opp her i dag, og det er jeg er skuffet over at byråden ikke gjør.

**Gunnar Gundersen (H) [20:13:44]:** Det var et par ting som fikk meg til å ta ordet, bl.a. dette med 45 pst. vekst. Man prøver å skape hallelujastemming for 45 pst. vekst siden forrige Nasjonal transportplan. Da spør jeg hva prisstigningen har vært i samme periode, og svaret er at den er rundt 40 pst. Det betyr jo at det knapt nok har vært reell vekst, og i en økonomi som har vokst ganske kraftig i samme periode, betyr jo det at andelen som går til samferdsel, faktisk går ned fortsatt. Så her bør man kanskje holde snørr og barter fra hverandre, og se på forskjellen mellom hva som er reell vekst, og hva som er nominell vekst. Så det er ikke så rart at det ikke skaper den hallelujastemningen som statsråden er ute etter.

Så har jeg også hørt at man har brukt ordet «fattigmannsfinansiering» i forbindelse med OPS. Det synes jeg er et ganske utrolig begrep. Den fattigmannsfinansieringen som det da dreier seg om, er jo det som faktisk har gjort det norske folk til et selveiende folk av sine egne boliger, altså at det er mulig å få realisert en bolig i dag mot de inntekter man vil ha i framtiden. Fattigmann – det er jo når man ikke får lån og ikke har inntekter eller noen ting å spille på framover. Det å bruke framtidige inntekter og framtidig avkastning til å få realisert et prosjekt i dag er faktisk en ganske velkjent modell for å realisere en høyere levestandard enn man kan realisere gjennom kontantbetaling i dag. Det er jo det OPS faktisk dreier seg om. Mye av Distrikts-Norge har ikke tid til å sitte og vente til vi har spart opp den kapitalen vi trenger for å realisere prosjektene. Vi må få dem i gang i dag. Det som ligger bak det, er jo at avkastningen ved å få prosjektene i gang er langt høyere enn ved å sitte og vente, og da er faktisk OPS den fornuftige løsningen å velge.

**Presidenten:** Representanten Odd Einar Dørum har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset oppad til 1 minutt.

**Odd Einar Dørum (V) [20:16:04]:** Jeg vil kort ta opp tre ting angående Oslopakke 3.

- Vedtak i Oslo bystyre er vel så avanserte når det gjelder klima, som det nasjonale klimaforliket. Det forplikter alle, uansett hvem de er, også byråder.
- Oslo og Akershus søker i fellesskap om incentivordninger. Derfor bør ingen prate det ned. Alle bør prate det opp og si at man har fortjent det nå etter å ha gjort en god innsats, når kollektivtransporten øker og biltrafikken avtar.
- Det å kunne forskuttere noen prosjekter er nevnt i departementets egen sak. Det er tre eksempler i departementets sak. Det er E18 vest, det er E18 øst Mosseveien, og det er E6-lokk i Groruddalen.

Når noen har nevnt det, er det fordi det er solid grunnlag i den saken som Regjeringen har lagt fram. Når Regjeringen har nevnt det, er det fordi Regjeringen på dette punkt også selvfølgelig er lojal mot det som er oppnådd lokalt. Da bør vi alle sammen forholde oss til det. Så kan vi ta det veldig rolig, fordi vi alle sammen er interessert i ikke å skjære hull i den livbåten vi sitter i alle sammen. Oslopakke 3 er til for borgerne i Oslo og Akershus.

**Presidenten:** Representanten Per Olaf Lundteigen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad begrenset oppad til 1 minutt.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [20:17:14]:** OPS er fattigmannsfinansiering som alternativ for en rik stat. Europa bruker OPS fordi staten ikke har penger. Så enkelt er det.

Representanten Sanner sa at Høyre er dogmatisk-pragmatiske når det gjelder Offentlige Privat Samarbeid. Det er ikke noe nytt i økonomisk politikk at private tjener penger på statens, eller stortingsflertallets, naivitet. Staten betaler, og finansnæringen tar fortjenesten.

OPS bygger veier raskere? Det er ikke sant. Staten har penger til å betale nå dersom det er politisk vilje til å gjøre det. OPS utløser kreativitet gjennom konkurranse. Med Regjeringas nye kontraktsformer er det borte.

Høyres finanspolitiske talsmann får spørsmål om han er tilhenger av OPS. Jeg har aldri vært i tvil om at han er det.

Høyre har gått inn for Entra som alternativ til Statsbyggs ansvar. Nytt høyskolebygg i Drammen, skyhøy husleie, velter økte finanskostnader over på framtidige storting, kunne vært finansiert over statsbudsjettet dersom det var politisk vilje til det.

**Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [20:18:28]:** God kommunikasjon er ein avgjerande føresetnad for eit oppegående og pulserande næringsliv. Difor gjekk næringsliv, kommunar og fylkeskommunar saman i ein felles dugnad, eit felles lyft, for mange år sidan og laga flyplassen på Stord. Seinare har dei same aktørane teke ansvar gong på gong for å halda liv i denne flyplassen. Det har vore frustrasjon, det har vore usikkerheit om framtida, men dei har halde det gåande, og det har skapt ein heilt annan situasjon, ein annan tryggleik, at det no ligg inne 12 mill. kr årleg garantert i statsbudsjettet kvart år til denne flyplassen.

Men det ligg likevel ei usikkerheit der, for me veit at ein kan ikkje garantera årlege løyvingar på statsbudsjettet – vips så kan dei vera vekk. Difor har Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre gått saman om eit forslag om statleg overtaking av flyplassen på Stord. Det ville gjeve ein heilt annan tryggleik. Det ville gjeve ei trygg landing for denne viktige flyplassen, som er av enorm og uvurderleg betydning for næringslivet i heile Sunnhordland, og det hadde Sunnhordland-industrien fortent.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [20:20:01]:** Det er framleis interessant å sitje i salen og høyre på mange gode innlegg, sjølv om nokre av dei er vel negative når ein tek situasjonen i betraktning. Eg vil visitere to.

Først til Vera Lysklætt, som snakka varmt om behovet for veg i Finnmark. Det står ikkje heilt i stil med det som Venstre har lagt inn i sin transportplan, der ein utset Storskog–Hesseng, og der det er mange andre kutt som ikkje er spesifiserte. Slik sett burde det kanskje vore interessant for både denne salen og ikkje minst dei utafør salen å vite kva andre vegar i Finnmark som vil verte utsette med Venstre sine prioriteringar og kutt på vegsektoren.

Ja, eg veit det er eit sterkt ynske om å utgreie kystriksvegen. Utgreinga er ressurskrevjande. Difor konsentrerer ein midlane til dei prosjekta som ligg inne i Nasjonal transportplan, og som det er vedteke skal byggjast.

Det er mange prosjekt rundt om i landet som ein ynskjer å få utgreidd, og som eg gjerne skulle vere med å få utgreidd isolert sett. Men samtidig har me auka rammene med 45 pst. – med 100 milliardar kr – og det er lagt inn mange, mange prosjekt, ikkje minst i Finnmark, der den førre regjeringa faktisk halverte innsatsen, mens me legg opp til ei firedobling av innsatsen. Så håpar eg folk ser kven som jobbar for at det skal vere lys i husa.

Representanten Gunnar Gundersen var kanskje ikkje inne då eg gjorde greie for prisveksten i eit tidlegare innlegg. Prisveksten har ikkje vore 40–45 pst. generelt for investering i samferdsle. Han har variert frå vel 4 pst. til 8 pst. i 2008, som var eit heilt spesielt år, med ein spesiell høgkonjunktur. Etter at finanskrisa slo inn, har kostnadene gått ned. Me ser på fleire prosjekt at det er andre tider. Korleis ein i Høgre då får det til å verte 40–50 pst., er ei gåte for meg. Men funksjonskontraktane, sjølv flaggskipet for konkurranseutsetjing frå den førre regjeringa, då ein skulle fornye dei, hadde prisen auka med 40 pst., og faktisk opp mot 50 pst., noko som viser at det kanskje ikkje held stikk med hallelujasang om konkurranseutsetjing når det kjem til fornying av kontraktane, at ein då faktisk ikkje har ein god konkurranse, men at det er entreprenørar som kan setje tøffe krav, og ta høge prisar.

Så elendeschildringane står lite i stil med alle dei innspela som me har fått frå positive folk i heile landet, med næringslivet i spissen. LO, NHO, både arbeidsgivar- og arbeidstakarorganisasjonar innafor transportsektoren, jubla då denne transportplanen kom, og sa: Endeleg finst det ei regjering som vil satse på samferdsle – det har me venta på lenge.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:23:31]:** Sidan det er

så lenge sidan kyst- og fiskeriministeren er nemnd, får eg nemna ho i mitt innlegg, og seia at det er veldig bra at me no får ei skikkeleg satsing på hamner, får transporten over på sjø – miljøvennleg transport – og får betre samordning mellom dei ulike transportformene.

Så hadde eg tidlegare i dag ein replikk på Venstre om jernbanesatsing og privatisering. Eg fekk ikkje noko svar på replikken min, men eg blei skjelt ut for at SV stort sett ikkje hadde fått til noko som helst på jernbanesatsing. Det var svaret frå representanten Tenden, og at det eigentleg var viktigare med anbod enn med miljø. Det var liksom utgangspunktet. Eg har då berre lyst til å minna om at i budsjettet for 2005 la Torild Skogsholm fram eit forslag til jernbanesatsing på heile 1,6 milliardar kr, mens me med SV i regjering i 2009 altså bruker 10 milliardar kr på jernbane. Det er då ingenting, og viser at SV har tapt i regjering, sa Venstre. Men tala her taler vel for seg sjølv.

Eg er òg litt overraska over at Venstre ikkje har med Nord-Noreg i tankane om nasjonen si framtid når det gjeld jernbane. Denne regjeringa ønskjer å greia ut dette, gå nærare inn på det, og SV ønskjer å starta bygging i 2014. Venstre meiner ingenting om jernbane i Nord-Noreg. Det synest eg òg er skuffande.

Så har representanten Høie frå Høgre gått til angrep på Regjeringa for at Regjeringa ikkje går tungt inn i bybanesatsinga på Nord-Jæren – ein bybane som ein kallar for «Hallgeirs baby». Det er jo for så vidt sant at det var SV som foreslo det i 1993. Men det er feil det han seier, for det er nemleg slik at Regjeringa har løyvd 6 mill. kr til planlegging av bybane. Me er interesserte i å halde fram med å vere med på det spleiselaget, og SV ønskjer å gå tungt inn i ei bybanesatsing. Problemet er berre at det ikkje er fatta lokale vedtak som sluttar opp om at ein skal ha bybane der, og då er det vanskeleg å løyva konkrete midlar til det.

Høgfaststogdebatten synest eg har vore ein milepæl. Me har no hatt ein skikkeleg, grundig debatt om høgfaststog i Stortinget, og veldig mange parti, stort sett alle, har sagt noko om det. Det viser at det verdivalet me står framfor, er stort. Eitt parti vil satsa meir på forureining, meir på trafikkmaskinar, meir på asfalt, meir på klimagassutslipp, mens me andre vil ut av denne asfalttåka og inn i ei grøn framtid som bind regionar og distrikt saman.

**Presidenten:** Dermed er taletiden ute.

Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–3.  
(Votering, se sidene 3587 og 3597)

Sak n r. 4 [20:26:50]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen)–Tretten i Øyer kommune i Oppland (Innst. S. nr. 270 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver gruppe og 3 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, også får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Torstein Rudihagen (A) [20:27:52]** (ordfører for saka): Det er eit lenge etterlengta vegprosjekt som i dag blir vedteke. Øyer–Tretten utgjør fyrste etappe i ei utbygging av E6 nordover frå Lillehammer. Utbygginga vil føre til langt betre framkomelegheit og tryggare forhold på ei strekning der det har vore veldig mange ulykker gjennom lang tid. Prosjektet medfører òg ei innkorting av E6 med 2 kilometer, og desse effektane, altså reduksjon i talet på ulykker og tidsinnsparingar, medfører at dette er eit prosjekt med stor netto nytte. Det framstår som eit robust prosjekt.

For ikkje å dra ut tida viser eg til proposisjonen og innstillinga, men eg må seie følgjande: For det fyrste er det eit fleirtal, alle parti utan Framstegspartiet, som står bak innstillinga. Undervegs i behandlinga har det vore stilt ein del spørsmål til departementet, og det har kome ein del opplysningar som viser bl.a. til tunnelsikkerheitsforskrifta, som gir som konsekvens at Skarsmotunnelen må byggjast ut med rømmingstunnel eller to tunnellop så fort den årlege døgntrafikken passerer 8 000. Det betyr antakeleg at det iallfall før 2014 må byggjast eit løp til, og ein føreset da at Regjeringa kjem attende til Stortinget med eit eige opplegg på det.

For det andre har det vore stilt ein del spørsmål om den vegstrekninga som går oppe i dagen. Her er det lagt opp til ein brei tofeltsveg med nokså lange forbikøyringsfelt. Det er i svar frå departementet vist til at rv. 2 mellom Kløfta og Nybakk er bygd med 16 meter breidd, og at denne løysinga i realiteten er veg med midtrekkverk og gjennomgåande forbikøyringsfelt i begge retningar. Ut frå det seier fleirtalet at ein i staden for å byggje det planlagde prosjektet har moglegheit for å vurdere å byggje ein smal firefeltsveg på 16 meter på heile strekninga, slik at ein då i praksis får forbikøyringsfelt på heile strekninga.

Fleirtalet ber altså Statens vegvesen vurdere dette, under tre klare føresetnader. For det fyrste må den vesle endringa i reguleringsplanen som er nødvendig, kunne gjennomførast. For det andre må ein halde seg innanfor det finansieringsopplegget som her er skissert. Og for det tredje føreset ein at dette ikkje skal føre til forseinkingar i gjennomføringa av prosjektet.

Ut frå desse føresetnadene skulle det då liggje til rette for at Statens vegvesen kan vurdere å byggje ut ein smal firefeltsveg framfor å byggje ein veg med avgrensa forbikøyringsfelt. Men eg understrekar på nytt at dette skal haldast innanfor den kostnadsramma som er skissert, og det finansieringsopplegget og den tidsramma som det her er lagt opp til.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

**Arne Sortevik (FrP) [20:31:19]:** Jeg skal være kort.

Dette er et viktig utbyggingsprosjekt, som Fremskrittspartiet selvfølgelig støtter. Vi ønsker også at strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut basert på full statlig finansiering.

Jeg tar opp våre to forslag i saken om dette.

Vi er altså for prosjektet, men vi er lite fornøyd med finansieringsløsningen. Det vi møter i denne saken, som en liten bro fra debatten vi nå har hatt i åtte timer, om Nasjonal transportplan, er jo nettopp fattigmannsfinansiering. Når det gjelder dette prosjektet, som er ett av åtte bompengeprosjekter som nå formelig står i kø på slutten av denne sesjonen, og som gjelder en investering på 880 mill. kr, er det altså slik at bilistene ender opp med en regning på 828 mill. kr. Det er dyrt når staten tvinger bilistene til å kjøpe vei på avbetaling; det blir en dyr løsning for bilistene.

La meg til slutt si at summen av bompengeregningen for alle disse åtte sakene som vi nå med hurtigtogfart – lynetogfart, så å si – skal behandle i Stortinget i innspurten av sesjonen, er formidabel. Det er altså en bompengeregning her på 9 milliarder kr i tilskudd, og en tilleggsregning på 3,6 milliarder kr. Så her serverer Regjeringen, ved innspurten av sesjonen, 12,7 milliarder kr mer i særbeskatning i form av ekstra bompenger til bilistene.

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

**Øyvind Halleraker (H) [20:33:24]:** Jeg skal ikke bruke lang tid, men har lyst til å gi ros til saksordføreren for en ryddig og god behandling av denne saken. Vi fikk en veldig bra løsning til slutt.

Jeg må også få si, selv om det kanskje kan provosere noen sent på møtet, at det i grunnen er en liten «Høyre transportplan light», dette. Her får vi høyst sannsynlig smal firefelts, og så gir vi Statens vegvesen frihet til å velge det som er best. Ja, det er to av punktene i vår transportplan. Det er flott.

Vi ville gjerne hatt OPS på hele strekningen, og fremmer et forslag om at man ser på det i neste omgang, og jeg tar opp det forslaget.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har teke opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [20:34:34]:** Eg er glad for at Stortinget i dag vil slutte seg til forslaget om å starte arbeidet med å utbetre E6 nord for Lillehammer, i denne omgang strekninga frå Øyer til Tretten.

Prosjektet har ei lengd på om lag 13 km og vil korte inn E6 med om lag 2 km. Strekninga har dårleg kurvatur og tilfredsstillar ikkje krava til standard ut frå vegen sin funksjon og trafikkmengd. Vegen manglar både tilfredsstillande sidevegnett og tilbod til gåande og syklande.

Ny E6 frå Øyer til Rustberg vil i hovudsak følgje eksisterande trasé frå sør, med breiddeutviding mot aust. Vidare går E6 i ny trasé i tunnel forbi Skarsmoen til Tretten. Ombygging av lokalvegnettet inngår i prosjektet. I tillegg omfattar prosjektet tiltak på rv. 254, med bygging av ny

bru over Lågen og planskilt kryss ved Dovrebana.

I proposisjonen gjer Regjeringa framlegg om at E6 vert bygd som tofeltsveg med midtrekkverk og forbikøyringsfelt. Den om lag 4 km lange tunnelen vert bygd med eitt løp og midtfelt. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for heile prosjektet, og det er lagt opp til anleggsstart hausten 2009 og opning hausten 2012.

Eg har merka meg at komiteen gjerne vil ha to køyrefelt i kvar retning på den delen av vegen som ikkje er tunnel. Sjølv om trafikken om somrane er høgare enn resten av året, og det er ein stor del tungtransport på denne vegen, er trafikken ganske langt unna dei krava som i vegnormalane er sette til ein veg med fire felt.

Me har tidlegare i dag handsama NTP og diskutert kva dei økonomiske rammene skal brukast til. Dersom me i alle prosjekta som ligg inne i NTP, skal velje ein standard som er betre, og med det dyrare, enn det som ligg til grunn i kostnadsoverslaga, vil det kunne ha konsekvensar. Ei grov vurdering seier at det er snakk om ein ekstra kostnad på om lag 50 mill. kr.

Eg har merka meg komiteen si presisering av at ei eventuell utviding til gjennomgåande fire køyrefelt ikkje må føre til at vegen vert ferdig seinare. Som komiteen er gjord merksam på, vil ei slik utviding føre til reguleringsendringar som vil kunne ta noko tid.

Sjølv om eg har problematisert ein del rundt ei eventuell utviding til fire køyrefelt på dei strekningane som ligg i dagen, kan eg love Stortinget at vegstyresmaktene skal gå grundig inn i det oppdraget komiteen har gitt. Utfallet av den vurderinga vil eg kome tilbake til Stortinget med på ein eigna måte.

Når representanten Halleraker seier at dette er ein «Høyre transportplan light», vil eg minne han om at når me legg fram tilrådingar til Stortinget, så er dei i stor grad bygde på dei faglege råda som me får nettopp frå Statens vegvesen. Så den store forskjellen kan eg ikkje heilt sjå.

I proposisjonen er det teke atterhald om at implementering av Eurovignettdirektivet vil kunne få innverknad på rabattsatsane for tunge køyretøy. Som eg skreiv i brev til komiteen, er det vanskeleg å seie noko eksakt om tidspunkt for og på kva måte bompengedirektivet skal implementerast i norsk rett, og difor heller ikkje mogleg å seie noko konkret om det i høve til dette prosjektet. Eg skal kome tilbake til Stortinget på høveleg måte når det er avklart.

Uansett får me ein mykje tryggare veg, og eg vil takke komiteen for ei rask og god handsaming av saka.

**Presidenten:** Fleire har ikkje har bedt om ordet til sak nr. 4.

(Votering, sjå side 3598)

#### Sak nr. 5 [20:37:52]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Gjermund Hagesæter om fritak for ideelle organisasjoner fra å betale konsesjonsavgift for bruk av sam-*

*bandsutstyr som er nødvendig for å kunne utføre aksjoner som har til hensikt å redde liv og helse (Innst. S. nr. 287 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:77 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletida blir avgrensa til 3 minutt til kvar gruppe og 3 minutt til statsråden.

Vidare vil presidenten foreslå at det blir gjeve høve til replikkordskifte på inntil tre replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innanfor den fordelte taletida.

Vidare vil presidenten foreslå 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.

Første talar er Dagrun Eriksen, som får ordet på vegner av ordføraren for saka, Jan Sahl.

**Dagrun Eriksen (KrF) [20:38:56]** : Representantforslaget som vi behandler, omhandler ideelle organisasjoner og de utgiftene disse organisasjonene har knyttet til konsesjonsavgift for bruk av sambandsutstyr i redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse. Forslagsstillerne foreslår at ideelle organisasjoner fritas for denne konsesjonsavgiften.

Det er enighet i komiteen om at de frivillige organisasjonene yter viktige bidrag på en rekke områder, bl.a. i forbindelse med redningsaksjoner. Det er således en samlet komité som anerkjenner, og vil støtte opp om, det viktige arbeidet som her gjøres.

Ideelle organisasjoner har betydelige utgifter knyttet til innkjøp av varer og tjenester, og organisasjonene bruker mye tid og krefter på å skaffe midler til driften. Det er viktig at staten støtter opp om ideelle og frivillige organisasjoners driftsgrunnlag.

En samlet opposisjon deler forslagsstillerne syn om at et fritak fra konsesjonsavgiften for bruk av sambandsutstyr vil være et godt bidrag for å bedre de aktuelle organisasjonenes økonomi.

Regjeringspartiene støtter imidlertid ikke forslaget, og de er – som det står i innstillingen – skeptisk til at man uthuler etablerte offentlige ordninger ved å gi fritak for enkelte grupper. Flertallet vil løse denne typen problemstillinger gjennom generelle tilskuddsordninger.

Videre mener flertallet at et fritak for ideelle organisasjoner innebærer at andre aktører må finansiere virksomheten til disse, all den tid Post- og teletilsynet er selvfinansierende i hovedsak gjennom gebyrer og avgifter.

Jeg har en viss forståelse for dette siste argumentet fra regjeringspartiene. Men samtidig er det jo slik at de ideelle organisasjonene står for en svært liten del av tilsynets inntekter. Således burde dette greit kunne la seg løse uten at det går ut over andre brukere.

Jeg har merket meg at regjeringspartiene også i denne saken heller vil bruke direkte tilskudd som virkemiddel, i stedet for å la organisasjonene selv få beholde mer av egne inntekter.

Når flertallet i innstillingen viser til Regjeringens løfte

om 1 milliard kr ekstra til frivilligheten, er jo dette noe de kommer med når det er snakk om avgiftslettelser for frivilligheten, enten det gjelder momsfrigat eller annet. Men det er svært uklart hva denne milliarden skal gå til. Det eneste vi vet, er at det skal gis som statlig tilskudd. Denne milliarden kommer de nok til å bruke mange ganger.

Jeg tar dermed opp forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

**Presidenten:** Representanten Dagrun Eriksen har teke opp det forslaget ho refererte til.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:41:49]:** Fungerende saksordfører redegjorde rimelig godt for forslaget. Det handler faktisk om at det er en del organisasjoner som gjør en veldig god innsats, som, hvis man skulle gjort dette med statlige midler, laget en offentlig ordning, sannsynligvis ville kostet langt, langt mer enn det de organisasjonene mottar i tilskudd for å drive det arbeidet som er så viktig. Det er klart at ved redningsaksjoner skulle det blott mankere at man ikke kunne bruke det redningsutstyret som finnes, og da synes vi det er litt urimelig at man skal bli pålagt å betale rundt 2 mill. kr i avgift for å finansiere dette viktige arbeidet.

Fungerende saksordfører redegjorde godt for saken, men jeg har lyst til å kommentere – det er bakgrunnen for at jeg egentlig tok ordet – denne milliarden som regjeringspartiene er veldig flinke til å skryte av hver gang man diskuterer dette. Vi ser de håpløse utslagene som de ordningene vi i dag har, gir, bl.a. med moms. Vi opplevde at Senterpartiet som hadde et landsmøtevedtak angående dette, mindre enn fem dager etterpå vedtar det stikk motsatte av det man faktisk vedtok på landsmøtet sitt, her i salen, og sørget for at det ikke ble flertall for en ordning hvor man gav fritak for moms for frivillige lag og organisasjoner. Det er omtrent det samme vi diskuterer her. Her handler det altså om å gjøre ting litt lettere for organisasjonene. Det er vanskelig å forstå hvorfor man skal måtte betale inn avgifter når man driver med humanitært arbeid og sørger for å hjelpe mennesker som er i nød. Og det er det dette handler om.

Jeg synes også det er litt provoserende at man hele tiden viser til den milliarden man skal levere tilbake til frivilligheten. Når vi vet at bare bortfallet av spilleinntektene sannsynligvis medfører ca. 2–2,5 milliarder kr netto tap for frivillige lag og organisasjoner i Norge, blir 1 milliard ikke så veldig bra – når man altså taper 2–2,5 milliarder kr netto fordi man ikke får kompensert dette fra staten.

Så den milliarden er ikke så veldig mye å skryte av, og jeg synes det er trist at man ikke kunne være med på dette. Jeg tror at de fleste som betaler avgift til Post- og teletilsynet, ville synes det var helt greit at visse typer organisasjoner slipper å betale denne konsesjonsavgiften. Jeg er enig i at argumentene kan være at alle skal betale, men, som sagt, dette er en spesiell type organisasjoner. De fleste synes at det er viktig at de faktisk kan fortsette dette viktige arbeidet, og at man sørger for at motivasjonen fortsatt er der hos de frivillige. Derfor hadde det vært en utrolig god håndrekning å sørge for å ta bort denne avgiften.

Det er også slik at Post- og teletilsynet har økt gebyrene ganske kraftig de siste årene. Det er i hvert fall ikke tvil om at det burde være rom for at tilsynet kunne redusere sine utgifter med 2 mill. kr, som er en bitte liten andel.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [20:44:57]:** Eg vil fyrst og fremst gi uttrykk for den respekt og beundring eg føler for Raudekrossen og alle dei andre som arbeider heilhjarta for å halde oppe tryggleik og beredskap på fjellet og andre stader. Dei har medlemmer som gir av seg sjølve og fritida si for at alle som dreg ut i naturen, skal vite at viss noko går gale, vil det kome kyndige folk på kort varsel for å hjelpe dei.

For at dei ideelle organisasjonane skal kunne gjere dette arbeidet på best mogleg vis, og så raskt som råd er, er det naudsynt både med kommunikasjon mellom dei frivillige og med dei ordinære naudetatane. Slik kommunikasjon skjer i stor grad ved hjelp av radiosamband som kommuniserer i eit såkalla lukka sambandsnett. For å bruke radiosamband er det naudsynt med eit spektrumsløyve frå Post- og teletilsynet. Spektrum er ein avgrensa ressurs. Post- og teletilsynet administrerer og koordinerer nasjonal og internasjonal forvaltning av spektrum.

Ved opprettinga av Post- og teletilsynet vedtok Stortinget at tilsynet skulle vere sjølvfinansierande, dvs. at drifta i tilsynet skulle betalast av dei som brukar tilsynet sine tenester. Gebyrforskrifta som sikrar finansiering av Post- og teletilsynet, har ei føresegn om at innehavar av spektrumsløyve for profesjonell mobil radio – PMR – skal betale 100 000 kr for kvart nett dei har, og 6 250 kr for kvar 12,5 kHz-kanal som vert disponert.

I Dokument nr. 8-forslaget kjem det fram at Raudekrossen betaler ei årleg avgift for frekvensar på ca. 500 000 kr. Dei organisasjonane som tilhøyrrer Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum, betaler i alt ca. 2 mill. kr i årleg avgift. Avgifta er ein del av sjølvfinansieringa for Post- og teletilsynet.

Gebyra som tilsynet tek inn etter gebyrforskrifta, er kostnadsorienterte basert på gjennomsnittskostnader for det arbeidet tilsynet har med dei ulike forvaltningsområda. Det grunnleggjande prinsippet er at alle brukarane skal betale i samsvar med dei faktiske kostnadene tilsynet har med arbeidet på deira område.

Tilsynet legg m.a. vekt på kostnadene dei har på det aktuelle saksområdet, og på kostnader kvar gebyrpliktige brukar påfører tilsynet, både direkte og indirekte.

Viss tilsynet skulle gi frivillige organisasjonar fritak frå plikta til å betale gebyr, ville dette innebere at andre brukarar må finansiere verksemda for dei frivillige organisasjonane som eventuelt skulle nyte godt av fritaket. Det ville vere ei løysing som klårt vil stride mot det grunnleggjande prinsipp om kostnadsorientert sjølvfinansiering som tilsynet sine gebyr byggjer på. Det er i dag ingen eksempel på at tilsynet har gitt slike unntak frå å betale gebyr.

Eg er einig med dei som har fremma forslaget, i at frivillige organisasjonar yter viktige bidrag på ei rekkje område, m.a. i samband med redningsaksjonar. Det er klårt at desse organisasjonane har ei rekkje innkjøp av varer og tenester knytte til desse aktivitetane, og det vil difor oppstå

spørsmål om korleis dei skal finansierast.

Det er difor naturleg at ein heller bør vurdere å sjå på slike finansieringsordningar på eit meir overordna og prinsipielt grunnlag og sjå nærare på generelle tilskotsordningar overfor dei frivillige organisasjonane, og på momsfratak.

Når det gjeld visitten til Senterpartiet sitt landsmøtevedtak, står det absolutt fast. Me arbeider for å finne gode løysingar for frivilligheita.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 5.

(Votering, sjå side 3598)

Sak nr. 6 [20:48:05]

*Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre oversendt fra Odelstingets møte 2. juni 2009 (jf. Innst. O. nr. 83):*

*«Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune.»*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

(Votering, sjå side 3598)

Sak nr. 7 [20:48:16]

*Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 2. juni 2009 (jf. Innst. O. nr. 83):*

*«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av stamveger, riksveger og fylkeskommunale veger basert på statlige finansieringsordninger.»*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

(Votering, sjå side 3599)

Sak nr. 8 [20:48:28]

*Innstilling frå finanskomiteen om statsrekneskapen for 2008 (Innst. S. nr. 276 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 3 (2008–2009))*

**Reidar Sandal (A) [20:48:57]** (leiar i komiteen og ordførar for saka): Statsrekneskapen for 2008 er delt i to. For det første inneheld han ein løyvingerekneskap som viser dei samla løyvingane og rekneskap for kvar post i statsbudsjettet. Ein finn der òg for utgiftspostane sin del ei oversikt over overførte løyvingar frå 2007 til 2008, og overførte løyvingar frå 2008 til 2009.

Statsrekneskapen inneheld òg ein kapitalrekneskap. I han finn ein ei oversikt over staten sine eignedelar. Denne delen av rekneskapen er òg omfatta av gjelda og eigenkapitalen til staten.

Meldinga inneheld dessutan ei oversikt over garanti-

ansvar, tilsegns- og forhandlingsfullmakter og ei oppgåve over aksjar som staten eig.

Av rekneskapen til staten finn ein at dei samla inntektene i 2008 var på 1 182,6 milliardar kr. Utgiftene utgjorde 778,6 milliardar kr. Då er lånetransaksjonane ikkje rekna med. Nettoinntekter frå petroleumsverksemda i fjor var 415,9 milliardar kr. Desse inntektene blei overførte til Statens pensjonsfond – Utland, slik som regelverket tilseier.

Det oljekorrigerede underskotet var på 11,8 milliardar kr.

Så nokre poeng som knyter seg til Statens pensjonsfond. Det samla overskotet i fondet i fjor var 510,6 milliardar kr. Av dette utgjorde Statens pensjonsfond – Utland 505,3 milliardar kr. Samla sett blei rekneskapen over Statens pensjonsfond gjort opp med eit overskot på 507,2 milliardar kr i fjor.

Ved utgangen av fjoråret var dei bokførte verdiane i Statens pensjonsfond – Utland 2 279,6 milliardar kr. Det er 261,1 milliard kr meir enn ved utgangen av 2007.

Eit aktuelt spørsmål vil gjerne vere: Kvifor opererer ein med store overskot i presentasjonen av Statens pensjonsfond når 2008 har vore det dårlegaste året i fondet si historie? Det er eit legitimt og etter mi oppfatning òg eit fornuftig spørsmål. Til det er å seie at statsrekneskapen blir ført i samsvar med innarbeidd praksis. Det inneber m.a. at endringar i verdsetjinga av formuesobjekt ikkje blir rekna med som inntekt.

Statens pensjonsfond – Utland hadde store inntekter i fjor, som eg allereie har gjort greie for.

Utgiftene utanom petroleumsverksemda blei i fjor 11,6 milliardar kr høgare enn rekna med i saldert nasjonalbudsjett. Hovudforklaringane finn vi i at utgiftene til folketrygda blei over 7 milliardar kr høgare enn rekna med, kompensasjonen for meirverdiavgift til kommunane blei 2,2 milliardar kr høgare enn lagt til grunn, tilskotet til helseforetak auka med 4,2 milliardar kr, og andre postar er reduserte med netto ca. 2 milliardar kr.

Statsrekneskapen viser at inntektene utanom petroleumsverksemda blei 36,2 milliardar kr høgare enn rekna med i saldert nasjonalbudsjett. Den viktigaste forklaringa på dette er at skatte- og avgiftsinngangen blei 30 milliardar kr høgare enn lagt til grunn. Den andre store posten som forklarar inntektsauken, er utbytte av aksjar med 3,7 milliardar kr.

Statsrekneskapen for 2008 er svært gledeleg lesing. Det viser at landet vårt har ein svært solid økonomi, og det må vere eit privilegium for ein finansminister å kunne presentere eit slikt dokument for Stortinget. På denne bakgrunn og på bakgrunn av den kunnskapen vi har fått gjennom St.meld. nr. 3 for 2008–2009 og rettebrevet frå finansministeren, datert 29. mai i år, er det ein prestasjon av dei sjeldne at Framstegspartiet i innstillinga skriv:

«Disse medlemmer er av den oppfatning at statsregnskapet for 2008 dokumenterer Regjeringens manglende evne til å forvalte norske ressurser på en best mulig måte.»

Eg konstaterer at Framstegspartiet sjølv sagt er isolert med synspunktet sitt i denne saka, sjølv sagt er dei det.



Grunnen må vere at utsegna manglar sakleg grunngeving.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [20:55:35]:** Statsregnskapet får liten oppmerksomhet, etter min vurdering altfor liten oppmerksomhet, for det er et viktig dokument som kan medvirke til styring og erkjennelse – altså et styringsverktøy.

Det oljekorrigerte underskuddet ble 24,6 milliarder kr lavere enn anslått i saldert nasjonalbudsjett for 2008. Som saksordføreren refererte til, er inntektene 36,2 milliarder kr høyere, mens utgiftene bare er 11,6 milliarder kr høyere. Det er store avvik, men det er ikke rart at det er det. Det er et regnskap for et turbulent år, et regnskap for et år som startet med inntektsøkninger som var fenomenale for staten i forhold til budsjettet, og som avsluttet med utgiftsøkninger som var helt spesielle.

Jeg er rimelig sikker på at dette er det siste året i en periode med høyere budsjetterte inntekter enn det som blir økningene på utgiftssida. 2009 kommer til å bli enda vanskeligere, og ikke minst 2010. Vi er inne i et år og går inn i et nytt år hvor det blir store avvik mellom budsjett og regnskap. Det som da er jobben vår, er å prioritere statens utgifter godt, at vi er målrettede i de utgifter vi har, og stimulerer langsiktig, privat atferd, slik at vi kan komme igjennom den turbulente perioden med et land som står bedre rustet, ved at en lærer av den krisen en går igjennom, og slik kan sikre solide statsfinanser også framover.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 8.

(Votering, sjå side 3599)

Sak nr. 9 [20:57:35]

*Innstilling fra finanskomiteen om kredittmeldinga 2008* (Innst. S. nr. 294 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 31 (2008–2009))

**Presidenten:** Etter ønske frå finanskomiteen vil presidenten føreslå at debatten blir avgrensa til 1 time og 25 minutt, og at taletida blir fordelt slik på gruppene:

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

Vidare vil presidenten føreslå at det blir gjeve høve til replikkordskifte på inntil tre replikkar med svar etter innlegg av hovudtalarane frå kvar partigruppe og fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innanfor den fordelte taletida.

Vidare blir det føreslått 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.

**Reidar Sandal (A) [20:58:55]** (leiar i komiteen og ordførar for saka): I kredittmeldinga 2008 blir det gitt ein

god presentasjon av dei omfattande tiltaka styresmaktene i ulike land har sett i verk for å betre situasjonen i finansmarknaden. Også i Noreg er ei rekkje tiltak sette i verk. Eg skal ikkje bruke tid på å kommentere alle desse, men vil berre minne om at utviklinga i pengemarknaden til tider har vore dramatisk, og at det har vore nødvendig for Noregs Bank å gå inn med ekstraordinære tiltak for å sikre ein fungerande marknad. Forholda er no i ferd med å normalisere seg, sjølv om særleg næringslivet melder om innstramming i kreditten og dyrare lån.

Også norsk økonomi er ramma av tilbakeslaget, men mindre enn dei fleste andre land. Det er fleire grunnar til det. Mens all etterspørsel retta mot industrien fell i mange land, medverkar petroleumssektoren i Noreg til å stabilisere økonomien. Vi har dessutan ein relativt liten industri sektor samanlikna med land som f.eks. Sverige og Tyskland, som blir ramma mykje hardare av den internasjonale svikten i etterspørselen. Vi har også ein liten finanssektor, og norske bankar har i liten grad vore eksponert mot subprimelån – ikkje minst har vi svært solide statsfinansar. Som ein konsekvens av at vi har følgd handlingsregelen og ikkje brukt oljeinntektene uhemma, har vi no moglegheit til å stimulere økonomien ekstra når det trengst. Eg vil understreke at den ekspansive finanspolitikken som no blir ført, er i samsvar med handlingsregelen – ikkje eit brot på han, slik enkelte har hevda. Snarare enn å konkludere med at handlingsregelen er irrelevant, slik Framstegspartiet gjer, er eg einig med sentralbanksjefen, som på høyringa med finanskomiteen 14. mai gav uttrykk for at

«handlingsregelen som et ankerfeste for finanspolitikken på lengre sikt, er umåtelig viktig.»

Det er lite fruktbart å gjere dette til ein debatt for eller mot marknadskreftene, eller for eller mot reguleringar. Det er ikkje noko parti – kanskje bortsett frå Framstegspartiet – som meiner at marknaden er sjølvregulerande. Men det er forskjellige syn på kor mykje og korleis finansmarknadene bør regulerast. Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre synest å vere mest opptekne av at det må vere eit politisk rammeverk som sikrar rettferdige spelereglar og fri konkurranse. Regjeringspartia meiner at dette langt frå er tilstrekkeleg.

Framstegspartiet viser i sin merknad til at

«venstresiden i norsk politikk siden finanskrisen startet, i sin propaganda har proklamert at markedsøkonomien er død og at kapitalismen har spilt fallitt».

Dette er ei utsegn som eg ikkje kjenner meg igjen i. Velfungerande marknader fører i mange tilfelle til betre ressursutnytting og høgare velferd. Ofte vil det likevel av forskjellige grunnar vere ønskeleg å regulere marknaden. På finansmarknadsområdet er regulering viktig og nødvendig, bl.a. på grunn av systemrisiko. Dersom ein stor finansinstitusjon får problem, vil det ikkje berre få konsekvensar for den aktuelle institusjonen, men for finanssystemet i vidaste forstand. Bryt det finansielle systemet saman, blir også realøkonomien ramma. Denne risikoen har kome tydeleg fram under den pågåande krisa. Erkjenninga av at finansmarknadene i verda må regulerast – og på ein betre måte enn i dag – er noko heilt anna enn å proklamere død over markedsøkonomien.

Heilt sentralt i den norske reguleringa av finansmarknaden står prinsippet om eit heilskapleg og samanhengande regelverk for kapitaldekning. Regelverket for finansinstitusjonar i Noreg er, i motsetning til i ei rekkje andre land, basert på at lik risiko skal behandlast likt. Derfor er bankar, livsforsikringsselskap og pensjonskasse underlagde same kapitalkrav uavhengig av kva slags risiko dei tek på seg. Vidare gjer regelverket vårt det umogleg for bankane å omgå kapitalkrava gjennom å verdipapirisere utlån. Eit anna forhold som kan bidra til lågare samla risiko i dei det finansielle systemet, er frårådingsplikta for långivar.

Framstegspartiet hevdar at det i hovudsak er styresmaktene sine reguleringar som har ført til finanskrisa. Sjølv om den amerikanske bustadpolitikken nok har spelt ei rolle, er det etter mi mening ein feil analyse. Som sagt meiner eg at finanskrisa har ei rekkje komplekse årsaker. Eg er likevel ikkje i tvil om at manglande regulering av finansmarknadene, ikkje minst i USA, har bidrege til å forverre krisa.

Ifølgje Kredittilsynet var omtrent halvparten av den amerikanske finansmarknaden utan tilsyn og kapitalkrav ved inngangen til krisa. Såkalla verdipapirisering – utføring av verdipapir med sikkerheit i bustadlån og fast eigedom – var f.eks. ikkje regulert. I 2007 var 60 pst. av alle amerikanske bustadlån verdipapiriserte. Dette bidrog til usikkerheit når det gjaldt kor i finanssystemet risikoen låg, og førte til tillitskrise og kapitaltørke mellom bankane.

Framstegspartiet synest å ha ei til tider skremmande tru på at marknaden har ei sjølvregulerande evne. I innstillinga blir det vist til at marknadsøkonomien, i motsetnad til planøkonomien, har evne til å korrigere feil, og at det nettopp er det som skjer når ein opplever krakk. Kriser ryddar ifølgje Framstegspartiet ofte opp i økonomien og gir grunnlag for ny vekst. Politikarane si oppgåve er å skape grobotn for optimisme. Eg er einig med Framstegspartiet i at det er viktig at styresmaktene legg til rette for nyskaping, og at økonomien si evne til omstilling er heilt avgjerande for kor raskt vi kjem ut av krisa. Men eg trur det ville vere eit alvorleg feilgrep å følgje Framstegspartiet sitt råd og la marknaden ordne opp sjølv når problema er så store som det vi no opplever. Dei massive tiltaka som blir sette inn verda over, viser at ingen styresmakter – uavhengig, faktisk, av ideologisk og politisk ståstad – meiner dette er riktig resept.

Sjølv om Noreg, samanlikna med ein del andre land, har god og heilskapleg regulering på finansmarknadsområdet, er det all grunn til å sjå nærare på korleis regelverket kan gjerast endå betre. Eg synest sentralbanksjefen kom med interessante innspel i denne debatten under høyringa med komiteen. Han gav for det første uttrykk for at bankane har behov for meir eigenkapital enn det dei har i dag, slik at dei har «større støtdempere», som han sa, i dårlege tider. Dette behovet er reelt, sjølv om bankane oppfyller det eksisterande lovpålagde minstekravet til kapitaldekning. Vidare viste han til ein internasjonal diskusjon om det bør vere motsykliske mekanismar innebygde i regelverket. Dette kan ein f.eks. gjere ved at eigenkapitalkravet blir sett høgare når veksten i finanssystemet er stor. Det

vil vere med på å dempe tendensen til medsyklisk åtferd som ligg i banksystemet. Eg deler sentralbanksjefen si vurdering at før eit slikt system eventuelt blir innført, er det viktig med ein grundig gjennomgang av målformulering og ansvarsforhold. Eg er også einig i at vi i praksis har ein felles nordisk finansmarknad, og at eventuelle endringar derfor må vere felles for heile det nordiske området.

Eg registrerer at Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre er urolege for at store deler av den eksportretta industrien vår merkar den internasjonale krisa gjennom eit sterkt fall, både i prisar og etterspørsel. Eg deler denne bekymringa. Dessverre har vi politikarar avgrensa høve til å påverke den internasjonale etterspørselen etter norske varer. Den økonomiske politikken som vi fører, vil likevel kunne ha store konsekvensar for korleis rente og valutakurs utviklar seg. Endringa i kronekursen slår direkte inn i botnlinja til norske eksportbedrifter. Vi må derfor vere svært forsiktige med å føre ein politikk som kan føre til høgare rente og styrkt krone. Dette forholdet tilseier at vi må føre ein ansvarleg økonomisk politikk sjølv i vanskelege tider som dei vi no opplever. Eg reknar med at vi kjem grundig tilbake til dette spørsmålet i debatten om revidert nasjonalbudsjett, som vi skal ha her i salen neste fredag.

**Ulf Leirstein (FrP) [21:09:14]:** Med tanke på hvilket år man har lagt bak seg, med de svingningene vi har hatt i internasjonal økonomi og de utfordringene vi har sett både internasjonalt og nasjonalt, vil det nok absolutt være noe mer oppmerksomhet knyttet til kredittmeldingen og det som omtales i meldingen.

Jeg har lyst til å starte med et par av de forholdene som Fremskrittspartiet tar opp i denne innstillingen. Da vi hadde bankpakke II til behandling, fremmet Fremskrittspartiet og resten av opposisjonen et forslag i Stortinget om at vi ønsket at Regjeringen på egnet måte regelmessig skulle orientere Stortinget om den virksomheten som var knyttet til bankpakke II, samt status for forvaltningen av fondets midler. Det forslaget ble ikke vedtatt. Flertallet henviste da nettopp til kredittmeldingen som et egnet dokument hvor man skulle omtale disse fondene og virksomheten. Jeg mener man i liten grad har levert i denne kredittmeldingen. Så kan man selvfølgelig si, med tanke på når meldingen er skrevet, at det kanskje ville vært vanskelig å få med altfor mye knyttet til disse fondene. Men det viser jo at det egentlig var behov for vårt forslag, for da blir det altså et helt år til neste gang det kan komme en fornuftig tilbakemelding til Stortinget om denne store pakken på 100 milliarder kr. Så jeg håper – og det er ment som en anmodning til Regjeringen – at man på egnet måte kan komme tilbake til Stortinget når det er en utvikling og man ser hvordan disse bankpakkenes faktisk treffer. Det er også en del av den debatten vi skal ha i forbindelse med revidert, hvor Regjeringen er opptatt av å vise til de tiltakene som er innført og se hvordan de virker. Men det er naturlig at Stortinget på en egnet måte får en ordentlig tilbakemelding på dette.

Så til det som blir omtalt av sakens ordfører. Mye av det sakens ordfører sier knyttet til disse forholdene, kan også Fremskrittspartiet slutte seg til. Det vil nok i mange

år bli skrevet avhandlinger om hva som var opphavet og årsakene til den finanskrisen som verden nå opplever. Men det er klart at det vil være delte oppfatninger om fasiten på det også. Jeg synes vel saksordføreren til en viss grad valgte å tolke våre merknader på en negativ måte. Det kom påstander fra talerstolen om at Fremskrittspartiet mer eller mindre er imot enhver regulering og vil ha et helt fritt marked, fritt for reguleringer. Jeg har lyst til å minne om, som jeg har gjort gjentatte ganger, at i de fire årene jeg har sittet i finanskomiteen, har alle saker knyttet til reguleringer av finansmarkedet vært enstemmige, og det har fått enstemmig tilslutning i Stortinget. Vi har altså vært enige om nivået på de reguleringene man har hatt. De tiltakspakkene som har kommet fra Regjeringen, er også enstemmig vedtatt. Det er klart at i Norge, hvor staten er en betydelig aktør i markedet – ikke minst en betydelig aktør økonomisk sett – er det helt naturlig at staten må bruke noen av sine økonomiske muskler.

Jeg har lyst til å vise til side 13 i innstillingen, hvor Fremskrittspartiets medlemmer skriver følgende:

«Disse medlemmer vil understreke at løsningen ikke nødvendigvis er mer reguleringer, men riktige reguleringer.»

Videre har vi også påpekt at finansmarkedene er integrert over landegrensene, og at harmonisering av regelverket internasjonalt kan være nødvendig. Fremskrittspartiet er altså ikke imot reguleringer. Vi mener at vi skal ha reguleringer også på finansmarkedet, slik at forbrukerne som opererer på dette markedet, får et vern for sine investeringer og kjøp – på lik linje med øvrige markeder. Men vi mener altså det er viktig at det skal være fornuftige reguleringer, at vi skal gi markedet mulighet til å fungere. Jeg oppfattet at saksordføreren også var opptatt av at her er ikke markedsøkonomien lagt død, men at man skal ha en fornuftig tilnærming til dette. Det er jeg glad for.

Når vi i våre merknader henviser til at enkelte venstre- vridde politikere mener at finanskrisen nå var markedsøkonomiens endelikt, er det ifølge uttalelser i riksmidia, anført av bl.a. partilederen i SV, som mente at nå var det slutt på markedsøkonomien, slik vi kjenner den. Det har kommet slike påstander før. Det var påstander om det på 1970-tallet. Det var vel påstander om det på 1990-tallet, og de kommer nå. Likevel konstaterer jeg at man i i perspektivmeldingen, i statsbudsjettet og i de visjoner Regjeringen har, legger til grunn at det skal være markedsøkonomi også i årene framover. Det er jeg glad for.

Jeg har lyst til å ta opp et par andre forhold som Fremskrittspartiet har omtalt i denne innstillingen. For det første har vi en egen merknad og et eget forslag knyttet til banksikringsfondet og finansieringen og ordningen. Vi har i denne innstillingen valgt å reise spørsmålet om det er fornuftig med dagens system. Dagens system bygger jo på at det er låntakerne som finansierer sikringen av innskyltneres penger. Derfor mener vi det er naturlig at man ser på regelendringer som forhindrer nettopp dette, da dagens ordning etter vår oppfatning innebærer en urimelig kryss-subsidiering. Vi fremmer derfor et forslag i innstillingen, som lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere regelendrin-

ger som forhindrer at låntakere hos bankene må være med å finansiere banksikringsfondet som skal sikre innskyltneres innskudd.»

Jeg konstaterer at vi ikke har fått noen merknader i innstillingen fra noen om det.

Vi tar også opp et annet forslag. Da finanskomiteen var i Spania og hadde møte med Santander, ble man gjort oppmerksom på at det spanske kredittilsynet hadde et nært samarbeid med de store bankene i Spania. Man hadde en ordning hvor ansatte i det spanske kredittilsynet var utplassert i bl.a. Santander – en ordning som vi syntes var veldig spennende. Derfor har vi fremmet et forslag i innstillingen der vi ber Regjeringen vurdere denne ordningen, om dette er modell som kunne være aktuell i Norge – en modell som vi tror alle parter, både bankene, virksomhetene og Kredittilsynet, ville tjene på.

Med dette har jeg fremmet de forslagene som Fremskrittspartiet har i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Ulf Leirstein har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Reidar Sandal (A) [21:16:10]:** I innstillinga hevdar Framstegspartiet at kriser ofte ryddar opp i økonomien. Dei gir grunnlag for at nye idear blir skapte, og at ny vekst kan springe ut av ein slik situasjon. Oppgåva til politikarane skal vere å elske fram optimisme, ikkje legge hindringar i vegen for nyskaping. Slik må vi forstå budskapet frå Framstegspartiets folk i finanskomiteen.

Meiner representanten Leirstein at det verkeleg vil vere både taktfullt og tilrådeleg å følgje denne oppskrifta, og dermed la marknaden rydde opp i den økonomiske krisa som vi no opplever internasjonalt?

**Ulf Leirstein (FrP) [21:17:04]:** La meg aller først minne replikanten om at Fremskrittspartiet har sluttet seg til de tiltakspakkene som Regjeringen har presentert for Stortinget, tiltakspakker som man altså har fått enstemmig tilslutning til i denne sal.

Men det må være lov å se også mulighetene i krisetider. Vi vet at opp gjennom historien har veldig mange av de store selskapene og mange av de dyktige gründerne – også her i Norge – unnfanget ideer i krisetider. I krisetider frigjøres det bl.a. mye arbeidskraft. Dette gjelder personer som kan få andre typer arbeidsoppgaver i andre typer firmaer, og således bidra til en positiv utvikling i andre deler av næringslivet enn de som blir rammet i krisetider.

Det er også viktig at statsledere verden over – også i Norge – ikke forsterker en krise ved å snakke krisen enda verre enn den faktisk er. Derfor har Fremskrittspartiet gjennom merknader vist til at det er viktig at vi også ser mulighetene i en krisesituasjon. Men – som jeg sa innledningsvis – vi er også med på at staten skal legge fram en del tiltakspakker og en del tiltak. Og det har vi sluttet oss til i denne sal.

**Magnar Lund Bergo (SV) [21:18:13]:** I perioden som vi har bak oss, vet vi at Fremskrittspartiet har styrt etter et

program der de gir uttrykk for at kapitalmarkedet må være friest mulig, og at det ikke skal være reguleringer – eller minst mulig reguleringer. Så henviser Leirstein til at Fremskrittspartiet i praksis ikke har fulgt opp sitt eget program, men har stemt sammen med de andre partiene *for* reguleringer. Så har vi de siste månedene – etter at krisen har slått til for fullt – hørt at vi ikke trenger flere reguleringer, men bedre reguleringer. Det er en type utsagn som selvfølgelig ingen kan være uenig i. Men når en leser innstillingen i dag, er det få nye reguleringer Fremskrittspartiet foreslår. Så det kunne være spennende å få eksempler på hvilke reguleringer Fremskrittspartiet vil fjerne, og hvilke nye reguleringer vi kan forvente at Fremskrittspartiet vil foreslå i neste periode.

**Ulf Leirstein (FrP) [21:19:11]:** Det Fremskrittspartiet har sagt, er at vi ikke nødvendigvis trenger flere reguleringer, men at man ser på om man kan forbedre de reguleringene vi allerede har. Jeg registrerte at representanten Bergo var enig i det utsagnet – og da er vi vel ganske enige.

Det er ikke i forbindelse med denne meldingen man legger fram vurderinger av reguleringene på finansmarkedet. Men vi vet jo at Regjeringen fortløpende har kommet med en rekke saker til Stortinget, og hvor vi har foretatt slike vurderinger. Det vil være helt naturlig for oss å følge opp fortløpende når vi får saker, ikke minst når vi også får en ordentlig tilbakemelding om tilstanden etter bankpakke I og bankpakke II, om det er aktuelt å se på om man kan forbedre noen av dagens reguleringer.

Jeg forstår det slik at vi er ganske enige om nivået på disse reguleringene. Det har vel også framkommet gjennom stemmegivningen i denne salen, hvor både Fremskrittspartiet og SV – og alle de andre partiene – stort sett har stemt for de reguleringene vi pr. dags dato har.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

**Jan Tore Sanner (H) [21:20:26]:** Jeg skal forsøke ikke å forlenge debatten unødvendig. Det debatttemaet som det ligger til rette for i kredittmeldingen, er et tema som finanskomiteen har vært innom flere ganger i løpet av de siste månedene, som sikkert vil komme opp om en uke – og definitivt også i kommende måneder.

Jeg er av den oppfatning at saksordføreren, Reidar Sandal, holdt et forholdsvis balansert innlegg. Jeg er enig i mye av det han sa. La meg her trekke frem to forhold. Det gjelder avslutningen, om viktigheten av å føre en ansvarlig økonomisk politikk. Kanskje særlig i de tidene vi nå er inne i, er det viktig at den økonomiske politikken bidrar til at vi kommer styrket ut av den økonomiske krisen, og at man ikke lager problemer for den konkurranseutsatte virksomheten. Dernest er jeg også enig i det han sa om at det er unødvendig å gjøre denne debatten til en debatt for eller mot marked, for eller mot offentlig styring. Det var godt sagt, og jeg er enig.

La meg legge til noen merknader. Det ene er at det er viktig at Norge også i internasjonale fora bidrar til at man unngår proteksjonisme, og at man sikrer globaliseringen og en sosial markedsøkonomi. Når jeg understreker dette,

er det fordi det er veldig lett å si at man skal unngå proteksjonisme. Det er vanskeligere å gjennomføre det i praksis, når arbeidsledigheten øker og presset på nasjonale myndigheter og nasjonale politikere om å bevare nasjonale arbeidsplasser kommer på dagsordenen. Det er derfor veldig viktig at internasjonale fora understreker viktigheten av dette, og at Norge bidrar i den prosessen. Proteksjonisme er noe som vil forsterke den krisen vi er inne i, og raskt føre til at vi går fra resesjon til depresjon.

Det andre jeg vil understreke, er viktigheten av at den økonomiske krisen, finanskrisen, ikke bare får lov til å – jeg hadde nær sagt – blåse over, men at vi bruker den økonomiske krisen til å se fremover. Det er for meg helt åpenbart at når økonomien er globalisert, må politikken også følge etter. Så kan vi alltid diskutere hvor mye politikk, hvor mye styring, og hvor mye rammebetingelser, men det er åpenbart at det må være rammer for markedet.

For Høyre er det viktig at vi bidrar nasjonalt til at Norge kommer styrket ut av krisen, at vi får fremtidsrettede arbeidsplasser, at vi legger om til en mer bærekraftig økonomi og bærekraftige arbeidsplasser, og at vi bidrar internasjonalt både til bedre rammeverk for finansinstitusjoner og det økonomiske virke og til sterkere internasjonale institusjoner.

Det siste som saksordføreren var innom, var en henvisning til de beslutninger som er tatt når det gjelder å bidra til en mer positiv utvikling i de norske finansmarkedene. Der er jeg enig i at de beslutninger som er tatt, har vært gode. Men fortsatt er tilbakemeldingene fra mange små og store bedrifter at det er vanskelig å få kreditt, og at det er vanskelig å få lån. Så jeg vil understreke at Regjeringen fortsatt må ha en fortløpende vurdering av om det er behov for å forsterke de virkemidlene som er iverksatt, slik at bedrifter og arbeidsplasser unngår for store skader.

**Heikki Holmås (SV) [21:24:42]:** Høyrepolitikk bedrevet av høyrepolitikere over hele verden er det som har skapt den finanskrisen vi står oppe i nå.

Hayeks teorier om at bare en slapp markedet helt fri – slik som det så vakkert står formulert i Fremskrittspartiets program – var det gjennom den spontane orden man skulle få på plass systemer som fungerte. Dette er feil, og det er blitt bevist gjennom finanskrisen, slik som den utspiller seg foran øynene på oss alle.

Ronald Reagan tok feil, Alan Greenspan tok feil, og Siv Jensens eget idol, Margaret Thatcher, tok feil. Og nå ser vi konsekvensene.

Det er altså slik at markedsfundamentalismen med dette er død, og det vi må sørge for, er å vise at politikk står for mer styring, slik det stod på forsiden av Newsweek for et par måneder siden: «We are all socialists now». Det er det som er den riktige retningen for å komme seg videre – venstresidepolitikk, nå løpt etter og omfavnet av stadig flere partier, også på høyresiden, som den type politikk vi må styre etter.

En av årsakene til finanskrisen har vært *for* lav rente over *for* lang tid. La oss si det slik: Jan Tore Sanner har også innrømmet dette i en tidligere debatt på Stortinget, nemlig akkurat de tingene jeg nettopp sa, at for lav rente

over for lang tid er en årsak til finanskrisen. Men det har vært vanskelig å skjønne av den måten Sanner har opptrådt på, for i hver eneste debatt om renten som har vært ført mellom høyresiden og venstresiden i norsk politikk helt siden vi overtok, har han vært der og sagt at det er Regjeringens feil at renten går opp. De har styrt etter en politikk for lavest mulig rente – lav, stabil rente. Dette er en av årsakene til finanskrisen.

Det er ingen tvil om at det at vi i Norge, også fra Sentralbankens side, har ført en politikk for lav rente, må opp til diskusjon og debatteres i fagmiljøene i dag, nettopp fordi vi er i en situasjon der vi importerer lav inflasjon fra land som Kina, og der en har en lavrentepolitikk, en nullrentepolitikk – som i Japan over veldig lang tid. Det influerer på norsk politikk, på europeisk politikk, og på politikken i alle andre stater som fører en rentepolitikk basert på inflasjonsmål, og det er med på å bidra til å skape den finanskrisen vi er oppe i. I forlengelsen av dette bør vi gjennomgå pengepolitikken og diskutere hvordan vi kan unngå at vi igjen havner i en situasjon der opplyste sentralbanksjefer over hele verden fører en politikk med for lav rente.

Så har sentralbanksjefen gjort en hederlig jobb. Gjentatte ganger, bl.a. i høringer i finanskomiteen, har han sagt at Norges Bank mange ganger har gitt uttrykk for at det ville vært skapt bedre stabilitet hvis en større del av boligfinansieringen hadde vært finansiert med bundet rente. Systemmessig ville dette vært en bedre ordening – mer fastrente i Norge. Det var senest i dag en artikkel i Dagens Næringsliv som argumenterte for hvorfor det ville være bra. Det har to positive sider. Det ville skapt mer stabilitet for husholdningene, for folk flests økonomi, i tider med høy rente, men også i tider som dette. Og det er ingen tvil om at hvis folk hadde forholdt seg til en rente på mellom 5 og 7 pst. når de kjøpte bolig, ville det ført til mer stabile boligpriser og mer stabil politikk for byggenæringen, som er en sak vi skal diskutere senere her i dag. Dette ville altså bidratt til stabilitet. Og vi har en jobb å gjøre for å gjennomgå og se på hva vi kan gjøre for å få en større utbredelse av fastrentelån i Norge.

Til slutt om Det internasjonale pengefondet. Jeg – og SV – er veldig glad for den jobben som Regjeringen har gjort med hensyn til Det internasjonale pengefondet det siste året, dvs. siden sist vi behandlet denne meldingen. Vi har altså gjort en jobb for å sikre økt stemmegivning til lavinntektsland og til mellominntektsland på bekostning av de rike landene. Vi har sørget for å gjøre en skikkelig jobb med hensyn til å se på, gjennomgå og stille kritiske spørsmål til IMF's rolle i lavinntektsland gjennom den PRGF-ordningen som finnes. Konsekvensen av dette er nå – og det skal vi behandle senere i år – at vi lar være å finansiere videre nye lån til den ordningen, og isteden finner andre mekanismer for å støtte de fattige landene, rett og slett fordi IMF gjør en dårlig jobb for de fattige landene, fordi de ikke kan utviklingsarbeid.

Så dette er godt jobbet fra Regjeringens side.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Gjermund Hagesæter (FrP) [21:29:59]:** Bodskapen til representanten Holmås var at vi må få meir styring, meir regulering og meir sosialisme – så vil alt gå bra. Det var ikkje så veldig mykje konkret som kom fram no, bortsett frå at ein må ha høgare rente – og det er vel for så vidt uproblematisk for representanten Holmås, som eg har sett har bunde låna sine. Men eg kunne godt tenkje meg å få ei konkretisering av kva for reguleringar det er representanten Holmås ønskjer, i tillegg til at ein må få høgare rente. Kunne du nemnt eit par av desse reguleringane som representanten Holmås meiner er nødvendige for å unngå finanskrisen for framtida og kanskje unngå nedgangstider? Det hadde det vore svært interessant å få greie på.

**Presidenten:** Presidenten vil minne om at all tale skal gå gjennom presidenten.

**Heikki Holmås (SV) [21:31:06]:** Hvis representanten Hagesæter har brukt fire år på å oppdage at jeg har fastrente, som jeg har snakket om på hvert eneste møte vi har hatt her de siste årene, går det litt tregt. Men ikke så tregt – det ser jeg på han.

Til spørsmålet om reguleringer: Ja, det kan jeg gjerne nevne. Carl I. Hagen skrev et vakkert brev der han roste den amerikanske politikken, og sa at her burde en hatt mindre regulering, for da hadde alt gått bra. De største forretningsbankene i USA, noen av dem som var årsaken til at det hele havarte, hadde lånt ut 30–40 ganger sin egenkapital. Det er ingen tvil om at å sørge for at en har begrensninger, slik vi i Norge f.eks. har i mye større grad på egenkapital, er viktig. Gjermund Hagesæter har ivret for finansparadiser, skatteparadiser, for han mener at det er noe som skaper sunn skattekonkurranse. Skatteparadiser er først og fremst steder der man har muligheten for å skjule kriminelle virksomheter, og som skaper mindre gjennomsiktighet i det finansielle systemet. Reguleringer av skatteparadiser er en siste ting, og en annen ting og en tredje ting ... (presidenten klubbar).

**Hans Olav Syversen (KrF) [21:32:16]:** Jeg trenger ikke spørre om hva den tredje tingen er, for det er fastrente.

Men tilbake til fastrente: Representanten Holmås er en svoren tilhenger av det. Jeg har skjont at til og med SV, med Holmås i spissen, vil gå så langt som til å gi ekstra skattefradrag til dem som har fastrente. Det er ikke hver dag man går inn for personskatteletter i SV. Så jeg lurte rett og slett på hvordan det går med Regjeringen og SVs arbeid for å gi incitamenter, slik at flere velger fastrente.

**Heikki Holmås (SV) [21:32:57]:** SV og jeg har satt fokus på det samme som sentralbanken sier, nemlig at det hadde vært positivt med mer fastrente i Norge. I SVs program sies det veldig klart at vi ønsker en større andel, og vi ønsker å se på hva slags incentiver det er mulig å bruke for å få flere til å velge fastrente. Et av de virkemidlene er et skattevirkemiddel, å gi skattelette, men vi er veldig åpne for det hvis Hans Olav Syversen har andre og bedre virkemidler som kan bidra til mer fastrente.

Den jobben vi har gjort de siste årene, har vært å åpne

for at Lånekassen og Husbanken åpner for 10 års fastrente. Det har vært gjort en jobb nå som fra 1. juli innebærer at en får mulighet til å ta opp lån med 20 års fastrente i Husbanken, som er de bankene som staten har direkte kontroll over. Det er ingen tvil om at hvis en ser på husbanklånene, er de i mye større grad finansiert med fastrente enn det en ser f.eks. ved nye lån. Men jeg er åpen for å se på hvilke virkemidler som hjelper. For meg er målet det viktigste.

**Svein Flåtten (H) [21:34:09]:** Hvis representanten Holmås hadde lyttet til hva Høyre sier i rentedebatter, hadde han hørt at vi snakker om finanspolitikken ansvar for renten. Den blir aldri suspendert. Den må de som styrer, bære ansvaret for.

Jeg skjønner representantens behov for kraftige utfall både mot markedsøkonomi og annet, for hans saksordfører og kollega Reidar Sandal legger an en helt annen tone. Jeg finner heller ikke dette igjen i merknadene. Jeg vil gjerne stille det samme spørsmålet som representanten Lund Bergo stilte til Fremskrittspartiet: Hvilke konkrete reguleringer er det SV ser for seg, og som man foreslår i denne innstillingen? I motsetning til Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, som foreslår en del motsykliske tiltak, ser vi ingenting av det fra regjeringspartiene. Hva er de konkrete forslagene fra SV?

**Heikki Holmås (SV) [21:35:14]:** Jeg har ikke de ferdige forslagene utmeislet nå. Det gjøres en jobb i FN-regi, der bl.a. Josef Stiglitz har ledet en kommisjon som ser på og foreslår en rekke muligheter for å skape mer stabilitet, både på reguleringssiden og på virkemiddelssiden. I forhold til det arbeidet som EU gjør, har vi de la Rosière-rapporten, som er en høynivårapport, og som fremmer en god del forslag til reguleringer og til muligheter for å ha tilsyn på et høyere nivå, som kan sørge for å få en mer enhetlig og sterkere regulering på disse områdene.

Jeg tror at å være i forkant hele tiden og fremme forslag som kan bidra til motsykliskhet i finansnæringen, er en form for regulering, og i forbindelse med finanskrisens forspill har en tydelig sett at markedet fungerer medsyklisk istedenfor motsyklisk. Men den eksakte reguleringen må vi komme tilbake til i forlengelsen av det arbeidet vi gjør.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [21:36:38]:** Kredittmeldinga inneholder omtale av forutsetningene for finansiell stabilitet i Norge, en vurdering av utøvelsen av pengepolitikken i Norge det siste året og en virksomhetstale av sentralbanken, som er lovpålagt.

Det siste året har det vist seg at de økonomiske realiteter kan snu raskt og brutalt. Hele verden opplever nå ikke bare en brå stans i den økonomiske veksten, men en kraftig reduksjon i landenes brutto nasjonalprodukt. Også Norge, som de siste åra har hatt en svært høy økonomisk vekst som har gitt seg utslag i en kraftig høykonjunktur, kjenner konsekvensen av den realøkonomiske krisen på kroppen. En rekke eksportindustrier er i en svært krevende situasjon – dagsaktuell er treforedlingsindustrien. Banke-

nes kredittrisiko er i stor grad knyttet til utviklingen i boligmarkedet. Norske husholdninger hadde fram til fjoråret økende gjeldsvekst, lengre gjennomsnittlig løpetid på lån og større utbredelse av avdragsfrie lån, noe som i sum gjør lånetakerne mer risikoutsatte ved kraftig nedgang i boligprisene. I fjor høst var brå renteøkninger utfordringen. Kredittrisikoen er nå knyttet til utviklingen i arbeidsledigheten. Tillitskrisen i finansmarkedet er et resultat av politiske valg over lengre tid, mens det kan være vanskelig å få oversikt over årsak og virkning. Krisen er blitt utløst av internasjonal deregulering med utspring i USA.

Den amerikanske økonomen Jan Kregel har påvist at nye reguleringsregimer har fratatt bankene

«nye av deres gamle funksjon som risikovurderere og ledet banker og meglerhus til nå å spesialisere seg på sette sammen «pakker» av finansinstrumenter og å tjene sine penger på å selge disse, samtidig som de selv verken utfører sin tradisjonelle rolle som vurderer av risiko eller tar risiko selv. Disse risikofylte pakkene er ikke del av aktiviteten i bankenes regnskap etter at de er blitt solgt».

Slik havnet risikoen hos godtroende kjøpere og samfunnet som helhet.

Opphevelsen av Glass-Steagall Act i USA i 1999, loven som skilte forretningsbanker og investeringsbanker, sammen med opphevelsen av egenkapitalgrensen til amerikanske investeringsbanker våren 2004 og den enorme veksten i forsikringer mot kredittrisiko de siste årene, har vært medvirkende årsaker til at det som i starten var en finansiell krise, har fått dette store omfanget. Forsikringer mot kredittrisiko viste seg å virke svært medsyklisk. Problemene i fjor høst i verdens største forsikringsselskap, AIG, var spesielt knyttet til et datterselskap som hadde solgt kredittrisikoforsikringer i store mengder. Uten en statlig inngripen ville en eventuell konkurs i AIG medført store konsekvenser for verdens kapitalmarkeder. Jeg vil derfor understreke hvor viktig det blir for finansiell stabilitet framover at forsikringsselskaper holder seg til å forsikre liv og eiendom og ikke kredittrisiko. Like fullt må bankene styrke sin oppgave med å vurdere risiko.

Det har de siste årene vært stor kreativitet knyttet til opprettelse av stadig nye former for finans- og kredittforetak og finansielle produkter, der myndighetene systematisk har vært på etterskudd når det gjelder regulering. Dette har medvirket til økende risiko og dermed større ustabilitet, og må framover få ny og forsterket oppmerksomhet fra reguleringsmyndighetenes side. Dette taler for en langt mer proaktiv lovgiverrolle.

I Dagens Næringsliv i dag sier Nordea-sjef Gunn Wærsted følgende:

«Enkelte ting vil aldri bli som før igjen.»

Og videre:

«Adjø, billige lån.

Adjø, små banker med enorme ambisjoner.

Adjø, «groteske» bonussystemer.

Samtidig vokser en rekke nye ting frem, tror hun:

Godt gammeldags bankhåndverk.

Strengere tilsyn og kontroll.

Økt internasjonalisering.»

Ja, dette er viktige overskrifter i arbeidet til den nye finanskrisekommisjonen som Regjeringa snart skal oppnevne.

Gunn Wærsted får i Dagens Næringsliv også spørsmål om hvis hun skal peke finger til noen etter krisen, hvem det i så fall er til. Svaret hennes er:

«Det rekker ikke med én finger. Jeg trenger hele hånden. Alle har behov for å gå i seg selv: banker, myndigheter, ratingbyråer, men også kundene.»

Det er etter mitt skjønn et klokt svar. Vi står overfor en systemkrise både internasjonalt og nasjonalt. Internasjonalt har FN-kommisjonen som Joseph Stiglitz har ledet, gitt sin utredning til FNs generalsekretær. Denne skal opp til behandling i FN tidlig i høst, og det blir stilt store forventninger til resultatene av det arbeidet.

Regjeringas finanskrisekommisjon må gjøre en grundig jobb ut ifra nasjonale forhold og behov, men med sterk vekt på analyse av den internasjonale krisens karakter. Dette vil legge til rette for store systemendringer som jeg håper kommer, og dermed gjør at vi får et mer stabilt kreditt- og finanssystem også i Norge.

**Lars Sponheim (V) [21:41:33]:** Jeg skal prøve ikke å bidra til å dra opp temperaturen i debatten. Etter ni timer med ønsker og drømmer om hvordan veier og spor skal legges i dette landet, er det vel kanskje ikke grunnlag for å bruke for mye tid på så store spørsmål som det vi har oppe nå i denne kveldsstunden. Jeg tror at det av og til kan være slik at de viktigste tingene ikke bør være offer for de største debatter og spill i denne sal.

Men jeg har likevel lyst til å si litt om dette som synes å være en litt ideologisk debatt mellom ytterste venstre og ytterste høyre, om hvem som er best i å håndtere markedsøkonomi. Jeg vil vel da som sentrumspolitiker gi uttrykk for at svaret er verken på høyresiden eller venstresiden, men det er balanserte løsninger som legger gode, politiske rammer rundt en markedsøkonomi. Skulle man stille seg spørsmål om hvordan man skal utslette markedsøkonomien, hvis noen måtte ha slike ønsker og drømmer, tror jeg det ganske enkelt er å kutte ut all regulering. En markedsøkonomi uten regulering vil bare utslette seg selv. Da vil aktørene unngå konkurranse ved å kjøpe hverandre opp, og på den måten vil vi miste markedet. Så enhver markedsøkonomi vil kreve fornuftig og god regulering, og så mye regulering som er nødvendig, og som gjør at markedet fungerer.

Jeg tror at i den situasjonen vi er i nå, når vi står midt oppe i en finanskrisen og prøver å ha noen vurderinger av hva vi skal gjøre videre, vil det handle om hvordan vi skal regulere – kanskje mer, men i hvert fall bedre, for å sikre at markedsøkonomien, ikke minst på det finansielle området, skal fungere bedre i framtiden.

Vi behandler kredittmeldingen. Jeg tror kanskje det kan bli vel så interessant å behandle kredittmeldingen om ett, to eller tre år, hvor vi klarere får fram hva vi har lært av denne krisen. Nå står vi midt oppe i det, og det er ganske famlende fra mange om hvor veien går videre, annet enn at det er en vei videre som ikke er veien tilbake. Jeg skal bidra med noen stikkord i den sammenheng.

Jeg tror vi framover kommer til å få en helt annen debatt om pengepolitikken i Norge enn det vi kanskje har hatt så langt, nettopp ut fra et behov om å finne den fornuftige balansen mellom det å fremme prisstabilitet, som er en viktig del av Norges Banks mandat i dag, og det å fremme finansiell stabilitet. En kan se situasjoner hvor dette så å si kan stå mot hverandre og i noen grad være motstridende interesser. Jeg tror det kommer til å bli viktig framover i debatt om pengepolitikken. Det synes det å være bred enighet, i internasjonal sammenheng, om hvordan vi bruker IMF og styrker IMF. Det kommer til å bli ganske sentralt, og jeg tror det vil være bred, tverrpolitisk enighet i Norge om å bidra til det. Vi trenger mer global politikk i en situasjon hvor global økonomi viser seg å trenge tydeligere rammer.

Det siste området som jeg tror vi kommer til å arbeide mye med de neste årene, som oppfølging av dette, er spørsmålet om hva vi skal gjøre annerledes når det gjelder regulering. Jeg har tatt til orde for det i de andre debattene vi har hatt midt i krisehåndteringen, at jeg tror vi her har behov for å se på en del ting. Venstre sier noe om det i merknader, både sammen med andre og alene. Det viktigste er jo å kunne bidra til motsykliske kapitalkrav, som jeg tror kommer til å bli aktuelt, og som komiteen selv lærte litt om da vi var på en studietur til Spania, som nettopp har hatt det, og som synes å ha klart å ta sitt bankvesen overraskende godt gjennom krisen så langt, på tross av at landet er i en dramatisk krise – og selvsagt spørsmålet om å regulere, gjennom lov og på annet vis, egenkapital og mer egenkapitaltilgang til bankene. Vi trenger mer og bedre regulering. Vi har pekt på noen retninger fra opposisjonens side. Jeg håper også at Regjeringen i sitt videre arbeid vil ta tak i disse utfordringene.

**Statsråd Kristin Halvorsen [21:45:56]:** Mange av de forholdene som er omtalt i kredittmeldingen for 2008, er forhold som vi tidligere har vært inne på i Stortinget fordi det har vært en helt ekstraordinær situasjon. Så det er kanskje ikke så rart at ikke temperaturen stiger til de store høyder, etter hvert som vi nærmer oss midnatt.

Men la meg bare komme med noen korte kommentarer, for jeg deler representanten Sponheims oppfatning av at kredittmeldingen for 2008 er historisk. Men det er nok til neste år og året deretter at man vil ha såpass mye dokumentasjon på bordet at man kan bli mer bombastisk i konklusjonen om hva som er de riktige, eventuelle nye styringsgrepene.

Bare et par kommentarer til debatten først: Det er ingen, som jeg vet om, som har trodd at markedsøkonomien som sådan ville avskaffes etter denne finanskrisen. Jeg er helt enig med komiteens leder, Reidar Sandal, i det perspektivet. Men det er samtidig slik at man med bred penn kan påstå at markedsfundamentalistene, de som har trodd at markedene regulerer seg selv, de som på en måte har besverget seg til den ideologiske retningen, har tatt feil. Det ser vi ikke minst av debatten i ulike internasjonale fora, hvor man nå er på jakt etter å samordne, samkjøre og finne globale og internasjonale spilleregler som kan være med på nettopp å gi en motvekt til en stadig

mer globalisert verdensøkonomi. At en krise som starter i USA, kan få så store konsekvenser rundt om i resten av verden, i Europa, i våre naboland, sier jo noe om behovet for et tett, internasjonalt samarbeid på dette området.

Så til en observasjon når det gjelder fastrenten, der jeg ser at både den ene og den andre har synspunkter. Den ene er sentralbanksjefen, og den andre er Heikki Holmås. Jeg synes ikke det er noen grunn til at enkelte medlemmer i finanskomiteen skal flire av det, fordi det er egentlig ganske oppsiktsvekkende hvor mange låntakere i Norge som har flytende rente. Circa. 5 pst. av boliglånstakerne i Norge har fastrente. I Sverige er det 60 pst., og i Danmark er det 45 pst. Det har den funksjon at rentereduksjonene fra Norges Bank slår raskere og mer direkte ut i forhold til husholdningenes etterspørsel. Slik sett har vi en mer effektiv pengepolitikk i en slik situasjon som nå. Men det betyr jo også det som representanten Holmås understreket, nemlig at måten vi finansierer boliger på, er med på å bygge opp under de betydelige svingningene som er i boligmarkedet når det gjelder boligpriser, og det gjør folk mer utsatt for betydelige svingninger i rentene. Men det er en del av diskusjonen om dette.

Så til noen av de tingene som har stått sentralt i løpet av dette året. Vi har jo gjennomført omfattende tiltak på banksektoren, først i forbindelse med likviditet. Jeg tror vel kanskje mange ikke var klar over hvor nær man var en kollaps i de finansielle systemene i høst. Norges Bank, Finansdepartementet og Stortinget var raskt på plass med tiltak som gjorde at vi fikk flyt i disse markedene igjen. De er ikke helt tilbake til normalen, verken når det gjelder påslag eller på annet vis. Gjennom denne bytteordningen, der Stortinget gav en fullmakt til å benytte 350 milliarder kr, er det nå auksjonert ut for 130 milliarder kr. Man kan si at de tiltakene har bidratt til å sørge for at likviditetsproblemene dempet seg og ble unngått.

Etter det har vi kommet med ytterligere tiltak, bl.a. ved Statens finansfond. Det er i tidligste laget å ha mye å orientere Stortinget om når det gjelder hvordan Statens finansfond og Statens obligasjonsfond faktisk har fungert. Men det er helt opplagt at finanskomiteen skal få all den informasjon de ønsker om det – også før neste kredittmelding, hvis det er behov for det. Det er også helt opplagt at hvis vi finner svakheter eller nye utfordringer på dette området, er vi klare til å komme tilbake til Stortinget med det.

Men jeg vil kanskje rope et lite varsko fordi det er dyrere for næringslivet å finansiere nå. Jeg hører mange eksempler på næringslivsledere som sier at de mangler finansiering til prosjekter. Dels er det mulig å få finansiering, men de synes den er for dyr, dels kan det være prosjekter som er dårlige nå, men som også var dårlige for to år siden. Så virkelighetsbildet her er kanskje litt mer sammensatt.

Mye av den diskusjonen som foregår internasjonalt, dreier seg egentlig om å få internasjonale standarder for regulering av finanssektoren som ligner mye på det vi har nasjonalt. Det som er ett av temaene, er f.eks. at man skal ha ett tilsyn, ikke splitte opp eller lage tilsyn knyttet til sektorer, men ha ett samlet tilsyn for hele finanssektoren.

Det er jo det vi har i Norge, som gjør at vi har et effektivt tilsyn med vår finanssektor, og det er at all risiko i utgangspunktet skal reguleres likt, på tvers. Det betyr at det ikke er noen steder å gjemme bort risiko på en slik måte, som vi har sett har vært årsaken til finanskrisen mange andre steder. Det betyr f.eks. at norske pensjonskasser, livsfor-sikringsselskaper osv. er underlagt kapitaldekningskrav på risiko ved kapitalforvaltning. Kredittforetak som utsteder obligasjoner med fortrinnsrett, er underlagt kapitaldekningskrav på linje med banker. Det er den type eksempler som er god regulering. Dette har helt opplagt bidratt til at norske finansinstitusjoner er mer solide.

Det er også slik at den konsernlovgivingen vi har for finanskonserner, bidrar til helhetlige kapitalkrav for finanskonserner, og det motvirker at eventuelle problemer i ett konsernselskap også lett fører til at andre konsernselskaper får problemer. Det er heller ikke en selvfølge i andre lands lovgiving.

Det er helt opplagt behov for et betydelig internasjonalt samarbeid i denne sammenhengen, og jeg er enig med dem som har tatt opp det som dreier seg om å se på om reguleringene i forhold til bankene virker medsyklisk, og ønsket om å se på reguleringer som gjør det mer motsyklisk. Det er også temaer i det internasjonale arbeidet som nå pågår, og er av de tingene vi kan lære av i etterkant av denne finanskrisen.

Det som også må være en del av lærdommen, er bonus-systemer og avlønningssystemer, som i seg selv har virket på den måten at vi har hatt såkalte lederincentiver, som har gjort at mange ledere har tatt meget høy risiko med veldig kortsiktig horisont. Diskusjonen om hvordan en skal klare å få til avlønningssystemer som ikke i seg selv er med på å destabilisere eller oppmuntre til å ta den type risiko, er en meget viktig og vesentlig debatt. Det dreier seg ikke bare om rettferdig fordeling, eller om hva slags lønnsnivå man har. Det dreier seg rett og slett om å ha meget usunne incentiver i en finanssektor.

I Norge har finanskrisen vært mye mindre dramatisk enn i mange andre land. Dels skyldes dette de reguleringene som jeg har vært inne på. Dels skyldes det at lærdommen etter den bankkrisen vi hadde på begynnelsen av 1990-tallet, sitter hos reguleringsmyndighetene. Den sitter også i både vegger og hoder hos mange av de som selv driver bank, og er med på å forklare at vi så langt ikke har opplevd den samme dramatikken som fryktelig mange andre land har gjort.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Hans Olav Syversen (KrF) [21:55:58]:** I den høringskomiteen hadde i forbindelse med kredittmeldingen, sa sentralbanksjefen – i forbindelse med dette som også finansministeren var inne på – om situasjonen for Bedrifts-Norge med hensyn til å få lån. Han sa følgende:

«Jeg uttrykte også en viss skuffelse over at bankene fortsatt driver og strammer til, men vi har et håp om at dette stabiliserer seg utover våren og sommeren.»

Mitt spørsmål til finansministeren er om hun også føler en viss skuffelse over måten bankene har opptrådt på over-



for Bedrifts-Norge når det gjelder å gi lån til det man må kunne kalle normal forretningsdrift.

**Statsråd Kristin Halvorsen [21:56:48]:** Det er vel slik, tror jeg vi kan si, at lånemarkedet for personkunder fungerer rimelig normalt, men at vi har utfordringer når det gjelder næringslivet. Det er helt riktig. Jeg er enig i det sentralbanksjefen sier. Jeg tror bare vi må være nøye med å nyansere bildet hver gang vi får enkelte eksempler presentert for oss, og det gjør sikkert både medlemmer i finanskomiteen og jeg selv til stadighet.

Men det er jo i bankenes egeninteresse gjennom sin lovgiving å bidra på en slik måte at ikke deres egne kunder rammes unødig av finanskrisen. Hvis mangel på lån og muligheter til å finansiere nye virksomheter, eller for dyre lån, er med på f.eks. å øke antall konkurser, så er ikke bankene uberørt av det. Tvert imot, da går bankene også på betydelig større tap enn det de ellers ville fått. Så min oppfordring til bankene er at de tenker langsiktig, og at de også tenker på at deres egen håndtering av næringslivskunder har betydning for hva slags tap de kan få i framtiden.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

**Rolf Terje Klungland (A) [21:58:15]:** Jeg tror børsen kommer til å gå opp i morgen, i hvert fall hvis en tar hensyn til denne debatten, for her tyder alt på at markedet har roet seg og er i ferd med å snu. Det synes jeg jo er veldig trivelig og fint.

Jeg synes også det har vært en fin debatt. Det som har vært mest overraskende i denne debatten og i innstillingen, er den fundamentale avstanden Fremskrittspartiet nå tar i forhold til sitt store forbilde, Amerika, og kritiserer det myndighetene der har gjort. Representanten Leirstein presiserte i sitt innlegg at han var veldig enig med Regjeringen, og det gjorde meg enda litt mer overrasket. Men nå så jeg på talerlisten hvem som kommer etter meg, så kanskje vi da får ytterpunktene i Fremskrittspartiet når det gjelder den økonomiske politikken.

Det som imidlertid er viktig i forhold til de utfordringene vi nå står overfor, slik jeg ser det, er at vi greier å holde en kronkurs og et rentenivå som gjør at konkurranseutsatt industri ikke må legges ned. Det er en industri som har store utfordringer, og som har merket den finansielle krisen veldig godt. Derfor er det også greit å se i innstillingen at til og med Venstre, som vil pålegge industrien store avgifter, nå er positive til å legge vekt på at konkurranseutsatt industri skal få arbeidsvilkår i Norge.

Jeg tror ikke at jeg skal bruke så veldig mye mer tid på denne debatten, men si at det må ha vært en usedvanlig god styring av den finansielle politikken de siste årene. Det ser en på de utfordringene andre land har kontra Norge. Det er veldig bra. Og siden jeg ikke får noen replikker heller, trenger jeg kanskje ikke å forklare mine standpunkter så veldig inngående, uten å si at etter denne debatten virker det som om vi alle er sosialdemokrater.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Christian Tybring-Gjedde (FrP) [22:01:04]:** Først til representanten Klungland. Det er sjelden han klarer å bruke opp tiden når han ikke skal kritisere Fremskrittspartiet. Det hadde vært interessant om han kunne prøve å komme med litt mer substans og et bidrag til debatten, og ikke bare kritisere andre. Det hadde vært interessant også fra Klunglands side.

Jeg skal snakke litt om finanskrisens bakgrunn og årsaker. I dag deltok jeg på Throne-Holst-konferansen. Der var ikke mange av mine kolleger til stede. Jeg tror faktisk at man hadde hatt nytte av å være der. Det var altså «Livet etter finanskrisen». Da hadde man fått litt mer påfyll til alle de klassiske argumentene man gjentar herfra. For å forstå hvilke tiltak man skal iverksette må man forstå hvordan finanskrisen oppstod. Da er man faktisk nødt til å lese noe. Man er nødt til å lese noen dokumenter og bøker og sette seg inn i det. Det er bare én i denne salen som har gjort det, og det er representanten Lundteigen. Han forsøker å sette seg inn i det, men han går ikke langt nok tilbake i historien. Han kommer først til investeringsbankene, og så går han videre derfra.

Jeg synes det er merkelig å måtte observere mine medkolleger som gjentar skriverier fra VG, Dagbladet og siterer gamle slagord, istedenfor å prøve å finne ut hva dette faktisk skyldes. Jeg ser at statsråden står bak og prøver å gjemme seg og prøver å belære – jo, hun står og ler og smiler akkurat nå også. Det synes jeg statsråden burde holde seg for god til.

Finanskrisen oppstod i USA. Premissene for finanskrisen var at spareraten var lav, det var økende gjeld hos privatpersoner, underskudd på statsbudsjettet, underskudd på handelsbalansen – samtidig skulle USA finansiere to krigere – det var kunstig lav rente som skapte mye likviditet i markedet, og man hadde lån bundet til boligen stort sett over hele USA.

For å vise litt historikk, skal jeg gå tilbake til 30. september 1999 og sitere noe på engelsk fra en artikkel i The New York Times. Den kunne representanten Holmås finne på nettet eller et annet sted og printe ut. Der heter det:

«Fannie Mae Eases Credit To Aid Mortgage Lending... In a move that could help increase home ownership rates among minorities and low-income consumers, the Fannie Mae Corporation is easing the credit requirements on loans that it will purchase from banks and other lenders. The action, which will begin as a pilot program involving 24 banks in 15 markets – including the New York metropolitan region – will encourage those banks to extend home mortgages to individuals whose credit is generally not good enough to qualify for conventional loans. Fannie Mae officials say they hope to make it a nationwide program by next spring.»  
Og det lyktes de med.

«Fannie Mae, the nation's biggest underwriter of home mortgages, has been under increasing pressure from the Clinton Administration to expand mortgage loans among low and moderate income people.»

Dette er en to siders artikkel, og den anbefaler jeg alle å lese. Det var mye klokt der.

Vi hadde altså en situasjon hvor det var et sosialpolitisk mål å kunne gi flere amerikanere muligheten til å ta opp boliglån. Clinton beholdt sin popularitet, til tross for kreativ bruk av sigarer og røyking av marihuana uten å inhale. Dette skyldes ikke nødvendigvis mangel på reguleringer, men politisk overprøving av USAs 12 000 regulatører bare på føderalt nivå og syv kredittilsyn.

Det ble etter hvert gitt lån til mennesker med lav eller ingen egenkapital, som heller ikke hadde noen mulighet til å betjene disse lånene. Den eneste muligheten de hadde for å betjene lånene, var at boligprisen steg, og de kunne refinansiere lånene sine. Og boligprisene steg åtte år på rad med 15 pst. i snitt. Fannie Mae og Freddie Mac kjøpte boligkredittobligasjoner i bøtter og spann, og de solgte videre deler av gjelden til investeringsbanker som J.P. Morgan, Bear Stearns og Lehman Brothers, for et boliglån er nemlig en fremtidig renteinntekt.

Disse investeringsbankene pakket om disse lånene til såkalte strukturerte produkter. Innholdet var både gode og dårlige papirer. De ble solgt over hele verden, også til kommuner i Norge. Men ikke nok med det, investeringsbankene forsikret seg mot mislighold av lån, såkalte «Credit Default Swaps» i USAs største forsikringsselskap, AIG. AIG var igjen eksponert mot store europeiske banker, som – og der er det mangel på regulering – gjennom datterselskaper også var stasjonert på Cayman Islands.

Alt gikk strålende så lenge boligprisene steg. Stadig flere fikk boliglån, finansstopper fikk store bonuser, børseene steg, politikere ble gjenvalgt og sentralbanksjefen ble genierklært. Men så begynte boligprisene å falle, og boblen sprakk.

Dersom vi kan bli enige om de historiske fakta, kan vi også bli enige om de nødvendige strukturelle tiltakene. USA hadde store underskudd og levde over evne. Kina var villig til å finansiere den amerikanske kjøpefesten. Politikerne forsøkte å manipulere markedet gjennom å tvinge boligkredittinstitusjonene Fannie Mae og Freddie Mac til å gi flere mennesker boligkreditt. Det ble akseptert, for da kunne bonus- og børsefesten fortsette. Strukturerte produkter ble introdusert, solgt og forsikret. Tusenvis av institusjonelle kunder over hele verden oppdaget at de hadde kjøpt katta i sekken.

Tilliten – og det er akkurat det som er helt sentralt – i finansmarkedet forsvant over natten. NIBOR- og LIBOR-rentene steg voldsomt. Til slutt var det ikke mulig å låne penger over landegrensene overhodet. Når tilliten til markedets finansielle produkter forsvant, spredte krisen seg veldig fort. Så kom alle de helt nødvendige tiltakspakkene over hele verden – og i Norge har vi hatt to bankpakker.

Den globale handelen, som også representanten Sanner var inne på, har utviklet seg og ekspandert i et voldsomt tempo, mens de såkalte kjørereglene for internasjonal handel fremdeles er nasjonale. Det er en stor utfordring. De kommer til å være akkurat som tiltakspakkene ofte er: nasjonale og proteksjonistiske pr. definisjon, og så er også det som går på regulert styring av internasjonal handel, vanskelig hva gjelder tilsyn.

Vi trenger derfor internasjonale kjøreregler for global

handel. Vi trenger å gjøre det vanskeligere å føre risiko over på andre. Man skal stå ansvarlig for den risikoen man tar, og ikke skyve den over på andre. Det er ikke lett å finne og definere hvorledes du skal gjøre det innenfor et regelverk eller en regulering. Å definere en regel fra et regelverk er heller ikke veldig enkelt. Vi trenger åpenhet, vi trenger fri flyt av informasjon, og informasjonen må komme alle aktørene i markedet til gode samtidig. Det vil si at vi trenger korrekte reguleringer, ikke nødvendigvis flere reguleringer. Mitt råd til statsråden i hennes jakt på en rekke populistiske utspill både i mediene og andre steder, er: ikke gjør det som markedet gjør best, ikke hindre tilbud og etterspørsel i markedet. Det er vi nødt til å ha som premiss når vi gjør eventuelle reguleringer. Hvis du hindrer det, hindrer du handel, og du hindrer vekst og velstand, og da får du en form for planøkonomi, selv om du kan definere det annerledes enn planøkonomi.

**Alf E. Jakobsen (A) [22:08:47]:** Jeg kan love at det jeg skal si, skal jeg ta på norsk, og jeg skal ikke ha noe høyt stemmeleie for da kan vi få bråk med naboene.

Den årlige kredittmeldingen gir Stortinget mye nyttig informasjon om utviklingen på finansmarkedet foregående år. Så er meldingen ikke minst en kjærkommen anledning til å debattere ulike forhold i finansmarkedet både nasjonalt og internasjonalt. Det er naturlig at mye av debatten dreier seg om den internasjonale finanskrisen og virkningen for vårt eget land.

Jeg har lyst til å benytte anledningen til å berøre noen innenlandske temaer som ulike deler av opposisjonen har vært opptatt av i sine merknader og forslag i innstillingen. Det ene gjelder Kredittilsynet og sammensatte spareprodukter, som Kristelig Folkeparti og Venstre har merknader til. Det andre er forholdet mellom Kredittilsynet og bankene, som Fremskrittspartiet både har forslag om og merknader til.

Kristelig Folkeparti og Venstre fokuserer på at til tross for at Norge nok har mer helhetlige og strengere reguleringer av finansmarkedene enn mange andre land, har vi opplevd uheldige situasjoner med sammensatte produkter, og videre at Regjeringen ikke har vist interesse for å se kritisk på de advarsler som er kommet i løpet av de siste årene.

Det er riktig at kreativiteten for salg av spareprodukter har vært stor og helt klart grenset til svindel i en del sammenhenger, men å hevde at Regjeringen ikke har vist interesse for å stoppe dette, er direkte feil.

Regjeringen har, med finansminister Kristin Halvorsen i spissen, foretatt en kraftig innstramming i regelverket. Det har medført at «råsalget» av disse uoversiktlige og kompliserte produktene er stoppet opp. Eksempelvis er kravet til informasjon innskjerpet både høsten 2006 og på nyåret i 2008. En rekke av bestemmelsene om investorbekyttelse i verdipapirregelverket er blitt overført til også å gjelde finansinstitusjoners salg av slike produkter.

Det er også slik at etter gjennomføringen av MiFID-direktivet er investeringsrådgivning blitt en konsesjonspliktig tjeneste, og kravene til opplysningsplikt er skjerpet.

Når det gjelder Kredittilsynet, er det ikke slik det blir hevdet i merknadene, at tilsynet har godkjent sammensatte produkter. Tilsynet driver ikke med en generell produktkontroll og godkjenningsevne.

Det tilsynet har vært aktiv med, er gjennom forskrifts- endringer og retningslinjer å stramme inn finansinstitusjonenes salg og rådgivningsplikt når det gjelder de produktene de selger. Tilsynet har også hatt fokus på såkalte ikke-profesjonelle kunder i forbindelse med sammensatte produkter. Kredittilsynets arbeid har helt klart medført at lånefinansiering av slike produkter er stoppet opp.

Fremskrittspartiet tar både i merknader og forslag til orde for at ansatte i Kredittilsynet skal plasseres ut i bankene – dette for å forbedre samspillet mellom tilsynet og bankene og bedre informasjonsflyten, slik de sier i merknaden.

Jeg tror ikke et slikt opplegg vil være formålstjenlig i Norge. For det første fungerer Kredittilsynets tilsyn med norske banker og andre finansinstitusjoner godt. I motsetning til mange andre land har Norge en helhetlig finansregulering og et tilsyn som omfatter hele finanssektoren. Kredittilsynet er aktive med stedlig tilsyn og dokumentinnsyn ved alle finansinstitusjonene.

Internasjonalt er hovedutfordringen en svak regulering og ikke minst et oppsplittet tilsyn. Det har vært et vesentlig bidrag til at vi fikk en så kraftig internasjonal krise. I dag foregår det prosesser i EU og internasjonalt for øvrig som retter seg inn mot å bedre finansreguleringen og tilsynet med finansinstitusjonene.

Hovedutfordringen er ikke at det er for dårlig samspill mellom Kredittilsynet og bankene i Norge, men at finansmarkedene er internasjonale og at mange aktører opererer i mange land. Det viktigste er at reguleringer ikke låses til landegrensene, men at vi får et helhetlig system som kan fungere på tvers av landegrensene og verdensdelene. Det er viktig er å komme fram til et internasjonalt forpliktende helhetlig regelverk.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9. (Votering, se side 3599)

Sak nr. 10 [22:14:02]

*Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til deltagelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs program for modernisering av den europeiske nærings- og handelsstatistikken (MEETS) 2009–2013 (Innst. S. nr. 257 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 55 (2008–2009))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 3599)

Sak nr. 11 [22:14:22]

*Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag*

*fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Ulf Leirstein og Gjermund Hagesæter om fritak av formuesbeskatning for formue som forvaltes av Overformynderiet (Innst. S. nr. 291 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:83 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver gruppe og tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Lars Sponheim (V) [22:15:20]** (ordfører for saken): Vi behandler nå Dokument nr. 8:83, representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Ulf Leirstein og Gjermund Hagesæter om fritak av formuesbeskatning for enkelte typer helt spesielle formuer knyttet til erstatningsbeløp ved ulykker eller sykdom og formuer forvaltet av Overformynderiet. I begge tilfeller dreier det seg om barn og unge inntil 21 år.

I innstillingen fremmes det to forslag. Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, er:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovendringer i skatteloven § 4-22, slik at personer med uføregrad ned til 15 prosent fritas for formuesskatt på erstatningsbeløpet.»

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, er:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovendringer i skatteloven slik at formue som forvaltes av Overformynderiet fritas fra formuesskatt.»

Forslaget om redusert uføregrad avvises av flertallet, som består av regjeringspartiene, med begrunnelse i at formue er skattepliktig uansett alder eller opprinnelse. Lav alder er i seg selv ingen god begrunnelse for et skattefritak. Avkastning av formue vil dessuten normalt sett dekke utgiftene til formuesskatt. Dermed tærer man ikke på selve kapitalen. Flertallet hevder videre at ved utmåling av erstatningen tas det hensyn til skatteulempen. Fjernes formuesbeskatningen på erstatningsbeløpene vil trolig beløpene bli tilsvarende lavere.

Hvert år får 1 000 personer medhold om pasientskadeerstatning. I 2008 utbetalte Norsk pasientskadeerstatning i underkant av 660 mill. kr i erstatning for utgifter, inntektstap og men. Barn og unge inntil 21 år er fritatt formuesskatt dersom skaden innebærer 50 pst. reduksjon i ervervsevnen. For dem som har mindre enn 50 pst. reduksjon i ervervsevnen, betales formuesskatt. Heri ligger det ulogiske i dagens ordning, som mindretallet forsøker å gjøre noe med.

Forslaget handler først og fremst om en harmonisering mellom kravet til uførhet for å få erstatning og å få fri-

tak for formuesskatt. I dag er kravet til erstatning 15 pst. uførhet, mens kravet til fritak for formuesskatt er 50 pst. uførhet for barn og unge inntil fylte 21 år.

Flertallet argumenterer med at ordningen er logisk fordi fritaksbehovet er størst ved de personskadene som fører til høy uføregrad. Skulle logikken i dette utsagnet blitt fulgt, burde det i så fall vært innført en gradert fritaksregel for formuesskatt basert på uføregrad. Dessuten virker ordningen for mange uforståelig fordi pårørende oppfatter at erstatningsbeløpet reduseres år for år.

I beregningen av erstatningsbeløpet skal det gis et påslag for skatt på avkastning og formue, men for disse barna og deres pårørende, som etter feilbehandlinger og tabber i helsevesenet har en vanskelig nok hverdag, virker dette regelverket urettferdig. For noen kan det dreie seg om mange tusen kroner pr. år, som kunne vært brukt til bedre hjelpemidler og en bedre tilværelse når barna virkelig trenger det.

Det andre forslaget om formuesfritak for formuer som forvaltes av Overformynderiet, avvises av flertallet, bestående av regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti, med begrunnelse i at en slik forskjellsbehandling, lett kan føre til skatteplanlegging ved at formue overføres til mindreårige kun i den hensikt å spare formuesskatt. – Med respekt å melde må jeg si at dette er en svært byråkratisk og departemental tilnærming til hvilke tilfeller det er som stort sett forvaltes av Overformynderiet. Ofte er dette tragiske skjebner, der en eller begge foreldrene enten er umyndiggjort eller døde. Å argumentere med skatteplanlegging i denne saken, er rimelig smakløst. Om man virkelig er bekymret for skatteplanlegging, kan dette enkelt løses ved å heve beløpsgrensene for når Overformynderiet trer inn, i tråd med det dokumentforslag som undertegnede og Odd Einar Dørum har fremmet og som har vært til behandling, og som et samlet storting har bedt justisministeren vurdere nærmere. Dessverre er det lite handlekraft å spore fra Justisdepartementet i denne saken.

Helt uavhengig av synet på formuesskatt mer generelt, framstår regelverket på disse områdene lite hensiktsmessige. Jeg mener, i likhet med forslagsstillerne, at dagens regler gir ulogiske utslag som neppe var meningen ved utformingen av dagens regelverk, og som i sum bidrar til å undergrave legitimiteten til hele skattesystemet.

Jeg tar til slutt opp mindretallets forslag i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Lars Sponheim har tatt opp de forslag han refererte til.

**Marianne Aasen (A) [22:20:06]:** Sponheim, som er sakens ordfører, har redegjort godt for saken, og i og for seg redegjort for både flertallets og mindretallets syn i denne saken, men allikevel velger jeg å gjenta den argumentasjonen vi har.

Forslaget omhandler grupper som vi selvfølgelig lett har sympati med. Like fullt er det riktig å ha en prinsipiell tilnærming til dette spørsmålet, og jeg mener at særlig når det gjelder skatt, er det lurt å ha en slik tilnærming, selv om det kan oppleves som byråkratisk, som Sponheim var inne på. Like fullt må vi sikre prinsipiell tilnærming uten for mange skattehull.

Generelt sett er formue skattepliktig, uansett grunnen til at man har formue, f.eks. alder eller opprinnelse eller annet. Lav alder er i seg selv i hvert fall ingen god begrunnelse for skattefritak. Avkastningen av formuen vil dessuten normalt sett dekke utgiftene til formuesskatt. Dermed tærer man ikke på selve kapitalen.

Et annet argument som også ble nevnt av saksordføreren, er at det ved utbetaling av erstatningen tas hensyn til skatteulempen. Fjernes denne formuesbeskatningen, vil trolig beløpene bli tilsvarende lavere ved utbetaling av erstatning. Da er disse personene det gjelder, like langt.

Forslagsstillerne ønsker å endre fritaksregelen som i dag gjelder for personer som har en uførhetsgrad. Flertallet viser til at det i dag er fritak for dem som er 50 pst. uføre eller mer. Det foreslås å senke den til 15 pst. Fritak handler om behovet for å erstatte bortfall av egen inntekt. Det er klart størst for dem som har høy grad av uførhet, og som dermed ikke er i stand til å arbeide. Ved lavere uførhetsgrad vil sjansene være langt større for at vedkommende har en normal yrkesaktivitet og dermed klarer å forsørge seg selv.

Konklusjonen er derfor at vi ikke går inn for dette. Om vi hadde åpnet for en slik endring, ville vi samtidig åpnet for en mulighet til skatteplanlegging. Selv om det kan virke kynisk, vet vi at det skjer, og i og for seg på en måte som er vanskelig å stoppe med mindre man har et solid regelverk. Derfor tilrår vi at forslaget ikke bifalles.

**Robert Eriksson (FrP) [22:22:48]:** Man kunne vel ha brukt det gamle ordtaket «Hørt er sagt» etter å ha hørt saksordføreren grundige og gode innlegg om hva saken egentlig dreier seg om. Men jeg har lyst til å påpeke noen få ting likevel. Det ble gjentatt fra talerstolen av forrige taler at man ikke kan følge en harmonisering mellom uføregraden og formuesfritaket, nettopp fordi de med lav uførhet vil ha stor sans for å kunne stå i arbeidslivet og forsørge seg selv. Med respekt å melde, vi snakker her om personer under 22 år. Vi snakker om barn, og det er vel ikke akkurat de som er den største gruppen som deltar i arbeidslivet, så her tror jeg komiteen må ha blingset når de skrev merknadene, eller de har ikke gått godt nok inn i regelverket. De opplysningene jeg selv har hentet ut fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet, bekrefter at gjennomsnittsalderen for å gå ut i yrkeslivet er 24 år. Det vil si at uansett hvordan man vrir og vender på det, vil ingen av dem være innenfor dette regelverket uansett. Her snakker vi altså om barn som på grunn av en tragisk skjebne har fått erstatning, og som, fordi den er over en viss størrelse, blir forvaltet av Overformynderiet.

Jeg synes også det er synd at flertallet og Regjeringen ikke er villig til å vurdere dette forslaget videre, men bare kategorisk avviser det. Vi kan jo ta et eksempel, som det også er referert til i forslaget. Dersom en person med 50 pst. uføregrad har fått 1 mill. kr i erstatning, vil beløpet ikke være gjenstand for formuesbeskatning, mens for en som har fått det samme beløpet, men som har 45 pst. uføregrad, vil pengene være gjenstand for beskatning. Hvis vedkommende er et barn på 16 år, og kun har en mor som er i deltidsstilling, må moren søke Overformynderiet om å få

ut penger fra kontoen som denne erstatningen står på, for å betale skatten. Jeg synes det er helt urimelig, og jeg tror de fleste i denne salen i utgangspunktet synes det er helt urimelig. Derfor er jeg også litt skuffet over at man ikke støtter forslaget.

Så er det jo også sånn at erstatninger etter tragiske hendelser er ikke bare erstatninger fra Norsk Pasientskadeerstatning, men det er kun personer med uførhetsgrad og det har vært utbetaling fra Norsk Pasientskadeerstatning, som får fritak til og med det året man fyller 21 år. Hvis du er barn og f.eks. har vært utsatt for en ulykke og får betaling fra et privat forsikringsselskap – får det dekket – så er beløpet gjenstand for full formuesbeskatning, selv om det er Overformynderiet som håndterer pengene.

Det samme vil dessverre gjelde veldig mange barn som i dagens samfunn har skilte foreldre. Jeg tror de fleste foreldre har begunstiget sine barn gjennom private forsikringer. Hvis den ene forelderen går bort og barnet er mindreårig, vil barnet få utbetalt summen, men det vil altså være full beskatning. Derfor mener jeg at de forslagene som mindretallet har fremmet, er gode forslag – forslag som jeg skulle ønske hadde blitt vedtatt i Stortinget, at man ville ha gått igjennom dette regelverket grundig for å se hvilke negative konsekvenser dagens skattesystem egentlig fører til for de mindreårige som vi her snakker om.

Så må jeg til slutt si at jeg støtter veldig det som representanten Sponheim sa i sitt innlegg. Han trakk fram det med skatteplanlegging, og når vi vet hvilke tilfeller det her er snakk om, så er det på grensen til det smakløse.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11. (Votering, se side 3599)

Sak nr. 12 [22:27:10]

*Innstilling fra næringskomiteen om samtykke til deltagelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs satellitnavigasjonsprogrammer Galileo og EGNOS (2008–2013)* (Innst. S. nr. 258 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 54 (2008–2009))

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 3600)

Sak nr. 13 [22:27:34]

*Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Hans Frode Kielland Asmyhr og Kåre Fostervold om at det utarbeides en stortingsmelding om byggenæringen* (Innst. S. nr. 273 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:66 (2008–2009))

**Elisabeth Røbekk Nørve (H) [22:28:13]** (ordfører for saken): Forslagsstillerne setter søkelys på en av Norges viktigste og største distriktsnæringer. Det vises til at byggenæringen er spesielt hardt rammet av finanskrisen, at det er 23 år siden sist det ble lagt fram en stortingsmel-

ding om næringen, og at det derfor er viktig at utfordringene for næringen presenteres helhetlig fra Regjeringen gjennom en stortingsmelding.

Forslagsstillerne viser til at det er mange uløste oppgaver innenfor infrastruktur og offentlig bygningsmasse, og at næringsbeskatningen er en tung belastning. Og det etterlyses skatte- og avgiftslettelser for å få den økonomiske aktiviteten i næringen i gang igjen.

Komiteens flertall – regjeringspartiene – avviser forslaget. De viser til brev fra statsråden, og begrunner det med at byggenæringen nå er i ferd med å nærme seg en normalsituasjon fordi Regjeringen allerede har foretatt en rekke kortsiktige straktiltak for å dempe virkningene av den internasjonale finanskrisen.

En samlet opposisjon støtter forslaget om en stortingsmelding.

Det er svært mange offentlige instanser som i dag har ansvaret for den offentlige bygningsmassen. Alle departement er i større eller mindre grad bestillere av nye byggetjenester og vedlikehold, noe som tilsier at behovet for en samlet strategi fra Regjeringen på området, er til stede. Man bør gjennom en stortingsmelding om byggenæringen, se på om forvaltning, drift, nyinvesteringer og vedlikehold kan organiseres på en mer effektiv måte enn i dag, og dermed bidra til å skape mer forutsigbarhet og langsiktighet for byggenæringen.

Ser vi bort ifra de forhåpentligvis kortsiktige problemene som byggenæringen står overfor i disse finanskrisetider, mener Høyre at næringen vil stå overfor flere utfordringer på lang sikt. Hensikten med en stortingsmelding er å skue langt inn i framtiden. Høyre mener derfor at en gjennom en eventuell stortingsmelding også bør belyse og diskutere klimavennlige bygg, økt kompetanse i næringen, det å få bukt med useriøse aktører i næringen og ikke minst det å få slutt på svart arbeid.

Byggefeil utgjør i gjennomsnitt 4 pst. av verdien av nybygd bolig etter overtakelse, og Forbrukerrådet mottar mellom 10 000 og 12 000 henvendelser om boligproblemer. Høyre har derfor tidligere fremmet forslag om forbrukernes rettigheter ved eiendomsoverdragelse – Dokument nr. 8:62 for 2008–2009 – hvor vi viser til medieoppslag der det kommer fram at bare 10–15 pst. av feilene i bygg oppdages før det har gått seks år. Høyre fremmet derfor forslag om å innføre ti års reklamasjonsfrist, et servicehefte for bolig og obligatorisk byggforsikring og tilstandsrapport.

Høyre deler bekymringen for den ekstraordinære situasjonen som byggenæringen befinner seg i akkurat nå. Vi har derfor støttet Regjeringens tiltakspakke for å stimulere veksten i næringslivet og dermed også byggenæringen. Vi vil allikevel nok en gang påpeke at krisepakken fra Regjeringen kom uforvarlig sent. Høyre fremmet sine forslag til krisepakke allerede i budsjettet høsten 2008. Vi er kritiske til at Regjeringen mangler vilje til å ta i bruk det vi vil beskrive som mer treffsikre tiltak, slik Høyre har gjort gjennom en rekke forslag for å motvirke et økende antall arbeidsledige gjennom permitteringer og konkurser.

Høyre foreslår bl.a. å fjerne Regjeringens skatteøkninger og øke avskrivningssatsene for maskiner fra 20 pst. til 25 pst. Vi foreslår en kraftigere satsing på veibygging enn

Regjeringen, og vi vil la kommunene beholde en andel av selskapsskatten for å motivere kommunene til å legge til rette for næringsutvikling. Høyre foreslo også å utvide låneordningen til kommunene fra 2 milliarder kr til 5 milliarder kr for å sikre mer aktivitet innen oppussing av skolebygg mv., noe som i aller høyeste grad ville ha kommet byggenæringen til gode.

Høyre mener det er positivt at forslagsstillerne foreslår å sette søkelys på byggenæringens utfordringer gjennom en ny stortingsmelding, og vi støtter derfor forslaget.

**Presidenten:** Skal representanten ta opp forslaget som Høyre har i innstillingen?

**Elisabeth Røbekk Nørve (H) [22:32:58]:** Ja takk, representanten vil gjerne ta opp det forslaget.

**Presidenten:** Da har representanten Elisabeth Røbekk Nørve tatt opp forslaget fra Høyre.

**Øyvind Korsberg (FrP) [22:33:23]:** Jeg skal ikke forlenge debatten noe særlig. Saksordføreren redegjorde for det som er opposisjonens syn i saken, og det gjorde hun på en god måte.

Nå er det jo sånn at byggenæringen vel er den næringen som først opplever virkninger når det er økonomiske svingninger. Det gjelder ikke bare i den krisesituasjonen som man er inne i nå, man har også opplevd det tidligere.

Så er det sånn at det mange ganger blir fremmet en stortingsmelding i perioden. Vi har nettopp, i dag, behandlet Nasjonal transportplan, som kommer én gang i perioden. Man har også andre typer meldinger som kommer med jevne mellomrom, som meldingen om rikets miljøtilstand og en del andre.

Jeg synes det på mange måter er ganske merkelig at det ikke er et samlet storting som vil ha en slik stortingsmelding, rett og slett fordi det er svingninger i bransjen, og det også er store etterslep i offentlige bygg. Bare innenfor kommunesektoren skal man investere for 100 milliarder kr de neste ti årene. Innenfor skole er det 65 milliarder kr, og når det gjelder offentlige sykehus, er investeringsbehovet 7 milliarder kr hvert eneste år. At man ikke har en mer bevisst strategi fra Regjeringen i så måte, synes jeg er litt forunderlig, og det er også litt forunderlig at regjeringspartiene ikke kan støtte oss i denne saken. Men det er jo blitt en tradisjon, dessverre, at samtlige forslag som opposisjonen fremmer, stemmer regjeringspartiene ned. Det synes jeg er trist, for jeg tror også denne næringen har behov for å kunne få litt mer oppmerksomhet og litt mer stabile og forutsigbare tiltak innenfor offentlig sektor.

Til slutt vil jeg ta opp forslaget som Fremskrittspartiet har i innstillingen sammen med Venstre.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Korsberg har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Heikki Holmås (SV) [22:35:47]:** Jeg skal bare kort si noen ord om hvorfor vi ikke støtter forslaget. Det er rett og slett fordi at da vi laget Soria Moria-erklæringen, trakk

vi fram mange næringer som vi sa vi skulle prioritere ved å lage egne meldinger for og trekke dem fram på forskjellige andre måter. Det betyr på ingen som helst måte at vi ikke mener at byggenæringen er viktig, men vi følger Soria Moria-erklæringen i vår regjeringsperiode disse fire årene, og så får vi komme tilbake igjen etter valget med en ny runde på forskjellige områder.

Det som er viktig å si om byggenæringen, er at er det en næring som har fått føle at vi har en regjering som har villet føre en aktiv politikk, så er det nettopp byggenæringen. Vi har gjennomført veldig mye i dialog med byggenæringen, som har utviklet næringen, sørget for at byggenæringen ikke opplever nedgangstider, og vi har støttet de seriøse delene av byggenæringen. Det er nok å nevne at vi i disse svingende konjunkturtider har sørget for å putte inn mye penger, bl.a. gjennom Husbanken, som har vært viktig for byggenæringen. Hadde det vært opp til Høyres og Fremskrittspartiets programmer i forrige periode, hadde vi ikke hatt Husbanken som en motkonjunkturbank å bruke i disse tider. Vi har sørget for å innføre nye byggeforskrifter i samarbeid med byggenæringen, som nettopp har sørget for at vår byggenæring er en av dem som beveger seg veldig sterkt og i riktig retning når det gjelder miljø og klima. Vi har sørget for nye regelverk rundt planlovgivningen, som er viktige for at byggenæringen skal få forutsigbarhet og langsiktighet i forhold til planloven. I forbindelse med krisepakken har vi også lagt fram tiltak knyttet til avskrivningssatser for investeringer som er gjort i år, som har vært viktige. Vi har også tatt grep for å støtte opp under den seriøse delen av byggenæringen gjennom vår politikk for allmenngjøring av tariffavtaler, ved å følge opp at man skal ha skikkelige lønns- og arbeidsvilkår i byggenæringen, noe som nettopp er viktig for å sørge for at useriøse ryker ut, og at de seriøse klarer seg godt i konkurranse med andre.

Så byggenæringen har vi alle, både finanskomiteen, næringskomiteen og boligkomiteen osv., hele tiden hatt et tett og godt samarbeid med, for å sørge for å fremme det beste for byggenæringen som næring og i forhold til langsiktighet og stabilitet. Derfor sier vi at byggenæringen er en bra næring og en viktig næring for Norge, men vi har ikke valgt å gå inn for en egen stortingsmelding for byggenæringen i denne omgang. Vi støtter ikke opposisjonens forslag, rett og slett fordi vi mener at det ikke er nødvendig.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13. (Votering, se side 3600)

Sigvald Oppebøen Hansen tok her over presidentplassen.

Etter at det var ringt votering, sa **presidenten:** Stortinget skal da votere i sakene nr. 1–13.

Sidan presidenten har delteke i ein debatt tidlegare i dag, vil han i samsvar med § 35 fjerde ledd i forretningsordenen be om samtykke frå Stortinget til at han likevel leiar voteringa.

Ingen innvendingar har kome til det, og det er vedteke.

*Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram 119 forslag. Det er

- forslaga nr. 1–14, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 15–18, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti
- forslag nr. 19, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Venstre
- forslaga nr. 20–22, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet og Høgre
- forslag nr. 23, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 24, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti
- forslaga nr. 25–36, frå Trond Helleland på vegner av Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre

- forslaga nr. 37–72 og 115–119, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet
- forslaga nr. 73–83, frå Trond Helleland på vegner av Høgre og Kristeleg Folkeparti
- forslaga nr. 84–105, frå Trond Helleland på vegner av Høgre
- forslag nr. 106, frå Jan Sahl på vegner av Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 107, frå Jan Sahl på vegner av Kristeleg Folkeparti
- forslag nr. 108–114, frå Borghild Tenden på vegner av Venstre

Det blir votert over forslaga nr. 108–114, frå Venstre. Forslag nr. 108 lyder:

«Rammene til samferdselsformål for perioden 2010–2019 økes med 12,5 mrd. kroner og fordeler seg slik:

*Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner*

	NTP 2006–2015	Saldert Budsjett 2009	2010–2013	2014–2019
Jernbaneformål	5 824	7 000	10 784	13 623
Vegformål inkl. kollektivtiltak i kommunesektoren	15 749	16 865	19 657	20 002
Kystverket	614	703	1 010	1 136
Sum	22 187	24 568	31 451	34 761»

Forslag nr. 109 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avvikle NSBs togmonopol gjennom å videreføre konkurranseutsettingene av persontrafikken på sporet.»

Forslag nr. 110 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette produksjonsoppgavene i Jernbaneverket og skille disse ut i et statlig selskap.»

Forslag nr. 111 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta i bruk OPS-kontrakter på større prosjekter innenfor veg- og jernbaneutbygging.»

Forslag nr. 112 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.»

Forslag nr. 113 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere følgende mål for reisetid med tog i Norge innen 2020 og følge disse

opp med nødvendige bevilgninger: Trondheim–Oslo: 4 timer, Bergen–Oslo: 4 timer, Kristiansand S–Oslo: 3 timer, Oslo–Lillehammer/Halden/Skien – 80 minutter.»

Forslag nr. 114 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen øke belønningsordningen kraftig for å fremme bedre kollektivtrafikk i storbyene.»

**Votering:**

Forslaga frå Venstre blei med 97 mot 6 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.49.00)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 107, frå Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2010–2019 økes med 15 mrd. kroner ut over Regjeringens forslag. Midlene fordeles slik:

Formål	Regjeringens forslag NTP 2010–2019	KrFs forslag NTP 2010–2019	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30	50 330 mrd. kroner	50 430 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71(*)	-	5 mrd. kroner	5 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30	69 mrd. kroner	83,9 mrd. kroner	9,9 mrd. kroner
Sum økning			15 mrd. kroner

\* (Ny post): Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

2 Økte midler innenfor disse hovedrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).»

## Votering:

Forslaget frå Kristeleg Folkeparti blei med 96 mot 7 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.49.20)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 106, frå Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en statlig støt-teordning for kommuner og fylkeskommuner, etter model- l fra den statlige belønningsordningen for kollektiv- trafik, med formål å stimulere til flere trygge gang- og sykkelveier.»

Høgre har varsla at dei vil støtte forslaget.

## Votering:

Forslaget frå Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 77 mot 26 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.49.46)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 84–105, frå Høgre.

Forslag nr. 84 lyder:

«Rammen for riksveginvesteringer i Nasjonal trans- portplan 2010–2019 økes med 31 mrd. kroner og set- tes til 107,8 mrd. kroner, som er en økning i for- hold til forslag i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 på 40,4 pst.»

Forslag nr. 85 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et vedlike- holdsfond på 50 mrd. kroner, hvor årlig avkastning utelukkende skal gå til vedlikehold av vegar, jernba- ne og annen transportinfrastruktur, herunder vedlike- hold av vannvegane (Haldenkanalen og Telemarkkana- len).»

Forslag nr. 86 lyder:

«E18 Mosseveien ut av Oslo bygges ut, og organi- seres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 87 lyder:

«E18 fra Oslo til Kristiansand bygges ut til 4-felts veg innen utgangen av NTP-perioden 2010–2019. Ut- byggingen organiseres som OPS-prosjekt som deles opp i hensiktsmessige parseller, herunder strekningene Gulli–Langåker og Sky–Bommestad.»

Forslag nr. 88 lyder:

«E18 Vestkorridoren (Asker–Oslo) bygges ut, med oppstart senest i 2012. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 89 lyder:

«Rv 23 Dagslet–Linnes bygges ut, med byggestart i 2011.»

Forslag nr. 90 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om So- trasambandet på rv 550, organisert og realisert som et OPS-prosjekt, så snart som mulig.»

Forslag nr. 91 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen beholde strekningen Byrkjelo–Stryn på rv 60 som riksvegstreking.»

Forslag nr. 92 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om Ar- natunnelen på E16, organisert som et OPS-prosjekt, så snart som mulig.»

Forslag nr. 93 lyder:

«E16 fra Bjørum til Hønefoss bygges ut som smal fire-felts veg. Utbyggingen organiseres som et OPS- prosjekt med oppstart i perioden 2010–2014.»

Forslag nr. 94 lyder:

«Rv 7 Sokna–Ørgenvika bygges ut med oppstart i 2011.»

Forslag nr. 95 lyder:

«Utbyggingen av rv 7 Sokna–Ørgenvika organiseres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 96 lyder:

«E16 Valdres–Filefjell bygges ut. Utbyggingen or- ganiseres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 97 lyder:

«Utbyggingen av E134 over Haukeli og forbi Røldal organiseres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 98 lyder:

«Utbygging av E6 gjennom Akershus, Hedmark og Oppland organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder strekningen Hovinmoen–Dal/Skaberud–Kolomoen, Kolomoen–Biri–Lillehammer, Øyer–Tretten, Ringebu–Otta.»

Forslag nr. 99 lyder:

«Utbygging av E136 Ålesund–Oppland grense or- ganiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensikts- messige parseller, herunder prosjektene Tresfjordbrua, Flatmark–Monge–Marstein, Breivika–Lerstad, Mån- dalstunnelen–Våge og Dølsteinsfonna.»

Forslag nr. 100 lyder:

«Utbygging av E6 fra Oppland grense til Trond- heim organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder prosjektene Opp- dal sentrum, Ulsberg–Berkåk–Løklia, Soknedalen – vi- dere utbygging, Vindalsliene–Korporals bru, Jaktøya– Tonstad og Sluppen–Stavne.»

Forslag nr. 101 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen bygge ut rv 714 mel- lom Orkdal og Hitra. Utbyggingen gjennomføres som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 102 lyder:

«Utbygging av rv 3 gjennom Østerdalen realiseres som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller herunder Åsta bru, Nordstumoene–Antosen–Gjesteby, Søndre Bjorå bru–Atna og Løten–Grundset.»

Forslag nr. 103 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 80 Vegpakke Salten fase 2, blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig.»

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E6 vest for Alta blir organisert og realisert som et OPS- prosjekt så snart som mulig.»



Forslag nr. 105 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E105 Kirkenes–Russland grense blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt.»

Votering:

Forslaga frå Høgre blei med 91 mot 12 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.50.10)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 73–83, frå Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Forslag nr. 73 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeid for å omdanne Statens vegvesen, gjennom en vurdering av alternative, fristilte selskapsformer, herunder statlig aksjeselskap.»

Forslag nr. 74 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et uavhengig vegtilsyn. I arbeidet med dette skal det vurderes hvorvidt det nye tilsynet også skal ha tilsynsansvar for biler og trafikanter.»

Forslag nr. 75 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle større jernbaneutbygginger på regionalnettet forbedres til å tåle en topphastighet på minimum 250 km/t.»

Forslag nr. 76 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egne, forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for alle hovedkorridorene, for veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Planene skal ta utgangspunkt i trafikk tall, ulykkestall og grundige analyser, slik at rassikring, trafikksikkerhet og universell utforming kan inngå som deler av et forpliktende planverk.»

Forslag nr. 77 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen trappe opp belønningsordningen til 1 mrd. kroner i løpet av planperioden.»

Forslag nr. 78 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette av 3 mrd. kroner i en egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner over en tiårsperiode.»

Forslag nr. 79 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.»

Forslag nr. 80 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme gjenstående utbyggingsstrekninger på E18 fra Oslo til Ørje som et helhetlig OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 81 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme rv 2 Kongsvinger–Nybakk som et helhetlig OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 82 lyder:

«E134 Damåsen–Saggrenda bygges ut, og organiseres som et OPS-prosjekt med byggestart i 2011.»

Forslag nr. 83 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen prioritere E10 gjennom Lofoten for utprøving av ny kontraktsform der drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler sees i sammenheng når det planlegges utbedringer over lengre strekninger.»

Votering:

Forslaga frå Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 83 mot 20 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.50.33)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 37–72, 116, 118 og 119, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 med 580 mrd. kroner sammenlignet med rammen i St.meld.nr.16 (2008–2009). Stortinget ber Regjeringen bruke følgende fordeling:

Påplussninger fra  
Fremskrittspartiet

Kap 1320 Statens vegvesen:

- Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+ 50,00 mrd.
- Post 30 Riksveginvesteringer	+ 290,00 mrd.
- Post 32 Rassikring	+ 10,00 mrd.
- Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 30,00 mrd.

Kap 1330 Særskilte transporttiltak:

- Post 60 Særskilte tiltak til kollektivtransporten	+ 10,00 mrd.
- Post 81 (Ny) Storbypakke (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim)	+ 100,00 mrd.
- Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+ 10,00 mrd.
- Post 85 (Ny) Låneordning særskilte prosjekter	+ 20,00 mrd.

Kap 1350 Jernbaneverket:

- Post 30 Investeringer	+ 60,00 mrd.
-------------------------	--------------

	Påplussninger fra Fremskrittspartiet
Sum FrPs påplussinger	+ 580,00 mrd.
+ Regjeringens NTP 2010–2019, St.meld.nr.16 (2008–2009)	321,87 mrd.
Sum FrPs NTP 2010-2019	901,87 mrd.

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 200 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiinves-

ringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i riksveiene:

*1. Oslo–Svinesund/Kornsjø*

E6 Svingenskogen–Åsgård	70 mill.
Rv 118 Ny Sarpsbru	200 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 1	1 609 mill.

*2. Oslo–Ørje/Magnor*

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	5 695 mill.
Rv 22 Fetveien	386 mill.
Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	8 192 mill.
Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen	6 807 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 2	1 609 mill.

*3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger*

E18 Arendal–Grimstad	1 800 mill.
E18 Bjørvikprosjektet	1 000 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	3 650 mill.
E18 Langangen–Dørdal	4 600 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	2 700 mill.
E18 Tvedestrand–Dørdal	3 000 mill.
E39 Eiganestunnelen	800 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	20 000 mill.
E39 Smiene–Harestad	230 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	2 500 mill.
Rv 456 Vågsbygd–E39	1 600 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 3	1 609 mill.

*4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim*

E39 Knutset–Høgset	100 mill.
E39 Nyborg–Klauvaneset m.m.	900 mill.
E39 Rogfast	2 900 mill.
E39 Svegatjørn–Rådal	2 160 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)	2 100 mill.
Rv 555 Sotrasambandet	2 600 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsendal–Voss	1 000 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 4	1 609 mill.

*5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø*

E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier	5 540 mill.
E16 Bjørum–Hønefoss	3 600 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørge, inkl. rassikring (Bergsund)	300 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	1 000 mill.
Rv 359 Lannaveien	150 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	1 237 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	700 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 5	1 609 mill.

## 6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy

E 136 Dombås–Ålesund	3 190 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	2 500 mill.
E6 Alnabruterminalen	170 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	3 500 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	1 500 mill.
E6 Kolomoen–Lillehammer	5 570 mill.
E6 Korporals bru–Jaktøya	4 800 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	5 600 mill.
E6 Otta–Vindalsliene	17 000 mill.
E6 Ringebu–Otta	4 310 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	230 mill.
Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum	3 350 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	600 mill.
Rv 4 Gjelleråsen – Gran og Jaren–Mjøsbrua	10 000 mill.
Rv 4 Gran–Jaren	500 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	190 mill.
Rv 714 Lakseveien	1 400 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 6	1 609 mill.

## 7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige

E6 Kvithamar–Åsen	2 000 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	11 088 mill.
E6 Åsen–Vist	5 800 mill.
Rv 17 Asphaugen–Namsos	700 mill.
Rv 80 Bodø–Fauske	1 880 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 7	1 609 mill.

## 8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland

E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn	500 mill.
E105 Storskog–Hesseng	100 mill.
E6 Alta–Lakselv	5 000 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassikring (Leirvika)	1 480 mill.
E6 fergefritt ved Tysfjord	6 000 mill.
E6 Narvik sentrum	450 mill.
E6 Sørkjøsfjellet	100 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	100 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 8	1 609 mill.

Sum	200 000 mill.
-----	---------------

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 90 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiiinveste-

ringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i øvrige riksveier:

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Østfold	780 mill.	4 404 mill.
Akershus	2 135 mill.	7 352 mill.
Oslo	2 600 mill.	6 473 mill.
Hedmark	530 mill.	4 935 mill.
Oppland	500 mill.	4 056 mill.
Buskerud	1 690 mill.	4 137 mill.
Vestfold	695 mill.	3 667 mill.
Telemark	1 000 mill.	3 529 mill.
Aust-Agder	470 mill.	2 337 mill.
Vest-Agder	1 060 mill.	3 458 mill.

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Rogaland	2 220 mill.	6 103 mill.
Hordaland	3 180 mill.	7 717 mill.
Sogn og Fjordane	1 160 mill.	3 738 mill.
Møre og Romsdal	1 520 mill.	5 569 mill.
Sør-Trøndelag	880 mill.	5 669 mill.
Nord-Trøndelag	1 170 mill.	4 070 mill.
Nordland	960 mill.	5 915 mill.
Troms	720 mill.	4 227 mill.
Finnmark	480 mill.	2 642 mill.
Sum	23 750 mill.	90 000 mill.

Stortinget ber Regjeringen bruke den økte rammen for rassikring på 10 mrd. kroner for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte:

Fylke	2010–2019
Aust-Agder	215 mill.
Vest-Agder	143 mill.
Rogaland	806 mill.
Telemark	197 mill.
Hordaland	1 022 mill.
Sogn og Fjordane	3 136 mill.
Oppland	54 mill.
Buskerud	36 mill.
Møre og Romsdal	1 039 mill.
Sør-Trøndelag	179 mill.
Nord-Trøndelag	18 mill.
Nordland	538 mill.
Troms	1 380 mill.
Finnmark	1 237 mill.
Sum	10 000 mill.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om motorsyklens rolle i norsk samferdsel.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget avsetter totalt 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av veg og jernbanebaserte prosjekter som

i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbyatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB AS.»

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik basert på «Strategi for norsk luftfart» fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009), med virkning fra budsjettåret 2011.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2011.»

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at Randsfjordferjen som forbinder rv 34 og rv 245, samt ferjene i Kragerøskjærgården som forbinder rv 38 med rv 351, klassifiseres som riksvegferjesamband med virkning fra budsjettåret 2010.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget legger til grunn at ferjesamband klassifisert som riksvegferje, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferjer som etter forvaltningsreformen vil omklassifiseres fra riksvegferjer til fylkesferjer.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre retningslinjene for ferjeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år.»

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.»

Forslag nr. 51 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap.»

Forslag nr. 52 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.»

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.»

Forslag nr. 56 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.»

Forslag nr. 57 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig vegselskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Tilsynet plasseres utenfor departementene.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om statlig overtakelse av bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenger opphører umiddelbart.»

Forslag nr. 61 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes veginvesteringer, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk og bredbånd.»

Forslag nr. 62 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov.»

Forslag nr. 63 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) basert på full statlig finansiering.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig vegbevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale vegselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.»

Forslag nr. 65 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslo-pakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektf finansiering, og med et tidsperspektiv 2010–2030.»

Forslag nr. 66 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at staten overtar ansvaret for bygging av veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnattunnelen) og at prosjektet på basis av de gjennomførte utredninger klargjøres for snarlig oppstart. Stortinget ber om at prosjektet gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt).»

Forslag nr. 67 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging

inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Forslag nr. 68 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet.»

Forslag nr. 69 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold, til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten.»

Forslag nr. 70 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. 71 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sikre finansiering av ny bro over Rombaksfjorden uten medvirkning fra Avinor.»

Forslag nr. 72 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette inn avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko.»

Forslag nr. 116 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir bevilget 200 mill. kr ekstra i statsbudsjettet for 2010 for å fullfinansiere nødvendig rassikring og bygging av ny tunnel på rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal.»

Forslag nr. 118 lyder:

«Stortinget peker på behovet for å modernisere dagens jernbanenett på strekningen Oslo–Skien. Stortinget utvider rammen for Jernbaneverkets investeringer med 15 mrd. kr i perioden 2010–2019 til strekningen Oslo–Skien og legger til grunn hastighet på inntil 250 km/t.»

Forslag nr. 119 lyder:

«Stortinget peker på behovet for å modernisere dagens jernbanenett på strekningen Oslo–Lillehammer. Stortinget utvider rammen for Jernbaneverkets investeringer med 15 mrd. kr i perioden 2010–2019 til strekningen Oslo–Lillehammer og legger til grunn hastighet på inntil 250 km/t.»

#### Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 80 mot 23 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.51.01)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 115, frå Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om

nasjonal moped- og motorsykelstrategi, hvor man gjennom en integrert tilnærming bl.a. søker å minimere risikoen ved moped- og motorsykelkjøring. Stortinget ber om at saken fremmes innen våren 2010.»

Høgre har varsla at dei vil støtte forslaget.

#### Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 67 mot 36 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.51.27)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 117, frå Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss.»

Høgre og Kristeleg Folkeparti har varsla at dei vil støtte forslaget.

#### Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 60 mot 43 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.51.52)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 25–36, frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at det i planperioden 2010–2019 kan bygges et høyhastighetstog mellom alle de store byene i Sør-Norge og til sven-skegrensen mot Stockholm og København, hvis driften beregnes som lønnsom.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget går inn for at Stord lufthavn, Sørstokken, overtas av staten og innlemmes i Avinors kortbanenett.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen redusere norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra veg til sjø.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innlemme Akershus i belønningsordningen for kollektivtrafikk.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøy går på CO<sub>2</sub>-fritt eller CO<sub>2</sub>-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt (offentlig-privat samarbeid) på prosjektet nytt dobbeltspor Oslo–Ski.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt for utbygging av Ringeriksbanen.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide et oppdatert plan- og kostnadsoverslag for tunnel på den rasutsatte strekningen av Sørlandsbanen i Drangsdalen i Lund kommune, for å danne grunnlag for oppstart av dette prosjektet i siste planperiode.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen uttrede muligheten for å realisere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utrede fremtidsrettede ferjeløsninger i Vestfjordbassenget og legge fram en sak i løpet av 2010 om fremtidig ferjetrafikk til og fra Lofoten.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge fram egen sak om helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også denne helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkohol.»

Votering:

Forslaga frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 77 mot 26 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.52.14)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 24, frå Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 73 mot 30 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.52.36)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 23, frå Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 67 mot 36 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.52.59)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 20–22, frå Framstegspartiet og Høgre.

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen stoppe forvaltningsreformen.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap, etter følgende modell:

- Ett administrasjonsselskap med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer for selskapet, men skal ikke detaljstyre prioriteringene. Utførelsen av utviklings- og driftsoppgaver skal i regelen konkurranseutsettes. Selskapet skal overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsområdene, foruten kjøreavgiften, som i dag.
- Ett utbyggings- og vedlikeholdsselskap med ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Selskapet skal konkurrere om kontrakter med andre aktører i bransjen.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 17 Asphaug–Namsos blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig.»

Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet og Høgre blei med 67 mot 36 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.53.21)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 19, frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre blei med 61 mot 42 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.53.46)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 15 og 17, frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide rutiner hvor ulike samferdselsprosjekter kan planlegges uavhengig av om prosjektet er endelig vedtatt og hvor ulike transportbærere måles i forhold til hverandre.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt.»

## Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 60 mot 43 røyster ikkje vedtekne. (Voteringsutskrift kl. 22.54.08)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 16 og 18, frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

**Presidenten:** Venstre har varsla at dei vil støtte forslaga.

## Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei med 52 mot 50 røyster ikkje vedtekne. (Voteringsutskrift kl. 22.54.47)

**Presidenten:** Det blir votert over forslaga nr. 1–14, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for vegbygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig vegnett.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om retningslinjer for båndlegging og innløsning av boligeiendommer i forbindelse med samferdselsprosjekter, som sikrer at båndlegging automatisk følges opp med tilbud om innløsning.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen ta i bruk avanserte samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, hvor man blant annet kombinerer nyttekostanalyser med vurderinger av arealutnyttelse, regionutvikling samt analyse av ulike miljøutfordringer, på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen av hensyn til sikkerheten på kysten, heve bevilgningsnivået til nymerking av farleder betydelig i nær dialog med hurtigbåtnæringen.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen øke antallet offentlig-private samarbeidsprosjekter (OPS-prosjekter), for å sikre en rask utbygging av veg og bane over lange strekninger.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en egen belønningsordning for kommuner som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det lettere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet).»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for forsert utbygging av kryssingsspor på jernbanen, med siktemål å få mer gods over fra vei til bane.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i statsbudsjettet for 2010.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpnings-tid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger på E39-Kyststamveien, organisert som OPS-prosjekt i løpet av planperioden 2010–2019.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om transportsikkerhet.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rullinger av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.»

## Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 54 mot 48 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.55.24)

Komiteen hadde tilrådd:

## I

Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til at det tas i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten i de store byområdene.



## III

St.meld. nr. 16 (2009–2009) – Nasjonal transportplan 2010–2019 – vedlegges protokollen.

**Presidenten:** Presidenten gjer merksam på at det som i tilrådinge står som III, skal vere II.

## Votering:

Tilrådinga frå komiteen – med den refererte rettinga – blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 2*

**Presidenten:** Under debatten har Per Sandberg sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur i tråd med de føringer som er omtalt i og ved behandling av Dokument nr. 8:48 (2008–2009).

Det blir votert alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:48 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur – bifalles ikke.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet blei tilrådinga vedteken med 80 mot 22 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 22.56.57)

*Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram tre forslag. Det er

- forslaga nr. 1 og 2, frå Per Sandberg på vegner av Framstegspartiet
  - forslag nr. 3, frå Truls Wickholm på vegner av Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- Forslaga nr. 1 og 2 er tatt inn i innstillinga på sidene 8 og 9, mens forslag nr. 3 er omdelt på representantane sine plassar i salen.

Det blir votert over forslaga nr. 1 og 2, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, slik at alle prosjekter i pakken kan gjennomføres innenfor perioden 2009–2027 og at bompengeneinnkreving kan opphøre omgående.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektf finansiering, og med et tidsperspektiv 2010–2030. Stortinget forutsetter at dette gjennomføres som et eget statlig prosjekt med avklart statlig fullfinansiering, og utenfor NTP-rammen. Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak.»

## Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 80 mot 23 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.57.43)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 3, frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget forutsetter i den videre behandlingen av prosjektene i Oslopakke 3 at styringsgruppen påser at balansen mellom investering i vei, investering i kollektivtrafikk og at midler til drift av kollektivtrafikken, som det er beskrevet i flertallets merknader til behandlingen av Oslopakke 3 trinn 1 (Innst. S. nr. 170 (2007-2008)) og trinn 2 (Innst. S. nr. 301 (2008-2009)), overholdes. Stortinget fastholder dette som en forutsetning for videre statlig engasjement i Oslopakke 3.»

**Presidenten:** Kristeleg Folkeparti, Venstre og Høgre har varsla at dei støttar forslaget.

## Votering:

Forslaget frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet blei vedteke med 80 mot 23 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 22.58.23)

Komiteen hadde tilrådd:

St.meld. nr. 17 (2008–2009) – om Oslopakke 3 trinn 2 – vedlegges protokollen.

## Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 4*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Øyvind Halleraker på vegner av Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslaga nr. 2 og 3, frå Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet

Det blir votert over forslaga nr. 2 og 3, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget samtykker i utbygging av E6 på strekningen Øyer–Tingberg–Tretten slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut basert på full statlig finansiering.»

## Votering:

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 80 mot 23 røyster ikkje vedtekne.

(Voteringsutskrift kl. 22.59.12)

**Presidenten:** Det blir votert over forslag nr. 1, frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut organisert som OPS-løsning, etter mønster fra tidligere realiserte OPS-prosjekt i Norge.»

## Votering:

Forslaget frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 76 mot 26 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 22.59.33)

Komiteen hadde tilrådd:

## I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen etter vilkårene i St.prp. nr. 59 (2008–2009) og Innst. S. nr. 270 (2008–2009).

## II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

## Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei vedteken med 79 mot 22 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 22.59.59)

*Votering i sak nr. 5*

**Presidenten:** Under debatten har Dagrun Eriksen sett fram eitt forslag på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om at ideelle organisasjoner som er avhengige av sambandsutstyr for å kunne gjennomføre redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse, får fritak fra å betale årlig konsesjonsavgift etter teleloven. Inntektsbortfallet blir dekket ved at Post- og teletilsynet effektiviserer tilsvarende.»

Det blir votert alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:77 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Gjermund Hagesæter om fritak for ideelle organisasjoner fra å betale konsesjonsavgift for bruk av sambandsutstyr som er nødvendig for å kunne utføre aksjoner som har til hensikt å redde liv og helse – bifalles ikke.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei tilrådinga vedteken med 58 mot 45 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 23.01.03)

*Votering i sak nr. 6*

**Presidenten:** Det blir votert over forslag frå stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet og Høgre oversendt frå Odelstingets møte 2. juni 2009:

«Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune.»

Voteringstavlene viste 65 røyster mot forslaget frå Framstegspartiet og Høgre og 38 røyster for.

(Voteringsutskrift kl. 23.01.38)

**Odd Einar Dørum (V)** (fra salen): Jeg har behov for litt anger, og det angår voteringen. Jeg er mot Fremskrittspartiet og Høyres forslag, men lot tankene vandre, så jeg stemte feil.

**Presidenten:** Representanten stemte for og skulle ha stemt imot?

**Odd Einar Dørum (V)** (fra salen): Det er korrekt.

**Presidenten:** Dei riktige stemmetala blir da 66 røyster mot forslaget og 37 røyster for. – Dermed er forslaget ikkje vedteke.

*Votering i sak nr. 7*

**Presidenten:** Det blir votert over forslag frå frå stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet oversendt frå Odelstingets møte 2. juni 2009:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av stamveger, riksveger og fylkeskommunale vegar basert på statlige finansieringsordninger.»

*Votering:*

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 80 mot 23 røyster ikkje vedteke.  
(Voteringsutskrift kl. 23.02.07)

*Votering i sak nr. 8*

Komiteen hadde tilrådd:

St.meld. nr. 3 (2008–2009) – statsrekneskapen for 2008 – blir å leggje ved protokollen.

*Votering:*

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 9*

**Presidenten:** Under debatten har Ulf Leirstein sett fram to forslag på vegner av Framstegspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere regelendringer som forhindrer at låntakere hos bankene må være med å finansiere banksikringsfondet som skal sikre innskytternes innskudd.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en ordning i Norge etter modell fra Spania hvor Kredittilsynet kan plassere ansatte ute i bankene/virksomhetene.»

*Votering:*

Forslaga frå Framstegspartiet blei med 80 mot 23 røyster ikkje vedteke.  
(Voteringsutskrift kl. 23.03.03)

Komiteen hadde tilrådd:

St.meld. nr. 31 (2008–2009) – Kredittmeldinga 2008 – blir å leggje ved protokollen.

*Votering:*

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 10*

Komiteen hadde tilrådd:

Stortinget samtykker i deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs program for modernisering av den europeiske nærings- og handelsstatistikken (MEETS) 2009–2013.

*Votering:*

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 11*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Lars Sponheim på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, frå Lars Sponheim på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Venstre

Det blir først votert over forslag nr. 2. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovendringer i skatteloven slik at formue som forvaltes av Overformynderiet, fritas fra formuesskatt.»

*Votering:*

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre blei med 62 mot 41 røyster ikkje vedteke.  
(Voteringsutskrift kl. 23.04.33)

**Presidenten:** Det blir så votert alternativt mellom tilrådinga frå komiteen og forslag nr. 1, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovendringer i skatteloven § 4-22, slik at personer med uføregrad ned til 15 prosent fritas for formuesskatt på erstatningsbeløpet.»

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:83 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Ulf Leirstein og Gjermund Hagesæter om fritak av formuesbeskatning for formue som forvaltes av Overformynderiet – bifalles ikke.

Voteringstavlene viste 56 røyster for tilrådinga og 46 røyster for forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 23.05.16)

**Odd Einar Dørum (V)** (fra salen): Jeg stemte feil. Jeg skulle definitivt ha stemt for forslaget. Jeg tror det er flere som stemte feil.

**Presidenten:** Presidenten vil ta voteringa ein gong til sidan det er fleire som føler seg usikre på korleis dei har stemt.

Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei tilrådinga vedteken med 54 mot 49 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 23.06.09)

*Votering i sak nr. 12*

Komiteen hadde tilrådd:

Stortinget samtykker i at Norge deltar i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EUs satellittnavigasjonsprogrammer Galileo og EGNOS (2008–2013) med samlet ramme på 68,9 mill. euro i forpliktelser i løpet av perioden 2008–2013.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei samrøystes vedteken.

*Votering i sak nr. 13*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Elisabeth Røbekk Nørve på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, frå Øyvind Korsberg på vegner av Framstegspartiet og Venstre

Det blir votert over forslag nr. 2, frå Framstegspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en strategi for å fjerne etterslepet i vedlikehold av bygningsmasse i offentlig sektor.»

Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet og Venstre blei med 74 mot 29 stemmer ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 23.08.31)

**Presidenten:** Det blir så votert alternativt mellom innstillinga og forslag nr. 1, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en stortingsmelding om byggenæringen.»

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:66 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Hans Frode Kielland Asmyhr og Kåre Fostervold om at det utarbeides en stortingsmelding om byggenæringen – bifalles ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei tilrådinga vedteken med 53 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.09.13)

Sak nr. 14 [23:10:19]

*Referat*

**Presidenten:** Det ligg ikkje føre noko referat.

Ber nokon om ordet i samsvar med § 37 a i forretningsordenen før møtet blir heva? – Møtet er heva.